

Perilaku Perjalanan Mahasiswa Pengguna Aplikasi Grab di Kawasan Perkotaan Yogyakarta

Monika Stelamaris Mao Sila¹, Mutiasari Kurnia Devi², Iwan Aminto Ardi³

Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Nasional Yogyakarta, Jalan Babarsari, Caturtunggal, Depok, Sleman, Yogyakarta 55281
e-mail korespondensi: monikastelamaris@gmail.com

ABSTRACT

The development of information technology has brought major transformation in transport sector which is marked by the emergence of application-based transportation service innovations. Urban areas are usually limited by territorial restrictions so the available space is very limited. The limited space of the area is crowded with various community activities that are reflected in the allocation and use of land. With the divided territory into various land allocations, to do different activities requires movement between regions. The existence of online application-based transportation also plays a role in changing the form of people's travel behavior in Yogyakarta which of course increases is increasing in line along with the ease of transportation offered. This study aims to determine the travel characteristics of the movement of online application-based transportation users based on the travel purpose of travel conducted by of students. and the samples taken are Data were collected from students of the campus of Universitas Sarjanawiyata Tamansiswa (UST), Gadjah Mada University Yogyakarta Universitas Gadjah Mada(UGM), and Muhammadiyah University Yogyakarta Universitas Muhammadiyah Yogyakarta (UMY) where these three campuses were chosen because they are considered able to represent the entirety of the total students in the Yogyakarta Urban Area. The analysis used in this research is were descriptive statistical analysis, Chi Square analysis, and fisher's exact test and also and one-way anova analysis. The results of the analysis showed show a relationship between the housing location of residence and the purpose of travel and mileage travel distance and travel costs that were disbursed. Besides, results also found that and there were differences for the purpose of travel conducted by students students's travel purpose based on the housing location of residence.

Keywords: online application-based transportation, travel behavior, university students

ABSTRAK

Era perkembangan teknologi telah membawa perubahan besar dalam sektor transportasi, salah satunya ditandai oleh munculnya inovasi layanan transportasi berbasis aplikasi. Wilayah perkotaan biasanya dibatasi dengan batasan wilayah sehingga ruang yang tersedia sangat terbatas. Keterbatasan ruang wilayah tersebut dipadati dengan berbagai aktivitas masyarakat yang tercermin dalam peruntukan dan tataguna lahan. Dengan terbaginya wilayah menjadi berbagai peruntukan lahan maka untuk melakukan aktifitas yang berbeda memerlukan pergerakan antar wilayah. Adanya transportasi berbasis aplikasi online turut serta berperan dalam merubah bentuk perilaku perjalanan masyarakat di Kota Yogyakarta yang tentu saja semakin meningkat seiring dengan kemudahan transportasi yang ditawarkan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik pergerakan pengguna transportasi berbasis aplikasi online berdasarkan tujuan perjalanan yang dilakukan oleh mahasiswa. Data dikumpulkan dari dan sampel yang diambil merupakan mahasiswa kampus Universitas Sarjanawiyata Tamansiswa (UST), Universitas Gadjah Mada Yogyakarta (UGM), dan Universitas Muhammadiyah Yogyakarta (UMY) dimana ketiga kampus ini dipilih karena dianggap mampu merepresentasikan keseluruhan dari total mahasiswa yang ada di Kawasan Perkotaan Yogyakarta. Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis statistik deskriptif, analisis Chi Square, dan fisher's exact test dan juga dan analisis Anova satu arah. Hasil analisis menunjukkan adanya hubungan antara lokasi tempat tinggal dan tujuan perjalanan serta jarak tempuh dan biaya yang dikeluarkan oleh mahasiswa. Selain itu, serta adanya terdapat perbedaan untuk tujuan perjalanan yang dilakukan mahasiswa berdasarkan lokasi tempat tinggal.

