

FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI MAHASIWA MENGUNAKAN JASA ANTAR JEMPUT KE KAMPUS

Jeffry Liongtono Winoto¹, Ronny Hartono Widjaja² and Rudy Setiawan³

ABSTRAK : Mobil pribadi kini menjadi pilihan moda transportasi utama sebagian besar masyarakat Indonesia, termasuk di kota Surabaya. Hal ini berdampak pula pada bertambahnya jumlah kendaraan pribadi yang tersebar di kampus. Fenomena ini tentu menimbulkan efek negatif bagi lalu lintas kampus dan sekitarnya. Pihak kampus dapat menerapkan Manajemen Transportasi Kampus yang berorientasi pada *sustainable transportation* untuk mengatasinya. Salah satu penerapannya adalah dengan menggunakan jasa antar jemput ke kampus. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor dan insentif yang diinginkan mahasiswa agar mau berpindah moda dari mobil pribadi ke jasa antar jemput. Responden adalah mahasiswa dari UKP, UHT, UKWM, UC, dan UBAYA. Data yang diperoleh selanjutnya akan diolah dengan bantuan program *Microsoft Excel* dan *Statistical Product and Service Solution (SPSS)*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari lima faktor dan delapan insentif, diketahui bahwa ketepatan waktu dan potongan biaya kuliah adalah faktor dan insentif yang paling mempengaruhi mahasiswa agar mau berpindah moda ke jasa antar jemput.

KATA KUNCI: transportasi; manajemen transportasi kampus; transportasi berkelanjutan; jasa antar jemput

1. PENDAHULUAN

Mobil pribadi kini menjadi pilihan moda transportasi utama oleh sebagian besar masyarakat di Indonesia, termasuk di kota Surabaya. Kebanyakan orang lebih memilih mobil pribadi daripada memilih untuk naik transportasi publik yang disediakan oleh pemerintah, seperti: angkot, bus, dan kereta api karena fasilitas transportasi publik yang masih buruk.. Tanpa menyadarinya, mereka sebenarnya memilih tren yang buruk bagi perkembangan transportasi di masa yang akan datang. Semakin meningkatnya penggunaan mobil pribadi, maka tingkat kemacetan lalu lintas dan tingkat kecelakaan semakin meningkat pula.

Masalah yang serupa sebenarnya terjadi di beberapa universitas di Surabaya. Para mahasiswa memilih naik mobil pribadi karena taraf hidup mereka yang menengah ke atas dan berbagai macam alasan lainnya. Mereka tidak memikirkan kendala yang sebenarnya timbul dari penggunaan mobil pribadi tersebut. Masalah yang mungkin timbul di kampus misalnya kesulitan mencari lahan parkir atau bahkan tidak mendapat lahan parkir yang secara tidak langsung dapat mengganggu aktivitas belajar di kampus. Bagi masyarakat sekitar, kemacetan lalu lintas di sekitar kampus pasti menjadi kendala utama. Hal-hal seperti ini kerap terjadi di kampus-kampus dan menunjukkan bahwa persentase penggunaan mobil pribadi masih menjadi yang paling tinggi.

¹ Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil Universitas Kristen Petra, jeffry_gonzales7@yahoo.com.

² Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil Universitas Kristen Petra, rony_hartono@hotmail.com.

³ Dosen Program Studi Teknik Sipil Universitas Kristen Petra, rudy@petra.ac.id

Salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk menekan penggunaan mobil pribadi ini adalah dengan menerapkan *Campus Transportation Management* (CTM). Program CTM ini bertujuan untuk meningkatkan pilihan transportasi dan mengurangi banyaknya perjalanan dengan menggunakan mobil pribadi yang dilakukan mahasiswa pada lingkungan kampus (Deakin, 2001). Strategi-strategi dalam CTM ini sebenarnya harus sesuai dengan konsep *sustainable transportation*. Konsep ini berarti berusaha agar transportasi dapat digunakan secara berkelanjutan dan dapat dipertanggungjawabkan di masa yang akan mendatang. Dalam *sustainable transportation* biasanya menerapkan sistem 3E, yaitu: *Economy*, *Environment*, dan *Equity*. Secara garis besar, dalam penerapannya haruslah adil dan bertanggung jawab dalam aspek ekonomi, lingkungan, dan keadilan bagi semua orang.

