

**KARAKTERISTIK PERGERAKAN MAHASISWA  
UNIVERSITAS LANCANG KUNING  
KOTA PEKANBARU**

**TUGAS AKHIR**

*Disusun Untuk Salah Satu Syarat Guna Memperoleh Gelar Sarjana Pada  
Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik  
Universitas Islam Riau*



**OLEH :**

**JASWANDI**

**153410546**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
PEKANBARU  
2021**

KARATERISTIK PERGERAKAN MAHASISWA  
UNIVERSITAS LANCANG KUNING KOTA PEKANBARU



UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
NAMA : JASWANDI  
NPM : 153410546



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

PEKANBARU

2021

Perpustakaan Universitas Islam Riau

Dokumen ini adalah Arsip Milik :

LEMBAR PENGESAHAN

KARATERISTIK PERGERAKAN MAHASISWA  
UNIVERSITAS LANCANG KUNING KOTA PEKANBARU

TUGAS AKHIR

Diusulkan Oleh:

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

JASWANDI

NPM : 153410546

Disetujui Oleh:

PEMBIMBING I

PEMBIMBING II

Puji Astuti, ST., MT.

Rosa Juliana, ST., MT.

Disahkan Oleh:

KETUA PROGRAM STUDI

Puji Astuti, ST., MT.



## SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Jaswandi  
Tempat/ TglLahir : Pekanbaru , 28 Juni 1996  
NPM : 153410277  
Alamat : Jl. Safari GG Safari 02 Kecamatan Payung Sekaki  
Kota Pekanbaru

Adalah mahasiswa Universitas Islam Riau yang terdaftar pada:

Fakultas : Teknik  
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota  
Jenjang Pendidikan : S-1

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Tugas Akhir yang saya tulis ini adalah Benar dan Asli dengan judul “**Karateristik Pergerakan Mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru**”

Apabila dikemudian hari ada yang merasa dirugikan dan/atau menuntut karena Tugas Akhir saya ini menggunakan sebagian dari hasil tulisan atau karya orang lain (**Plagiat**) tanpa mencantumkan nama penulisnya, maka saya menerima sanksi sesuai dengan peraturan perundang yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Pekanbaru, 05 November 2021

Jaswandi  
153410456

**KARAKTERISTIK PERGERAKAN MAHASISWA UNIVERSITAS  
LANCANG KUNING KOTA PEKANBARU**

**JASWANDI**

**153410545**

**ABSTRAK**

Kota Pekanbaru merupakan salah satu pusat pendidikan yang ada di Provinsi Riau. Beberapa perguruan tinggi ternama di tingkat nasional terletak di kota ini. Salah satunya adalah Universitas Lancang Kuning. Universitas Lancang Kuning adalah salah satu perguruan tinggi yang berada di Pekanbaru, Provinsi Riau, Indonesia. Alasan penelitian memilih lokasi ini karena terjadi peningkatan jumlah mahasiswa dari tahun 2009 sampai tahun 2019 dengan rata-rata berjumlah 20.646 mahasiswa atau sekitar 22,71% pertumbuhan pertahunnya dan jumlah kendaraan bermotor mahasiswa dari tahun 2011 dan 2014 berjumlah 20,1%. Adapun tujuan penelitian yang dicapai dalam penelitian adalah mengidentifikasi karakteristik pergerakan mahasiswa. Jenis penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah deskriptif kualitatif dengan melihat karakteristik pergerakan mahasiswa Universitas Lancang Kuning berdasarkan jarak, waktu, dan biaya yang digunakan mahasiswa dari tempat asal (rumah) ke tujuan (kampus). Rata-rata mahasiswa Universitas Lancang Kuning memiliki jarak tempuh dari tempat asal (rumah) ke tempat tujuan (kampus) berjumlah 5,134 Km dengan jarak minimum mahasiswa yaitu 1,8 Km yang berada di Jalan Tewas IV dan jarak maksimum mahasiswa yaitu 19 Km yang berada di Jalan Damai Ujung. Rata-rata waktu tempuh mahasiswa Universitas Lancang Kuning memiliki waktu tempuh berjumlah 11,66 Menit dengan waktu minimum yaitu berjumlah 4 Menit yang di tempuh berada di Jalan Tewas IV dan waktu maksimum yang di tempuh mahasiswa berjumlah 36 Menit yang di tempuh berada di Jalan Damai Ujung. Jumlah biaya yang dikeluarkan oleh mahasiswa berdasarkan hasil analisis adalah 65101.5 Rp/Km dengan rata-rata biaya yang dikeluarkan pada setiap jarak yang dilewati mahasiswa adalah 1228.3 Rp/Km. Biaya transportasi perkilometer yang terbanyak dikeluarkan oleh mahasiswa Universitas Lancang Kuning berada di Jalan Damai Ujung dengan biaya transportasi sejumlah 4845 Rp/Km. Hal ini karena mahasiswa yang berada tinggal di jalan tersebut memiliki jarak tempuh dari asal ke tujuan dan begitu juga dari tujuan ke asal sebesar 38 Km yang menyebabkan banyaknya biaya transportasi yang dikeluarkan untuk melakukan pergerakan tersebut. Sedangkan biaya transportasi yang terkecil dikeluarkan oleh mahasiswa Universitas Lancang Kuning berada di Jalan Tewas IV dengan biaya transportasi sejumlah 459 Rp/Km.

**Kaca Kunci : Jarak, Waktu, Biaya, Universitas Lancang Kuning**

**Characteristics Of Student Movement Lancang Kuning University  
Pekanbaru City**

**JASWANDI**

**153410545**

**ABSTRACT**

Pekanbaru City is one of the educational centers in Riau Province. Several well-known universities at the national level are located in this city. One of them is the University of Lancang Kuning. Lancang Kuning University is one of the universities located in Pekanbaru, Riau Province, Indonesia. The reason for choosing this location is because there was an increase in the number of students from 2009 to 2019 with an average of 20,646 students or around 22.71% annual growth and the number of student motor vehicles from 2011 and 2014 amounted to 20.1%. The research objectives achieved in the study were to identify the characteristics of student movement. The type of research used in this study is descriptive qualitative by looking at the characteristics of student movement at Lancang Kuning University based on the distance, time, and cost used by students from their place of origin (home) to their destination (campus). On average, Lancang Kuning University students have a distance from their place of origin (home) to their destination (campus) of 5,134 Km with a minimum distance of 1.8 Km for students who are on Jalan Tewas IV and a maximum distance of 19 Km for students who are in End of Peace Road. The average travel time for Lancang Kuning University students has a travel time of 11.66 minutes with a minimum time of 4 minutes which is taken on Jalan Tewas IV and the maximum time taken by students is 36 minutes which is traveled on Jalan Damai Ujung. . The amount of costs incurred by students based on the results of the analysis is 65101.5 Rp/Km with the average cost incurred for each distance traveled by students is 1228.3 Rp/Km. The most per kilometer transportation costs incurred by Lancang Kuning University students are on Jalan Damai Ujung with transportation costs of 4845 IDR/Km. This is because students who live on the road have a distance of 38 km from origin to destination and from destination to origin which causes a lot of transportation costs incurred to make the movement. While the smallest transportation costs incurred by Lancang Kuning University students are on Jalan Tewas IV with transportation costs of 459 Rp/Km.

***Keywords : Distance, Time, Price, Lancang Kuning University***



## KATA PENGANTAR



Alhamdulillah, segala puji penulis sampaikan kehadirat Allah Subhanahu Wa Ta'ala, Tuhan Yang Maha Kuasa Pencipta Alam Semesta yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir yang berjudul “*Karateristik Pergerakan Mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru*”.

Adapun tugas akhir ini dibuat untuk diajukan sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar sarjana teknik pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau, Pekanbaru. Melalui kesempatan ini, penulis mengucapkan terimakasih sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi, SH. MCL selaku Rektor Universitas Islam Riau Kota Pekanbaru.
2. Bapak Dr. Eng. Muslim selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Riau Kota Pekanbaru
3. Ibu Puji Astuti, ST. MT selaku Ketua Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Riau dan sekaligus selaku Pembimbing penulis yang telah memberikan masukan dan saran perbaikan pada tugas akhir ini.
4. Bapak Muhammad Sofwan, ST. MT selaku Sekretaris Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau dan sekaligus selaku Penguji penulis yang telah memberikan masukan dan saran perbaikan pada tugas akhir ini.
5. Ibu Rona Muliana, ST, MT selaku Pembimbing penulis yang telah memberikan masukan dan saran perbaikan pada tugas akhir ini.

6. Ibu Mira Hafizah Tanjung, ST., M.Sc selaku Penguji penulis yang telah memberikan masukan dan saran perbaikan pada tugas akhir ini.
7. Ucapan terimakasih kepada Bapak/Ibu Dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota yang telah memberikan ilmu yang sangat berguna bagi penulis dari semester awal hingga akhir sehingga penulis bisa menyelesaikan studi di Perencanaan wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
8. Bapak/Ibu Staff Tata Usaha Fakultas Teknik yang telah mempermudah administrasi dari penelitian dan syarat ujian penulis.
9. Dipersembahkan khusus untuk kedua orang tua penulis dan kepada abang/kakak serta adik ku yang telah banyak memberikan bantuan baik moril maupun materil serta doanya dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
10. Kepada seluruh keluarga besar Penulis yang telah banyak memberikan bantuan baik moril maupun materil serta doanya dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
11. Kepada abang alumni, senior, dan junior di PWK yang telah membantu memberikan semangat dan motivasi dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
12. Rekan-rekan seperjuangan Angkatan 2015, khususnya Angkatan 15 A dan teman-teman seperjuanganku: Faizal Indra Mulia dan Yoga Juliusandi, ST terimakasih atas semangat dan kerjasamanya dari semester awal hingga akhir, semoga rekan-rekan semua sukses di kemudian hari.

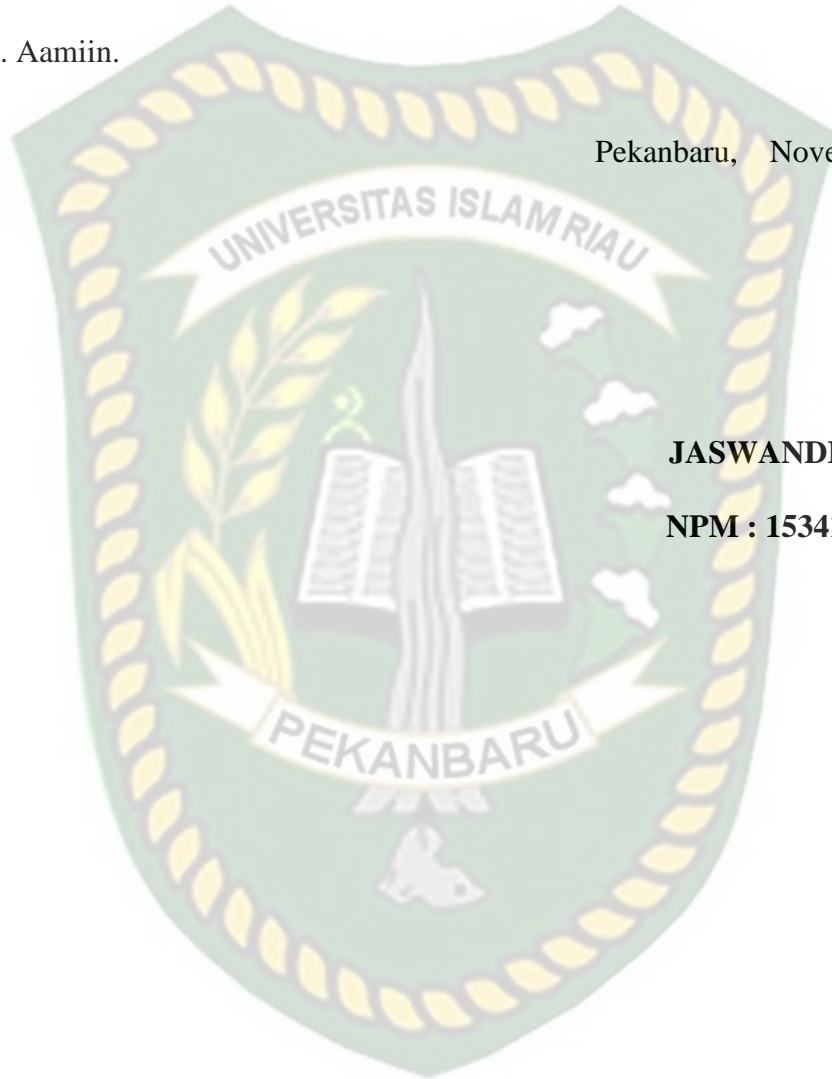


Penulis menyadari bahwa dalam penulisan tugas akhir ini masih banyak kekurangan, oleh sebab itu saya selaku penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun agar dapat menyempurnakan penelitian dalam tugas akhir ini dan semoga dengan selesainya tugas akhir ini dapat bermanfaat bagi kita semua. Aamiin.

Pekanbaru, November 2021

**JASWANDI**

**NPM : 153410546**



## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK</b> .....	<b>i</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>ii</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>iii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>vi</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>ix</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>x</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Balakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	3
1.3 Tujuan Penelitian .....	4
1.4 Sasaran Penelitian .....	5
1.5 Manfaat Penelitian.....	5
1.5.1 Akademis.....	5
1.5.2 Pemerintah.....	5
1.5.3 Masyarakat .....	5
1.6 Ruang Lingkup Penelitian.....	6
1.6.1 Ruang Lingkup Materi .....	6
1.6.2 Ruang Lingkup Wilayah .....	7
1.7 Kerangka Fikir .....	12
1.8 Sistematika Penyajian .....	14
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
2.1 Pengertian Karakteristik Pergerakan.....	16
2.1.1 Pengertian Karakteristik.....	16
2.1.2 Pengertian Pergerakan.....	16
2.2 Penggunaan Moda Transportasi Dalam Pergerakan .....	19
2.3 Lokasi.....	21
2.3.1 Pemilihan Lokasi.....	23

2.3.2	Faktor – Faktor Pemilihan Lokasi.....	24
2.4	Jarak .....	26
2.5	Waktu .....	27
2.6	Biaya Perjalanan.....	28
2.7	Penelitian Pendahulu.....	28

### **BAB III METODE PENELITIAN**

3.1	Pendekatan Penelitian .....	35
3.2	Jenis Penelitian.....	35
3.3	Waktu dan Tempat Penelitian .....	36
3.3.1	Tempat Penelitian.....	36
3.3.2	Waktu Penelitian .....	36
3.4	Tahap Penelitian.....	38
3.4.1	Tahap Pesiapan.....	38
3.4.2	Tahap Pelaksanaan Penelitian .....	38
3.4.3	Metode Pengelolaan Data Dan Penyajian Data .....	39
3.5	Populasi Dan Sampel Dalam Penelitian.....	40
3.5.1	Populasi.....	40
3.5.2	Sampel.....	40
3.6	Teknik Sampling .....	41
3.7	Teknik Metode Penggunaan Data .....	43
3.8	Variabel Penelitian .....	44
3.9	Metode Analisa .....	47
3.10	Desain Survei .....	48

### **BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN**

4.1	Gambaran Wiayah Kecamatan Rumbai .....	50
4.2	Wilayah Kampus Univesitas Lancang Kuning .....	53

### **BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN**

5.1	Karakteristik Pergerakan Mahasiswa UNILAK Pekanbaru.....	57
5.1.1	Moda Transportasi Karakteristik Pergerakan.....	57



5.2	Karakteristik Perjalanan Mahasiswa Dari Tempat Asal (Rumah) Ke Tempat Tujuan (Kampus).....	62
5.2.1	Jarak dan Waktu Tempuh Menuju Kampus Universitas Lancang Kuning.....	62
5.2.2	Biaya Transportasi.....	72
5.2.3	Tipologi Karakteristik Perjalanan Mahasiswa Universitas Lancang Kuning.....	76

## **BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN**

6.1	Kesimpulan .....	79
6.2	Saran.....	80

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Penelitian Terdahulu .....	29
Tabel 3.1	Jadwal Penelitian.....	37
Tabel 3.2	Variabel Penelitian .....	46
Tabel 3.3	Desain Survei .....	49
Tabel 4.1	Pembagian Wilayah Kecamatan Rumbai.....	51
Tabel 4.2	Jumlah Mahasiswa per Fakultas UNILAK .....	55
Tabel 5.1	Lokasi Tempat Tinggal Mahasiswa Universitas Lancang Kuning.....	58
Tabel 5.2	Moda Transportasi Mahasiswa Universitas Lancang Kuning..	61
Tabel 5.3	Rata-Rata Jarak Tempuh Mahasiswa Universitas Lancang Kuning .....	62
Tabel 5.4	Rata-Rata Waktu Tempuh Mahasiswa Universitas Lancang Kuning .....	62
Tabel 5.5	Jarak dan Waktu Tempuh Berdasarkan Alamat Tempat Tinggal Mahasiswa Universitas Lancang Kuning .....	63
Tabel 5.6	Biaya Transportasi Perkilometer Mahasiswa Universitas Lancang Kuning .....	72
Tabel 5.7	Tipologi Karakteristik Perjalanan Mahasiswa Universitas Lancang Kuning .....	77

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Peta Wilayah Kota Pekanbaru .....	9
Gambar 1.2	Peta Wilayah Administrasi Kec. Rumbai .....	10
Gambar 1.3	Peta Lokasi Universitas Lancang Kuning .....	11
Gambar 1.4	Kerangka Berfikir .....	13
Gambar 4.1	Grafik Persentase Luas Wilayah Di Kec. Rumbai .....	51
Gambar 4.2	Peta Admintrasi Kecamatan Rumbai .....	52
Gambar 4.3	Peta Universitas Lancang Kuning Kec. Rumbai .....	54
Gambar 4.4	Peta Persebaran Fakultas Di UNILAK .....	56
Gambar 5.1	Peta Jarak dan Waktu Tempuh Mahasiswa Universitas Lancang Kuning Wilayah Timur .....	68
Gambar 5.2	Peta Jarak dan Waktu Tempuh Mahasiswa Universitas Lancang Kuning Wilayah Selatan .....	69
Gambar 5.3	Peta Jarak dan Waktu Tempuh Mahasiswa Universitas Lancang Kuning Wilayah Barat .....	70
Gambar 5.4	Peta Jarak dan Waktu Tempuh Mahasiswa Universitas Lancang Kuning Wilayah Utara .....	71



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Menurut Miro (2005), transportasi adalah suatu kesatuan dari komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan pelayanan jasa transportasi yang melayani wilayah mulai dari tingkat lokal (desa dan kota) sampai ketinggian nasional dan internasional. Dan secara umum transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (barang dan/atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana.

Transportasi merupakan fasilitas pendukung kegiatan manusia, transportasi tidak dapat dipisahkan dari aspek-aspek aktivitas manusia tersebut. Transportasi sudah menjadi kebutuhan manusia yang mendasar, tanpa transportasi manusia dapat terisolasi dan tidak dapat melakukan suatu mobilisasi atau pergerakan. Manfaat mobilisasi tersebut dapat dilihat dari berbagai aspek sesuai tujuannya, yaitu aspek ekonomi, sosial, dan politis. Transportasi juga memiliki hubungan yang erat dengan pergerakan mahasiswa dimana transportasi menjadi penghubung antar kegiatan mahasiswa, sehingga bila terjadi suatu peningkatan kegiatan pada pergerakan mahasiswa, maka permintaan pada transportasi akan meningkat begitu pula sebaliknya fasilitas transportasi diharapkan dapat menyediakan aksesibilitas yang lebih baik.

Saat ini penerapan pembangunan berkelanjutan mulai diterapkan dalam berbagai aspek kehidupan. Salah satunya dalam bidang transportasi. Dalam bidang transportasi kebijakan transportasi berkelanjutan perlu dilakukan dalam

kawasan pendidikan, salah satunya yaitu pada perguruan tinggi. Hal ini dikarenakan perguruan tinggi sebagai salah satu pusat proses belajar mengajar, merupakan kawasan atau daerah yang menjadi tujuan perjalanan dari banyak orang, mengakibatkan timbulnya masalah dalam hal penanganan bidang transportasi. Oleh karena itu, diperlukan pengolahan yang baik dalam penanganan masalah transportasi pada lingkup kawasan perguruan tinggi, untuk melakukan penanganan masalah transportasi pada lingkup kawasan perguruan tinggi, diperlukan pengetahuan mengenai karakteristik pergerakan mahasiswa yang berperan sebagai pelaku aktif dalam kawasan perguruan tinggi tersebut.

