

TUGAS AKHIR

(SKRIPSI)

**PEMILIHAN JALUR DARI TEMPAT TINGGAL MAHASISWA MENUJU
PERGURUAN TINGGI BERDASARKAN PREFERENSI MAHASISWA**

Studi Kasus : Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang



Disusun Oleh:

VERNAL TULAK ROMBELAYUK

NIM. 09.24.038

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

(TEKNIK PLANOLOGI)

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

2013

MINISTERI KEMENTERIAN

KEPENDIDIKAN

DEPARTEMEN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TEKNOLOGI PENDIDIKAN

ANALISIS PERENCANAAN DAN PELAKSANAAN PROGRAM

Studi Kasus: ...

Disusun Oleh:

... NAMA ...

... NIM ...

PROGRAM STUDI PENDIDIKAN TEKNOLOGI DAN INFORMATIKA

(TEKNIK PENDIDIKAN)

FAKULTAS PENDIDIKAN DAN KONSEVSI

UNIVERSITAS ...

...

LEMBAR PENGESAHAN

**TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)
PEMILIHAN JALUR DARI TEMPAT TINGGAL MAHASISWA MENUJU
PERGURUAN TINGGI BERDASARKAN PREFERENSI MAHASISWA
(STUDI KASUS: KECAMATAN LOWOKWARU, KOTA MALANG)**

Disusun Oleh :
Nama : VERNAL TULAK TOMBELAYUK
Nim : 09.24.038

Dipertahankan Dihadapan Penguji Ujian Skripsi
Stata Satu (S1)
Di

Jurusan Teknik Planologi
Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang
Dinyatakan Lulus Dan Diterima Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik
Pada Hari/Tanggal : Sabtu, 24 Agustus 2013
Dengan Nilai :

Anggota Penguji

Penguji I

(Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT)

Penguji II

(Arief Setiawan, ST, MT)

Penguji III

(Ir. Titik Poerwati, MT)

Menyetujui

Pembimbing I

(Ir. Agustina Nurul H, MT)

Pembimbing II

(Trijuwono Widodo, ST)

Mengetahui

**Dekan
Fakultas Teknik Dan Perencanaan**

(Dr. Ir. Kustamar, MT)

**Ketua Prodi
Perencanaan Wilayah Dan Kota**

(Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT)



LEMBAR PERBAIKAN

Dalam sidang komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Jurusan Teknik
Perencanaan Wilayah dan Kota :

NAMA : VERNAL TULAK ROMBELAYUK
NIM : 09.24.038
HARI / TANGGAL : Sabtu, 24 Agustus 2013
JUDUL : "Pemilihan Jalur Dari Tempat Tinggal Mahasiswa Menuju
Perguruan Tinggi Berdasarkan Preferensi Mahasiswa"
(Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang)

Terdapat kekurangan yang meliputi:

1. Memperbaiki tata tulis.
2. Kekurangan referensi.
3. Analisa perbandingan jalur.

Sabtu , 24 Agustus 2013
Dosen Penguji I

(Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT)



LEMBAR PERBAIKAN

Dalam sidang komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota :

NAMA : VERNAL TULAK ROMBELAYUK
NIM : 09.24.038
HARI / TANGGAL : Sabtu, 24 Agustus 2013
JUDUL : "Pemilihan Jalur Dari Tempat Tinggal Mahasiswa Menuju Perguruan Tinggi Berdasarkan Preferensi Mahasiswa"
(Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang)

Terdapat kekurangan yang meliputi:

1. Penjelasan alur pengerjaan akan memperlihatkan kedalaman materi.
2. Pembuatan titik untuk peta persebaran tempat tinggal.
3. Aspek spasial belum nampak

Sabtu , 24 Agustus 2013
Dosen Penguji II

(Arief Setiyawan, ST, MT)



LEMBAR PERBAIKAN

Dalam sidang komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota :

NAMA : VERNAL TULAK ROMBELAYUK
NIM : 09.24.038
HARI / TANGGAL : Sabtu, 24 Agustus 2013
JUDUL : “Pemilihan Jalur Dari Tempat Tinggal Mahasiswa Menuju Perguruan Tinggi Berdasarkan Preferensi Mahasiswa”
(Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang)

Terdapat kekurangan yang meliputi:

1. Redaksional (tata tulis dan kelengkapan halaman).
2. Analisa bangkitan pergerakan.
3. Metode skorng/pembobotan.

Sabtu , 24 Agustus 2013
Dosen Penguji III

(Ir. Titik Poerwati, MT)

**Pemilihan Jalur Dari Tempat Tinggal Mahasiswa
Menuju Perguruan Tinggi Berdasarkan Preferensi Mahasiswa
(Studi Kasus: Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang)**

ABSTRAKSI

Aktivitas mahasiswa dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi erat kaitannya dengan jalur yang dilewati. Mahasiswa cenderung memilih jalur yang sama walaupun di jalur tersebut sering terjadi penumpukan kendaraan. Adanya alternatif jalur, maka penumpukan kendaraan di jalur tertentu dapat dikurangi. Oleh karena itu, perlunya mengetahui pola pergerakan mahasiswa dan preferensi yang menjadi acuan mahasiswa dalam memilih jalur menuju perguruan tinggi.