Salah satu strategi dalam CTM ini adalah *ridesharing*, yaitu dengan berkendara bersama dari suatu tempat tertentu ke suatu tempat tertentu. *Ridesharing* ini dapat berupa *carpool*, *shuttle bus*, dan *vanpool*. Pada kesempatan kali ini yang akan dibahas adalah *vanpool* atau oleh masyarakat Indonesia lebih dikenal dengan istilah jasa antar jemput. Keberadaan jasa antar jemput ini mempunyai peluang untuk mendorong mahasiswa agar menggunakan satu kendaraan dengan lebih dari 3 penumpang atau bisa disebut dengan *High Occupancy Vehicle* (HOV) sehingga meminimalkan lahan parkir dan membantu kelancaran lalu lintas di sekitar area kampus.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. *Campus Transportation Management*

Campus Transportation Management merupakan suatu program yang digunakan untuk mengatur sistem transportasi kampus. Hal ini dimaksudkan untuk lebih memberikan pilihan pada mahasiswa untuk berkendara dari dan menuju kampus yang dapat meminimalkan jumlah perjalanan dari dan ke kampus akibat dari pilihan moda lain selain kendaraan pribadi. CTM yang paling banyak digunakan dan efektif di beberapa negara adalah dengan menaikkan tarif parkir yang membuat beberapa mahasiswa dapat berpindah moda dari kendaraan pribadi ke moda transportasi umum maupun *ride-sharing*. Dalam kenyataannya, beberapa penerapan CTM dapat memberikan hasil positif akan terciptanya situasi transportasi yang lebih baik. Penerapan program CTM yang diterapkan di *University of British Columbia* sejak tahun 1997 - 2005 dapat memberikan manfaat sebagai berikut : Mengurangi 4.8% pengguna SOV dari tahun 1997 dengan adanya peningkatan populasi sebesar 22%; Meningkatnya pengguna transportasi umum sebesar 163%; Mengurangi volume pengguna *automobile* sebesar 13% per hari.

2.2. *Sustainable Transportation*

Sustainable transportation pada dasarnya harus menyeimbangkan pada konsep “3E”, yaitu *Economic*, *Environment*, dan *Equity* (Deakin, 2001). *Economic* berarti pilihan alternatif pada sistem transportasi memiliki biaya yang lebih rendah dari pada menggunakan kendaraan pribadi, sebagai contohnya adalah fasilitas *busway*, *monorail*, atau *Mass Rapid Transit* (MRT). Selain itu dengan adanya perencanaan sistem transportasi yang baik diharapkan adanya keuntungan tersendiri dari segi ekonomi untuk jangka waktu kedepannya. *Environment* merupakan salah satu acuan terpenting dalam *sustainable transportation*, karena pada dasarnya pemakaian moda transportasi dapat merusak lingkungan sekitar. Oleh karena itu harus adanya manajemen mengenai penggunaan moda transportasi yang dapat mengurangi kerusakan lingkungan alam akan dampak pembuangan gas dari moda transportasi. *Equity* yang berarti kesetaraan, yang dimaksud kesetaraan disini adalah bagaimana alternatif sistem transportasi yang ada memiliki dampak yang positif bagi semua orang, termasuk pengguna moda transportasi, pengelola, maupun masyarakat sekitar. *Sustainable transportation* dapat diimplementasikan dengan berbagai cara, antara lain : Pemakaian energi yang lebih efisien dengan penerapan *public transit*, Alternatif lain dari penggunaan *Single Occupancy vehicle* (SOV), Kendaraan ramah lingkungan, Pemakaian lahan parkir yang efisien.

2.3. Ridesharing dan Vanpool

Ridesharing atau yang disebut berkendara bersama dapat didefinisikan dengan memaksimalkan jumlah penumpang dalam satu kendaraan, hal ini dapat mengurangi jumlah pemakaian kendaraan yang ada dibandingkan dengan tiap satu orang menggunakan satu kendaraan. *Vanpool* merupakan salah satu dari model *ride-sharing*. *Vanpool* mencerminkan suatu *sustainable transportation* dikarenakan dalam satu kendaraan pasti memuat lebih dari satu penumpang, umumnya enam penumpang. *Vanpool* di berbagai kampus, pada dasarnya merupakan suatu kendaraan yang telah dipinjam atau dimiliki oleh suatu instansi ketiga yang menjalin kerja sama dengan kampus. Penggunaan *vanpool* lebih banyak diminati jika jarak berkendara ke kampus cukup jauh (Toor & Havlick, 2004).