Kampus sebagai suatu kawasan pendidikan akan menghasilkan bangkitan dan tarikan perjalanan. Karakteristik pergerakan mahasiswa dilakukan tidak sebatas perpindahan dari satu tempat ke tempat lain, tetapi dalam aktivitas kampus tidak hanya satu jenis aktivitas saja yang dilakukan. Dalam hari yang sama bisa terjadi bermacam macam aktivitas yang berbeda yang harus dilakukan mahasiswa. Terjadi pergerakan mahasiswa yang diikuti aktivitas lain yang harus dilakukan. Moda transportasi berfungsi sebagai pendukung pergerakan mahasiswa. Pemilihan moda mahasiswa bervariasi untuk setiap individu. Variasi ini dapat dikaitkan dengan sejumlah faktor-faktor seperti budaya dan perilaku yang berbeda, efek yang berbeda pada perjalanan berdasarkan kondisi lingkungan, pengaruh topografi dan geografi, pengaruh ketersediaan berbagai moda transportasi dan sifat jaringan serta kondisi jaringan jalan, atau kebijakan pemerintah.

Kota Pekanbaru merupakan salah satu pusat pendidikan yang ada di Provinsi Riau. Beberapa perguruan tinggi ternama di tingkat nasional terletak di kota ini. Salah satunya adalah Universitas Lancang Kuning. Universitas Lancang Kuning adalah salah satu perguruan tinggi yang berada di Pekanbaru, Provinsi Riau, Indonesia. Universitas ini didirikan oleh Yayasan Raja Ali pada tanggal 9 Juni 1982 berdasarkan Surat Keputusan Yayasan Raja Ali Haji No. 001/KEP-Yasrah/ 82. Pada saat ini yang menjabat sebagai rektor Unilak adalah Dr. Hj. Hasnati, S.H., M.H.

Alasan penelitian memilih lokasi ini karena terjadi peningkatan jumlah mahasiswa dari tahun 2009 sampai tahun 2019 dengan rata-rata berjumlah 20.646 mahasiswa atau sekitar 22,71% pertumbuhan pertahunnya dan jumlah kendaraan bermotor mahasiswa dari tahun 2011 dan 2014 berjumlah 20,1%. Untuk itu perlu diteliti karakteristik pergerakan mahasiswa UNILAK karena peningkatan mahasiswa dan jumlah kendaraan cukup signifikan.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan pada latar belakang, dapat dikemukakan rumusan masalah dalam penelitian ini, diantaranya:

1. Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru terdiri dari sembilan fakultas yang tersebar di dalam satu kawasan kampus Universitas Lancang Kuning. Dari tiap fakultas tentunya memiliki beberapa jurusan dengan jumlah mahasiswa yang berbeda-beda di setiap fakultasnya. Tentunya terdapat



identitas mahasiswa yang berbeda tempat tinggal yang menuju ke kampus Universitas Lancang Kuning.

2. Pergerakan mahasiswa dalam melakukan aktivitas mereka untuk menuju kampus, salah satunya adalah dalam memilih moda transportasi. Banyak transportasi yang bisa digunakan oleh mahasiswa UNILAK untuk mencapai daerah tujuannya dengan cepat dan memilih jalan yang bisa ditempuh dalam waktu singkat. Mahasiswa yang tidak memiliki kendaraan mereka bisa berjalan kaki menuju kampus apabila tempat tinggalnya tidak jauh dari kawasan kampus tersebut ataupun memilih transportasi umum apabila tempat tinggal mahasiswa jauh dari kawasan UNILAK.

Berdasarkan penjelasan latar belakang dan rumusan masalah diatas, maka pertanyaan pada penelitian ini adalah:

1. Bagaimana karakteristik mahasiswa berdasarkan identitas mahasiswa Universitas Lancang Kuning?
2. Bagaimana karakteristik pergerakan mahasiswa dari tempat asal (rumah) menuju tujuan (kampus)?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian yang dicapai dalam penelitian adalah mengidentifikasi karakteristik pergerakan mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru.

#### **1.4 Sasaran Penelitian**

Berdasarkan tujuan tersebut adapun sasaran yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi karakteristik mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru.
2. Mengidentifikasi karakteristik perjalanan mahasiswa dari tempat asal (rumah) ke tempat tujuan (kampus).

#### **1.5 Manfaat Penelitian**

##### **1.5.1 Akademisi**

Penelitian bermanfaat secara teoritis dan praktikal terhadap ilmu Perencanaan Wilayah dan Kota untuk mengetahui tentang pergerakan transportasi di kawasan pendidikan

##### **1.5.2 Pemerintah**

- a. Bermanfaat sebagai bahan acuan dalam evaluasi dalam perencanaan transportasi.
- b. Bermanfaat sebagai bahan evaluasi supaya menyediakan transportasi bagi mahasiswa Universitas Lancang Kuning.

##### **1.5.3 Masyarakat**

- a. Bermanfaat sebagai bahan untuk menambah wawasan dan pengetahuan tentang transportasi khususnya karakteristik pergerakan mahasiswa.

## 1.6 Ruang Lingkup Penelitian

### 1.6.1 Ruang Lingkup Materi

Pada Studi ini agar pembahasan terarah maka penelitian memberi batas permasalahan yaitu:

1. Untuk mengidentifikasi karakteristik mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru., peneliti membahas tentang fakultas dan jurusan mahasiswa, alamat tempat tinggal, kelurahan, dan kecamatan mahasiswa tinggal. Metode ini menggunakan analisis deskriptif kualitatif yang mana hasil dari sasaran ini adalah mengenai karakteristik mahasiswa berdasarkan identitas mahasiswa yang berbeda tempat tinggal yang menuju ke kampus Universitas Lancang Kuning.
2. Untuk mengidentifikasi karakteristik pelaku pergerakan mahasiswa ke kampus Universitas Lancang Kuning, peneliti membahas mengenai moda transportasi yang digunakan mahasiswa Universitas Lancang Kuning dalam melakukan perjalanan dari tempat asal (rumah) ke tempat tujuan (kampus), lokasi pemilihan jalan yang digunakan dalam melakukan pergerakan, waktu tempuh yang diperlukan, dan biaya transportasi yang dikeluarkan oleh mahasiswa Universitas Lancang Kuning. Metode ini menggunakan analisis deskriptif kuantitatif-kuantitatif, yang mana hasil dari sasaran ini adalah mengenai karakteristik pergerakan mahasiswa yang biasa digunakan dalam melaksanakan aktivitas kegiatannya.

### 1.6.2 Ruang Lingkup Wilayah

Secara geografis Kecamatan Rumbai yang merupakan salah satu kecamatan yang ada di Kota Pekanbaru mempunyai letak yang sangat strategis karena berada di Pintu gerbang Kota Pekanbaru dari arah utara dan merupakan daratan yang mudah untuk dikembangkan.

Dengan posisi yang demikian ini Kecamatan Rumbai sangat mudah dijangkau dari berbagai arah, Kecamatan Rumbai memiliki luas wilayah 160 Km<sup>2</sup>, terletak antara 0,54° - 0,67° lintang Selatan atau antara 101,39° - 101,46° Bujur Timur dan mempunyai iklim tropis dengan suhu udara rata-rata antara 27,2°C sampai dengan 34,5°C dengan ketinggian berkisar antara 5 sampai 50 meter dari permukaan laut.

Batas-batas wilayah Kecamatan Rumbai adalah :

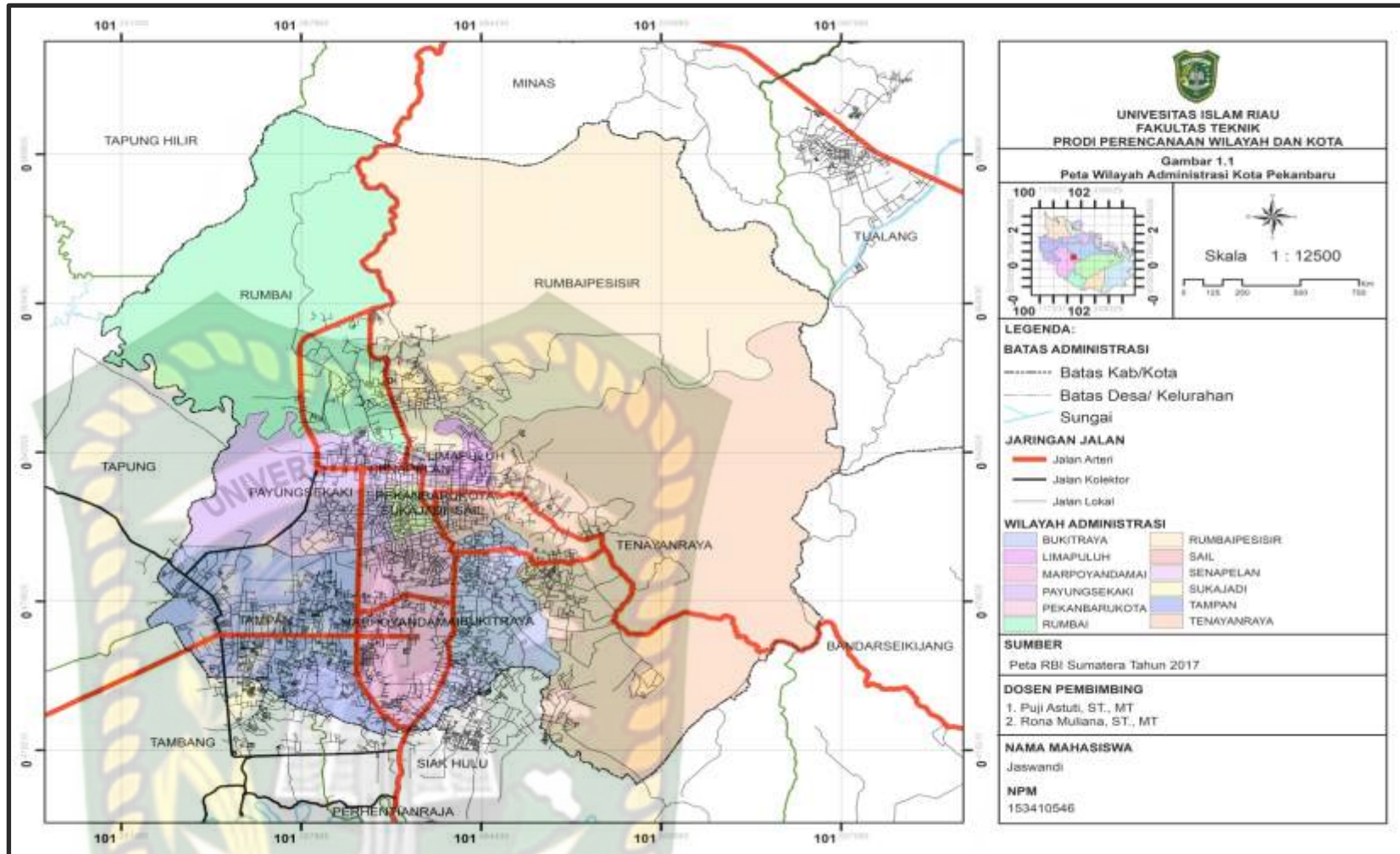
1. Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Siak Sri Indra pura.
2. Sebelah Selatan berbatasan dengan Sungai Siak Kecamatan Payung Sekaki dan Kecamatan Senapelan.
3. Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Rumbai Pesisir.
4. Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Kampar.

Kampus Universitas Lancang Kuning berada di Kelurahan Umban Sari yang secara luas administrasi kelurahan memiliki luas 9,154 Km<sup>2</sup>. Adapun batas adminstrasi disekitar Kelurahan Umban Sari adalah sebagai berikut:



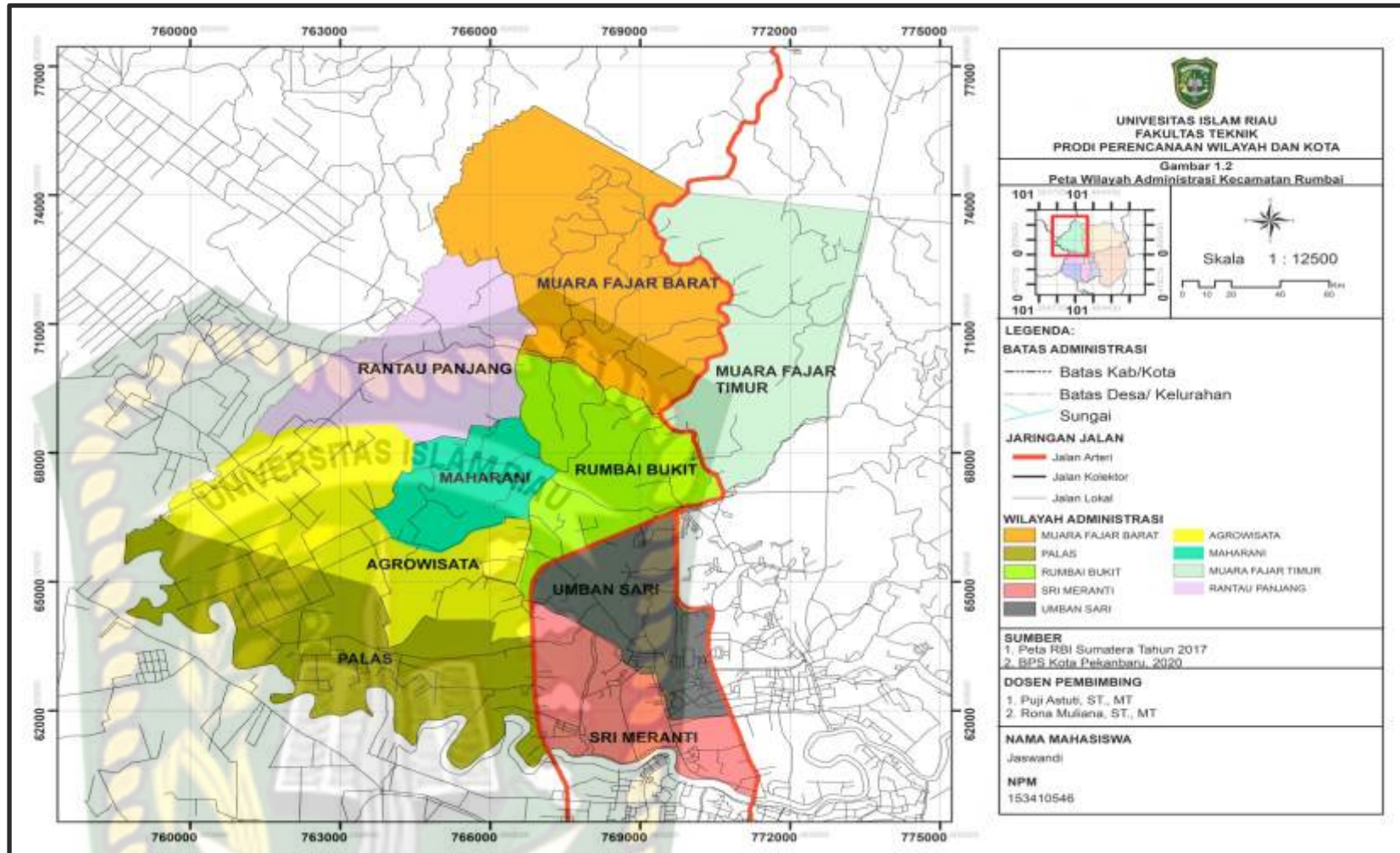
1. Sebelah Utara berbatasan dengan Kelurahan Rumbai Bukit dan Kelurahan Muara Fajar
2. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kelurahan Sri Meranti
3. Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Rumbai Pesisir.
4. Sebelah Barat berbatasan dengan Kelurahan Palas