Penelitian ini menggunakan teknik analisa bangkitan pergerakan untuk mengetahui pola pergerakan mahasiswa, analisa korelasi menggunakan aplikasi SPSS untuk mengetahui adanya hubungan antar faktor yang satu dengan yang lain, metode analisa skoring dan pembobotan berfungsi untuk mengetahui faktor yang menjadi prioritas mahasiswa dalam memilih jalur.

Hasil analisa menunjukkan bahwa faktor jarak merupakan prioritas utama mahasiswa Universitas Brawijaya Malang, sedangkan untuk mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang, Politeknik Negeri Malang dan Institut Teknologi Nasional Malang, prioritasnya adalah waktu. Untuk alternatif jalur mahasiswa Universitas Brawijaya adalah Jl. Gajayana/Jl. Gang 8 - Jl. Kertorahayu / Jl. Kerto Sari. Alternatif jalur Universitas Islam Negeri Malang adalah. Jl Watugong - Jl. Kerto Pamuji/ Jl. Kerto Aji serta Jl Joyosuko. Alternatif jalur Politeknik Negeri Malang adalah l. Vinolia - Jl. Pisang Kipas/Jl. Kembang Kerta. Dan untuk Institut Teknologi Nasional tidak ada alternatif jalur selain Jl Bendungan Sigura-gura.

Kata kunci: Preferensi, Pemilihan jalur, Alternatif jalur

**Band Selection Of Student Housing
Based Preferences Toward College Students
(Case Study: Lowokwaru, Malang)**

ABSTRACT

Activity to the residence of students of the college is closely related to the path. Students tend to choose the same path even though the path is often the accumulation of vehicles. The existence of alternative pathways, the accumulation of vehicles in a particular pathway can be reduced. Therefore, students need to know the movement patterns and preferences as the reference path to students in choosing a college.

This study uses the trip generation analysis techniques to determine the pattern of the student movement, correlation analysis using SPSS to determine the relationship between factors with one another, the method of scoring and weighting function analysis to determine the factors that a student priority in choosing the path.

The analysis shows that the distance factor is a major priority Malang UB students, while the students of the Islamic University of Malang, Malang State Polytechnic and the National Institute of Technology Malang, the priority is time. Alternative pathway for University for Brawijaya students area Gajayana street/ Gang 8 street - Kertorahayu street/Kerto Sari street. Alternative pathways Islamic University of Malang is. Watugong street - Kerto Pamuji street/ Kerto Aji street and Joyosuko street State Polytechnic of Malang alternative path is Vinolia street – Pisang Kertas street / Bunga Kertas street. And for the National Institute of Technology no alternative pathways other than Bendungan Sigura-Gura street .

Keywords: Preferences, Path Selection, Alternative pathway

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa karena dengan berkat dan penyertaan-Nya Proposal Tugas Akhir ini dapat terselesaikan sebagaimana mestinya. Adapun judul dari Proposal Tugas Akhir ini akan membahas mengenai “*Pemilihan Jalur Dari Tempat Tinggal Mahasiswa Menuju Perguruan Tinggi Berdasarkan Preferensi Mahasiswa*”, (Studi kasus: Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang).

Dalam tugas akhir ini, saya memaparkan latar belakang, rumusan masalah, tujuan, sasaran, ruang lingkup penelitian (lingkup lokasi dan lingkup materi), tinjauan pustaka dan metode penelitian yang akan digunakan sebagai pedoman dalam melaksanakan survey dan laporan hasil penelitian.

Perguruan tinggi merupakan tempat bagi mahasiswa untuk melanjutkan pendidikan ke jenjang yang lebih tinggi. Hal itu berkaitan dengan lokasi tempat tinggal mahasiswa dikarenakan jarak dan waktu tempuh dari kos/rumah menuju perguruan tinggi. Hal tersebut menyebabkan mahasiswa cenderung memilih jalur yang umum dilewati kendaraan disebabkan kurangnya informasi mengenai alternatif jalur sehingga terdapat jalur yang mengalami penumpukan kendaraan dikarenakan melebihi kapasitas jalur. Oleh karena itu, dibutuhkan survey terhadap pemilihan jalur untuk mengetahui kecenderungan pemilihan jalur dan alasan pemilihan jalur oleh mahasiswa, sehingga dapat ditentukan alternatif jalur yang dapat dilewati selain jalur umum.

Dalam penyusunan Tugas Akhir ini, penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan dalam hal materi, pembahasan dan hasil akhir yang dicapai. Oleh karena itu, penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang bersifat membangun, sehingga laporan Tugas Akhir ini menjadi lebih baik. Akhir kata, penulis mohon maaf apabila terdapat kesalahan pada penulisan kosakata maupun materi, serta hal-hal yang kurang berkenan. Semoga laporan Tugas Akhir ini memberikan manfaat bagi kita semua.