Kata kunci: *Transportasi Online, Perilaku Perjalanan, Mahasiswa Pengguna Grab*

1. PENDAHULUAN

Layanan transportasi memegang peranan penting dalam kehidupan masyarakat, khususnya di kawasan perkotaan. Oleh karena itu, diperlukan perencanaan yang baik dalam rangka penyediaan layanan transportasi yang mumpuni. Minimnya investasi pada sektor transportasi di perkotaan telah menyebabkan permasalahan yang berdampak pada ketidakteraturan mobilitas harian masyarakat perkotaan (Abreu dan Oliveira, 2014). Berangkat dari permasalahan ini, tentu diperlukan adanya inovasi pada sektor transportasi yang dapat memberikan kemudahan pergerakan harian masyarakat. Pada era digital, pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi telah menciptakan inovasi dalam segala sektor, termasuk sektor transportasi. Salah satu bentuk inovasi yang telah berkembang di Indonesia adalah transportasi berbasis aplikasi atau sering disebut transportasi online. Keberadaan transportasi online tentu merupakan penanda terjadinya disrupsi inovasi, sehingga dapat menyebabkan perubahan pasar transportasi yang ada saat ini (Christensen dalam Saputra dkk., 2020)

Sebagai kota yang memiliki predikat sebagai kota pelajar, wisata, dan budaya, Yogyakarta memiliki karakteristik transportasi khusus. Pola perjalanan di daerah perkotaan Yogyakarta ditentukan oleh karakteristik penduduk perkotaan, di mana penyebaran lokasi tempat kerja atau sekolah/kampus yang cenderung jauh dari tempat tinggal berpotensi menghasilkan masalah transportasi. Namun, kondisi transportasi umum saat ini di Yogyakarta masih minim dengan layanan Trans Jogja sebagai angkutan umum utama yang masih belum menjangkau seluruh kawasan. Moda angkutan ini juga kurang diminati oleh masyarakat karena kurang efektif dan efisien penggunaannya, dan tidak dapat menghemat waktu. Sementara itu, Maharani (2017) dalam Yunus (2017) menjelaskan bahwa perkembangan teknologi internet yang cepat menyebabkan perubahan dalam masyarakat. Keberadaan layanan transportasi berbasis aplikasi ternyata bisa memberikan solusi dan menjawab berbagai kekhawatiran publik tentang layanan transportasi umum. Perkembangan layanan permintaan pergerakan berbasis aplikasi telah menghadirkan bentuk baru dari pergerakan modern yang telah merubah tataran ekosistem transportasi saat ini (Dias dkk., 2017 dalam Rizki dkk., 2020; Sabouri dkk., 2020).

Awal perkembangan transportasi online di Kota Yogyakarta sendiri dimulai pada tahun 2015 yang secara resmi masuk ke Kota Yogyakarta. Kemunculan berbagai transportasi online ini disambut antusias oleh masyarakat Kota Yogyakarta sehingga perkembangannya sangat cepat. Adanya transportasi berbasis aplikasi ini juga turut serta berperan dalam

merubah bentuk perilaku perjalanan masyarakat di Kota Yogyakarta yang tentu saja semakin meningkat seiring dengan kemudahan transportasi yang ditawarkan. Dampak konsekuensi dari keberadaan transportasi berbasis aplikasi terhadap perilaku perjalanan dapat berbentuk perpindahan moda atau justru sebagai pelengkap dari moda transportasi lain (Tirachini, 2020 dalam Rizki, 2020). Hal ini semakin nampak terjadi di kalangan pendatang/mahasiswa yang tidak memiliki kendaraan pribadi dan akhirnya memilih menggunakan transportasi berbasis aplikasi ini. Penelitian yang dilakukan Alemi dkk. (2018) menggali faktor penggunaan layanan Uber di kalangan millennial, khususnya para remaja di California. Faktanya, transportasi berbasis aplikasi tidak hanya menggantikan peran transportasi pribadi saja, namun pengguna angkutan umum juga ikut beralih ke moda transportasi ini, terutama di kalangan pelaku perjalanan berusia muda (Rizki dkk., 2020). Studi di China melakukan pengujian terhadap dampak keberadaan layanan transportasi berbasis aplikasi terhadap pemilihan moda transportasi penumpang, di mana secara khusus dipengaruhi oleh faktor yang berkaitan dengan pendapatan dan tipe rumah tangga (Tang dkk., 2019). Berbeda dengan sebagian besar studi perilaku perjalanan pengguna transportasi online yang menitikberatkan pada karakteristik pelaku perjalanan, Rakhmatulloh dkk. (2019) menganalisis bagaimana cuaca berpengaruh dalam pemilihan transportasi online sebagai moda perjalanan, di mana ketika hujan maka terjadi peningkatan demand terhadap transportasi online khususnya go car maupun grab car.