Gambar 1.1 Peta Wilayah Kota Pekanbaru

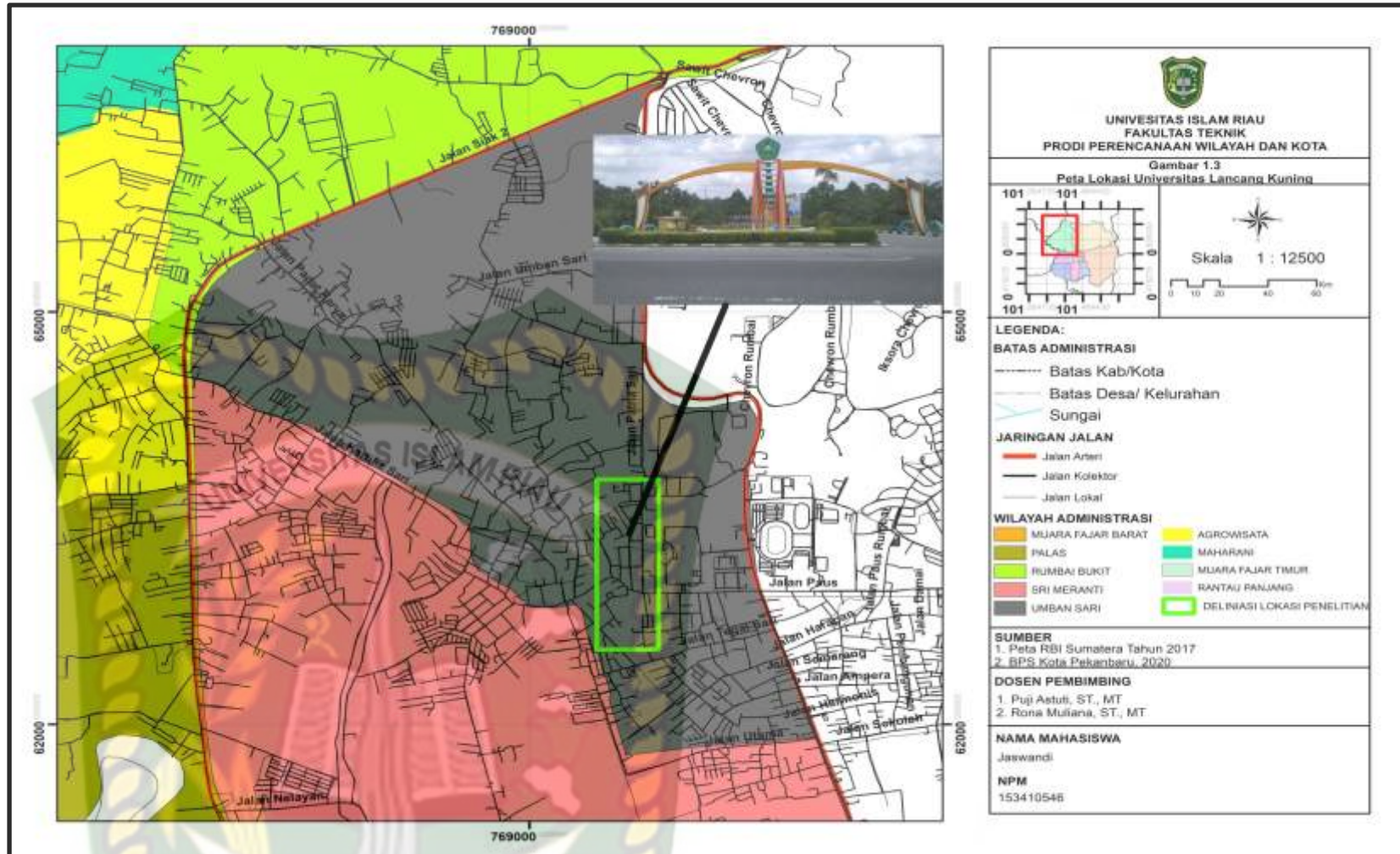
Sumber: Peta RBI Sumatera, 2017



Gambar 1.2 Peta Wilayah Administrasi Kecamatan Rumbai

Sumber: BPS Kota Pekanbaru, 2020





**Gambar 1.3 Peta Lokasi Universitas Lancang Kuning**

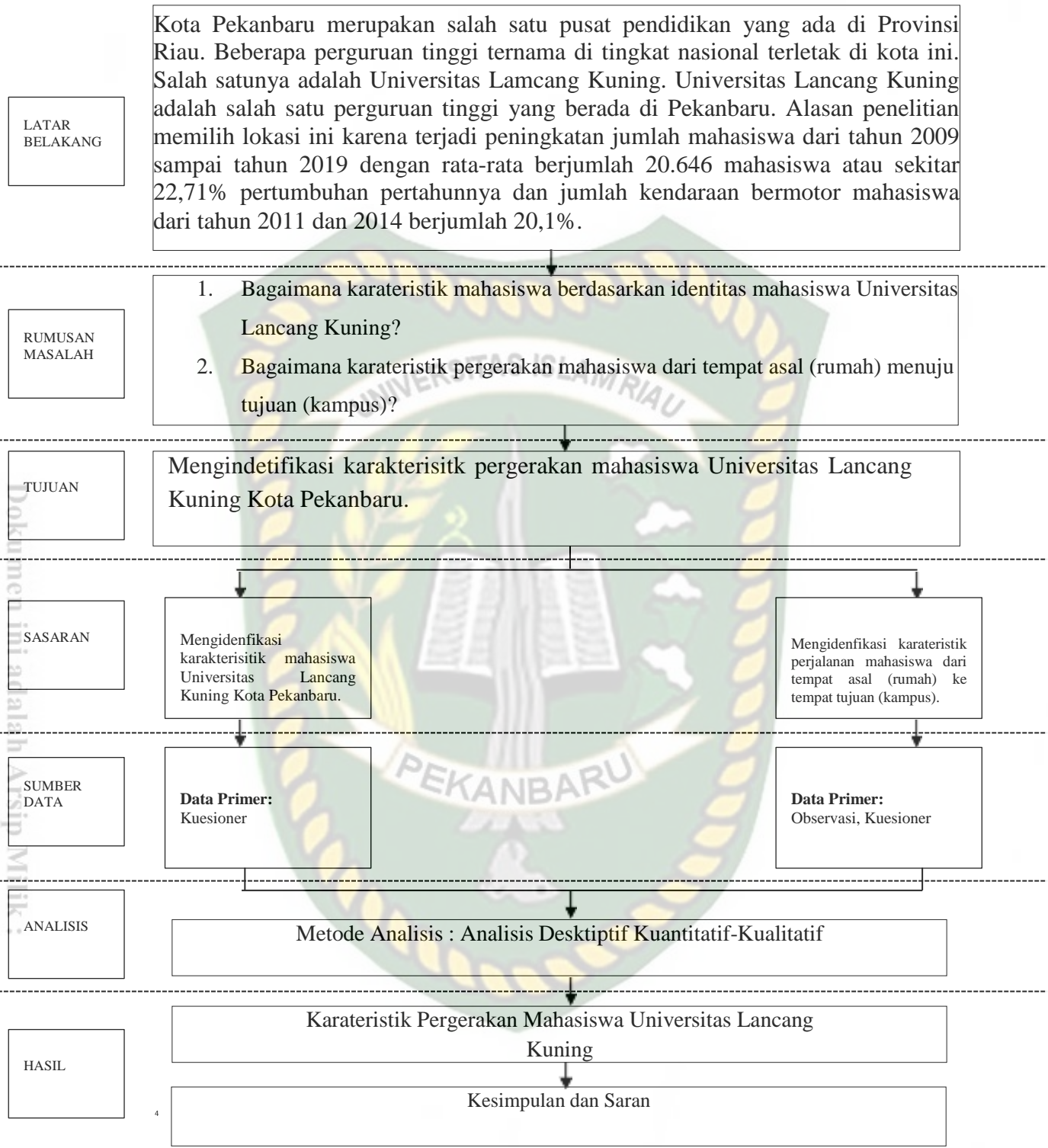
Sumber: Hasil Survei, 2020



## 1.7 Kerangka Fikir

Kerangka pemikir ini merupakan bagan alur tahapan pemikiran didasarkan pada konsep penelitian yang mencakup penjelasan dari mulai latar belakang permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan penelitian, sasaran dan manfaat penelitian. Untuk lebih jelasnya kerangka berfikir dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar 1.4.





**Gambar 1.4 Kerangka Fikir**  
 Sumber: Hasil Analisis, 2020

## **1.8 Sistematika Penyajian**

Dalam penulisan ini pembahasan dilakukan dengan sistematika guna memudahkan dalam penyusunan laporan penelitian. Adapun sistematika penyajian yaitu sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab pertama ini akan membahas latar belakang secara singkat sebagai dasar penelitian ini dilakukan. Selain itu diteruskan pada rumusan masalah, tujuan, sasaran, manfaat, ruang lingkup, kerangka pikir, dan sistematika penyajian.

### **BAB II TINJAU PUSTAKA**

Pada bab kedua ini akan menguraikan kajian teoritis yang terdiri dari definisi, teori pergerakan mahasiswa, pendapat para ilmu pergerakan mahasiswa, teori tranfortasi dalam pergerakan mahasiswa

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Pada bab ini akan membahas secara rinci waktu dan tempat penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, metode analisi data untuk menjawab permasalahan yang diteliti dan kerangka pembahasan.

#### **BAB IV GAMBARAN UMUM**

Pada bab ini akan membahas gambaran umum Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru, gambar umum karakteristik pergerakan mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru dan perjalanan karakteristik pergerakan mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru.

#### **BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini membahas analisis tingkat perkembangan karakteristik gerakan mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru dan tingkat perkembangan mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru serta daya dukung jalan terdekat menuju kampus Universitas Lancang Kuning, analisis penentuan transportasi yang digunakan mahasiswa Lancang Kuning Kota Pekanbaru.

#### **BAB VI PENUTUP**

Pada bab terakhir ini membahas mengenai kesimpulan hasil dari penelitian ini dan saran – saran yang akan penulis sampaikan sehubungan dengan penelitian ini.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Pengertian Karakteristik Pergerakan

##### 2.1.1 Pengertian Karakteristik

Menurut Miro, (2011) karakteristik adalah memindahkan sesuatu objek tertentu, apakah manusia, barang atau curah, dari titik asal ke titik tujuan seringkali tidak dapat hanya mengendalikan satu kendaraan tertentu saja. Kadang – kadang, di perlukan penggunaan dua kendaraan yang jenis dan kadang – kadang berbeda jenis. Ketergantungan permindahan objek yang di angkut terhadap lebih dari satu kendaraan terjadi karena karakteristik yang terdapat pada kendaraan itu sendiri. Karakteristik kendaraan yang di maksud di sini adalah keunggulan – keunggulan dan kekurangan – kekurangan yang terdapat pada sesuatu jenis kendaraan tertentu yang telah di miliki oleh jenis kendaraan lain. Dengan demikian, terjadilah semacam integrasi sesama lebih dari satu kendaraan yang jenis dan yang berbeda jenis yang akan di terangkan (moda transportasi air) yaitu integrasi kendaraan (integrasi moda transportasi).

##### 2.1.2 Pengertian Pergerakan

Seperti yang kita ketahui bahwa pergerakan bertujuan mendapatkan jumlah pergerakan yang dibangkitkan oleh setiap lokasi dan jumlah pergerakan yang tertari ketertarikan kelokasi tujuan yang ada didalam daerah yang dituju. Tujuan dasar tahap pergerakan adalah menghasilkan hubungan yang

mengakibatkan tata guna lahan dengan jumlah pergerakan yang menunjukkan tujuan pergerakan biasanya juga menggunakan istilah trip end (akhir perjalanan).

Dalam pergerakan bertujuan mempelajari dan mengetahui besarnya tingkat bangkitan pergerakan dengan mempelajari beberapa hubungan antara ciri pergerakan dengan lingkungan tata guna lahan. Beberapa kajian transportasi berhasil mengidentifikasi antara besarnya pergerakan dengan berbagai perubahan dan setiap perubahan tersebut juga berkorelasi.

Terdapat pada surah An-Naml (27) ayat 88 yang berbunyi :

وَتَرَى الْجِبَالَ تَحْسَبُهَا جَامِدَةً وَهِيَ تَمُرُّ مَرَّ السَّحَابِ ۗ صُنِعَ اللَّهُ الَّذِي أَتَقَنَ كُلَّ شَيْءٍ إِنَّهُ خَبِيرٌ بِمَا تَفْعَلُونَ ﴿٨٨﴾

*"Dan kamu lihat gunung-gunung itu, kamu sangka dia tetap di tempatnya, padahal dia berjalan sebagai jalannya awan. (Begitulah) perbuatan Allah yang membuat dengan kokoh tiap-tiap sesuatu; sesungguhnya Allah Maha Mengetahui apa yang kamu kerjakan."*

Terdapat beberapa dalam pergerakan dalam kehidupan sehari – hari yang biasa kita jumpai dan slalu tidak kita pikirkan bahwa dalam kehidupan kita sehari melakukan pergerakan tersebut, sebagai berikut:

- a. Perjalanan: pergerakan ini ber arah dalam tempat asal ke tempat tujuan, termasuk pergerakan berjalan kaki. Berhenti secara kebetulan misalnya berhenti kewarung membeli cemilan.
- b. Pergerakan berbasis rumah: pergerakan yang salah satu atau kedua zona (asal dan tujuan) pergerakan tersebut adalah rumah

- c. Pergerakan berbasis bukan rumah: pergerakan yang salah satu atau kedua zona (asal dan tujuan) pergerakan adalah bukan rumah
- d. Bangkit pergerakan: digunakan untuk suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal atau tujuan adalah rumah/pergerakan yang dibangkitkan oleh pergerakan berbasis bukan rumah
- e. Tarikan pergerakan: digunakan untuk suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal atau tujuan bukan rumah/pergerakan yang tertarik oleh pergerakan berbasis bukan rumah.
- f. Tahapan bangkitan pergerakan: sering digunakan untuk menetapkan besarnya bangkitan pergerakan yang dihasilkan oleh rumah tangga (baik untuk pergerakan berbasis rumah maupun berbasis bukan rumah) pada selang waktu tertentu (perjam atau perhari).

Berdasarkan tujuan pergerakan pada praktiknya, sering dijumpai bahwa bangkitan pergerakan yang lebih baik bisa didapatkan dengan pergerakan secara terpisah yang mempunyai tujuan berbeda. Dalam kasus pergerakan berbasis rumah, lima kategori tujuan pergerakan yang sering digunakan diantara lain:

- a. Pergerakan kesekolah atau universitas (pergerakan dengan tujuan pendidikan).
- b. Pergerakan ketempat belanja.
- c. Pergerakan untuk kepentingan sosial dan rekreasi.
- d. Pergerakan ketempat kerja.

## 2.2 Penggunaan Moda Transportasi Dalam Pergerakan

Moda transportasi adalah suatu metode penentuan lokasi untuk menentukan karakteristik pengiriman dari beberapa titik penawaran atau sumber ke beberapa titik permintaan atau tujuan dengan maksud untuk meminimumkan total biaya transportasi dan biaya produksi. Sumber dapat berupa pabrik, gudang, kantor perwakilan yang menunjukkan asal barang – barang akan dikirimkan. Sedangkan tujuan adalah beberapa tempat yang menerima barang – barang. Moda transportasi pada dasarnya merupakan sebuah program linier yang dapat dipecahkan dengan metode simpleks biasa (Tamin, 2000). Tetapi strukturnya yang khusus memungkinkan pengembangan sebuah prosedur pemecahan yang disebut teknik transportasi yang lebih efisien dalam perhitungan. Moda ini berkaitan dengan penentuan rencana berbiaya terendah untuk mengirimkan satu barang dari sejumlah sumber ke sejumlah tujuan. Moda ini dapat diperluas secara langsung untuk mencakup situasi-situasi praktis dalam bidang pengendalian mutu, penjadwalan dan penugasan tenaga kerja, diantara bidang-bidang lainnya. Menurut Tahap, dalam arti sederhana, moda transportasi berusaha menentukan sebuah rencana transportasi sebuah barang dari sejumlah sumber ke sebuah tujuan. Data dalam moda transportasi ini mencakup:

- a. Tingkat penawaran di setiap sumber dan jumlah permintaan di setiap tujuan.
- b. Biaya transportasi per unit barang dari setiap sumber ke setiap tujuan.



Tujuan dari moda transportasi adalah menentukan jumlah yang harus dikirimkan dari setiap sumber ke setiap tujuan sedemikian rupa sehingga biaya transportasi total diminimumkan. Sebuah tujuan dapat menerima permintaannya dari satu sumber atau lebih.

Menurut Dimiyati (2006) moda transportasi memiliki ciri – ciri khusus sebagai berikut:

- a. Terdapat sejumlah sumber dan sejumlah tujuan tertentu.
- b. Kuantitas komoditas atau barang yang didistribusikan dari setiap sumber dan yang diminta oleh tujuan, besarnya tertentu.
- c. Komoditas yang dikirim atau diangkut dari suatu sumber ke suatu tujuan, besarnya sesuai dengan permintaan dan atau kapasitas sumber.
- d. Ongkos pengangkutan komoditas dari suatu sumber ke suatu tujuan, besarnya tertentu.

Karena hanya terdapat satu barang, sebuah tujuan dapat menerima permintaannya dari satu sumber atau lebih. Tujuan dari moda ini adalah menentukan jumlah yang harus dikirimkan dari setiap sumber ke setiap tujuan sedemikian rupa sehingga biaya transportasi total diminimumkan.

Asumsi dasar dari moda ini adalah bahwa biaya transportasi di sebuah rute tertentu adalah proporsional secara langsung dengan jumlah unit yang dikirimkan. Definisi “unit transportasi” akan bervariasi bergantung pada jenis “barang” yang dikirimkan. Misalnya, kita dapat membicarakan unit transportasi sebagai setiap

balok baja yang diperlukan untuk membangun jembatan. Atau kita dapat menggunakan beban truk dari sebuah barang sebagai unit transportasi. Bagaimanapun juga, unit penawaran dan permintaan harus konsisten dengan definisi kita tentang unit yang dikirimkan (Taha, 2006).

Manfaat transportasi dapat dilihat dari berbagai segi kehidupan masyarakat, antara lain:

- a. Transportasi menyebabkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas dengan lebih merata pada setiap bagian wilayah suatu Negara.
- b. Transportasi membuat kegiatan ekonomi yang dilakukan oleh masyarakat berjalan dengan baik dan kebutuhan masyarakat dapat terpenuhi dengan cepat dan mudah.
- c. Transportasi melancarkan arus barang dan mobilitas manusia dan juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal.

### **2.3 Lokasi**

Lokasi adalah ilmu yang menyelidiki tata ruang (spatial order) kegiatan ekonomi, atau ilmu yang menyelidiki alokasi geografis dari sumber-sumber yang potensial, serta hubungannya dengan atau pengaruhnya terhadap keberadaan berbagai macam usaha / kegiatan lain baik ekonomi maupun sosial (Tarigan, 2018).

Pemilihan lokasi merupakan faktor penting yang berpengaruh terhadap kesuksesan suatu usaha, karena pemilihan lokasi juga berhubungan dengan keputusan pembelian konsumen. Oleh karena itu lokasi tempat usaha yang tepat merupakan tuntutan yang mutlak harus dipenuhi oleh setiap usaha. Lokasi yang salah, akan menyebabkan biaya operasi usaha tinggi. Sebagai akibatnya, tidak akan mampu bersaing, yang sudah barang tentu menyebabkan kerugian.

Pengertian Lokasi menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) adalah letak atau tempat. Sedangkan pengertian lokasi menurut para ahli adalah:

- a. Menurut Swastha (2002) Lokasi adalah tempat dimana suatu usaha atau aktivitas dilakukan. Faktor penting dalam pengembangan suatu aktifitas adalah letak lokasi terhadap daerah kegiatan, cara pencapaian dan waktu tempuh lokasi ke tujuan. Faktor lokasi yang baik adalah relatif untuk setiap jenis usaha yang berbeda.
- b. Menurut Kotler (2008) Salah satu kunci menuju sukses adalah lokasi, lokasi dimulai dengan memilih komunitas. Keputusan ini sangat bergantung pada potensi pertumbuhan ekonomis dan stabilitas, persaingan, iklim politik, dan sebagainya.
- c. Lokasi menurut Amstrong (2014) lokasi suatu benda dalam ruang dapat menjelaskan dan dapat memberikan kejelasan pada benda atau gejala geografi yang bersangkutan secara lebih jauh lagi.

### 2.3.1 Pemilihan Lokasi

Pemilihan lokasi merupakan faktor penting yang berpengaruh terhadap tarikan suatu tempat, karena pemilihan lokasi juga berhubungan dengan keputusan aktivitas mahasiswa disekitar kampus. Lokasi yang paling ideal bagi mahasiswa adalah lokasi dimana biaya aktivitas paling rendah atau serendah mungkin. Lokasi yang salah akan menyebabkan biaya lebih tinggi dalam aktivitas sekitar kampus. Sebagai akibatnya, mahasiswa melakukan pemilihan lokasi yang salah akan menyebabkan dalam perjalanan yang lama. Oleh karena itu lokasi tempat aktivitas yang tepat merupakan tuntutan yang mutlak harus dipenuhi oleh setiap mahasiswa.

Untuk itu, dalam proses pemilihan lokasi mahasiswa harus mempertimbangkan keputusannya dengan benar agar tidak menimbulkan kesalahan dikemudian harinya. Ada dua langkah yang perlu diperhatikan dalam memilih sebuah lokasi mahasiswa yaitu sebagai berikut:

- a. Aktivitas masyarakat disekitar kampus.
- b. Jam sibuk yang dilakukan masyarakat dipekarangan kampus.
- c. Memilih lokasi yang jarang ada dilewatin masyarakat.

Menurut Alma (2003) untuk menentukan lokasi yang strategis perlu dipertimbangkan hal-hal berikut:

- a. Karakteristik mahasiswa dan masyarakat.
- b. Kondisi ekonomi setempat.
- c. Keadaan penduduk setempat.



- d. Persaingan penentu lokasi.
- e. Iklim sosial dan perdagangan sekitar kampus.

Pemilihan lokasi harus mempertimbangkan berbagai aspek yang tentunya diarahkan untuk mendorong mahasiswa dan memberikan keuntungan bagi mahasiswa dalam perjalanan kekampus. Dalam penelitian ini, aspek lokasi akan menggunakan konsep pemilihan lokasi menurut Tjiptono (2006) dalam penelitian (Aprih Santoso dan Sri Widowati 2011) dengan indikator keterjangkauan lokasi, kelancaran akses menuju lokasi, kedekatan dengan fasilitas penunjang lain. Hal ini karena aspek-aspek penentuan lokasi tersebut umumnya merupakan faktor yang dipertimbangkan oleh mahasiswa ketika mengunjungi lokasi kampus.

### **2.3.2 Faktor – Faktor Pemilihan Lokasi**

Menurut Tjiptono (2002) pemilihan tempat/lokasi fisik memerlukan pertimbangan cermat terhadap faktor-faktor berikut:

- a. Akses misalnya lokasi yang dilalui atau mudah di jangkau sarana transportasi umum.
- b. Visibilitas yaitu lokasi atau tempat yang dapat dilihat dengan jelas dari jarak pandang normal.
- c. Lalu lintas menyangkut dua pertimbangan utama.
- d. Tempat parkir yang luas, nyaman, dan aman, baik untuk kendaraan roda dua maupun roda empat.

- e. Ekspansi yaitu tersedianya tempat yang cukup luas apabila ada perluasan di kemudian hari.
- f. Lingkungan yaitu daerah sekitar yang mendukung produk yang ditawarkan. Sebagai contoh, restoran atau rumah makan berdekatan dengan daerah pondokan, asrama, mahasiswa kampus, sekolah, perkantoran, dan sebagainya.
- g. Persaingan yaitu lokasi pesaing. Sebagai contoh, dalam menentukan lokasi kampus, perlu dipertimbangkan apakah di jalan atau daerah yang sama terdapat kampus atau sekolah lainnya.
- h. Peraturan pemerintah misalnya ketentuan yang melarang penjualan kaki lima berlokasi terlalu berdekatan dengan sekitar kampus.

Menurut Tjiptono (2006) dalam penelitian (Santoso dan Widowati 2011) variable lokasi lebih memakai indikator berikut:

- a. Keterjangkauan lokasi.
- b. Kelancaran akses menuju lokasi.
- c. Kedekatan lokasi.

Menurut Levi (2007) ada beberapa karakteristik dari lokasi yang bisa mempengaruhi aktivitas yaitu :

- a. Alur lalu lintas yang melewati lokasi tersebut dan aksesibilitas menuju lokasi tersebut.
- b. Karakteristik dari lokasi.

- c. Biaya yang terkait dengan pemilihan lokasi tersebut.

## 2.4 Jarak

Jarak adalah jauh dekatnya satu tempat yang dihitung berdasarkan satuan jarak, yaitu antar satu objek dengan lainnya yang diukur oleh suatu objek dinamis bergerak. Dalam pengukuran jarak tersebut tentu membutuhkan pergerakan manusia sebagai penggerak dan alat atau benda dari suatu tempat ketempat yang lainnya sehingga dapat diketahui jarak antar objek.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008) jarak adalah ruang sela panjang atau jauh antara dua benda. Jarak adalah ukuran jauh dekatnya antara tempat yang satu dengan tempat yang lain dan diukur dengan satuan meter. Jarak berkaitan dengan lokasi atau wilayah yang menjadi pusat pemenuhan kebutuhan manusia, seperti jarak berkaitan erat dengan arti lokasi dan upaya pemenuhan kebutuhan atau keperluan pokok kehidupan (air, tanah subur, pusat pelayanan, pengangkutan barang dan penumpang. Oleh karena itu jarak tidak hanya dinyatakan dengan ukuran jarak lurus di udara yang mudah diukur pada peta dengan memperhatikan skala peta, tetapi dapat pula dinyatakan sebagai jarak tempuh baik yang dikaitkan dengan waktu perjalanan yang diperlukan maupun satuan biaya angkutan.