Malang, Agustus 2013

Penulis

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	iii
Daftar Isi	v
Daftar Tabel	ix
Daftar Gambar	ix
Daftar Bagan	x
Daftar Peta	x

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Tujuan dan Sasaran	3
1.3.1 Tujuan	3
1.3.2 Sasaran	4
1.4 Keluaran Yang Diharapkan	4
1.5 Ruang Lingkup Penelitian	4
1.5.1 Ruang Lingkup Lokasi	5
1.5.2 Ruang Lingkup Materi	8

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pemilihan Jalur	10
2.1.1 Jarak Terpendek	12
2.1.2 Waktu Tempuh	13
2.1.3 Biaya Yang Dikeluarkan	13
2.1.4 Perkerasan Jalan	13
2.1.5 Kemacetan	14
2.1.6 Keamanan	15
2.1.7 Keramaian	15
2.2 Preferensi Mahasiswa Dalam Memilih Jalur Dari Tempat Tinggal Menuju Perguruan Tinggi	15

2.2.1 Pengertian Preferensi	16
2.2.2 Pengertian Mahasiswa	16
2.2.3 Pengertian Tempat Tinggal	17
2.2.4 Pengertian Perguruan Tinggi	18

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Tahapan Penelitian	20
3.2 Metode Pengumpulan Data	20
3.2.1 Tahapan Persiapan	21
3.2.2 Tahapan Survey	21
3.2.2.1 Survey Primer	21
3.2.2.1 Survey Sekunder	25
3.3 Metode Analisis Data	26
3.3.1 Analisis Pemilihan Jalur (Bangkitan Pergerakan).....	27
3.3.2 Analisis Preferensi Mahasiswa	27
3.3.2.1 Analisa Korelasi SPSS	27
3.3.2.2 Metode Analisa Skoring dan Pembobotan	31

BAB IV GAMBARAN UMUM

4.1 Pola Ruang Kecamatan Lowokwaru	36
4.2 Kondisi Jaringan Jalan di Kecamatan Lowokwaru	36
4.3 Karakteristik Perguruan Tinggi di Kecamatan Lowokwaru	37
4.3.1 Universitas Brawijaya Malang.....	38
4.3.1.1 Sebaran Tempat Tinggal Mahasiswa.....	38
4.3.1.2 Kecenderungan Jalur Yang Ditempuh Mahasiswa.....	38
4.3.2 Universitas Islam Negeri Malang.....	42
4.3.2.1 Sebaran Tempat Tinggal Mahasiswa.....	42
4.3.2.2 Kecenderungan Jalur Yang Ditempuh Mahasiswa.....	43
4.3.3 Universitas Politeknik Negeri Malang	46
4.3.3.1 Sebaran Tempat Tinggal Mahasiswa.....	46
4.3.3.2 Kecenderungan Jalur Yang Ditempuh Mahasiswa.....	46

4.3.4 Institut Teknologi Nasional Malang.....	47
4.3.2.1 Sebaran Tempat Tinggal Mahasiswa.....	47
4.3.2.2 Kecenderungan Jalur Yang Ditempuh Mahasiswa.....	48

**BAB V ANALISA PEMILIHAN JALUR BERDASARKAN
PREFERENSI MAHASISWA**

5.1 Analisa Preferensi Mahasiswa Dalam Memilih Jalur	61
5.1.1 Analisa Preferensi Mahasiswa Universitas Brawijaya Malang	61
5.1.1.1 Analisa Korelasi Preferensi Mahasiswa	61
5.1.1.2 Analisa Skoring dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa	66
5.1.2 Analisa Preferensi Mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang	67
5.1.2.1 Analisa Korelasi Preferensi Mahasiswa	67
5.1.2.2 Analisa Skoring dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa..	72
5.1.3 Analisa Preferensi Mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang..	73
5.1.3.1 Analisa Korelasi Preferensi Mahasiswa	73
5.1.3.2 Analisa Skoring dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa..	78
5.1.4 Analisa Preferensi Mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang	79
5.1.4.1 Analisa Korelasi Preferensi Mahasiswa	79
5.1.4.2 Analisa Skoring dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa..	84
5.2 Analisa Pola Pergerakan Mahasiswa.....	85
5.2.1 Analisa Pola Pergerakan Mahasiswa Universitas Brawijaya Malang	86
5.2.2 Analisa Pola Pergerakan Mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang	86
5.2.3 Analisa Pola Pergerakan Mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang.....	86
5.2.4 Analisa Pola Pergerakan Mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang.....	87
5.2.5 Analisa Pola Pergerakan Perguruan Tinggi Mahasiswa Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang	87