Berdasarkan hasil riset yang dikeluarkan oleh ABI Research pada tahun 2019 menunjukkan bahwa aplikasi Grab memimpin pasar transportasi online di Indonesia dan Vietnam, dengan pangsa pasar masing masing sebesar 64% dan 74%. Selain itu aplikasi Grab menawarkan tarif yang relatif lebih murah dibandingkan aplikasi lainnya yang tentu saja sangat membantu mahasiswa. Dengan jenis layanan dan berbagai fitur menarik yang ditawarkan, Grab semakin meningkatkan pelayanannya dan terus melakukan inovasi-inovasi baru untuk memanjakan para penggunanya. Oleh karena itu, sangat menarik untuk mengkaji bagaimana peran aplikasi Grab dalam membentuk perilaku perjalanan mahasiswa yang ada di Yogyakarta. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik pergerakan pengguna Grab di Kawasan Perkotaan Yogyakarta (KPY) berdasarkan tujuan perjalanan yang dilakukan oleh mahasiswa. Adapun tujuan perjalanan mahasiswa dibagi menjadi tujuan perjalanan untuk menuju ke kampus, berbelanja, dan mengunjungi kerabat atau teman.

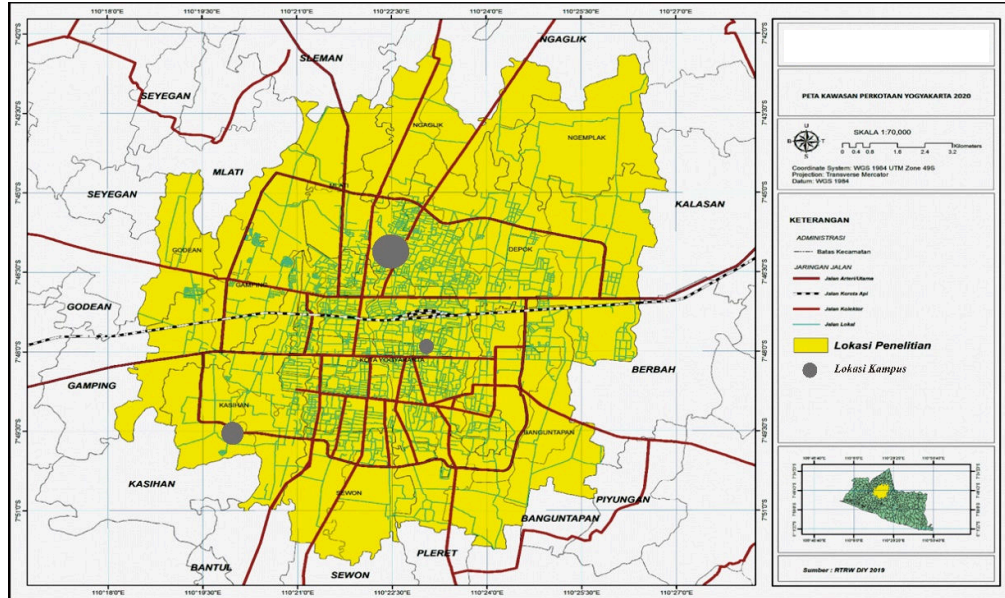
2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian dengan pendekatan deskriptif kuantitatif. Pada tahap awal penelitian dilakukan pengumpulan data perilaku perjalanan mahasiswa dengan menggunakan kuisioner online berupa google form untuk menggali informasi meliputi data sosio-demografi mahasiswa, data karakteristik spasial lokasi tempat tinggal, serta data karakteristik perilaku perjalanan berupa informasi tujuan perjalanan, alasan pemilihan moda transportasi, dan biaya perjalanan. Adapun variabel operasional atau parameter yang digunakan untuk menjelaskan masing-masing variabel penelitian ditampilkan pada Tabel 1.