## 2.5 Waktu

Menurut Tamin (2008), waktu terbagi atas waktu tempuh dan nilai waktu. Waktu tempuh adalah waktu total perjalanan yang diperlukan termasuk berhenti dan tundaan, dari suatu tempat ke tempat lain melalui rute tertentu. Waktu tempuh dapat diamati dengan metode pengamatan bergerak yaitu pengamat mengemudikan kendaraan survei dalam arus lalu lintas dan mencatat waktu tempuhnya. Sedangkan nilai waktu adalah sejumlah uang yang disediakan seseorang untuk dikeluarkan untuk menghemat satu unit waktu perjalanan. Nilai waktu biasanya sebanding dengan pendapatan perkapita merupakan perbandingan yang tetap dengan tingkat pendapatan. Ini didasari asumsi bahwa waktu perjalanan tetap konstan sepanjang waktu relatif terhadap pengeluaran konsumen ini merupakan asumsi yang agak berani karena sedikit atau tidak adanya data empiris yang menyokongnya.

Waktu terjadinya pergerakan sangat tergantung pada kapan seseorang melakukan aktivitas sehari-harinya. Dengan demikian waktu perjalanan sangat tergantung pada maksud perjalanan. Perjalanan ke tempat kerja atau perjalanan dengan maksud bekerja biasanya merupakan perjalanan yang dominan dan karena itu sangat penting diamati secara cermat. Pola kerja biasanya dimulai jam 08.00 dan berakhir pada jam 16.00 sehingga waktu perjalanan untuk perjalanan kerja biasanya mengikuti pola kerjanya. Dalam hal ini kita dapati bahwa pada pagi hari sekitar jam 06.00 sampai jam 08.00 dijumpai begitu banyak perjalanan untuk tujuan bekerja pada sore hari sekitar jam 16.00 sampai jam 18.00 dijumpai perjalanan dari tempat kerja ke rumah masing-masing. Jumlah perjalanan dengan



masuk bekerja ini merupakan jumlah yang dominan sehingga kita dapatkan bahwa kedua waktu terjadinya perjalanan dengan tujuan bekerja ini menghasilkan waktu puncak pergerakan.

## **2.6 Biaya Perjalanan**

Biaya perjalanan dinyatakan dalam bentuk uang waktu tempuh jarak atau kombinasi ketiganya yang biasa disebut biaya gabungan. Dalam hal ini diasumsikan bahwa total biaya perjalanan sepanjang rute tertentu adalah jumlah dari biaya setiap ruas jalan yang dilalui. Jadi, dengan mengetahui semua biaya tetap berjalan dapat ditentukan (dengan algoritma tertentu) rute terbaik yang dapat dilalui pada jaringan jalan tersebut. Akan tetapi persepsi setiap pengendara terhadap biaya perjalanan jelas berbeda-beda sehingga sukar mendapatkan perbedaan ini juga dalam bentuk pemilihan rute yang sederhana. Efek batasan-kapasitas dan stokastik dapat juga dianalisis dalam bentuk biaya perjalanan kita dapat mengasumsikan bahwa setiap pemakai jalan memilih rute yang meminimumkan biaya perjalanannya dan ini sangat beragam. Jadi, diperlukan usaha untuk mendapatkan rata-rata biaya pecahan yang sesuai untuk semua pengendara (Tamin, 2008).

## **2.7 Penelitian Terdahulu**

Penulis mengambil beberapa referensi penelitian sebelumnya yang berkenaan dengan penelitian yang dilakukan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 2.1

Tabel 2.1

Penelitian Terdahulu

No	Nama Penelitian	Judul Penelitian	Lokasi Penelitian	Tahun	Metode Penelitian	Tujuan Penelitian	Hasil
1	Siti Kholifah	Hubungan Jarak Tempat Tinggal Dan Tingkat Pendidikan Terhadap Tingkat Masyarakat Gadingrejo	Kecamatan Gadingrejo Kabupaten Pringsewu	2017	Metode Kualitatif	Untuk mengetahui serta menjelaskan hubungan antara jarak tempat tinggal dan tingkat pendidikan terhadap tingkat kunjungan masyarakat ke Puskesmas	Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan negatif antara jarak Tempat tinggal dan tingkat pendidikan terhadap tingkat kunjungan masyarakat ke puskesmas dengan nilai analisis korelasi ganda sebesar -0,383 yang termasuk kedalam kategori lemah (0,20 – 0,399).
2	Setio Boedi Arianto	Analisis Karakteristik Diklat Teknis Sdm Penyelenggara Unit Penimbangan Kendaraan Bermotor	Provinsi Jawa Tengah	2017	Deskriptif Kualitatif	Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik diklat SDM penyelenggara unit penimbangan kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Tengah.	Karakteristik responden di Provinsi Jawa Tengah berdasarkan usia yang lebih dominan adalah responden yang berusia > 50 tahun berjumlah 34 orang, berpendidikan SMA/Sederajat sebanyak 39 orang, dan jabatan responden yang dominan adalah sebagai Pengatur Lalu Lintas berjumlah 19 orang. Jumlah personil Unit Penyelenggara Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) di

No	Nama Penelitian	Judul Penelitian	Lokasi Penelitian	Tahun	Metode Penelitian	Tujuan Penelitian	Hasil
							Provinsi Jawa Tengah sebanyak 265 orang, 60% telah mengikuti diklat teknis dan 40% tidak mengikuti diklat teknis. Berdasarkan jumlah personil yang telah mengikuti diklat teknis (160 orang), personil yang mengikuti diklat teknis operator jembatan timbang sebesar 24%, sedangkan 76% tidak mengikuti diklat teknis operator jembatan timbang. Personil yang mengikuti diklat teknis penimbangan kendaraan bermotor sebesar 31%, sedangkan 69% tidak mengikuti diklat teknis penimbangan kendaraan bermotor. Personil yang mengikuti diklat teknis PPNS sebesar 20%, sedangkan 80% tidak mengikuti diklat teknis PPNS
3	Okta Fajar Saputra	Kajian Pelayanan Rute Moda Angkutan Kota (Angkot)	Kota Cimahi	2015	Kualitatif	Mengidentifikasi pola pergerakan masyarakat di Kota Cimahi dan Mengidentifikasi pelayanan rute yang	Pengidentifikasi Pola Perjalanan Masyarakat Kota Cimahi Diawali Dengan Dibaginya Daerah Administrasi Kota Cimahi Menjadi 6 (Enam) Zona Penelitian, Agar Dapat Ditentukan Zona Asal (Zona

No	Nama Penelitian	Judul Penelitian	Lokasi Penelitian	Tahun	Metode Penelitian	Tujuan Penelitian	Hasil
						sudah tersedia terhadap kebutuhan pergerakan atau mobilisasi masyarakat Kota Cimahi.	Pembangkit) Dan Zona Tujuan (Zona Tarikan). Pembagian Zona-Zona Tersebut Dilakukan Berdasarkan Pada Persamaan Aktivitas Dan Guna Lahan Dominan Yang Ada Pada Kawasan Tersebut Sesuai Dengan Fungsi Pengembangan Bagian Wilayah Kota (BWK)
4	Rionald Jourdan Katuuk	Kajian Densitas Dan Pola Pergerakan	Kecamatan Airmadidi	2018	Kualitatif	Mengidentifikasi densitas kepadatan dan pola pergerakan di Kecamatan Airmadidi dan menganalisis densitas kepadatan dan pergerakan harian masyarakat di Kecamatan Airmadidi	Kelurahan dengan densitas kepadatan tinggi yaitu Kelurahan Tanggari (120 Jiwa/ha) dan Kelurahan Sampiri (114 Jiwa/ha). Kelurahan dengan kepadatan sedang yaitu Kelurahan Sawangan (75 Jiwa/Ha), Kelurahan Airmadidi Atas (51 Jiwa/Ha), Kelurahan Rap – Rap (54 Jiwa/Ha), Kelurahan Sarongsong Satu (65 Jiwa/Ha) dan Kelurahan Sarongsong Dua (74 Jiwa/Ha). Sedangkan Kelurahan dengan kepadatan rendah Kelurahan Airmadidi Bawah (49 Jiwa/Ha) dan Kelurahan Sukur (25 Jiwa/Ha) sedangkan Pola

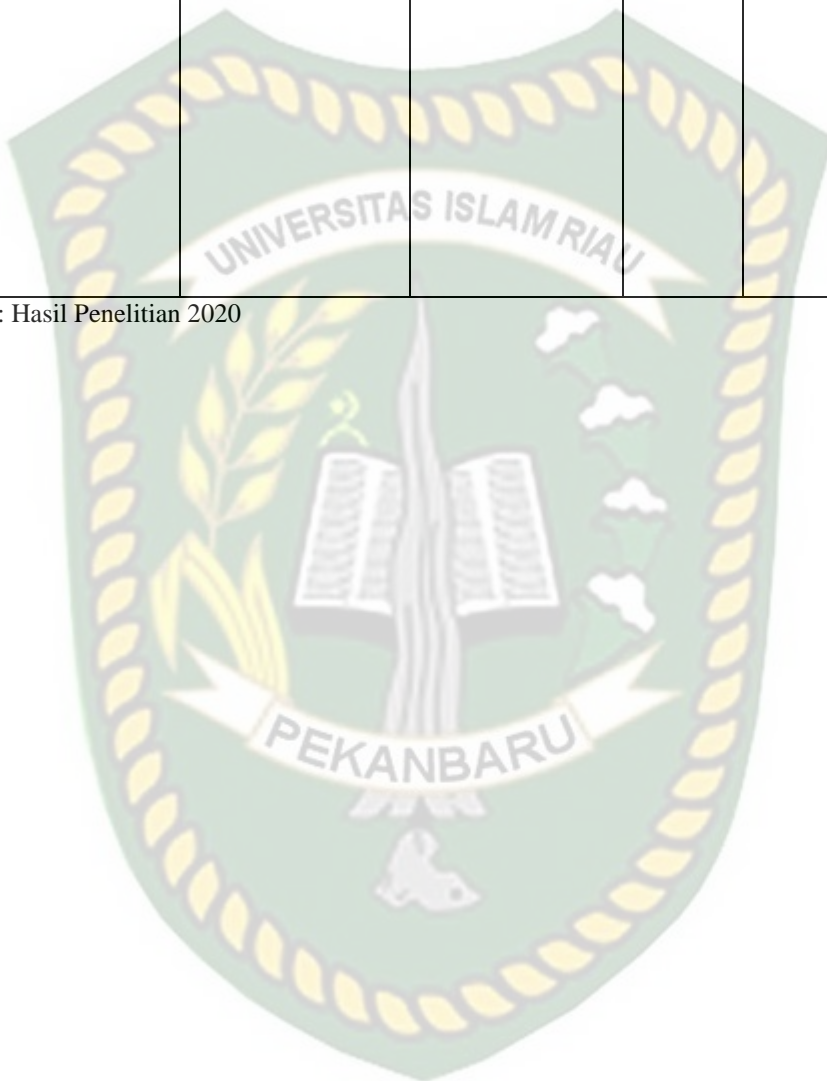


No	Nama Penelitian	Judul Penelitian	Lokasi Penelitian	Tahun	Metode Penelitian	Tujuan Penelitian	Hasil
							pergerakan harian masyarakat Kecamatan Airmadidi rata - rata yaitu melakukan perjalanan ke tempat kerja.
5	Rona Muliana	Perilaku Pemilihan Lokasi Tempat Tinggal Dan Karakteristik Perjalanan Mahasiswa di Kota Bandung	Kota Bandung	2013	Deduktif Kuantitatif	<p>(1) Mengidentifikasi Karakteristik Lokasi Tempat Tinggal Mahasiswa;</p> <p>(2) Mengidentifikasi Karakteristik Perjalanan Mahasiswa;</p> <p>(3) Mengidentifikasi Hubungan Lokasi Tempat Tinggal Mahasiswa Dengan Karakteristik Perjalanan Mahasiswa.</p>	Rata-rata jarak lokasi tempat tinggal mahasiswa terhadap kampus adalah 4,85 Km. Pola distribusi lokasi tempat tinggal mahasiswa adalah bersifat terkonsentrasi mendekati kawasan kampus. Sebagian besar mahasiswa (52 %) tinggal di Kecamatan Coblong yang merupakan lokasi sampel kawasan perguruan tinggi. Adapun mahasiswa yang tinggal terpisah dari keluarga, 97,8 % tinggal di Kecamatan Coblong. Selain terkonsentrasi di Kecamatan Coblong, lokasi tempat tinggal mahasiswa juga tersebar di kecamatan-kecamatan lainnya di Kota Bandung, Kota Cimahi, Kabupaten Bandung dan Kabupaten Bandung Barat. Jarak terjauh lokasi tempat tinggal

No	Nama Penelitian	Judul Penelitian	Lokasi Penelitian	Tahun	Metode Penelitian	Tujuan Penelitian	Hasil
							mahasiswa adalah 25 Km.
6	Muhammad Fahrudin	Perilaku Pergerakan Mahasiswa Terhadap Penggunaan Ict Di Kawasan Pendidikan Tinggi Ugm	UGM	2010	Deskriptif Kuantitatif	Mengidentifikasi aktifitas dan maksud pergerakan mahasiswa dan analisis persebaran aktifitas dalam mempengaruhi pergerakan.	Peneliti Beranggapan Bahwa Pelaku Utama Dalam Bertransportasi Adalah Manusia, Sedangkan Manusia Selalu Mengalami Perkembangan Baik Dalam Satu Sosial, Budaya, Teknologi Yang Digunakan Maupun Dalam Perilakunya. Selain Itu Penulis Juga Beranggapan Bahwa Permasalahan Transportasi Di Indonesia Pada Umumnya Sudah Tidak Bisa Lagi Diselesaikan Dengan Rekayasa Teknis Saja, Namun Memerlukan Pendekatan Sosial Terhadap Pelaku
7	Achmad Faisal Aboe	Studi Karakteristik Perjalanan Mahasiswa Ke Kampus Negeri Berbasis Spatial	Perguruan Tinggi Uin Alauddin	2015	Deskriptif	Untuk mengetahui karakteristik perilaku perjalanan mahasiswa ke kampus pada Perguruan Tinggi Negeri khususnya Universitas Islam Negeri	Dari Hasil Analisa Deskriptif Di Peroleh Lokasi Tempat Tinggal Mahasiswa UIN Dari 500 Sampel Tersebar Diberbagai Kota Di Makassar, Kecamatan Yang Paling Banyak Di Huni Yaitu Kecamatan Tamalate Sebanyak 132 Orang Dan Yang Paling Sedikit Berada Di Kecamatan Wajo Sebanyak 36 Orang. Lokasi Hunian Mahasiswa

No	Nama Penelitian	Judul Penelitian	Lokasi Penelitian	Tahun	Metode Penelitian	Tujuan Penelitian	Hasil
						Alauddin Makassar	UIN Yang Memiliki Rute Perjalanan Terjauh Berada Di Kecamatan Biringkanaya Yaitu 15,39 Km, Dan Rute Perjalanan Terpendek Berada Di Kecamatan Tamalate Yaitu 0,36 Km. Dari Data Analisis Regresi Ditemukan 3 Hubungan Antara Variabel Jarak Langsung, Jarak Pendek Uang Bulanan, Dan Biaya Transportasi. Nilai R Yang Dihasilkan Memenuhi Syarat (Nilai Minimum 0,5 Dan Nilai Maksimum 1).

Sumber: Hasil Penelitian 2020



## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### 3.1 Pendekatan Penelitian

Metodologi berasal dari kata metode yang berarti cara yang tepat untuk melakukan sesuatu dan logos yang berarti ilmu atau ilmu pengetahuan. Dalam metode ini memiliki arti cara melakukan sesuatu dengan menggunakan pikiran secara seksama untuk mencapai suatu tujuan.

Penelitian adalah aktifitas dalam mencari data, mengetahui, merumuskan, menganalisis dan menyusun data (Wirartha, 2005). Pada umumnya metode penelitian dibagi beberapa kegiatan ilmiah yang merencana, struktur, sistematis, dan memiliki tujuan tertentu baik praktis maupun teoritis. Sebagai kegiatan ilmiah dikarenakan penelitian aspek ilmu pengetahuan dan teori. Penelitian harus merencanakan dengan baik dalam menentukan waktu, dana dan aksesibilitas terhadap tempat dan data yang akan ditempuh (Raco, 2010) dalam (Haryadi, 2017). Metode analisis yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif.

#### 3.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah deskriptif kualitatif dengan melihat karakteristik pergerakan mahasiswa Universitas Lancang Kuning berdasarkan jarak, waktu, dan biaya yang digunakan mahasiswa dari tempat asal (rumah) ke tujuan (kampus).



### **3.3 Waktu dan Tempat Penelitian**

#### **3.3.1 Tempat Penelitian**

Kampus Universitas Lancang Kuning berada di Kelurahan Umban Sari yang secara luas administrasi kelurahan memiliki luas 9,154 Km<sup>2</sup>. Adapun batas adminstrasi disekitar Kelurahan Umban Sari adalah sebagai berikut:

1. Sebelah Utara berbatasan dengan Kelurahan Rumbai Bukit dan Kelurahan Muara Fajar
2. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kelurahan Sri Meranti
3. Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Rumbai Pesisir.
4. Sebelah Barat berbatasan dengan Kelurahan Palas

#### **3.3.2 Waktu Penelitian**

Waktu penelitian ini dimaksudkan untuk terlebih dahulu membuat jadwal pelaksanaan kegiatan penelitian yang akan dilakukan dimana waktu penelitiannya dilakukan dalam penjelasan Tabel 3.1 berikut ini.

**Tabel 3.1 Jadwal Penelitian**

Tahun Pelaksanaan Tahap Penelitian	2019			2020												2021								
	Okt	Nov	Des	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Ags	Sep	Okt	Nov	Des	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Ags	
<b>Persiapan</b>																								
Penyusunan Proposal Penelitian	■	■																						
Revisi Proposal Penelitian			■	■	■	■	■																	
Seminar Proposal Penelitian								■																
Revisi Hasil Proposal Penelitian									■	■	■	■	■											
<b>Pelaksanaan</b>																								
Pembuatan Surat Penelitian													■	■										
Survei Lapangan														■	■	■								
<b>Komplikasi Data</b>																								
Pengumpulan Data Lapangan																■	■	■						
Penyusunan Laporan Hasil																	■	■	■	■	■			
Seminar Laporan Hasil																						■		
Penyusunan Laporan Akhir																						■	■	
Seminar Laporan Akhir																							■	■

Sumber: Hasil Penelitian, 2021

### **3.4 Tahap Penelitian**

Saat melakukan survei lapangan dan mengambil data tambahan untuk menyelesaikan penelitian yang ada dilapangan, memerlukan beberapa alat atau bahan disiapkan saat kegiatan berlangsung agar tidak ada halangan maupun hambatan yang terjadi.

#### **3.4.1 Tahap Persiapan**

Alat – alat penelitian yang digunakan pada pelaksanaan dilapangan yaitu :

1. Buku kecil atau buku saku untuk mencatat apa saja yang ada dilapangan ditempat lokasi penelitian.
2. Alat – alat tulis seperti pena atau pensil untuk digunakan dalam pengisian kuisisioner dan mencatat wawancara dilapangan.
3. Lembaran observasi atau kuisisioner yang diperlukan dari waktu yang diperlukan.
4. Kamera atau kamera hp untuk mendokumentasikan apa saja terjadi dilapangan, saat melaksanakan tatap muka atau melakukan kegiatan perbincangan bisa mengambil gambar dari mahasiswa tersebut.
5. Perlengkapan lain yang diperlukan flashdisk dan laptop kalau diperlukan dilapangan.

#### **3.4.2 Tahap Pelaksanaan Penelitian**

Dalam penelitian lapangan dilakukan dengan menyebarkan beberapa kertas seperti wawancara dan kuisisioner. Pada survei lapangan peneliti membagikan beberapa kertas terhadap mahasiswa yang berada dikampus berdasarkan jumlah sampel penelitian. Untuk pelaksanaan penelitian dilakukan dari jam 7.30 WIB

sampai 12.00 WIB. Pelaksanaan peneliti melakukan survei lapangan diketahui mahasiswa banyak aktif dari jam tersebut, maka dari hal tersebut peneliti mengambil pelaksanaan dipagi hari.