BAB VI PENUTUP

6.1 Kesimpulan 93

6.2 Rekomendasi 95

DAFTAR PUSTAKA 96

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Jumlah Sampel Mahasiswa Yang Dibutuhkan	24
Tabel 3.2 Kebutuhan Data Sekunder.....	26
Tabel 4.1 Hasil Rekapitulasi Berdasarkan Kondisi Jalan Yang Dilalui Mahasiswa Universitas Brawijaya Malang	37
Tabel 4.2 Hasil Rekapitulasi Berdasarkan Faktor Prioritas Mahasiswa Universitas Brawijaya Malang	40
Tabel 4.3 Hasil Rekapitulasi Berdasarkan Kondisi Jalan Yang Dilalui Mahasiswa Universitas Islam Negeri Nasional Malang	41
Tabel 4.4 Hasil Rekapitulasi Berdasarkan Faktor Prioritas Mahasiswa Universitas Islam Negeri Nasional Malang	43
Tabel 4.5 Hasil Rekapitulasi Berdasarkan Kondisi Jalan Yang Dilalui Mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang	45
Tabel 4.6 Hasil Rekapitulasi Berdasarkan Faktor Prioritas Mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang	47
Tabel 4.7 Hasil Rekapitulasi Berdasarkan Kondisi Jalan Yang Dilalui Mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang	48
Tabel 4.8 Hasil Rekapitulasi Berdasarkan Faktor Prioritas Mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang	49
Tabel 5.1 Hasil Analisa Korelasi Preferensi Mahasiswa Universitas Brawijaya Malang	61
Tabel 5.2 Analisa Skoring dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa Uniervsitas Brawijaya Malang	66
Tabel 5.3 Hasil Analisa Skoring Dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa Universitas Brawijaya Malang	66
Tabel 5.4 Hasil Analisa Korelasi Preferensi Mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang	67
Tabel 5.5 Analisa Skoring dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa Uniervsitas Islam Negeri Malang	72

Tabel 5.6 Hasil Analisa Skoring Dan Pembobotan Faktor Prioritas	
Mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang	72
Tabel 5.7 Hasil Analisa Korelasi Preferensi Mahasiswa	
Universitas Politeknik Negeri Malang.....	73
Tabel 5.8 Analisa Skoring dan Pembobotan Faktor Prioritas	
Mahasiswa Uniervsitas Politeknik Negeri Malang.....	78
Tabel 5.9 Hasil Analisa Skoring Dan Pembobotan Faktor Prioritas	
Mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang.....	78
Tabel 5.10 Hasil Analisa Korelasi Preferensi Mahasiswa	
Institut Teknologi Nasional Malang	79
Tabel 5.11 Analisa Skoring dan Pembobotan Faktor Prioritas	
Mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang	84
Tabel 5.12 Hasil Analisa Skoring Dan Pembobotan Faktor Prioritas	
Mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang	85

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Universitas Brawijaya Malang	6
Gambar 1.2 Universitas Islam Negeri Malang	6
Gambar 1.3 Institut Teknologi Nasional Malang	6
Gambar 1.4 Politeknik Negeri Malang	6
Gambar 2.1 Pemilihan Jalur Dengan Menggunakan Kendaraan Pribadi.....	11
Gambar 2.2 Pemilihan Jalur Dengan Menggunakan Kendaraan Umum	11
Gambar 3.1 Contoh Analisa Menggunakan Aplikasi SPSS	31
Gambar 4.1 Persimpangan Jl. Bendungan Sigura-gura – Jl. Veteran – Jl. Bendungan Sutami – Jl. Sumber Sari	35
Gambar 4.2 Persimpangan Jl. MT. Haryono – Jl. Soekarno Hatta - Jl. Mayjen Panjaitan	35
Gambar 4.3 Persimpangan Jl. MT. Haryono - Jl. Gajayana	35

DAFTAR BAGAN

<i>Bagan 1.1 Kerangka Pikir</i>	9
<i>Bagan 2.1 Rumusan Variabel Penelitian</i>	19
<i>Bagan 3.1 Kerangka Kerja</i>	33

DAFTAR PETA

<i>Peta 1.1 Lokasi Penelitian</i>	7
<i>Peta 4.1 Pola Ruang Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang</i>	51
<i>Peta 4.2 Kondisi Jaringan Jalan Kecamatan Lowokwaru</i>	52
<i>Peta 4.3 Peta Pola Pergerakan Mahasiswa Universitas Brawijaya</i> <i>Malang</i>	53
<i>Peta 4.4 Peta Persebaran Tempat Tinggal Mahasiswa Universitas Brawijaya</i> <i>Malang</i>	54
<i>Peta 4.5 Peta Pola Pergerakan Mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang</i>	55
<i>Peta 4.6 Peta Persebaran Tempat Tinggal Mahasiswa Universitas Islam Negeri</i> <i>Malang</i>	56
<i>Peta 4.7 Peta Pola Pergerakan Mahasiswa Universitas Politeknik Negeri</i> <i>Malang</i>	57
<i>Peta 4.8 Peta Persebaran Tempat Tinggal Mahasiswa Universitas Politeknik</i> <i>Negeri Malang</i>	58
<i>Peta 4.9 Peta Pola Pergerakan Mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang</i> ..	59
<i>Peta 4.10 Peta Persebaran Tempat Tinggal Mahasiswa Institut Teknologi</i> <i>Nasional Malang</i>	60
<i>Peta 5.1 Peta Analisa Pola Pergerakan Mahasiswa Universitas Brawijaya</i> <i>Malang</i>	88
<i>Peta 5.2 Peta Analisa Pola Pergerakan Mahasiswa Universitas Islam Negeri</i> <i>Malang</i>	89
<i>Peta 5.3 Peta Analisa Pola Pergerakan Mahasiswa Universitas Politeknik Negeri</i> <i>Malang</i>	90