Tabel 1. Variabel operasional penelitian

No	Variabel	Variabel Parameter
1.	Sosio-demografi	<ul style="list-style-type: none">• Jenis kelamin• Umur
2.	Lokasi asal / tempat tinggal	<ul style="list-style-type: none">• Asal Kampus• Lokasi tempat tinggal• Jarak tempat tinggal
3.	Perilaku perjalanan Tujuan Perjalanan	<ul style="list-style-type: none">• Tujuan perjalanan (kampus; berbelanja; kunjungan kerabat)• Biaya perjalanan• Frekuensi perjalanan• Alasan pemilihan moda

Pengumpulan data mahasiswa dilakukan dengan menggunakan metode sampling random proporsional dari 3 kampus yang mewakili Kawasan Perkotaan Yogyakarta (KPY) yaitu Universitas Sarjanawiyata Tamansiswa (UST) yang terletak di Kota Yogyakarta, Universitas Gadjah Mada (UGM) di Kabupaten Sleman, dan Universitas Muhammadiyah Yogyakarta (UMY) yang berada di Kabupaten Bantul. Adapun gambaran lokasi penelitian ditunjukkan pada Gambar 1.



Gambar 1. Peta Wilayah Kawasan Perkotaan Yogyakarta
 Sumber: Peneliti, 2021

Dalam menentukan jumlah sampel penelitian, peneliti menggunakan rumus Slovin yang dihitung dari total populasi mahasiswa dari ketiga kampus sejumlah 97.468 mahasiswa. Adapun pembagian jumlah sampel yang diambil pada masing-masing kampus ditampilkan pada Tabel 2 berikut:

Tabel 2. Pembagian Jumlah Kuisisioner

No	Lokasi Penelitian	Jumlah Mahasiswa	Jumlah Sampel
1.	Universitas Sarjanawiyata Tamansiswa (UST)	9.687	15
2.	Universitas Gadjah Mada (UGM)	62.027	95
3.	Universitas Muhammadiyah Yogyakarta (UMY)	25.754	40
	Jumlah Total	97.468	150

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Pada tahap selanjutnya, setelah data terkumpul, maka dilakukan analisis Chi Square, Fisher's exact test, dan uji Anova. Uji Chi Square dan Fisher's exact test digunakan untuk melihat apakah terdapat pengaruh antara lokasi tempat tinggal dengan tujuan perjalanan serta untuk melihat apakah terdapat pengaruh antara jarak dan biaya perjalanan yang dikeluarkan. Sementara itu, uji Anova digunakan untuk melihat apakah terdapat perbedaan untuk tujuan perjalanan yang dilakukan berdasarkan lokasi tempat tinggal serta untuk melihat apakah

terdapat perbedaan untuk biaya perjalanan yang dikeluarkan berdasarkan jarak dari lokasi asal ke lokasi tujuan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Karakteristik Sosio-Demografi Mahasiswa

Pada aspek sosio-demografi ini memuat informasi karakteristik mahasiswa berdasarkan jenis kelamin dan umur. Mahasiswa responden didominasi oleh perempuan dengan proporsi sebesar 80,7% dan laki-laki sebesar 19,3%. Sementara itu berdasarkan umur, sebagian besar mahasiswa berada pada kategori umur 19-21 tahun (73,4%). Pada responden, tidak ditemukan mahasiswa dengan kategori umur <19 tahun, di mana mahasiswa dengan rentang umur ini merupakan mahasiswa tingkat awal yang pada periode pengambilan data, mayoritas tidak berada di Yogyakarta dikarenakan perkuliahan masih diselenggarakan secara online. Secara rinci karakteristik mahasiswa secara sosio-demografi dapat dilihat pada Tabel 3 berikut.