### 3.4.3 Metode Pengelolaan Data Dan Penyajian Data

Setelah didapatkan data primer atau data sekunder dari hasil lapangan. Peneliti mengumpulkan data – data tersebut menjadi satu tempat apalagi masih merupakan data mentah dan belum terurai sesuai yang diinginkan. Agar data tersebut dapat berguna dan bagi peneliti diperlukan suatu pengelolaan dan penyajian data sehingga dapat dilakukan analisis. Terdapat tahap – tahap yang dilaksanakan dalam peneliti sebagai berikut :

1. Tahap pertama adalah editing yang merupakan pemeriksaan data yang sudah ada atau data yang didapatkan dilapangan, apakah terdapat data yang kurang atau keliruan dalam pengisian atau kurang yang didapatkan dilapangan. Apabila data yang didapat kurang maka peneliti cukup turun dilapangan untuk sebentar saja untuk mengabil data yang kurang.
2. Tahap kedua adalah *coding*. Proses ini meliputi membuat tabel atau nomor urut data seperti dokumentasi, observasi, wawancara yang telah dilakukan pada penelitian dilapangan. Dalam tahap ini penelitian mempermudah dalam analisis penelitian dan memungkinkan menemukan dengan cepat data yang kurang dan mengolah seluruh data dalam permasalahan yang kurang terhadap penelitian.
3. Tahap ketiga adalah *tabulating*, tahap ini memasukan data yang sudah ada ke tabel yang sebenarnya agar analisa bisa gampang menemui data yang



diperlukan dalam analisa penelitian. Penyajian data dalam bentuk berwujud tabel distribusi frekuensi. Sedangkan untuk data skunder ada berbentuk tabel dan yang tidak berbentuk tabel. Bagi data yang tidak berbentuk tabel disajikan secara sistematis dan untuk penyajian disesuaikan dengan analisis yang dilakukan.

### **3.5 Populasi Dan Sampel Dalam Penelitian**

#### **3.5.1 Populasi**

Populasi dalam penelitian merupakan merupakan wilayah yang ingin di teliti. Seperti menurut Sugiyono (2011) Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Pendapat di atas menjadi salah satu acuan bagi penulis untuk menentukan populasi. Populasi yang akan digunakan sebagai penelitian adalah mahasiswa Universitas Lancang Kuning yang bertempat tinggal di Kecamatan Rumbai. Dimana untuk mengetahui bentuk karakteristik populasi yang ada disana supaya peneliti bisa melihat bentuk watak mahasiswa yang akan didatanginya.

#### **3.5.2 Sampel**

Sampel merupakan bagian dari populasi yang ingin di teliti oleh peneliti. Menurut Sugiyono (2011) Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Sehingga sampel merupakan bagian dari populasi yang ada, sehingga untuk pengambilan sampel harus menggunakan cara

tertentu yang didasarkan oleh pertimbangan – pertimbangan yang ada. Dalam teknik pengambilan sampel ini penulis menggunakan teknik sampling random terhadap mahasiswa Universitas Lancang Kuning. yang bertempat tinggal di Kecamatan Rumbai

### **3.6 Teknik Sampling**

Menurut Sugiyono (2001) dinyatakan simple karena pengambilan sampel anggota populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu. Margono (2004) menyatakan bahwa simple random sampling adalah teknik untuk mendapatkan sampel yang langsung dilakukan pada unit sampling. Dengan demikian setiap unit sampling sebagai unsur populasi yang terpicil memperoleh peluang yang sama untuk menjadi sampel atau untuk mewakili populasi. Cara demikian dilakukan bila anggota populasi dianggap homogen.

Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah random sampling, Teknik ini dipilih karena semua mahasiswa mempunyai kemungkinan yang sama untuk dijadikan sampel (Sugiyono, 2011). Populasi merupakan mahasiswa yang berkuliah dikampus Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru, jumlah populasi mahasiswa Universitas Lancang Kuning adalah 227.107 dengan sampel sejumlah 100 sampel. Sampel diambil berdasarkan perhitungan jumlah sampel minimal. Sampel yang di ambil adalah mahasiswa yang berada di kampus UNILAK. Dihitung dengan menggunakan rumus :

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

dimana : n = Jumlah sampel minimal

N = Jumlah Populasi

E = Presenstase kelonggaran ketelitian (10%)

$$n = \frac{227107}{1 + 227107(10)^2}$$

$$n = \frac{227107}{1 + 227107(0,1)}$$

$$n = \frac{227107}{1 + 2272,07} = \frac{227107}{2272,07} = 99,955 \text{ (100 sampel)}$$

Dalam Penelitian ini terhadap mahasiswa yang aktif dalam perkuliahan atau masih memiliki kesibukan dalam kegiatan dalam kampus lancang kuning. Peneliti bisa mengambil beberapa mahasiswa yang berada dikampus untuk menanyakan terkaitan pergerakan mahasiswa atau karakteristik mahasiswa dalam menentukan jarak dalam perjalanan menuju kekampus, apakah terjadi hambatan waktu atau jalan mereka lewatin dalam perjalanan menuju kampus. Pada mahasiswa juga akan ditanya apa saja kendaraan mereka pakai dalam melakukan pergerakan mahasiswa, apa ada permasalahan dalam berkendara atau tidak.

### 3.7 Teknik Metode Pengumpulan Data

Pelaksanaan penelitian ada beberapa metode yang dilakukan untuk memprediksi keadaan dilapangan, dalam menunjukan kecendrungan masa yang akan melakukan terhadap keadaan penanganan yang akan dilakukan. Adapun metode yang dilakukan dalam penelitian ini :

#### 1. Sumber Data Sekunder

Yaitu data diperoleh dari sumber lain secara tidak langsung. Data sekunder berupa data yang sudah tersedia yang biasanya berupa dokumen atau data – data yang dibutuhkan sehingga seorang penelitian tinggal mencari dan mengumpulkan data yang diperlukan. Data tersebut biasa didapatkan ditempat lokasi penelitian atau instansi terkait. Tahap proses pengumpulan data skunder yaitu :

- a. Studi Literatur adalah proses pengumpulan data melalui kunjungan pada perpustakaan terkait program studi maupun perpustakaan studi maupun perpustakaan publik dengan tujuan mencari dan membandingkan buku – buku, majalah, artikel, dan sebagainya yang berkaitan langsung dengan penelitian termasuk pembandingan melalui fasilitas internet.
- b. Survei instansional terkait dengan survei instansional yang dimaksud adalah proses pengumpulan data melalui kunjungan pada instansi – instansi terkait materi penelitian dengan tujuan mencari dan membandingkan data yang diperoleh.



Pengumpulan data dari instansi – instansi terkaitan diperlukan mendukung pembahasan dalam kebutuhan data yang diperlukan seperti dokumen – dokumen yang sulit didapat, perlu ada surat untuk mengambil data yang sangat penting supaya tidak ada pemalsuan dalam data diperlukan.

## 2. Sumber Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumber atau responden dengan cara menyebarkan kuisioner atau wawancara terhadap mahasiswa. Pengumpulan data dilakukan secara langsung dengan cara :

- a. Observasi suatu langkah untuk mengenal atau mengamati secara langsung lebih dekat mengenai kondisi wilayah studi terutama berkaitan dengan kondisi fisik yang ada wilayah studi.
- b. Wawancara metode survei yang dilakukan dengan cara berkomunikasi langsung dengan penduduk untuk mengetahui keadaan lapangan dengan cara tanya jawab kepada masyarakat sekitar kampus Universitas Lancang Kuning.
- c. Visualisasi atau pemotretan untuk memperoleh hasil dikomentasi terhadap beberapa sampel yang mendukung data observasi lapangan.

### 3.8 Variabel Penelitian

Dalam variable penelitian, penelitian membuat tabel untuk mengenai tujuan dalam penelitian terhadap lokasi yang akan dituju, supaya dalam mengambil informasi mengenai permasalahan pergerakan mahasiswa biasa ditarik

kesimpulan apa saja permasalahan yang ada ditempat penelitian. Biasa kita lihat tabel variable dibawah ini :



Dokumen ini adalah Arsip Miik :  
**Perpustakaan Universitas Islam Riau**

**Tabel 3.2 Variabel Penelitian**

No	Sasaran	Variabel	Indikator	Metode Analisis	Sumber Data
1	Mengidentifikasi karakteristik mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru.	Identitas mahasiswa	1. Lokasi Pemilihan Tempat Tinggal 2. Moda transportasi	Deskriptif kualitatif	Kuesioner
2	Mengidentifikasi karakteristik perjalanan mahasiswa dari tempat asal (rumah) ke tempat tujuan (kampus).	Karakteristik pergerakan	1. Lokasi pemilihan jalan 2. Jarak tempuh 3. Waktu tempuh 4. Biaya transportasi	Deskriptif kuantitatif-kualitatif	Kuesioner

Sumber: Hasil Analisis 2020

### 3.9 Metode Analisa

Metode atau model analisis yang akan digunakan pada proses pelaksanaan studi ini adalah sebagai pengungkapan karakteristik dan kecenderungan variable yang akan diteliti. Adapun jenis analisis yang akan digunakan, meliputi analisis kualitatif berupa penelahan secara deskriptif terhadap objek penelitian. Teknik analisis dalam penelitian ini yaitu :

1. Untuk mencapai sasaran mengidentifikasi karakteristik mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru diperlukan analisis data melalui metode deskriptif kualitatif dengan menggunakan metode kuesioner, yang mana analisis ini untuk mendapatkan informasi tentang fakultas dan jurusan mahasiswa, alamat tempat tinggal, kelurahan, dan kecamatan mahasiswa tinggal. Hasil dari sasaran ini adalah mengenai karakteristik mahasiswa berdasarkan identitas mahasiswa yang berbeda tempat tinggal yang menuju ke kampus Universitas Lancang Kuning.
2. Untuk mengidentifikasi karakteristik pelaku pergerakan mahasiswa ke kampus Universitas Lancang Kuning, peneliti membahas mengenai moda transportasi yang digunakan mahasiswa Universitas Lancang Kuning dalam melakukan perjalanan dari tempat asal (rumah) ke tempat tujuan (kampus), lokasi pemilihan jalan yang digunakan dalam melakukan pergerakan, waktu tempuh yang diperlukan, dan biaya transportasi yang dikeluarkan oleh mahasiswa Universitas Lancang Kuning. Metode ini menggunakan analisis deskriptif kuantitatif-kuantitatif, yang mana hasil



dari sasaran ini adalah mengenai karakteristik pergerakan mahasiswa yang biasa digunakan dalam melaksanakan aktivitas kegiatannya.

### 3.10 Desain Survei

Desain survei ini berisi semua proses yang diperlukan dalam perencanaan dan pelaksanaan penelitian berupa data, sumber, hingga metode yang digunakan untuk mencapai tujuan penelitian. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table desain survei berikut ini.



Tabel 3.3 Desain Survei

No	Sasaran	Variabel	Indikator	Data yang Dibutuhkan	Sumber Data	Metode Analisis	Hasil
1	Mengidentifikasi karakteristik mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru.	Identitas mahasiswa	1. Lokasi pemilihan tempat tinggal 2. Moda transportasi	Identitas responden	Kuesioner	Deskriptif kualitatif	Karakteristik mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru.
2	Mengidentifikasi karakteristik perjalanan mahasiswa dari tempat asal (rumah) ke tempat tujuan (kampus).	Karakteristik pergerakan	1. Lokasi pemilihan jalan 2. Jarak tempuh 3. Waktu tempuh 4. Biaya transportasi	1. Lokasi pemilihan jalan 2. Jarak tempuh 3. Waktu tempuh 4. Biaya transportasi	Kuesioner	Deskriptif kuantitatif-kualitatif	Persebaran dan luas tata guna lahan sekitar kampus Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru.

Sumber: Hasil Analisis 2020

## BAB IV

### GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

#### 4.1 Gambaran Wilayah Kecamatan Rumbai

Kecamatan Rumbai adalah kecamatan yang terletak di wilayah Kota Pekanbaru yang di mana bagian Utara Kota dengan mengambil nama Rumbai sebagai nama kecamatannya. Wilayah ini dimekarkan dari wilayah Kecamatan Siak Hulu dan Kabupaten Kampar. Dengan di sempurnakannya pembagian Daerah Administratif dalam Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Pekanbaru tahun 1966 dengan adanya Surat Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Riau tanggal 20 September 1966, dimana Kotamadya Pekanbaru dibagi dalam 6 wilayah kecamatan, diantaranya yaitu : Pekanbaru Kota, Lima Puluh, Sukajadi, Senapelan, Sail, dan Rumbai.

Dengan adanya Kecamatan Rumbai ini, maka daerah Rumbai yang tadinya di luar wilayah kotamadya, dimasukkan menjadi wilayah kotamadya. Kecamatan Rumbai yang mempunyai luas wilayah 251,65 Km<sup>2</sup> (31.223 hektare) yang terdiri dari 7 kelurahan, yaitu : Meranti Pandak, Umban Sari, Limbungan, Lembah Sari, Lembah Damai, Rumbai Bukit dan Muara Fajar.

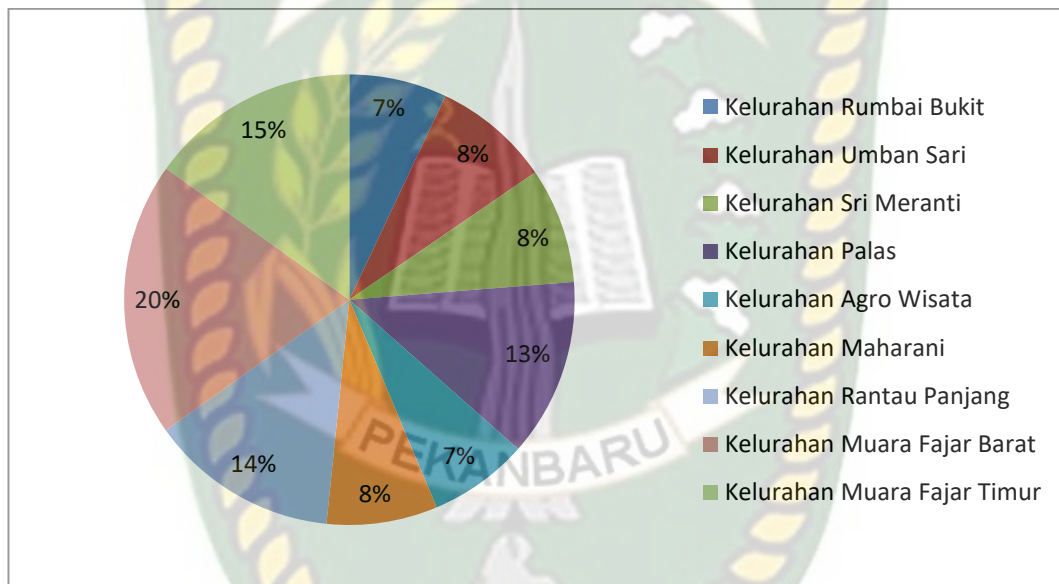
Dalam perkembangan selanjutnya, berdasarkan Perda Nomor 3 Tahun 2003 tentang Pembentukan Kecamatan Marpoyan Damai, Kecamatan Tenayan Raya, Kecamatan Rumbai Pesisir dan Kecamatan Payung Sekaki serta Surat Keputusan Walikota Pekanbaru Nomor : 577 tentang Pemekaran Kelurahan Sekota Pekanbaru, Kecamatan Rumbai mengalami pengurangan jumlah kelurahan. Luas Wilayah setelah pengurangan adalah sebesar 128,85 Km<sup>2</sup>.

**Tabel 4.1**

**Pembagian Wilayah Kecamatan Rumbai**

No	Kelurahan	KM <sup>2</sup>
1	Kelurahan Rumbai Bukit	7,631
2	Kelurahan Umban Sari	9,154
3	Kelurahan Sri Meranti	9,019
4	Kelurahan Palas	13,898
5	Kelurahan Agro Wisata	7,758
6	Kelurahan Maharani	8,655
7	Kelurahan Rantau Panjang	14,713
8	Kelurahan Muara Fajar Barat	21,454
9	Kelurahan Muara Fajar Timur	16,423

Sumber : Kecamatan Rumbai Dalam Angka, 2019

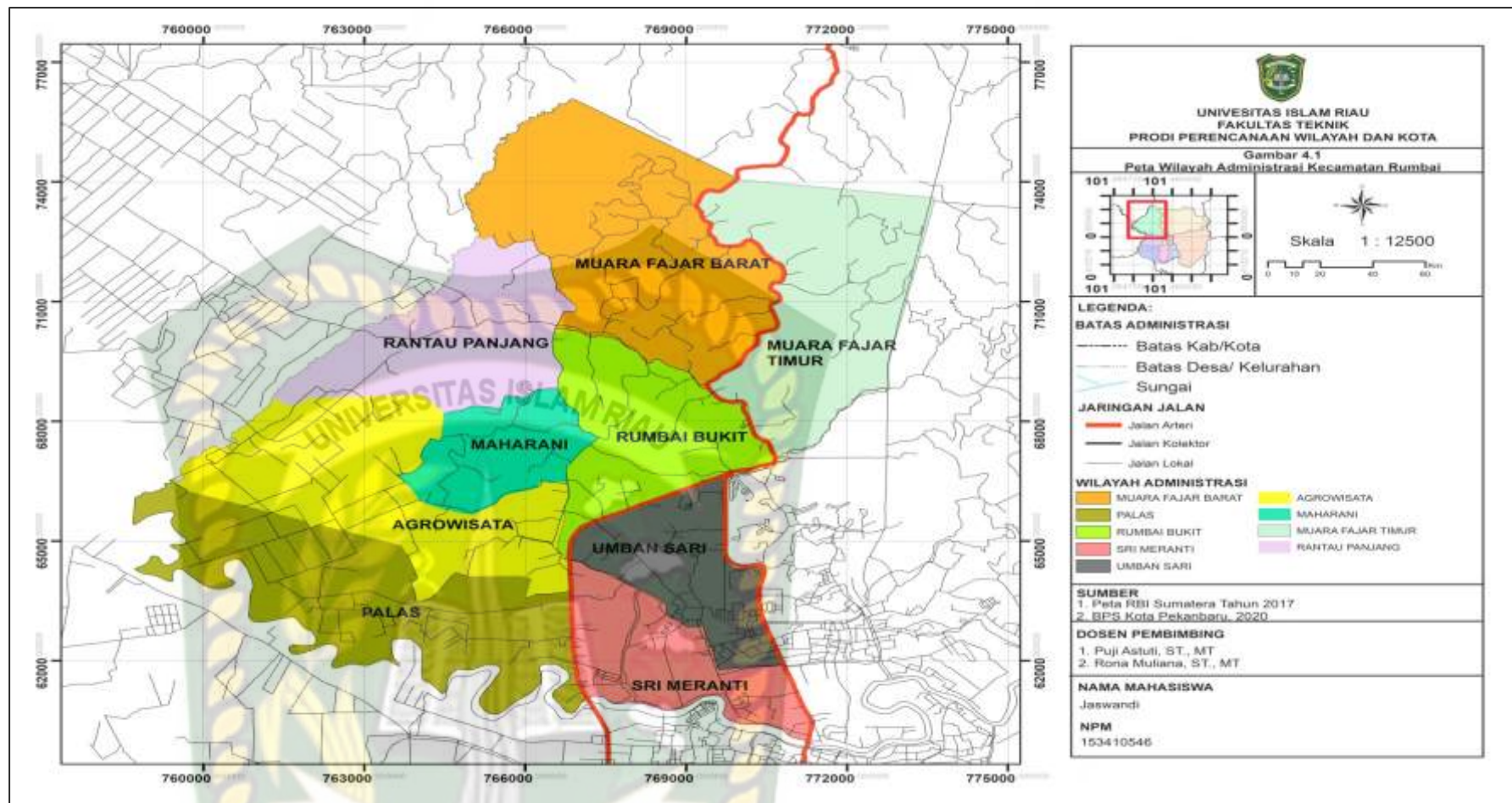


**Gambar 4.1 Grafik Persentase Luas Wilayah di Kecamatan Rumbai**

Sumber : Kecamatan Rumbai Dalam Angka, 2019

Pada tabel dan grafik diatas, Kelurahan Muara Fajar Barat memiliki jumlah luas yang terbesar dengan luas wilayah 21,454 Km<sup>2</sup> atau sekitar 20% dari luas wilayah di Kecamatan Rumbai, sedangkan Kelurahan Rumbai Bukit memiliki luas wilayah yang terkecil dengan luas wilayah 7,631 Km<sup>2</sup> atau sekitar 7% dari luas wilayah di Kecamatan Rumbai.