Peta 5.4 Peta Analisa Pola Pergerakan Mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang	91
Peta 5.5 Peta Analisa Pola Pergerakan Perguruan Tinggi Mahasiswa Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang	92

BAB I

PENDAHULUAN



1.1 Latar Belakang Masalah

Kehidupan masyarakat tidak pernah terlepas dari suatu aktivitas, karena hal tersebut sudah menjadi hal yang lumrah bagi masyarakat. Setiap masyarakat memiliki jenis aktivitas yang berbeda-beda, misalnya sebagai pegawai, guru, pedagang, pelajar, petani dan sebagainya. Adanya aktivitas tersebut sangat berkaitan dengan jalur yang akan dipilih berdasarkan lokasi kegiatannya. Misalnya, dalam aktivitas masyarakat sehari-hari, khususnya mahasiswa yang menuju perguruan tinggi sudah terbiasa memilih jalur yang umum dilewati oleh kendaraan walaupun jalur tersebut sering terjadi kemacetan. Adanya kecenderungan mahasiswa dalam memilih jalur umum dapat menyebabkan terjadinya penumpukan kendaraan di jalur tersebut dan menjadi salah satu faktor penyebab kemacetan. Oleh karena itu, mahasiswa perlu memilih alternatif jalur disamping jalur umum menuju perguruan tinggi agar dapat menghindari terjadinya kemacetan dan dapat sampai tepat waktu. Beberapa hal yang menjadi alasan masyarakat memilih jalan dari tempat tinggal menuju lokasi kegiatan¹, yaitu:

1. Masyarakat akan memilih jalur terbaik (jalur terpendek dan waktu tercepat) menuju lokasi kegiatan. Misalnya, untuk mencapai lokasi kegiatan, masyarakat lebih memilih jalur yang berjarak lebih dekat dan waktu yang relatif singkat walaupun jalur tersebut sering mengalami kemacetan;
2. Masyarakat sudah terbiasa melewati jalan yang menuju lokasi kegiatan dan kurangnya informasi mengenai jalur alternatif. Misalnya, untuk mencapai lokasi kegiatan, masyarakat sudah menghafal/familiar akan jalur tersebut dan cenderung tidak ingin mencari jalur alternatif lain menuju lokasi kegiatan;
3. Masyarakat ingin menghemat biaya pengeluaran menuju lokasi kegiatan. Misalnya, untuk mencapai lokasi kegiatan, masyarakat tidak ingin

¹ Tamin Ofyar “Perencanaan Permodelan Transportasi” (ITB,2.000) hal. 288-290.

mengeluarkan biaya yang sedikit lebih besar dengan alasan menghemat biaya bahan bakar; dan

4. Kondisi perkerasan jalan yang baik, misalnya masyarakat lebih memilih jalan yang mempunyai perkerasan aspal dan paving dibandingkan dengan perkerasan tanah/kerikil karena faktor kenyamanan, keselamatan dan khawatir terjadi kerusakan pada kendaraan yang digunakan.

Berdasarkan aspek pendidikan, Kota Malang merupakan salah satu daerah yang terbaik dibidang pendidikan. Hal itu menyebabkan banyaknya masyarakat ingin melanjutkan pendidikan, khususnya perguruan tinggi di Kota Malang, sehingga menimbulkan bangkitan dan tarikan yang sangat tinggi. Oleh karena itu, hampir setiap tahun terjadi peningkatan penggunaan jalan. Hal tersebut tidak diimbangi dengan peningkatan kualitas maupun kuantitas jalan sehingga terjadi penumpukan kendaraan (macet) di jalur tertentu. Adanya alternatif jalur akan mampu mengurangi dominasi penggunaan jalan. Kota Malang memiliki 5 kecamatan dan salah satunya adalah Kecamatan Lowokwaru. Pemilihan Kecamatan Lowokwaru menjadi lokasi penelitian karena di kecamatan ini terdapat beberapa perguruan tinggi yang memiliki tarikan pergerakan di bidang pendidikan yang sangat tinggi dan menimbulkan terjadinya masalah kemacetan yang cukup rumit.

1.2 Rumusan Masalah

Di Kecamatan Lowokwaru, terdapat lokasi kegiatan pendidikan yang menjadi tujuan aktivitas mahasiswa sehari-hari. Lokasi kegiatan (tata guna lahan) terdiri dari berbagai aktivitas, seperti bekerja, sekolah, olahraga, belanja, bertamu yang berlangsung di atas sebidang tanah (kantor, pabrik, rumah dan lain-lain)². Kecenderungan masyarakat dalam memilih jalur tergantung pada alternatif terpendek, tercepat dan termurah dan juga diasumsikan bahwa pemakai jalan mempunyai informasi yang cukup (misalnya: tentang kemacetan jalan) sehingga mereka dapat menentukan rute yang terbaik³. Pemilihan jalur yang kurang tepat dapat menimbulkan

²*Ibid.* hlm 30.