2.4. Jasa Antar Jemput

Di Indonesia, *vanpool* lebih dikenal sebagai jasa antar jemput. Pengguna antar jemput harus membayar sejumlah uang untuk menggunakan jasa antar jemput ini yang akan dikoordinasi oleh suatu instansi, contohnya kampus. Semakin banyak pengguna jasa antar jemput maka dapat dikatakan semakin sukses pula penyelenggaraan jasa antar jemput ini.

2.5. Analisis Korespondensi

Analisis korespondensi adalah suatu ilmu yang mempelajari hubungan anatara dua atau lebih peubah kualitatif, kegunaan dari analisis korespondensi adalah untuk menyederhanakan dimensi data menjadi dimensi yang lebih kecil dan lebih baik digunakan untuk mengolah tipe data kategori (Pasaribu, 2011). Pengolahan data harus konsisten menggunakan istilah tabel silang (*cross tabulation*). Apabila tabel silang memiliki I baris dan J kolom, diagram yang dihasilkan oleh korespondensi memuat dua himpunan titik, satu I sebanyak himpunan titik yang sesuai dengan banyaknya baris dan satu himpunan sebanyak J titik yang sesuai dengan banyaknya kolom. Posisi titik-titik tersebut merefleksikan hubungan antara baris dan kolom (Nai, 2011). Analisis korespondensi menyelidiki hubungan antara dua variabel nominal dalam bentuk grafik pada jarak multidimensi. Analisis ini menghitung skor pada baris dan kolom dan menghasilkan grafik berdasarkan skor tersebut. Kategori yang saling bermiripan tampak saling berdekatan jaraknya. Dalam hal ini, sangat mudah untuk melihat kategori mana yang saling bermiripan atau kategori mana antara 2 variabel yang berhubungan (Hair, Anderson, Tatham, Black, 1995) Analisis korespondensi ini bertujuan untuk melihat ada tidaknya hubungan antara peubah secara visual, sekaligus dapat digunakan untuk melihat keterkaitan (kedekatan) suatu kategori pada satu peubah terhadap kategori peubah lainnya (Nai, 2011).

3. METODE PENELITIAN

Tahapan-tahapan yang dilakukan dalam pelaksanaan penelitian ini yaitu studi literatur, penyusunan pertanyaan kuesioner, uji coba kuesioner, melakukan survey, pengolahan data, dan analisis korespondensi.

3.1. Studi Literatur

Studi literatur bertujuan untuk mengumpulkan berbagai macam teori yang dapat dijadikan sebagai dasar dalam mencari faktor-faktor yang dapat mempengaruhi penggunaan jasa antar jemput ke kampus oleh mahasiswa.

3.2. Penyusunan Pertanyaan Kuesioner

Dari studi literatur yang telah dilakukan, penyusunan kuesioner dilakukan berdasarkan pertanyaan-pertanyaan yang berhubungan dengan teori yang dijadikan acuan dalam penelitian.

3.3. Uji Coba Kuesioner

Dari pertanyaan-pertanyaan yang sudah disusun, diujicobakan kepada beberapa mahasiswa yang sedang berada di kampus. Kemudian dari hasil survey tersebut dilihat apakah pertanyaan tersebut sudah dapat dipahami oleh responden.

3.4. Melakukan Survey

Setelah kuesioner sudah teruji, maka langkah selanjutnya adalah melakukan *survey* di Universitas Kristen Petra, Universitas Surabaya, dan Universitas Widya Mandala, Universitas Ciputra, dan Universitas Hang Tuah. Survey ini dilakukan sampai target responden sebanyak 250 mahasiswa.

3.5. Pengolahan Data

Hasil *survey* diinputkan ke Microsoft Excel dengan pemberian kode jawaban berupa angka-angka yang sudah ditentukan. Tujuan pemberian kode angka terhadap jawaban *survey* adalah untuk mempermudah proses analisa data.