**Gambar 4.2 Peta Administrasi Kecamatan Rumbai**

Sumber : BPS Kota Pekanbaru, 2020

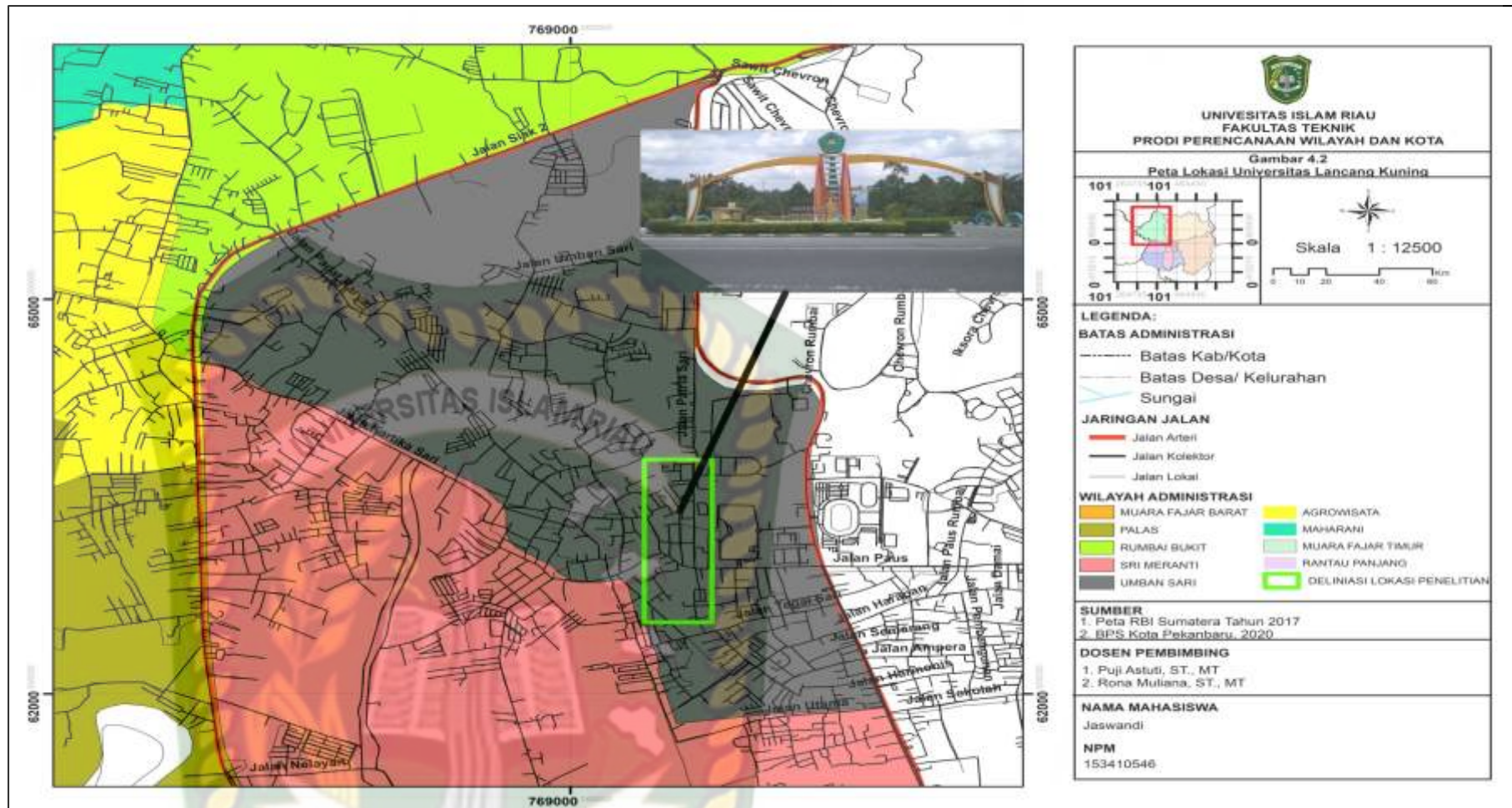
#### 4.2 Wilayah Kampus Universitas Lancang Kuning Kecamatan Rumbai

Kampus Universitas Lancang Kuning memiliki luas 55 hektar yang lokasi sangat dekat dengan *Sport Center* Rumbai dan pedagang kaki lima di belakang Universitas Lancang Kuning. Dari sekian banyak kampus Perguruan Tinggi yang ada di Kecamatan Rumbai, kawasan kampus Universitas Lancang Kuning memiliki karakter paling unik. Keunikan terlihat dari konturnya berbukit. Hal serupa yang tidak terlihat pada kampus lain dengan kontur yang umumnya rata. Keunikan karakter kawasan yang ada dapat dijabarkan sebagai berikut : memiliki kontur berbukit, memiliki danau, memiliki hutan percobaan.

Kampus Universitas Lancang Kuning berada di Kelurahan Umban Sari yang secara luas administrasi kelurahan memiliki luas 9,154 Km<sup>2</sup>. Adapun batas administrasi disekitar Kelurahan Umban Sari adalah sebagai berikut:

1. Sebelah Utara berbatasan dengan Kelurahan Rumbai Bukit dan Kelurahan Muara Fajar
2. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kelurahan Sri Meranti
3. Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Rumbai Pesisir.
4. Sebelah Barat berbatasan dengan Kelurahan Palas





**Gambar 4.3 Peta Universitas Lancang Kuning Kecamatan Rumbai**

Sumber : BPS Kota Pekanbaru, 2020

Setiap fakultas memiliki jumlah mahasiswa yang banyak dan jumlah berbeda – beda. Berikut jumlah mahasiswa fakultas kampus Universitas Lancang Kuning dari tahun 2009 sampai 2019, yaitu :

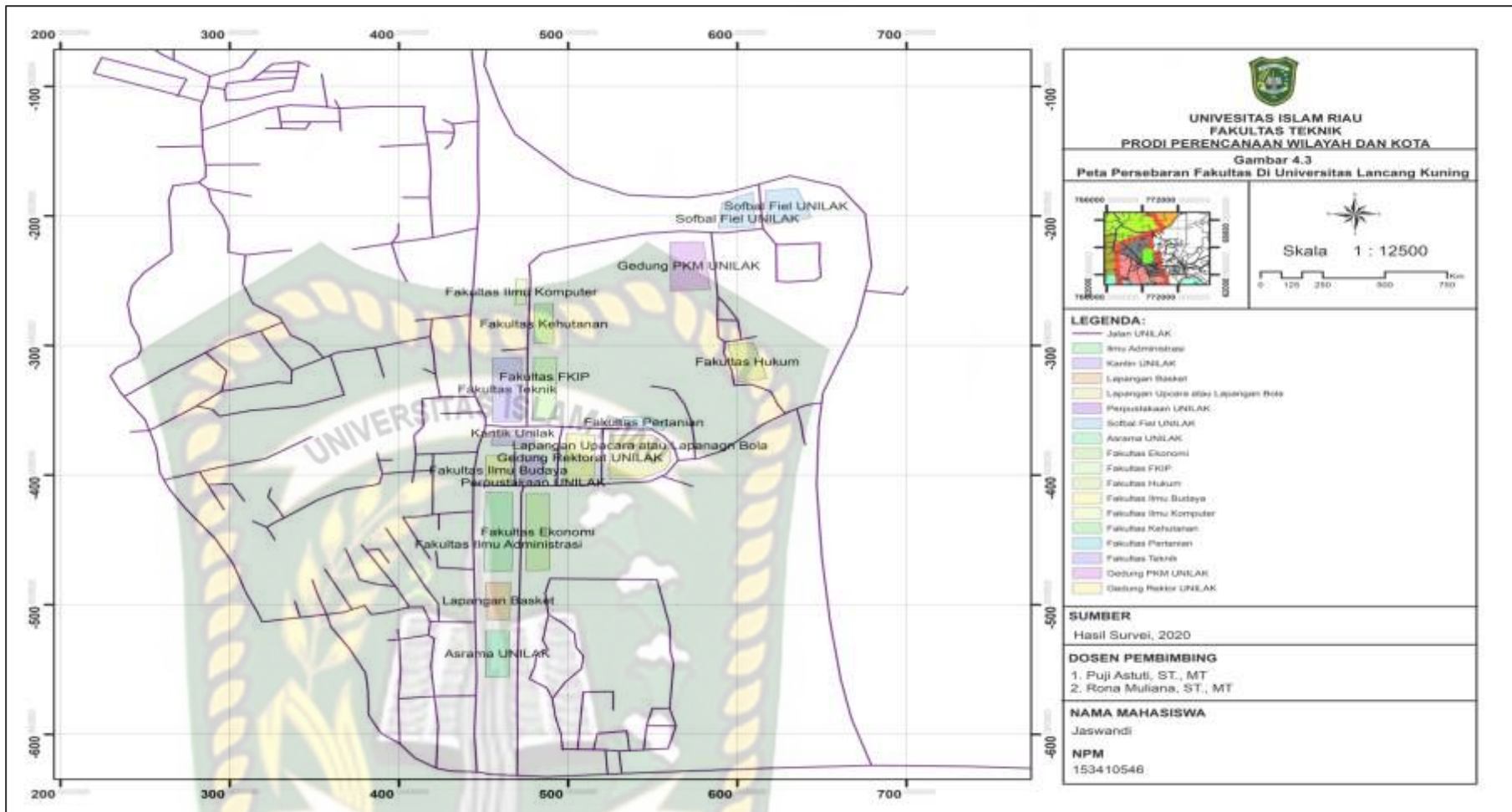
**Tabel 4.2 Jumlah Mahasiswa per Fakultas di Universitas Lancang Kuning**

No	Nama Fakultas	Jumlah Mahasiswa
1	Ilmu Administrasi	58.539
2	Ekonomi	36.032
3	Teknik	44.029
4	Pertanian	11.136
5	Hukum	46.450
6	Ilmu Budaya	8.852
7	Kehutanan	5.766
8	Ilmu Komputer	8.458
9	FKIP	21.984
	<b>Jumlah</b>	<b>241.246</b>

Sumber: PDDikti Universitas Lancang Kuning Rumbai 2019

Jumlah mahasiswa Universitas Lancang Kuning terdapat jumlah mahasiswa fakultas tertinggi Ilmu Administrasi dengan jumlah 58.535 perorang atau satu fakultas dan jumlah mahasiswa fakultas terendah Kehutan dengan jumlah 5.766 perorang dalam satu fakultas dan jumlah semua mahasiswa di seluruh fakultas kampus Universitas Lancang Kuning berjumlah 232.788 perorang untuk semua mahasiswa UNILAK.





**Gambar 4.4 Peta Persebaran Fakultas di Universitas Lancang Kuning**

Sumber: PDDikti Universitas Lancang Kuning Rumbai 2019

## BAB V

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 5.1 Karakteristik Mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru

##### 5.1.1 Identitas Karakteristik Pergerakan Mahasiswa Universitas Lancang Kuning Dalam Karakteristik Pergerakan

Setiap melakukan karakteristik pergerakan mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru bahwa ada beberapa jurusan yang melakukan karakteristik pergerakan terutama di kampus Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru.

Karakteristik mahasiswa merupakan gambaran lokasi yang dipilih mahasiswa dalam menentukan lokasi tempat tinggal terhadap kampus. Karakteristik lokasi tempat tinggal mahasiswa dalam penelitian ini terdiri dari: (1) Lokasi pemilihan tempat tinggal mahasiswa terhadap kampus; (2) Moda transportasi karakteristik pergerakan.

#### A. Lokasi Pemilihan Tempat Tinggal

Pemilihan lokasi merupakan faktor penting yang berpengaruh terhadap tarikan suatu tempat, karena pemilihan lokasi juga berhubungan dengan keputusan aktivitas mahasiswa disekitar kampus. Lokasi yang paling ideal bagi mahasiswa adalah lokasi dimana biaya aktivitas paling rendah atau serendah mungkin. Lokasi yang salah akan menyebabkan biaya lebih tinggi dalam aktivitas sekitar kampus. Sebagai akibatnya, mahasiswa melakukan pemilihan lokasi yang salah akan

menyebabkan dalam perjalanan yang lama. Oleh karena itu lokasi tempat aktivitas yang tepat merupakan tuntutan yang mutlak harus dipenuhi oleh setiap mahasiswa.

Karakteristik pergerakan mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru melakukan aktifitas untuk menuju kampus, dalam hal ini mahasiswa harus bisa memilih jalan yang benar agar tidak ada halangan terjadi dalam pergerakan terutama jalan yang rusak atau jalan yang sering di lewati oleh masyarakat sekitar mau pun masyarakat melakukan aktifitas pergerakan di jalan tersebut, berikut :

**Tabel 5.1 Lokasi Pemilihan Tempat Tinggal Mahasiswa Universitas Lancang Kuning**

No	Alamat Tempat Tinggal			Jumlah Responden
	Nama Jalan	Kelurahan	Kecamatan	
1	Jl. Karya	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	5
2	Jl. Patin Raya	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	1
3	Jl. Pramuka Lama	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	3
4	Jl. Simpang Bingung	Rumbai Bukit	Rumbai	1
5	Jl. Yossudarso KM 19	Umban Sari	Rumbai	1
6	Gg. Sudirman	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	2
7	Jl. Yossudarso	Umban Sari	Rumbai	1
8	Jl. Harapan	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	11
9	Jl. Raya	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	1
10	Jl. Mekar Sari II	Tengkerang Sel	Bukit Raya	1
11	Jl. Bangau	Simpang Baru	Suka Jadi	1
12	Jl. Laksana	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	4
13	Jl. Mekar Sari	Bukit Raya	Bukit Raya	3
14	Jl. Tewas IV	Umban Sari	Rumbai	1
15	Jl. Gabus I	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	2
16	Jl. Abah Oemar	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	2

No	Alamat Tempat Tinggal			Jumlah Responden
	Nama Jalan	Kelurahan	Kecamatan	
17	Jl. Pramuka	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	7
18	Jl. Damai Ujung	Dilima	Tampan	2
19	Jl. Kurnia I	Limbungan	Rumbai Pesisir	3
20	Jl. Assakinah	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	2
21	Jl. Sepakat II	Palas	Rumbai	1
22	Jl. Pari I	Sri Meranti	Rumbai	1
23	Jl. Keli I	Limbungan	Rumbai Pesisir	3
24	Jl. Sepat V	Umban Sari	Rumbai	2
25	Jl. Belanak VII	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	3
26	Jl. Kurnia IV	Limbungan	Rumbai Pesisir	1
27	Jl. Mas III	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	2
28	Jl. Balai Perikanan	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	1
29	Jl. Kelly Raya	Limbungan	Rumbai Pesisir	1
30	Jl. Pramuka II	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	1
31	Jl. Pendidikan	Limbungan	Rumbai Pesisir	1
32	Jl. Harmonis	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	2
33	Jl. Sekolah	Limbungan	Rumbai Pesisir	1
34	Gang. Pandu	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	1
35	Gang. Pribadi	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	1
36	Jl. Erba	Lembah Damai	Rumbai Pesisir	4
37	Jl. Gurami II	Limbungan	Rumbai Pesisir	1
38	Jl. Mujair II	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	1
39	Jl. Kuini	Wonorejo	Marpoyan Damai	1
40	Jl. Kurnia II	Limbungan	Rumbai Pesisir	2
41	Jl. Bukit Betabuh	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	1
42	Jl. Pramuka Utama	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	1
43	Jl. Mas II	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	1
44	Jl. Balai Pernikahan	Limbungan Baru	Rumbai	1
45	Jl. Penggalang	Lembari Sari	Rumbai Pesisir	2
46	Jl. Pagi III	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	1
47	Jl. Pramuka Ujung	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	1
48	Gang Puncak Sari	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	1



No	Alamat Tempat Tinggal			Jumlah Responden
	Nama Jalan	Kelurahan	Kecamatan	
49	Jl. Bukit Bertabuh	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	2
50	Jl. Penggalang Ujung	Limbari Sari	Rumbai Pesisir	1
51	Gang Pandu	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	1
52	Gang Sawo Fajar	Muara Fajar	Rumbai	1
53	Jl. Penggalang Rumbai	Lembah Sari	Rumbai	1

Sumber : Hasil Analisis 2021

Dari hasil Tabel 5.1, dapat dilihat bahwa terdapat 53 lokasi jalan alamat tempat tinggal mahasiswa Universitas Lancang Kuning berdasarkan hasil kuesioner dengan jumlah responden yang terbanyak berada di Jalan Harapan Kelurahan Limbungan Baru Kecamatan Rumbai Pesisir dengan jumlah responden yaitu 11 mahasiswa. Sedangkan lokasi tempat tinggal yang tersebar oleh mahasiswa Universitas Lancang Kuning antara lain : Jalan Patin Raya, Jl. Simpang Bingung, Jl. Yossudarso KM 19, Jl. Yossudarso, Jl. Raya, Jl. Mekar Sari Ii, Jl. Bangau, Jl. Tewas IV, Jl. Sepakat II, Jl. Pari I, Jl. Kurnia IV, Jl. Balai Perikanan, Jl. Kelly Raya, Jl. Pramuka II, Jl. Pendidikan, Jl. Sekolah, Gang. Pandu, Gang. Pribadi, Jl. Gurami II, Jl. Mujair II, Jl. Kuini, Jl. Bukit Betabuh, Jl. Pramuka Utama, Jl. Mas II, Jl. Balai Pernikahan, Jl. Pagi III, Jl. Pramuka Ujung, Gang Puncak Sari, Jl. Penggalang Ujung, Gang Pandu, Gang Sawo Fajar, Jl. Penggalang Rumbai.

## B. Moda Transportasi Karakteristik Pergerakan

Karakteristik pergerakan mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru, bergerak dengan menggunakan transportasi, dalam hal ini peneliti mengambil 5 jenis moda transportasi yang di gunakan mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru.

Dari 5 jenis moda transportasi, hanya 2 moda transportasi yang digunakan oleh mahasiswa Universitas Lancang Kuning. Adapun rincian moda transportasi yang digunakan oleh mahasiswa Universitas Lancang Kuning adalah sebagai berikut.

**Tabel 5.2 Moda Transportasi Mahasiswa Universitas Lancang Kuning**

No	Moda Transportasi	Jumlah Mahasiswa
1	Sepeda Motor	97
2	Mobil Pibadi	3
	<b>Total</b>	<b>100</b>

Sumber : Hasil Analisis 2020

Dari Tabel 5.2 dapat dilihat bahwa banyak mahasiswa Universitas Lancang Kuning banyak menggunakan moda transportasi berupa sepeda motor dengan total 97 mahasiswa dari 100 sampel dan menggunakan moda transportasi berupa mobil pribadi dengan total 3 dari 100 sampel. Hal ini karena mahasiswa ingin menggunakan jenis moda transportasi ini dalam melakukan aktivitas kegiatannya mengingat banyaknya mahasiswa yang merupakan berasal dari daerah luar Kota Pekanbaru yang menempuh ilmu pendidikannya di Kota Pekanbaru.

## 5.2 Karakteristik Perjalanan Mahasiswa Dari Tempat Asal (Rumah) Ke Tempat Tujuan (Kampus)

### 5.2.1 Jarak dan Waktu Tempuh Menuju Kampus Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru

Berdasarkan hasil survey dan analisis yang dilakukan, adapun hasil jarak dan waktu tempuh mahasiswa Universitas Lancang Kuning dapat dilihat pada tabel berikut ini.

**Tabel 5.3 Rata-Rata Jarak Tempuh Mahasiswa Universitas Lancang Kuning**

Descriptive Statistics				
	N	Minimum	Maximum	Mean
Jarak	53	1.8	21.0	5.134
Valid N (listwise)	53			

Sumber : Hasil Analisis 2021

**Tabel 5.4 Rata-Rata Waktu Tempuh Mahasiswa Universitas Lancang Kuning**

Descriptive Statistics				
	N	Minimum	Maximum	Mean
Waktu_Tempuh	53	4	36	11.66
Valid N (listwise)	53			

Sumber : Hasil Analisis 2021

Dari hasil Tabel 5.3 dan Tabel 5.4, dapat dilihat rata-rata mahasiswa Universitas Lancang Kuning memiliki jarak tempuh dari tempat asal (rumah) ke tempat tujuan (kampus) berjumlah 5,134 Km dengan jarak minimum mahasiswa yaitu 1,8 Km yang berada di Jalan Tewas IV dan jarak maksimum mahasiswa yaitu 19 Km yang berada di Jalan Damai Ujung.

Sedangkan rata-rata waktu tempuh mahasiswa Universitas Lancang Kuning memiliki waktu tempuh berjumlah 11,66 Menit dengan waktu minimum yaitu berjumlah 4 Menit yang di tempuh berada di Jalan Tawas IV dan waktu maksimum yang di tempuh mahasiswa berjumlah 36 Menit yang di tempuh berada di Jalan Damai Ujung.