³Tamin Ofyar "Perencanaan Permodelan Transportasi" (ITB,2.000) hal. 45.

berbagai permasalahan yang sering memunculkan berbagai masalah lain, Misalnya mahasiswa yang bertempat tinggal di Jl. Bendungan Sutami menuju ke Universitas Brawijaya lebih cenderung melewati Jl. Bendungan Sutami-Jl. Veteran walaupun jalur tersebut sering macet. Akan tetapi, masyarakat dapat melewati Jl. Gang 5- Jl. Sumbersari 5- Jl. Veteran sebagai alternatif jalur. Fungsi alternatif jalur dapat mengurangi atau menghindari kemacetan lalu lintas⁴. Oleh karena itu, adanya kecenderungan mahasiswa memilih jalur dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi akan membantu peneliti dalam mengetahui alternatif jalur yang dapat dilalui mahasiswa.

Adanya latar belakang dari permasalahan diatas, maka dapat ditentukan tataran masalah, yaitu:

1. *Bagaimanakah kecenderungan mahasiswa memilih jalur menuju perguruan tinggi?*
2. *Apa saja yang menjadi alasan mahasiswa memilih jalur menuju perguruan tinggi?*
3. *Alternatif jalur mana saja yang dapat mengurangi dominasi penggunaan jalur menuju perguruan tinggi?*

1.3 Tujuan dan Sasaran

Dalam mengerjakan laporan penelitian ini diperlukan tujuan yang jelas agar hasil akhir yang diinginkan dapat tercapai secara efektif dan efisien. Untuk mencapai tujuan yang diinginkan, maka perlu ditunjang dengan sasaran yang bersifat objektif. Adanya rumusan masalah, maka dapat ditentukan tujuan dan sasaran terkait dengan permasalahan diatas.

1.3.1 Tujuan

Tujuan merupakan hasil akhir yang ingin dicapai dalam penelitian. Hal tersebut harus sesuai dengan judul penelitian yang dikerjakan. Adapun tujuan yang

⁴Wikipedia:” [http://www.wikipedia .co.id/2013/8/Pengertian Jalur.html](http://www.wikipedia.co.id/2013/8/Pengertian%20Jalur.html)”

diinginkan dari penelitian ini adalah mengetahui pemilihan jalur dari tempat tinggal mahasiswa menuju perguruan tinggi berdasarkan preferensi mahasiswa.

1.3.2 Sasaran

Secara umum, sasaran terdiri dari beberapa poin utama yang menunjang tercapainya tujuan yang diinginkan. Adanya sasaran akan mengarahkan peneliti agar tidak menyimpang dari materi yang akan dibahas. Terdapat tiga sasaran yang akan menunjang penelitian ini, yaitu:

1. Mengetahui kecenderungan mahasiswa memilih jalur menuju perguruan tinggi;
2. Mengetahui alasan mahasiswa memilih jalur menuju perguruan tinggi; dan
3. Mengetahui alternatif jalur yang dapat mengurangi dominasi penggunaan jalur menuju perguruan tinggi.

1.4 Keluaran Yang Diharapkan

Berdasarkan tujuan penelitian di atas, maka keluaran yang diharapkan dalam penelitian “Pemilihan jalur dari tempat tinggal mahasiswa menuju perguruan tinggi berdasarkan preferensi mahasiswa”, yaitu untuk mengetahui kecenderungan mahasiswa memilih jalur menuju perguruan tinggi, alasan mahasiswa memilih jalur menuju perguruan tinggi dan mengetahui alternatif jalur guna mengurangi dominasi penggunaan jalan.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Terkait dengan lingkup penelitian, terdapat hal-hal yang akan dibahas yakni: mengenai batasan-batasan yang akan digunakan pada penulisan penelitian ini. Lingkup penelitian ini sendiri terdiri dari lingkup lokasi dan lingkup materi yang bertujuan untuk memberikan batasan secara jelas mengenai materi yang akan dibahas dan juga lokasi yang menjadi fokus penelitian sehingga tujuan yang diinginkan tidak bias.

1.5.1 Ruang Lingkup Lokasi

Lingkup lokasi merupakan sebuah batasan lokasi bagi seorang peneliti dalam melaksanakan penelitian. Berhubungan dengan pemilihan lokasi penelitian, perlu dilakukan pertimbangan-pertimbangan pemilihan lokasi yang berkaitan dengan kesesuaian judul dengan kondisi dari lokasi yang akan diteliti sehingga untuk tahap penelitian selanjutnya berjalan dengan lancar.

Ruang lingkup lokasi yang dipilih oleh peneliti adalah wilayah Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang, Jawa Timur. Berdasarkan batas administrasi, Kecamatan Lowokwaru berdampingan dengan 4 kecamatan lain, yaitu:

1. Sebelah Utara: Kecamatan Karangploso.
2. Sebelah Barat: Kecamatan Dau.
3. Sebelah Selatan: Kecamatan Sukun dan Kecamatan Klojen.
4. Sebelah Timur: Kecamatan Blimbing.