3.6. Analisis Korespondensi

Data yang telah diinput kemudian dianalisis dengan menggunakan software SPSS. Hasil analisa akan menunjukkan keterkaitan faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan jasa antar jemput ke kampus oleh mahasiswa.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Hasil Sebaran Data

Pertanyaan-pertanyaan yang telah disusun dikelompokkan menjadi 2 kelompok pertanyaan, yaitu: (A) Data umum responden, dan (B) Antar Jemput. Kelompok pertanyaan yang pertama merupakan pertanyaan seputar tentang data umum responden. Pada kelompok pertanyaan kedua, surveyor ingin mengetahui bagaimana pengalaman dan pendapat dari responden mengenai jasa antar jemput untuk penggunaan dari dan ke kampus. Sebaran data sebanyak 279 data dapat digunakan untuk mengetahui apakah insentif tersebut dapat digunakan kelima kampus. Berikut ini adalah sebaran jawaban responden dari 5 universitas yang dapat dilihat pada **Tabel 1** dan **Tabel 2**. Dari kedua tabel tersebut dapat dilihat berbagai macam pertanyaan yang mewakili isi kuesioner yang disebarkan. Secara keseluruhan, persentase laki-laki di UKP lebih banyak daripada perempuan yaitu 60.4 % dibanding 39.6 %, sedangkan yang lainnya cenderung berimbang.

Tabel 1. Sebaran Data Umum (A) Berdasarkan Universitas

Kode	Pertanyaan	Pilihan jawaban	UKP	UHT	UKWM	UC	UBAYA
Jumlah responden			72	64	52	42	49
A1	Jenis Kelamin	Laki-laki	69.4%	31.3%	44.2%	54.8%	63.3%
		Perempuan	30.6%	68.8%	55.8%	45.2%	36.7%
A3	Tahun studi	Tahun pertama	31.9%	79.7%	61.5%	28.6%	20.4%
		Tahun kedua	16.7%	1.6%	13.5%	38.1%	10.2%
		Tahun ketiga	37.5%	6.3%	13.5%	19.0%	32.7%
		Tahun keempat	12.5%	12.5%	11.5%	9.5%	36.7%
		Lainnya,	1.4%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%
A4	Tempat tinggal	Bersama keluarga	66.7%	56.3%	75.0%	52.4%	69.4%
		Kost	29.2%	37.5%	23.1%	31.0%	30.6%
		Apartement	1.4%	3.1%	1.9%	14.3%	0.0%
		Lainnya,	2.8%	3.1%	0.0%	2.4%	0.0%

Tabel 1. Sebaran Data Umum (A) Berdasarkan Universitas (lanjutan)

Kode	Pertanyaan	Pilihan jawaban	UKP	UHT	UKWM	UC	UBAYA
Jumlah responden			72	64	52	42	49
A5	Pemasukan	< Rp 500.000	13.9%	17.5%	26.9%	2.4%	26.5%
		> Rp 500.000 - Rp 1.000.000	37.5%	38.1%	51.9%	7.1%	49.0%
		> Rp 1.000.000 - Rp 1.500.000	31.9%	12.7%	9.6%	31.0%	14.3%
		> Rp 1.500.000 - Rp 2.000.000	2.8%	17.5%	7.7%	26.2%	2.0%
		> Rp 2.000.000	13.9%	14.3%	3.8%	33.3%	8.2%
A6	Pengeluaran	< Rp 500.000	23.6%	30.2%	40.4%	2.4%	32.7%
		> Rp 500.000 - Rp 1.000.000	38.9%	31.7%	40.4%	21.4%	46.9%
		> Rp 1.000.000 - Rp 1.500.000	16.7%	15.9%	9.6%	31.0%	12.2%
		> Rp 1.500.000 - Rp 2.000.000	11.1%	12.7%	3.8%	16.7%	6.1%
		> Rp 2.000.000	9.7%	9.5%	5.8%	28.6%	2.0%
A7	Moda transportasi yang paling sering digunakan ke kampus	Mobil Pribadi	31.9%	42.2%	23.1%	61.9%	22.4%
		Sepeda motor	31.9%	53.1%	51.9%	9.5%	57.1%
		Bersepeda	1.4%	0.0%	3.8%	0.0%	2.0%
		Transportasi publik	1.4%	1.6%	3.8%	2.4%	0.0%
		Jalan kaki	29.2%	1.6%	15.4%	26.2%	18.4%
Antar jemput	4.2%	1.6%	1.9%	0.0%	0.0%		