Tabel 3. Karakteristik Sosio-Demografi Mahasiswa berdasarkan Lokasi Tempat Tinggal

Sosio-Demografi	Lokasi Tempat Tinggal		
	Yogyakarta n = 56	Sleman n= 67	Bantul n= 27
Jenis kelamin			
Laki-Laki	14,3%	19,4%	29,6%
Perempuan	85,7%	80,6%	70,4%
Total	100%	100%	100%
Umur			
< 19 Tahun	-	-	-
19-21 Tahun	85,7%	68,6%	59,3%
> 21 Tahun	14,3%	31,4%	40,7%
Tota	100%	100%	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2021

3.2 Karakteristik Spasial Lokasi Tempat Tinggal Mahasiswa

Dilihat dari aspek spasial lokasi tempat tinggal mahasiswa, rata-rata jarak lokasi tempat tinggal mahasiswa terhadap kampus adalah berkisar antara 1-3 Km dengan proporsi 50%. Dengan demikian, mayoritas mahasiswa tinggal secara terkonsentrasi mendekati kawasan kampus. Sebagian besar mahasiswa (44,7%) tinggal di Kabupaten Sleman, dengan dominasi mahasiswa tinggal di rumah kos. Sementara itu jarak terjauh lokasi tempat tinggal mahasiswa adalah > 5 km dengan proporsi hanya sebesar 2,7 %. Temuan ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa keberadaan perguruan tinggi menentukan

lokasi tempat tinggal mahasiswa, karena mahasiswa memiliki kecenderungan pemilihan lokasi tempat tinggal yang dekat dengan kampus (Muliana dan Kustiwan, 2014).

Tabel 4. Karakteristik Status Tempat Tinggal Mahasiswa berdasarkan Jarak dari Kampus

Status Tempat Tinggal	Jarak Tempat Tinggal dari Kampus			
	< 1 Km	1-3 Km	3-5 Km	> 5 Km
Kos	84,3%	88,0%	70%	25%
Kontrakan	3,9%	5,3%	25%	50%
Asrama	11,8%	5,3%	0	25%
Tinggal dengan Keluarga	0	1,3%	5%	0
Total	100%	100%	100%	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2021

3.3 Karakteristik Perilaku Perjalanan Mahasiswa

Berdasarkan karakteristik perilaku perjalanan, tujuan perjalanan mahasiswa yang paling dominan saat menggunakan Grab adalah menuju kampus (57,3%), di mana mahasiswa yang melakukan perjalanan menuju ke kampus paling dominan tinggal di wilayah Bantul (85,2%). Sementara itu, hanya sebesar 5,3% mahasiswa yang bepergian dengan menggunakan Grab untuk tujuan kunjungan kerabat/teman. Dilihat dari alasan pemilihan Grab sebagai pilihan moda, kejelasan tarif dan biaya yang terjangkau merupakan alasan yang paling banyak dipilih oleh mahasiswa (54,7%), diikuti dengan alasan lain yaitu lebih praktis sebagai alasan pemilihan Grab oleh mahasiswa (18,0%). Sedangkan untuk rata-rata biaya perjalanan yang dikeluarkan mahasiswa setiap kali menggunakan Grab adalah Rp 11.000 – Rp 25.000 (82,7%). Karakteristik perjalanan mahasiswa secara rinci dapat dilihat pada Tabel 5 berikut.

Tabel 5. Karakteristik Perilaku Perjalanan berdasarkan Lokasi Tempat Tinggal

Perilaku Perjalanan	Lokasi Tempat Tinggal			Total
	Yogyakarta n = 56	Sleman n = 67	Bantul n = 27	
Tujuan Perjalanan				
Kampus	41,1%	59,7%	85,2%	57,3%
Berbelanja	50,0%	37,3%	11,1%	37,3%
Mengunjungi Kerabat/Teman	8,9%	3,0%	3,7%	5,3%
Total	100%	100%	100%	100%
Alasan Pemilihan Grab				
Tidak Memiliki Kendaraan Pribadi	10,7%	7,5%	14,8%	10%
Lebih Praktis	23,2%	14,9%	14,8%	18%
Memiliki tarif yang jelas dan biaya yang terjangkau	48,2%	58,2%	59,3%	54,7%
Menghemat waktu, tenaga dan biaya	16,1%	19,4%	11,1%	16,7%
Aman dan nyaman	1,8%	-	-	0,7%
Total	100%	100%	100%	100%
Biaya Perjalanan (Sekali Jalan)				
< Rp 10.000	8,9%	7,5%	14,8%	9,3%
Rp 11.000-Rp 25.000	76,8%	88,1%	81,5%	82,7%
Rp 26.000-Rp 50.000	14,3%	4,5%	3,7%	8,0%
Total	100%	100%	100%	100%

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Salah satu aspek penting dalam pemilihan moda transportasi adalah kejelasan biaya, di mana pada layanan Grab, pengguna dapat mengetahui biaya yang harus dikeluarkan berdasarkan rencana perjalanannya. Tarif yang cukup terjangkau, serta karakteristik mahasiswa yang memiliki uang saku terbatas, tentu dapat menjadi alasan utama mahasiswa memilih Grab, khususnya pada kasus Kawasan Perkotaan Yogyakarta.