Hasil tersebut didapat berdasarkan kuesioner yang disebarkan kepada responden yang memiliki lokasi tempat tinggal yang berbeda dengan jarak tempuh yang berbeda. Adapun rincian jarak tempuh berdasarkan lokasi jalan alamat tinggal mahasiswa Universitas Lancang Kuning dapat dilihat pada table berikut ini.

**Tabel 5.5 Jarak dan Waktu Tempuh Berdasarkan Alamat Tempat Tinggal Mahasiswa Universitas Lancang Kuning**

No	Alamat Tempat Tinggal			Jumlah Responden	Jarak (Km)	Waktu Tempuh (Menit)
	Nama Jalan	Kelurahan	Kecamatan			
1	Jl. Karya	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	5	2.7	6
2	Jl. Patin Raya	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	1	3.6	7
3	Jl. Pramuka Lama	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	3	3.8	8
4	Jl. Simpang Bingung	Rumbai Bukit	Rumbai	1	4.1	7
5	Jl. Yossudarso KM 19	Umban Sari	Rumbai	1	2.6	6
6	Gg. Sudirman	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	2	12	22
7	Jl. Yossudarso	Umban Sari	Rumbai	1	4.1	7
8	Jl. Harapan	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	11	3	7
9	Jl. Raya	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	1	5.7	10



No	Alamat Tempat Tinggal			Jumlah Responden	Jarak (Km)	Waktu Tempuh (Menit)
	Nama Jalan	Kelurahan	Kecamatan			
10	Jl. Mekar Sari Ii	Tengkerang Sel	Bukit Raya	1	3.8	26
11	Jl. Bangau	Simpang Baru	Suka Jadi	1	8.2	19
12	Jl. Laksana	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	4	4	9
13	Jl. Mekar Sari	Bukit Raya	Bukit Raya	3	3.1	26
14	Jl. Tewas IV	Umban Sari	Rumbai	1	1.8	4
15	Jl. Gabus I	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	2	3.7	9
16	Jl. Abah Oemar	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	2	3.7	8
17	Jl. Pramuka	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	7	5.2	9
18	Jl. Damai Ujung	Delima	Tampan	2	19	36
19	Jl. Kurnia I	Limbungan	Rumbai Pesisir	3	3.3	21
20	Jl. Assakinah	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	2	3.9	9
21	Jl. Sepakat II	Palas	Rumbai	1	10	23
22	Jl. Pari I	Sri Meranti	Rumbai	1	4	9
23	Jl. Keli I	Limbungan	Rumbai Pesisir	3	3.9	9
24	Jl. Sepat V	Umban Sari	Rumbai	2	3.2	8
25	Jl. Belanak VII	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	3	12	26
26	Jl. Kurnia IV	Limbungan	Rumbai Pesisir	1	3.3	8
27	Jl. Mas III	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	2	3.8	9
28	Jl. Balai Perikanan	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	1	9.8	21
29	Jl. Kelly Raya	Limbungan	Rumbai Pesisir	1	3.9	9
30	Jl. Pramuka II	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	1	4.7	9
31	Jl. Pendidikan	Limbungan	Rumbai Pesisir	1	2.9	6

No	Alamat Tempat Tinggal			Jumlah Responden	Jarak (Km)	Waktu Tempuh (Menit)
	Nama Jalan	Kelurahan	Kecamatan			
32	Jl. Harmonis	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	2	3.0	7
33	Jl. Sekolah	Limbangan	Rumbai Pesisir	1	3.4	7
34	Gang. Pandu	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	1	4.2	7
35	Gang. Pribadi	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	1	3	8
36	Jl. Erba	Lembah Damai	Rumbai Pesisir	4	4.2	8
37	Jl. Gurami II	Limbangan	Rumbai Pesisir	1	3.6	8
38	Jl. Mujair II	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	1	3.9	9
39	Jl. Kuini	Wonorejo	Marpoyan Damai	1	10	21
40	Jl. Kurnia II	Limbangan	Rumbai Pesisir	2	3.3	8
41	Jl. Bukit Betabuh	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	1	3.6	8
42	Jl. Pramuka Utama	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	1	5.2	9
43	Jl. Mas II	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	1	3.8	9
44	Jl. Balai Pernikahan	Limbangan Baru	Rumbai	1	4.1	8
45	Jl. Penggalang	Lembari Sari	Rumbai Pesisir	2	4.4	8
46	Jl. Pagi III	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	1	2.8	6
47	Jl. Pramuka Ujung	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	1	5.2	9
48	Gang Puncak Sari	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	1	3.6	7
49	Jl. Bukit Bertabuh	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	2	3.6	9
50	Jl. Penggalang Ujung	Limbari Sari	Rumbai Pesisir	1	4.4	8
51	Gang Pandu	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	1	4.2	7
52	Gang Sawo Fajar	Muara Fajar	Rumbai	1	4.6	10

No	Alamat Tempat Tinggal			Jumlah Responden	Jarak (Km)	Waktu Tempuh (Menit)
	Nama Jalan	Kelurahan	Kecamatan			
53	Jl. Penggalang Rumbai	Lembah Sari	Rumbai	1	4.4	8

Sumber : Hasil Analisis 2021

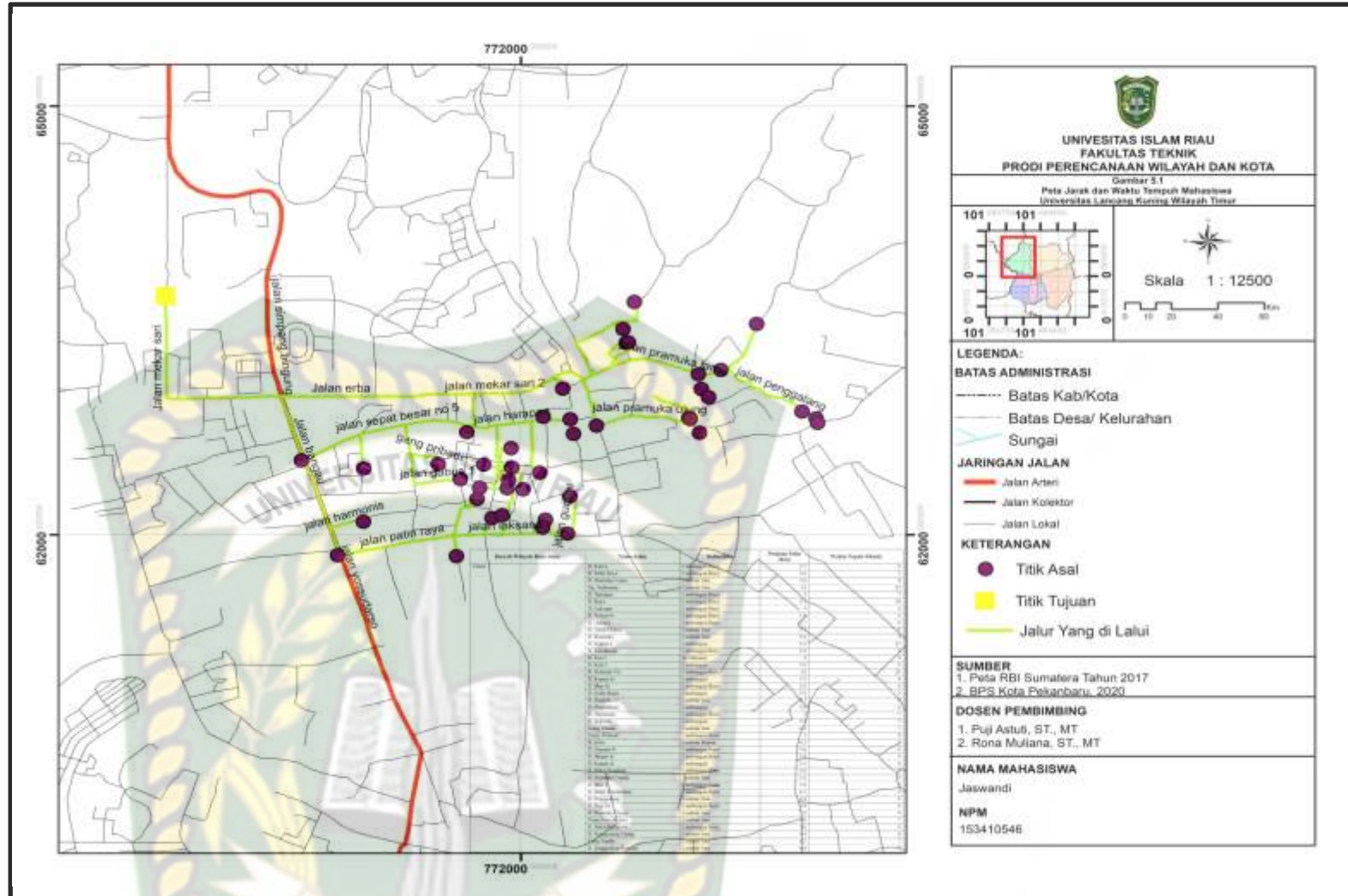
Dari hasil Tabel 5.3, dapat dilihat bahwa terdapat 53 lokasi jalan alamat tempat tinggal mahasiswa Universitas Lancang Kuning berdasarkan hasil kuesioner dengan jumlah responden yang terbanyak berada di Jalan Harapan Kelurahan Limbungan Baru Kecamatan Rumbai Pesisir dengan jumlah responden yaitu 11 mahasiswa. Jarak tempuh mahasiswa yang berada di Jalan Harapan untuk menuju ke tempat tujuan (kampus) memiliki jarak tempuh sebesar 3 Km dengan waktu tempuh sejumlah 7 menit, sedangkan untuk jarak tempuh terbesar mahasiswa Universitas Lancang Kuning berada di Jalan Damai Ujung Kelurahan Delima Kecamatan Tampan dengan jarak tempuh sebesar 19 Km dan waktu tempuh sejumlah 36 menit dan jarak tempuh terdekat berada di Jalan Tewas IV Kelurahan Umban Sari Kecamatan Rumbai dengan jarak tempuh sebesar 1,8 Km dan waktu tempuh sejumlah 4 menit.

Dari hasil tersebut menunjukkan bahwa banyaknya persebaran lokasi jalan mahasiswa untuk menempuh dari tempat asal (rumah) untuk menuju ke tempat tujuan (kampus). Pemilihan lokasi tempat tinggal oleh mahasiswa adalah jarak yang dekat dengan kampus. Selain jarak yang dekat dengan kampus, prioritas mahasiswa dalam memilih lokasi tempat tinggal adalah lingkungan tempat yang nyaman dan harga tempat tinggal yang murah. Hal ini dapat dilihat berdasarkan administrasi tempat

tinggal mahasiswa yang berdekatan dengan wilayah administrasi di Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru yang mempengaruhi keputusan mahasiswa memilih lokasi tempat tinggal. Adapun peta jarak tempat tinggal mahasiswa menuju kampus dilihat pada gambar berikut ini.

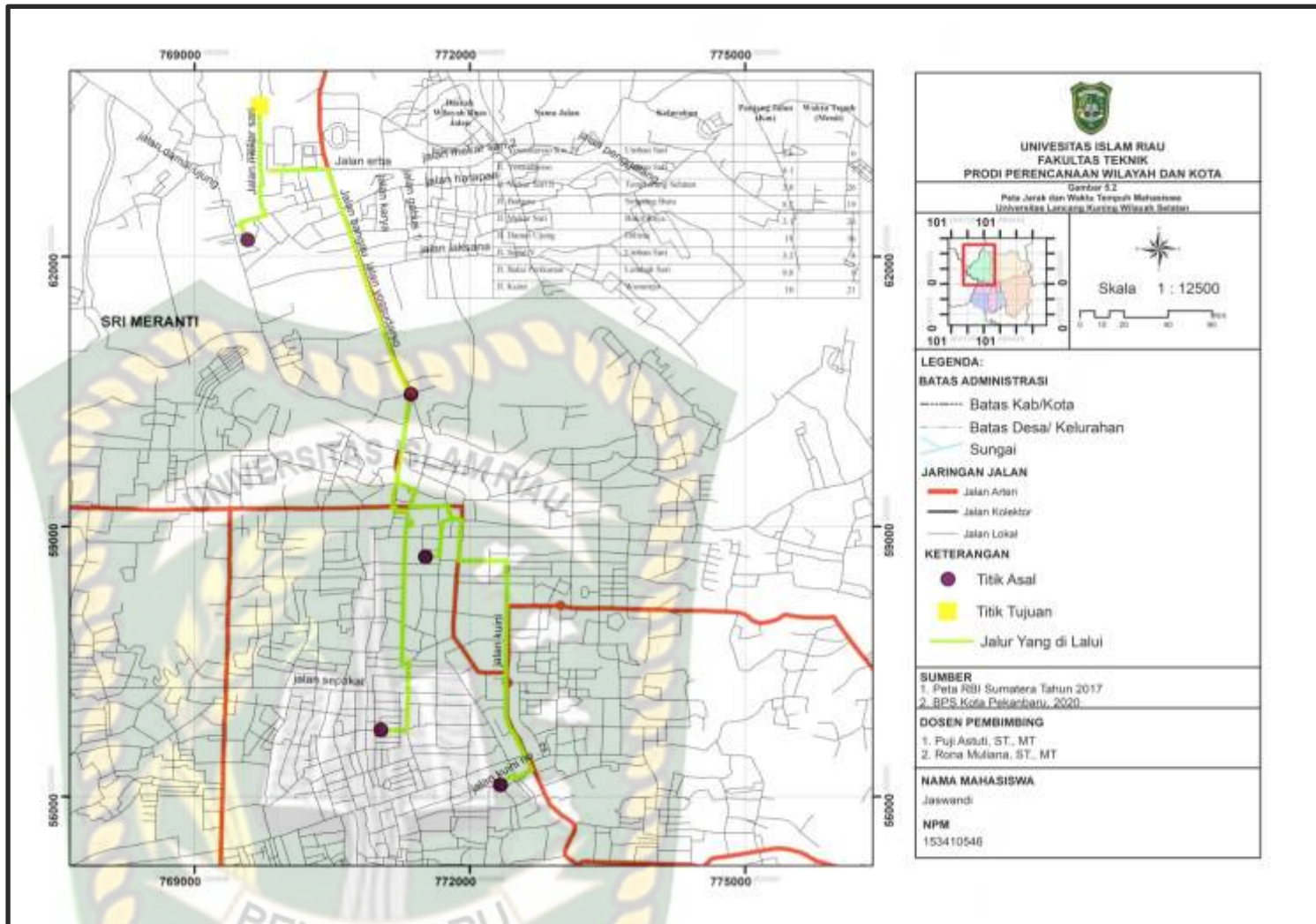






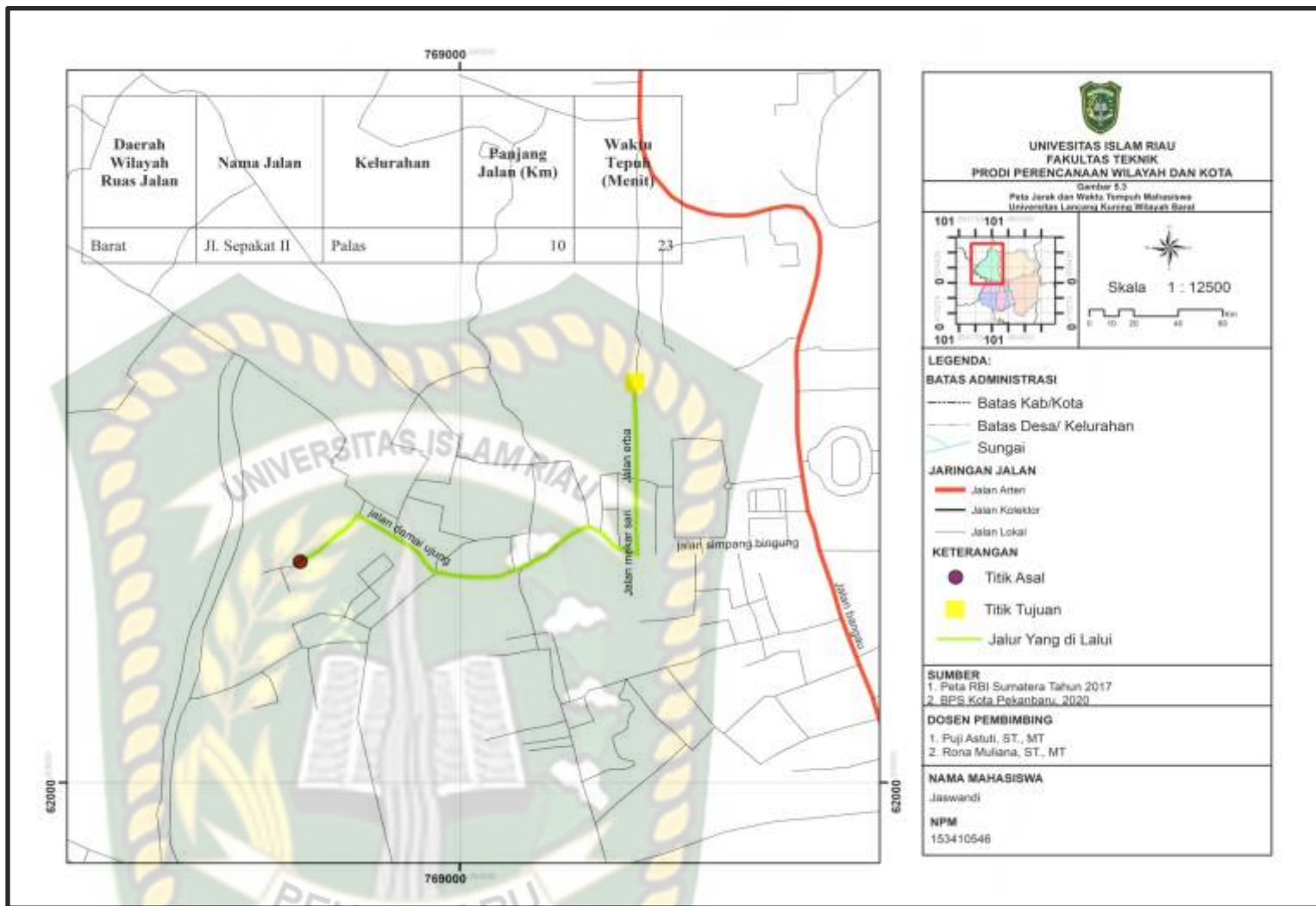
Gambar 5.1 Peta Jarak dan Waktu Tempuh Mahasiswa Universitas Lancang Kuning Wilayah Timur

Sumber : Hasil Analisis, 2021



Gambar 5.2 Peta Jarak dan Waktu Tempuh Mahasiswa Universitas Lancang Kuning Wilayah Selatan