Tabel 2. Sebaran Data (B) mengenai Antar Jemput

Kode	Pertanyaan	Pilihan jawaban	UKP	UHT	UKWM	UC	UBAYA
B1	Penggunaan antar jemput	Pernah	18	5	12	8	13
			25.0%	7.8%	23.1%	19.0%	26.5%
		Tidak	54	59	40	34	36
			75.0%	92.2%	76.9%	81.0%	73.5%
Responden yang belum pernah menggunakan antar jemput							
B2	Alasan tidak menggunakan antar jemput	Tidak tepat waktu	29.6%	33.9%	30.0%	35.3%	22.2%
		Fasilitas kurang nyaman	18.5%	18.6%	20.0%	35.3%	16.7%
		Tidak ada teman	3.7%	18.6%	7.5%	20.6%	13.9%
		Tidak fleksibel	3.7%	3.4%	2.5%	2.9%	11.1%
		Ada kendaraan sendiri	18.5%	25.4%	30.0%	5.9%	25.0%
		Dekat	25.9%	1.7%	10.0%	8.8%	11.1%
		Mengeluarkan biaya tambahan	1.9%	3.4%	5.0%	5.9%	0.0%
		Tidak suka menunggu	1.9%	5.1%	5.0%	2.9%	2.8%
Rumah terlalu jauh	1.9%	1.7%	0.0%	0.0%	0.0%		
B3	Biaya penggunaan antar jemput menurut responden	< Rp 150.000	27.8%	25.4%	17.5%	23.5%	47.2%
		> Rp 150.000 - Rp 300.000	16.7%	23.7%	37.5%	20.6%	30.6%
		> Rp 300.000 - Rp 550.000	25.9%	28.8%	30.0%	44.1%	16.7%
		> Rp 550.000 - Rp 700.000	22.2%	13.6%	7.5%	11.8%	5.6%
		> Rp 700.000	5.6%	8.5%	7.5%	0.0%	0.0%

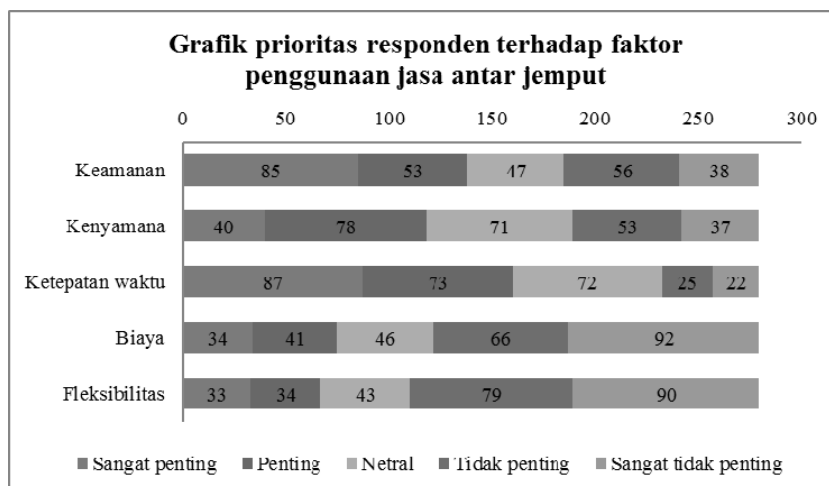
Tabel 2. Sebaran Data Mengenai Antar Jemput (B) (lanjutan)