3.4 Keterkaitan Karakteristik Perjalanan dengan Aspek Spasial Tempat Tinggal

Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi karakteristik perjalanan mahasiswa, khususnya dalam penggunaan aplikasi Grab. Pada bagian ini, dilakukan analisis hubungan keterkaitan antara perilaku perjalanan mahasiswa yang dilihat dari tujuan perjalanan dan biaya perjalanan dengan aspek spasial tempat tinggal mahasiswa yaitu status tempat tinggal, sebaran lokasi, serta jarak terhadap kampus. Analisis dilakukan dengan menggunakan analisis Chi Square dan Fisher exact test untuk melihat apakah terdapat hubungan antar variabel yang dimaksudkan. Hasil analisis tersebut secara rinci ditampilkan pada Tabel 6 berikut.

Tabel 6. Hasil Analisis Chi-Square Hubungan Aspek Lokasi dan Karakteristik Perjalanan

	Status Tempat Tinggal dan Tujuan Perjalanan	Lokasi Tempat Tinggal dan Tujuan Perjalanan	Jarak dan Biaya Perjalanan (Kampus)	Jarak dan Biaya Perjalanan (Tempat Belanja)	Jarak dan Biaya Perjalanan (Kerabat/teman)
Chi-Square	0,521 > 0,05	0,003 < 0,05	0,043 < 0,05	0,126 > 0,05	0,002 < 0,05
Koefisien Kontingensi		0,003	0,033		0,000

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Berdasarkan Tabel 6 diketahui bahwa lokasi tempat tinggal memiliki pengaruh signifikan terhadap tujuan perjalanan mahasiswa ($p < 0,05$). Hal ini mendukung temuan studi sebelumnya pada bangkitan perjalanan di Banda Aceh yang dibedakan berdasarkan aktivitas dan lokasi tujuan perjalanan (Dinda dkk, 2018). Selain itu, hasil analisis juga menunjukkan bahwa jarak perjalanan memiliki keterkaitan dengan biaya yang dikeluarkan mahasiswa untuk tujuan ke kampus dan kunjungan kerabat ($p < 0,05$). Temuan hasil penelitian ini turut mendukung studi pada perilaku perjalanan mahasiswa di Kawasan Tembalang, Semarang yang menunjukkan bahwa jarak lokasi tinggal mahasiswa memiliki hubungan searah dengan jarak tempuh mahasiswa menuju kampus, yang kemudian juga dikaitkan dengan biaya perjalanan dengan frekuensi perjalanan dan jarak tempuh mahasiswa (Siagian dan Widjajanti, 2020). Pada kasus mahasiswa di KPY, khususnya pengguna layanan Grab, dalam

melakukan perjalanan tentu akan mempertimbangkan biaya yang harus dibayarkan sesuai dengan tujuan perjalanan dan jarak tempuh. Meskipun mayoritas mahasiswa tinggal dekat dengan lingkungan kampus mereka, namun nyatanya biaya masih menjadi salah satu pertimbangan dalam melakukan perjalanan, khususnya penggunaan Grab. Kemudahan layanan transportasi berbasis aplikasi yang dapat memberikan informasi biaya berdasarkan tujuan perjalanan, tentu dapat memudahkan mahasiswa untuk mempertimbangkan serta memutuskan moda transportasi yang akan digunakan.