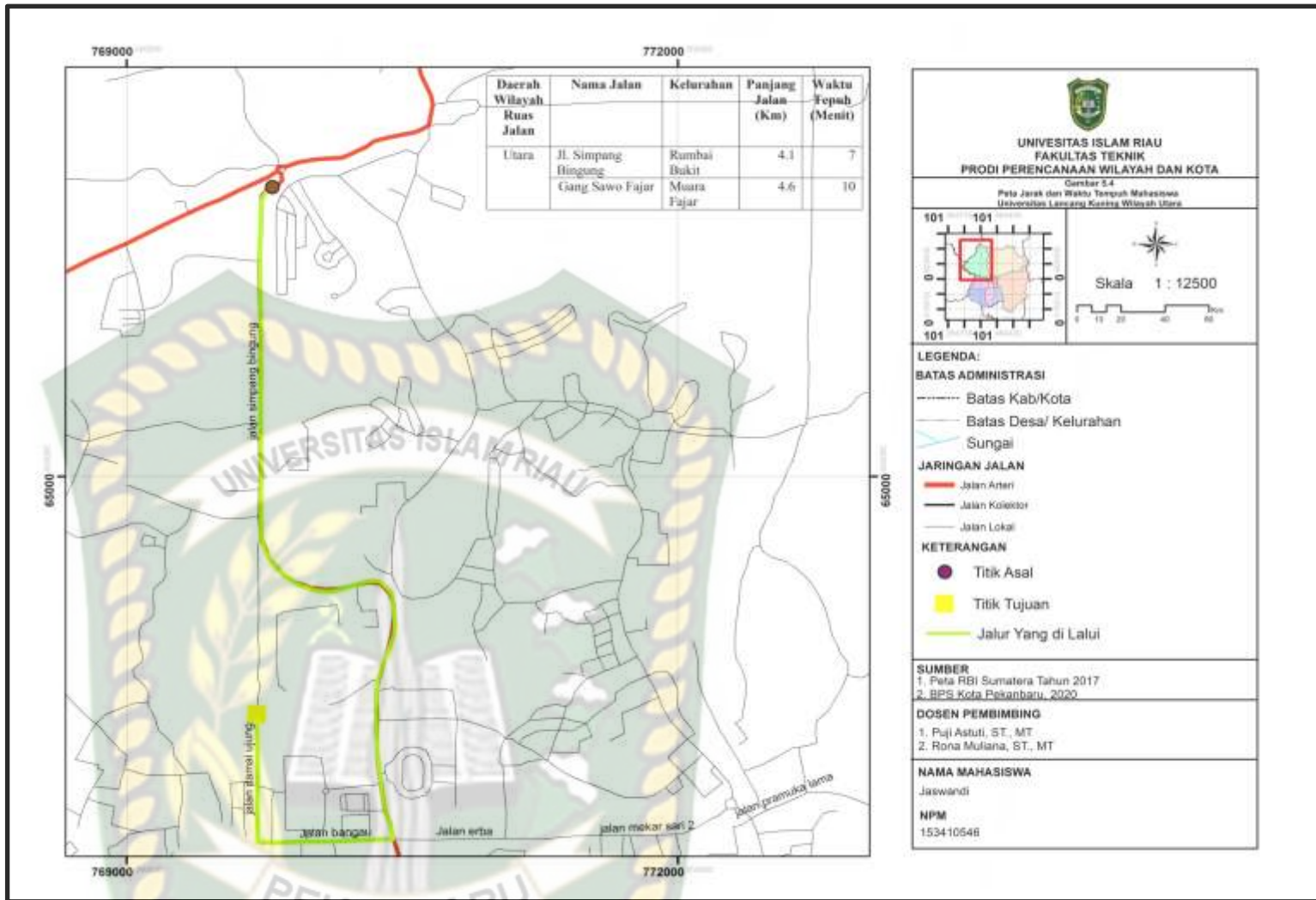
Sumber : Hasil Analisis, 2021



Gambar 5.3 Peta Jarak dan Waktu Tempuh Mahasiswa Universitas Lancang Kuning Wilayah Barat

Sumber : Hasil Analisis, 2021





Gambar 5.4 Peta Jarak dan Waktu Tempuh Mahasiswa Universitas Lancang Kuning Wilayah Utara

Sumber : Hasil Analisis, 2021



### 5.2.2 Biaya Transportasi

Untuk biaya transportasi, analisa yang dilakukan adalah asumsi pemakaian sepeda motor bahwa mahasiswa di Universitas Lancang Kuning berdasarkan hasil responden sering menggunakan jenis kendaraan sepeda motor dengan asumsi 1 liter bahan bakar jenis pertalite dengan harga Rp. 7.650 dapat menempuh 60 KM, maka untuk pencarian biaya transportasi perkilometer dengan rumus statistik harga bahan bakar perliter dibagi dengan asumsi jarak tempuh dan setelah dapat hasil biaya maka dilanjutkan untuk pencarian dalam biaya perjarak untuk mahasiswa maka rumus untuk hasil biaya transportasi perkilometer dikali dengan jarak tempuh mahasiswa dalam melakukan perjalanan dari tempat asal ke tempat tujuan dan dari tempat tujuan ke tempat asal. Berdasarkan penjelasan tersebut, maka didapatkan hasil biaya transportasi mahasiswa adalah sebagai berikut:

**Tabel 5.6 Biaya Transportasi Perkilometer Mahasiswa Universitas Lancang Kuning**

No	Alamat Tempat Tinggal			Biaya Transportasi Perkilometer (7650 : 60)	Jarak Asal-Tujuan dan Jarak Tujuan-Asal (Km)	Biaya Transportasi (Biaya transportasi perkilometer x jarak tempuh) (Rp/Km)
	Nama Jalan	Kelurahan	Kecamatan			
1	Jl. Karya	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	127.5	5.4	688.5
2	Jl. Patin Raya	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	127.5	7.2	918
3	Jl. Pramuka Lama	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	127.5	7.6	969
4	Jl. Simpang Buntung	Rumbai Bukit	Rumbai	127.5	8.2	1045.5

No	Alamat Tempat Tinggal			Biaya Transportasi Perkilometer (7650 : 60)	Jarak Asal-Tujuan dan Jarak Tujuan-Asal (Km)	Biaya Transportasi (Biaya transportasi perkilometer x jarak tempuh) (Rp/Km)
	Nama Jalan	Kelurahan	Kecamatan			
5	Jl. Yossudarso KM 19	Umban Sari	Rumbai	127.5	5.2	663
6	Gg. Sudirman	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	127.5	24	3060
7	Jl. Yossudarso	Umban Sari	Rumbai	127.5	8.2	1045.5
8	Jl. Harapan	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	127.5	6	765
9	Jl. Raya	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	127.5	11.4	1453.5
10	Jl. Mekar Sari Ii	Tengkerang Sel	Bukit Raya	127.5	7.6	969
11	Jl. Bangau	Simpang Baru	Suka Jadi	127.5	16.4	2091
12	Jl. Laksana	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	127.5	8	1020
13	Jl. Mekar Sari	Bukit Raya	Bukit Raya	127.5	6.2	790.5
14	Jl. Tewas IV	Umban Sari	Rumbai	127.5	3.6	459
15	Jl. Gabus I	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	127.5	7.4	943.5
16	Jl. Abah Oemar	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	127.5	7.4	943.5
17	Jl. Pramuka	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	127.5	10.4	1326
18	Jl. Damai Ujung	Delima	Tampan	127.5	38	4845
19	Jl. Kurnia I	Limbangan	Rumbai Pesisir	127.5	6.6	841.5
20	Jl. Assakinah	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	127.5	7.8	994.5
21	Jl. Sepakat II	Palas	Rumbai	127.5	20	2550
22	Jl. Pari I	Sri Meranti	Rumbai	127.5	8	1020

No	Alamat Tempat Tinggal			Biaya Transportasi Perkilometer (7650 : 60)	Jarak Asal-Tujuan dan Jarak Tujuan-Asal (Km)	Biaya Transportasi (Biaya transportasi perkilometer x jarak tempuh) (Rp/Km)
	Nama Jalan	Kelurahan	Kecamatan			
23	Jl. Keli I	Limbangan	Rumbai Pesisir	127.5	7.8	994.5
24	Jl. Sepat V	Umban Sari	Rumbai	127.5	6.4	816
25	Jl. Belanak VII	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	127.5	24	3060
26	Jl. Kurnia IV	Limbangan	Rumbai Pesisir	127.5	6.6	841.5
27	Jl. Mas III	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	127.5	7.6	969
28	Jl. Balai Perikanan	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	127.5	19.6	2499
29	Jl. Kelly Raya	Limbangan	Rumbai Pesisir	127.5	7.8	994.5
30	Jl. Pramuka II	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	127.5	9.4	1198.5
31	Jl. Pendidikan	Limbangan	Rumbai Pesisir	127.5	5.8	739.5
32	Jl. Harmonis	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	127.5	6	765
33	Jl. Sekolah	Limbangan	Rumbai Pesisir	127.5	6.8	867
34	Gang. Pandu	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	127.5	8.4	1071
35	Gang. Pribadi	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	127.5	6	765
36	Jl. Erba	Lembah Damai	Rumbai Pesisir	127.5	8.4	1071
37	Jl. Gurami II	Limbangan	Rumbai Pesisir	127.5	7.2	918
38	Jl. Mujair II	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	127.5	7.8	994.5
39	Jl. Kuini	Wonorejo	Marpoyan Damai	127.5	20	2550
40	Jl. Kurnia II	Limbangan	Rumbai Pesisir	127.5	6.6	841.5
41	Jl. Bukit Betabuh	Limbangan Baru	Rumbai Pesisir	127.5	7.2	918

No	Alamat Tempat Tinggal			Biaya Transportasi Perkilometer (7650 : 60)	Jarak Asal-Tujuan dan Jarak Tujuan-Asal (Km)	Biaya Transportasi (Biaya transportasi perkilometer x jarak tempuh) (Rp/Km)
	Nama Jalan	Kelurahan	Kecamatan			
42	Jl. Pramuka Utama	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	127.5	10.4	1326
43	Jl. Mas II	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	127.5	7.6	969
44	Jl. Balai Pernikahan	Limbungan Baru	Rumbai	127.5	8.2	1045.5
45	Jl. Penggalang	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	127.5	8.8	1122
46	Jl. Pagi III	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	127.5	5.6	714
47	Jl. Pramuka Ujung	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	127.5	10.4	1326
48	Gang Puncak Sari	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	127.5	7.2	918
49	Jl. Bukit Bertabuh	Limbungan Baru	Rumbai Pesisir	127.5	7.2	918
50	Jl. Penggalang Ujung	Limbari Sari	Rumbai Pesisir	127.5	8.8	1122
51	Gang Pandu	Lembah Sari	Rumbai Pesisir	127.5	8.4	1071
52	Gang Sawo Fajar	Muara Fajar	Rumbai	127.5	9.2	1173
53	Jl. Penggalang Rumbai	Lembah Sari	Rumbai	127.5	8.8	1122
<b>Jumlah</b>						65101.5
<b>Rata-Rata</b>						1228.3

Sumber : Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan pada Tabel 5.6, bahwa jumlah biaya yang dikeluarkan oleh mahasiswa berdasarkan hasil analisis adalah 65101.5 Rp/Km dengan rata-rata biaya yang dikeluarkan pada setiap jarak yang dilewati mahasiswa adalah 1228.3 Rp/Km. Hal ini didapat berdasarkan hasil responden bahwa mahasiswa memiliki jarak tempuh



yang berbeda dan biaya transportasi yang dikeluarkan berbeda. Dari hasil diatas, biaya transportasi perkilometer yang terbanyak dikeluarkan oleh mahasiswa Universitas Lancang Kuning berada di Jalan Damai Ujung dengan biaya transportasi sejumlah 4845 Rp/Km. Hal ini karena mahasiswa yang berada tinggal di jalan tersebut memiliki jarak tempuh dari asal ke tujuan dan begitu juga dari tujuan ke asal sebesar 38 Km yang menyebabkan banyaknya biaya transportasi yang dikeluarkan untuk melakukan pergerakan tersebut. Sedangkan biaya transportasi yang terkecil dikeluarkan oleh mahasiswa Universitas Lancang Kuning berada di Jalan Tewas IV dengan biaya transportasi sejumlah 459 Rp/Km. Hal ini karena mahasiswa yang berada tinggal di jalan tersebut memiliki jarak tempuh yang dekat dari asal ke tujuan dan begitu juga dari tujuan ke asal sehingga mahasiswa tersebut tidak terlalu banyak mengeluarkan biaya transportasi untuk melakukan pergerakan.

### **5.2.3 Tipologi Karakteristik Perjalanan Mahasiswa Universitas Lancang Kuning**

Tipologi karakteristik perjalanan mahasiswa terdiri dari: (1) perjalanan tujuan kampus (*primary destination*); dan (2) perjalanan tujuan selain kampus, yakni tujuan belanja, tujuan rekreasi, tujuan bekerja, tujuan aktivitas sosial, tujuan makan dan tujuan lainnya.

Perjalanan tujuan kampus (*primary destination*) merupakan perjalanan wajib yang dilakukan mahasiswa. Perjalanan tujuan kampus (*primary destination*) adalah perjalanan dari rumah menuju ke kampus dan sebaliknya. Selain perjalanan dengan

tujuan kampus (*primary destination*), mahasiswa juga melakukan perjalanan dengan tujuan selain kampus (*other destination*) dalam rantai perjalanan menuju dan pulang dari kampus.

Berdasarkan hasil survey dan analisis yang dilakukan, adapun tipologi karakteristik perjalanan mahasiswa Universitas Lancang Kuning dapat dilihat pada tabel berikut ini.

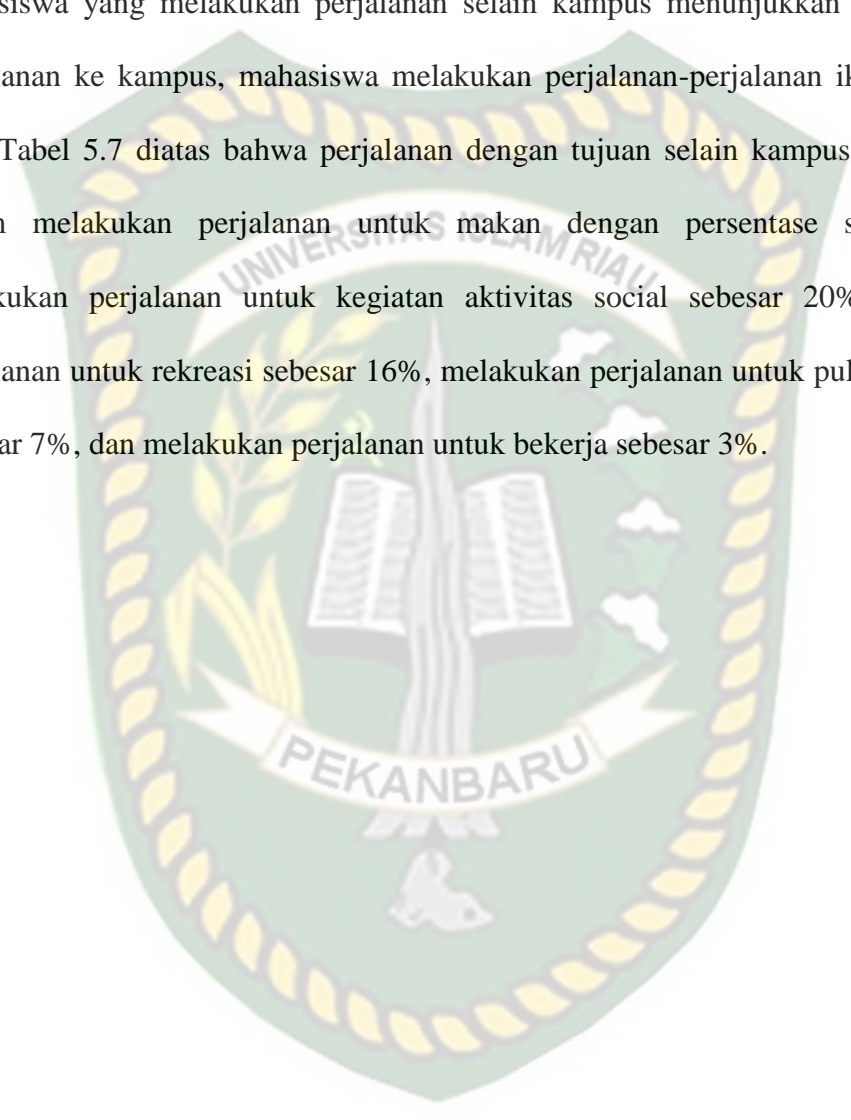
**Tabel 5.7 Tipologi Karakteristik Perjalanan Mahasiswa Universitas Lancang Kuning**

No	Tujuan Perjalanan	Frekuensi	
		Jumlah	Persentase
<b>Perjalanan tujuan kampus (<i>primary destination</i>)</b>			
1	Belajar	19	19 %
2	Kegiatan kemahasiswaan (PBM, Organisasi mahasiswa, dsb)	9	9 %
<b>Perjalanan tujuan selain kampus (<i>other destination</i>)</b>			
1	Bekerja	3	3 %
2	Rekreasi (Jalan-jalan, ke tempat wisata, dsb)	16	16 %
3	Aktivitas Sosial (mengunjungi teman/keluarga, mengikuti kegiatan komunitas/klub, diskusi pelajaran kuliah, dsb)	20	20 %
4	Makan (Sarapan/makan siang)	26	26 %
5	Pulang kerumah/kos	7	7 %
<b>Jumlah</b>		<b>100</b>	<b>100 %</b>

Sumber : Hasil Analisis, 2021

Dari Tabel 5.7, dapat dilihat bahwa dalam perjalanan tujuan kampus (*primary destination*) digunakan mahasiswa untuk belajar dengan frekuensi persentase sebanyak 19%, sedangkan perjalanan tujuan kampus untuk kegiatan kemahasiswaan sebanyak 9% dari responden mahasiswa Universitas Lancang Kuning.

Selain perjalanan tujuan kampus (*primary destination*), mahasiswa melakukan perjalanan dengan tujuan selain kampus (*other destination*) yang terdiri dari kegiatan bekerja, rekreasi, aktivitas social, makan, dan pulang ke rumah. Besarnya persentase mahasiswa yang melakukan perjalanan selain kampus menunjukkan bahwa dalam perjalanan ke kampus, mahasiswa melakukan perjalanan-perjalanan ikutan lainnya. Dari Tabel 5.7 diatas bahwa perjalanan dengan tujuan selain kampus yang banyak dalam melakukan perjalanan untuk makan dengan persentase sebesar 26%, melakukan perjalanan untuk kegiatan aktivitas social sebesar 20%, melakukan perjalanan untuk rekreasi sebesar 16%, melakukan perjalanan untuk pulang ke rumah sebesar 7%, dan melakukan perjalanan untuk bekerja sebesar 3%.



## BAB VI

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 6.1 Kesimpulan

Dari seluruh hasil penelitian terhadap karakteristik pergerakan mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru dapat disimpulkan hasilnya sebagai berikut:

1. Rata-rata mahasiswa Universitas Lancang Kuning memiliki jarak tempuh dari tempat asal (rumah) ke tempat tujuan (kampus) berjumlah 5,134 Km dengan jarak minimum mahasiswa yaitu 1,8 Km yang berada di Jalan Tawas IV dan jarak maksimum mahasiswa yaitu 19 Km yang berada di Jalan Damai Ujung.
2. Rata-rata waktu tempuh mahasiswa Universitas Lancang Kuning memiliki waktu tempuh berjumlah 11,66 Menit dengan waktu minimum yaitu berjumlah 4 Menit yang di tempuh berada di Jalan Tawas IV dan waktu maksimum yang di tempuh mahasiswa berjumlah 36 Menit yang di tempuh berada di Jalan Damai Ujung.
3. Jumlah biaya yang dikeluarkan oleh mahasiswa berdasarkan hasil analisis adalah 65101.5 Rp/Km dengan rata-rata biaya yang dikeluarkan pada setiap jarak yang dilewati mahasiswa adalah 1228.3 Rp/Km. Biaya transportasi perkilometer yang terbanyak dikeluarkan oleh mahasiswa Universitas Lancang Kuning berada di Jalan Damai Ujung dengan biaya transportasi sejumlah 4845 Rp/Km. Hal ini karena mahasiswa yang berada tinggal di jalan tersebut memiliki jarak tempuh dari asal ke tujuan dan



begitu juga dari tujuan ke asal sebesar 38 Km yang menyebabkan banyaknya biaya transportasi yang dikeluarkan untuk melakukan pergerakan tersebut. Sedangkan biaya transportasi yang terkecil dikeluarkan oleh mahasiswa Universitas Lancang Kuning berada di Jalan Tewas IV dengan biaya transportasi sejumlah 459 Rp/Km.

4. Perjalanan tujuan kampus (primary destination) digunakan mahasiswa untuk belajar dengan frekuensi persentase sebanyak 19%, sedangkan perjalanan tujuan kampus untuk kegiatan kemahasiswaan sebanyak 9% dari responden mahasiswa Universitas Lancang Kuning. perjalanan dengan tujuan selain kampus yang banyak dalam melakukan perjalanan untuk makan dengan persentase sebesar 26%, melakukan perjalanan untuk kegiatan aktivitas social sebesar 20%, melakukan perjalanan untuk rekreasi sebesar 16%, melakukan perjalanan untuk pulang ke rumah sebesar 7%, dan melakukan perjalanan untuk bekerja sebesar 3%.

## 6.2 Saran

1. Untuk hasil penelitian ini mahasiswa Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru bisa mengerti dalam karakteristik pergerakan supaya mahasiswa melakukan transportasi tidak mengeluarkan biaya yang besar untuk menuju kampus Universitas Lancang Kuning Kota Pekanbaru.
2. Dalam melakukan pergerakan transportasi yang cukup jauh, sebaiknya menggunakan transportasi umum guna menghemat waktu dan biaya agar

tidak mengeluarkan waktu dan biaya yang lebih dalam melakukan pergerakan transportasi ke tempat tujuan.

3. Pelu adanya peningkatan pembangunan transportasi umum disekitar kawasan pendidikan terutama pada perguruan tinggi sehingga menambah minat mahasiswa untuk menggunakan transportasi umum dan agar tingkat penggunaan kendaraan pribadi dapat ditekan atau dikurangi sehingga mengurangi kemacetan dijalan.