Kode	Pertanyaan	Pilihan jawaban	UKP	UHT	UKWM	UC	UBAYA
Responden yang sudah pernah menggunakan antar jemput							
B4	Alasan menggunakan antar jemput	Tidak ada kendaraan	77.8%	40.0%	75.0%	75.0%	61.5%
		Biaya terjangkau	16.7%	0.0%	8.3%	12.5%	7.7%
		Fasilitas nyaman	11.1%	20.0%	16.7%	0.0%	7.7%
		Tidak boleh naik kendaraan sendiri / belum punya SIM	0.0%	40.0%	0.0%	12.5%	23.1%
B5	Intensitas penggunaan antar jemput dalam 1 minggu	1 - 2 kali	50.0%	40.0%	16.7%	37.5%	53.8%
		3 - 4 kali	11.1%	40.0%	16.7%	12.5%	7.7%
		> 4 kali	38.9%	20.0%	58.3%	50.0%	38.5%
B6	Biaya penggunaan antar jemput menurut responden	< Rp 150.000	44.4%	40.0%	16.7%	12.5%	46.2%
		> Rp 150.000 - Rp 300.000	16.7%	0.0%	50.0%	37.5%	30.8%
		> Rp 300.000 - Rp 550.000	5.6%	40.0%	25.0%	37.5%	15.4%
		> Rp 550.000 - Rp 700.000	33.3%	20.0%	8.3%	12.5%	7.7%
		> Rp 700.000	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
B7	Keuntungan menggunakan antar jemput menurut responden	Praktis	55.6%	60.0%	75.0%	50.0%	76.9%
		Dapat teman banyak	5.6%	20.0%	0.0%	0.0%	15.4%
		Hemat	38.9%	40.0%	16.7%	37.5%	23.1%
		Dapat berkendara dengan mobil	5.6%	0.0%	0.0%	0.0%	7.7%
		Aman	27.8%	0.0%	8.3%	12.5%	38.5%
B8	Kerugian menggunakan antar jemput menurut responden	Jadwal tidak fleksibel	44.4%	60.0%	41.7%	25.0%	30.8%
		Fasilitas tidak nyaman	22.2%	0.0%	0.0%	37.5%	15.4%
		Mengeluarkan biaya lagi / mahal	22.2%	20.0%	16.7%	0.0%	46.2%
		Lama di jalan	5.6%	20.0%	8.3%	25.0%	15.4%
		Tidak tepat waktu	11.1%	40.0%	25.0%	37.5%	7.7%

4.2. Faktor yang Paling Mempengaruhi Mahasiswa

Dari survey yang telah dilakukan terdapat 5 faktor yang akan diuji berdasarkan tingkat kepentingannya menurut responden. Berikut data tersaji dalam **Gambar 1**.

Ketepatan waktu menjadi prioritas pertama responden dalam penggunaan jasa antar jemput. Hal ini dapat disebabkan karena mahasiswa sangat bergantung pada kapan antar jemput itu datang menjemput mereka serta kapan antar jemput akan memulangkan mereka dengan tidak terlambat. Dalam hal ini biasanya mahasiswa sendiri tidak dapat berperan penuh dalam pengaturan jadwal antar jemput tersebut. Oleh karena itu ketepatan waktu menjadi faktor yang sangat penting bagi mahasiswa agar tidak terlambat datang ke kampus mereka masing-masing serta agar tidak pulang terlalu larut. Keamanan dan kenyamanan menjadi peringkat kedua dan ketiga menurut responden. Keamanan yang dimaksudkan adalah keamanan supir dalam mengemudi dalam artian bebas dari kecelakaan dan keamanan penumpang jasa antar jemput selama menempuh perjalanan dari pencopetan, perampokan, dan lain-lain. Biaya menduduki peringkat 4 dari 5 faktor yang penulis gunakan, hal ini mungkin dikarenakan kebanyakan responden dari 5 universitas memiliki tingkat ekonomi menengah sampai menengah ke atas yaitu dikisaran Rp 500.000,- sampai Rp 1.000.000,-.



Gambar 1. Prioritas Responden terhadap Faktor-Faktor

4.3. Insentif yang Paling Mempengaruhi Mahasiswa

Dari total 8 insentif yang paling diminati responden, berikut ditampilkan urutan insentif berdasarkan peringkat masing-masing pada **Tabel 3**. Hasil survey menunjukkan bahwa insentif potongan biaya kuliah menjadi insentif yang paling diminati responden dan mendapatkan ranking 1 dari 8 insentif lainnya. Insentif potongan biaya kuliah dapat dijadikan sebagai insentif yang paling mempengaruhi mahasiswa untuk menggunakan jasa antar jemput ke kampus. Sedangkan insentif zona drop off yang menempati peringkat kedua. Zona drop off yang nyaman adalah tempat menurunkan dan menjemput penumpang jasa antar jemput yang terlindung dari pengaruh cuaca dan dekat dari kampus. Selanjutnya adalah insentif masa percobaan gratis selama 1 minggu yang menduduki peringkat ketiga dari 8 insentif lainnya. Masa percobaan gratis selama 1 minggu adalah pembebasan biaya jasa antar jemput untuk mahasiswa ke kampus maupun sebaliknya selama 1 minggu. Insentif pemberian poin kemahasiswaan juga dapat menjadi alternatif tambahan karena sebagian kampus menjadikan poin kemahasiswaan sebagai syarat kelulusan bagi mahasiswa. Selain itu, insentif ini menduduki peringkat 4 dari 8 insentif lainnya.