Peneliti memilih Kecamatan Lowokwaru sebagai lokasi studi karena masalah yang akan dibahas oleh peneliti sudah termuat di Kecamatan Lowokwaru. Hal itu ditandai dengan adanya fasilitas pendidikan (perguruan tinggi) yang terletak di Kecamatan Lowokwaru dan memiliki tarikan yang sangat besar. Oleh karena itu, peneliti menentukan empat perguruan tinggi yang menjadi fokus lokasi penelitian, yaitu:

1. Universitas Brawijaya Malang.
2. Universitas Islam Negeri Malang.
3. Institut Teknologi Nasional Malang.
4. Polteknik Negeri Malang

Terkait dengan ruang lingkup lokasi, dapat dilihat pada peta 1.1

Gambar Perguruan Tinggi Yang Menjadi Objek Penelitian

Gambar 1.1
Universitas Brawijaya Malang



Gambar 1.2
Universitas Islam Negeri Malang



Gambar 1.3
Institut Teknologi Nasional Malang



Gambar 1.4
Universitas Politeknik Negeri Malang



Sumber: Hasil Survey Awal



TUGAS AKHIR
JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

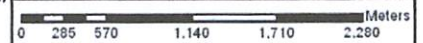
PETA LOKASI PENELITIAN
KECAMATAN LOWOKWARU, KOTA MALANG

NO PETA: 1.1

Legenda

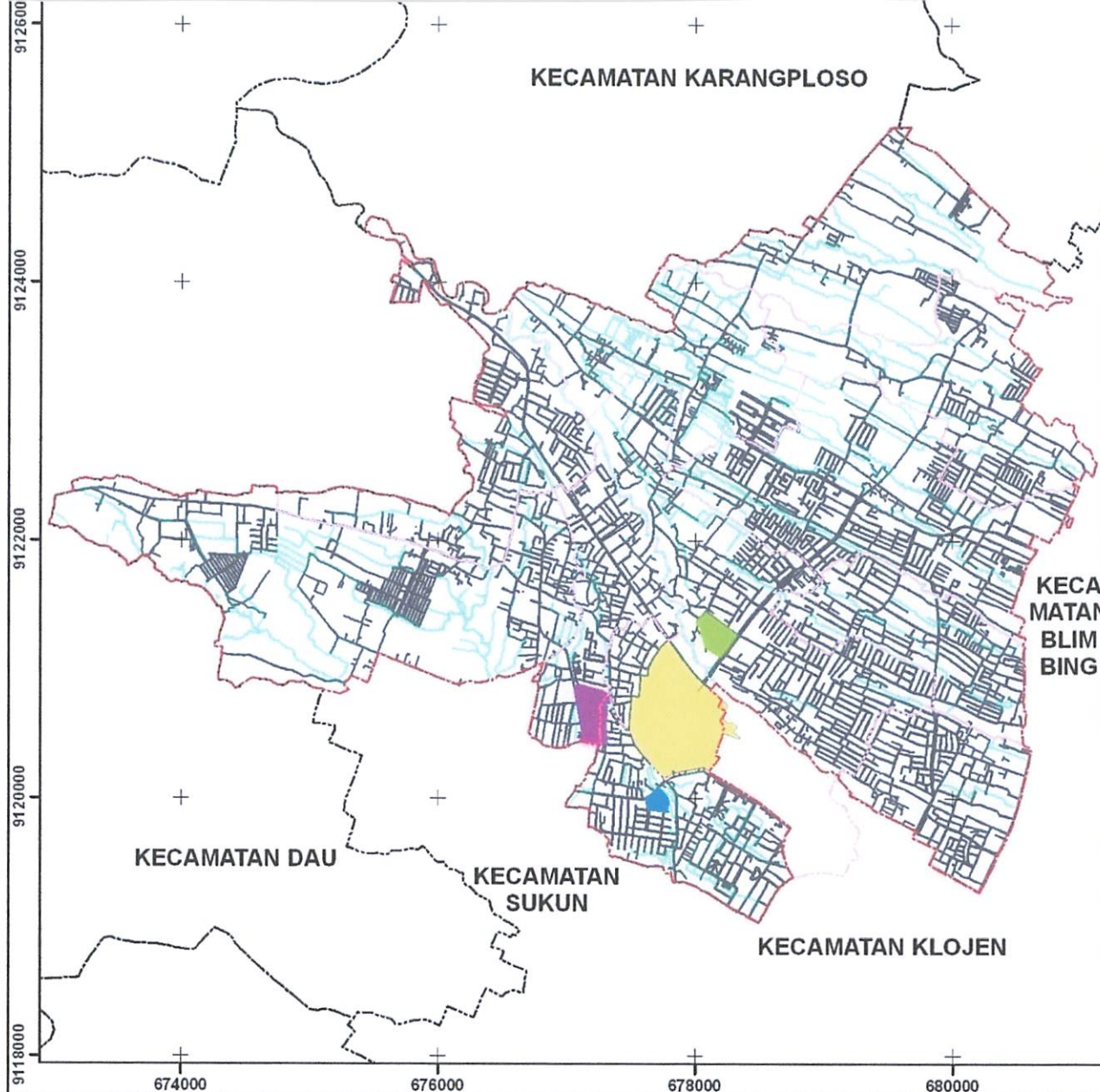
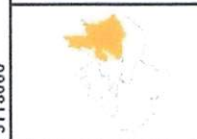
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Universitas Brawijaya Malang
- Universitas Islam Negeri Malang
- Universitas Politeknik Negeri Malang
- Institut Teknologi Nasional Malang