3.5 Analisis Uji Beda Karakteristik Perjalanan dan Aspek Spasial Tempat Tinggal

Untuk mengetahui perbedaan antar kelompok berdasarkan variabel karakteristik perjalanan dan lokasi tempat tinggal mahasiswa, maka dilakukan analisis Anova. Karakteristik perjalanan dilihat berdasarkan tujuan perjalanan dan biaya perjalanan yang dikeluarkan mahasiswa untuk melakukan perjalanan dengan menggunakan aplikasi Grab. Sementara aspek spasial tempat tinggal yang dianalisis adalah status tempat tinggal, lokasi, biaya, dan jarak. Hasil analisis tersebut secara rinci ditampilkan dalam Tabel 7 dan Tabel 8 berikut.

Tabel 7. Hasil Analisis Anova Tujuan Perjalanan berdasarkan Status dan Lokasi Tempat Tinggal

	Tujuan Perjalanan		F Hitung	F Tabel	P value
	Mean	SD			
Status Tempat Tinggal			0,985	2,67	0,402 (> 0,05)
Kos-kosan	1,48	0,605			
Kontrakan	1,54	0,660			
Asrama	1,27	0,467			
Tinggal Bersama Keluarga	2,00	0,000			
Lokasi Tempat Tinggal			7,094	3,06	0,001 (< 0,05)
Kota Yogyakarta	1,68	0,636			
Kabupaten Sleman	1,43	0,557			
Kabupaten Bantul	1,19	0,483			

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Dari Tabel 7 diatas diketahui bahwa lokasi tempat tinggal memiliki nilai signifikansi kurang (<) 0,05 dan memiliki nilai F hitung lebih besar dari F tabel. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan kelompok tujuan perjalanan yang dilakukan berdasarkan lokasi

tempat tinggal. Sementara itu, hasil analisis menunjukkan bahwa tujuan perjalanan tidak memiliki perbedaan kelompok berdasarkan status tempat tinggal mahasiswa.

Tabel 8. Hasil Analisis Anova Jarak dan Biaya yang Dikeluarkan

	Jarak								F Hitung	F Tabe 1	P value
	< 1 Km		1-3 Km		3-5 Km		> 5 Km				
	Mea n	SD	Mea n	SD	Mea n	SD	Mea n	SD			
Biaya ke Kampus	1,88	0,431	1,99	0,385	2,25	0,444	2,00	0,000	3,934	2,67	0,010 (< 0,05)
Biaya ke Tempat Belanja	1,85	0,500	2,00	0,432	2,09	0,284	5	0,000	1,879	2,67	0,136 (> 0,05)
Biaya ke Kerabat/ Teman	1,92	0,318	1,94	0,422	2,26	0,526	2,00	0,707	5,158	2,67	0,002 (< 0,05)

Sumber: Hasil Analisis, 2021

Pemilihan moda transportasi berkaitan dengan jarak perjalanan, karena perjalanan jarak jauh tentu akan mempertimbangkan moda yang menawarkan perjalanan dengan waktu yang lebih efisien. Sehingga tujuan perjalanan merupakan faktor yang berpengaruh dalam preferensi moda dan perilaku perjalanan (Ashkrof dkk., 2019). Tabel 8 menunjukkan bahwa jarak perjalanan mahasiswa memiliki perbedaan signifikan berdasarkan biaya yang dikeluarkan untuk perjalanan ke kampus ($F=3,934$, $p < 0,05$) dan ke kerabat/teman ($F=5,158$, $p < 0,05$). Hal ini menunjukkan bahwa pada mahasiswa di KPY mempertimbangkan biaya perjalanan berdasarkan jarak tempuh pada perjalanan dengan tujuan ke kampus dan kunjungan kerabat.

4. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Mahasiswa yang menggunakan Grab lebih banyak adalah perempuan dibandingkan laki-laki dimana status tempat tinggal mahasiswa pengguna Grab didominasi oleh mahasiswa yang tinggal di kos dengan lokasi tempat tinggal mahasiswa lebih terkonsentrasi pada wilayah yang merupakan lokasi kampus seperti Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul. Tujuan perjalanan yang paling sering dilakukan mahasiswa saat menggunakan Grab didominasi untuk tujuan ke kampus, kemudian tujuan untuk berbelanja dan tujuan untuk mengunjungi kerabat/teman dengan biaya yang dikeluarkan sekali jalan berkisar antara Rp 11.000-25.000. Dari hasil uji analisis chi square dan fisher's exact test yang dilakukan, ditemukan bahwa tidak terdapat pengaruh antara status tempat tinggal dan tujuan perjalanan namun terdapat pengaruh antara lokasi tempat tinggal dan tujuan perjalanan yang paling sering dilakukan oleh mahasiswa saat menggunakan Grab. Kemudian