Tabel 3. Insentif yang Paling Mempengaruhi Mahasiswa

Insentif	5	4	3	2	1	Ket	Ranking
Masa percobaan gratis selama 1 minggu	113	79	57	16	14	1098	3
Potongan biaya kuliah	151	62	43	10	12	1164	1
Zona drop off nyaman	126	71	53	15	14	1117	2
Pemberian poin kemahasiswaan	124	52	73	13	17	1090	4
Dapat 2 kupon taksi tiap semester	99	62	79	18	21	1037	6
Sistem poin untuk potongan biaya antar jemput	88	57	96	18	20	1012	8
Undian hadiah pada akhir tahun	95	66	78	24	16	1037	6
Dapat kupon makan di kantin kampus	113	62	66	18	19	1066	5
5 = Sangat Bersedia	4 = Bersedia	3 = Netral	2 = Tidak Bersedia	1 = Sangat Tidak Bersedia			

5. KESIMPULAN

5.1. Kesimpulan

Dari hasil survey dan analisis hasil, dapat diambil beberapa kesimpulan dari penelitian faktor-faktor yang mempengaruhi mahasiswa menggunakan jasa antar jemput ke kampus, antara lain :

1. Faktor ketepatan waktu menjadi hal utama yang paling penting menurut 279 responden. Sedangkan faktor keamanan menjadi faktor terpenting kedua setelah faktor ketepatan waktu.
2. Insentif potongan biaya kuliah menjadi insentif yang paling diminati oleh responden dan menduduki ranking 1. Sedangkan insentif zona drop off yang nyaman dan masa percobaan gratis selama 1 minggu masing-masing menduduki peringkat kedua dan ketiga.

5.2. Saran

1. Sebaiknya instansi jasa antar jemput perlu mengatur lebih baik lagi faktor ketepatan waktu dalam mengantar maupun menjemput untuk dapat menjadikan jasa antar jemput lebih diminati mahasiswa. Selain itu, faktor keamanan juga perlu dipertimbangkan karena menduduki peringkat kedua setelah ketepatan waktu.
2. Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut dalam menentukan seberapa besar potongan biaya yang akan diberikan seandainya mahasiswa menggunakan jasa antar jemput ke kampus agar dapat meminimalkan dampak lalu lintas kampus dan sekitarnya.
3. Insentif lainnya seperti zona drop off yang nyaman dan masa percobaan gratis selama 1 minggu juga dapat diterapkan bilamana kampus tidak dapat menerapkan insentif potongan biaya kuliah.
4. Sebaiknya kampus mengadakan penyuluhan lebih lanjut lagi tentang dampak lalu lintas kampus, jasa antar jemput, serta jika memungkinkan kampus dapat menerapkan disinsentif bagi pengguna mobil pribadi, seperti : penarikan biaya parkir bagi pengguna kendaraan pribadi, tempat parkir yang agak jauh dari kampus, dan lain-lain.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Deakin, E. (2001). "Sustainable Development and Sustainable Transportation." *Strategies for Economic Prosperity, Environmental Quality, and Equity*, <www.uctc.net/papers/519.pdf> (Februari 16, 2014)
- Hair, Anderson, Tatham, and Black. (1995). *Analisis Korespondensi*. <<http://www.statistikolahdata.com/2011/10/correspondence-analysis.html>> (Februari 22, 2014)
- Nai, A. I. (2011). *Makalah Analisis Korespondensi*. <<http://musafir-ngali.blogspot.com/2011/07/makalah-analisis-korespondensi.html>> (Februari 22, 2014)
- Pasaribu, E. (2011). *Analisis Korespondensi adalah Suatu Ilmu yang Mempelajari Hubungan antara Dua atau Lebih Peubah Kualitatif*, <<http://www.scribd.com/doc/76056159/Analisis-Korespondensi-Adalah-Suatu-Ilmu-Yang-Mempelajari-Hubungan-Anatara-Dua-Atau-Lebih-Peubah-Kualitatif>> (Februari 22, 2014)
- Toor, W. and Havlick S.W. (2004). *Transportation & Sustainable Campus Communities*, Island Press, Washington, USA.