dari hasil uji analisis anova yang dilakukan, ditemukan bahwa tidak terdapat perbedaan untuk tujuan perjalanan yang dilakukan oleh mahasiswa saat menggunakan grab berdasarkan status tempat tinggal namun terdapat perbedaan untuk tujuan perjalanan dilakukan oleh mahasiswa saat menggunakan Grab berdasarkan lokasi tempat tinggal. Sedangkan terkait biaya perjalanan ditemukan terdapat perbedaan yang signifikan untuk biaya yang dikeluarkan berdasarkan jarak dari lokasi asal menuju ke kampus dan kunjungan kerabat/teman.

Penelitian ini dapat dijadikan acuan bagi penelitian berikutnya untuk mengembangkan penelitian dengan mempertimbangkan variabel lain yang belum ada didalam penelitian ini agar dapat meneliti secara lebih luas dan mengkaji lebih dalam mengenai perilaku perjalanan pengguna transportasi berbasis aplikasi online lainnya. Selain itu, berdasarkan hasil penelitian ini, di mana semakin berkembangnya penggunaan transportasi online di kalangan masyarakat khususnya mahasiswa maka diharapkan agar penyedia layanan jasa transportasi online dari waktu ke waktu perlu untuk terus meningkatkan pelayanannya agar dapat lebih menarik banyak pengguna khususnya di kalangan mahasiswa.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Abreu, B. R. A., & de Oliveira, L. K. (2014). The potential of response rate in online transportation surveys. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 162, 34-41.
- Alemi, F., Circella, G., Handy, S., & Mokhtarian, P. (2018). What influences travelers to use Uber? Exploring the factors affecting the adoption of on-demand ride services in California. *Travel Behaviour and Society*, 13, 88-104.
- Ashkrof, P., Homem de Almeida Correia, G., Cats, O., & van Arem, B. (2019). Impact of automated vehicles on travel mode preference for different trip purposes and distances. *Transportation Research Record*, 2673(5), 607-616.
- Muliana, R. (2014). Perilaku Pemilihan Lokasi Tempat Tinggal dan Karakteristik Perjalanan Mahasiswa di Kota Bandung. *Jurnal Saintis*, 13(1) 37-43
- Rakhmatulloh, A. R., Dewi, D. I. K., & Winarendri, J. (2019, November). Effect of Weather for Demand of Online Transportation in Tembalang, Semarang. In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* (Vol. 396, No. 1, p. 012018). IOP Publishing.
- Rizki, M., Joewono, T. B., Belgiawan, P. F., & Irawan, M. Z. (2021). The travel behaviour of ride-sourcing users, and their perception of the usefulness of ride-sourcing based on the users' previous modes of transport: A case study in Bandung City, Indonesia. *IATSS research*, 45(2), 267-276.
- Sabouri, S., Park, K., Smith, A., Tian, G., & Ewing, R. (2020). Exploring the influence of built environment on Uber demand. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 81, 102296.

- Saputra, W., Giyarsih, S. R., & Pitoyo, A. J. (2020, March). Online transportation workers in Palembang City: context and characteristics. In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* (Vol. 451, No. 1, p. 012100). IOP Publishing.
- Siagian, C. T., & Widjajanti, R. (2020). Hubungan Karakteristik Perjalanan Dan Sosial Ekonomi Mahasiswa Terhadap Perilaku Perjalanan Pengguna Sepeda Motor Untuk Tujuan Belajar dan Belanja. *Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Kota)*, 9(1), 20-32.
- Tang, B. J., Li, X. Y., Yu, B., & Wei, Y. M. (2020). How app-based ride-hailing services influence travel behavior: An empirical study from China. *International Journal of Sustainable Transportation*, 14(7), 554-568.
- Yunus, M. (2017). Go-Jek Sebagai Simbol Perubahan Sosial dan Ekonomi di Kota Tegal. *Jurnal Ilmiah Pendidikan Ekonomi*, 2(2), 59-68.