Skala 1: 43.000



Sumber Peta:
Peta Land Use Kota Malang
WGS 1984 UTM Zona 49 S

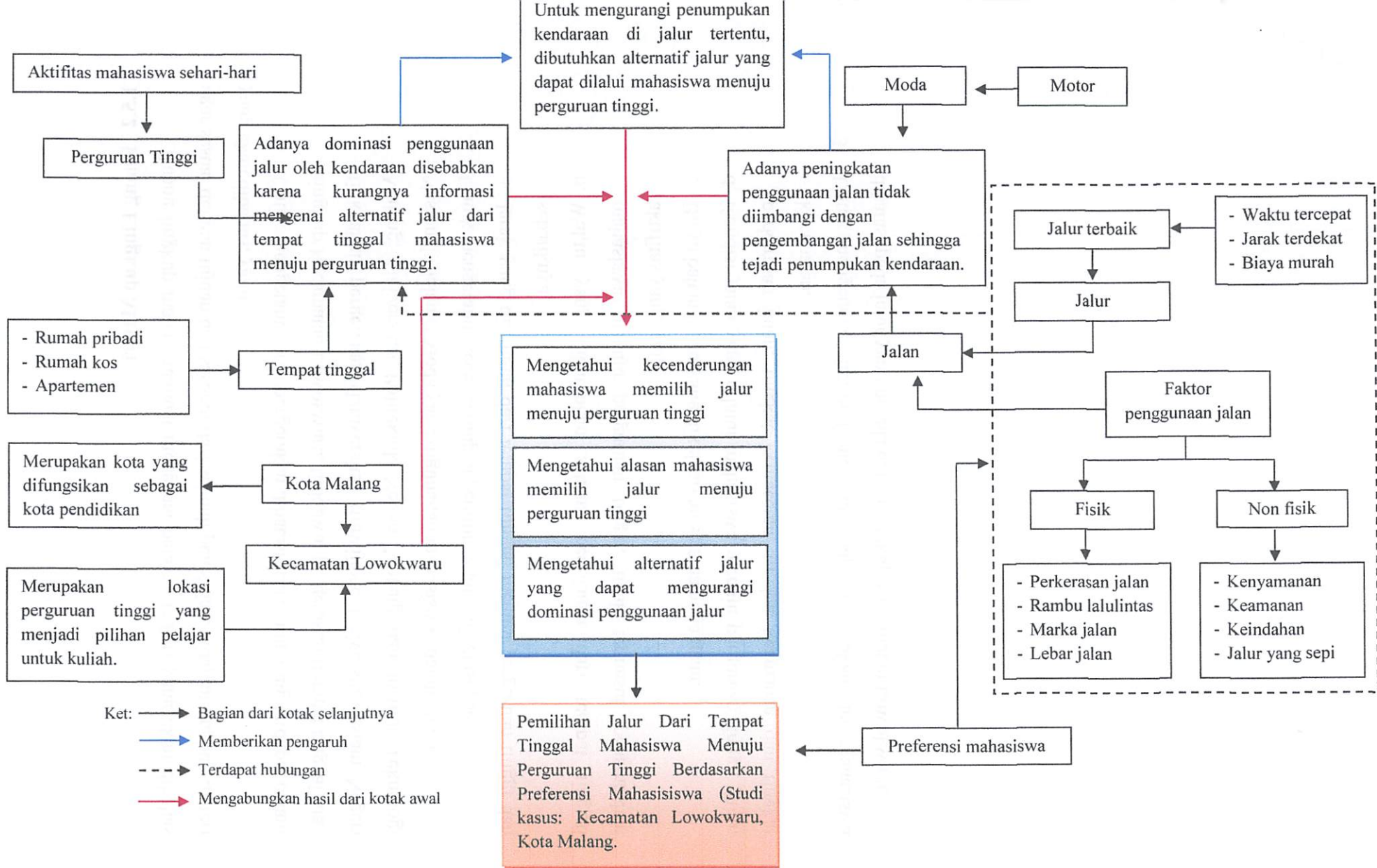
Insert Peta



1.5.2 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi memuat mengenai batasan materi yang akan dibahas agar sesuai dengan tujuan dan sasaran dari sebuah penelitian. Adapun lingkup materi yang akan dibahas, yaitu:

1. Untuk mengetahui pola pergerakan dibatasi pada jalur yang terdapat dalam lingkup Kecamatan Lowokwaru, titik awal pergerakan (tempat tinggal) dan titik akhir pergerakan (Universitas Brawijaya, Universitas Islam Negeri Malang, Universitas Politeknik Negeri Malang dan Institut Teknologi Nasional Malang). Moda yang digunakan mahasiswa adalah motor.
2. Untuk mengetahui kecenderungan pemilihan jalur dibatasi pada:
 - a. Jarak yang ditempuh dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi dan sebaliknya.
 - b. Waktu yang dibutuhkan selama perjalanan dari tempat tinggal mahasiswa menuju perguruan tinggi, tidak termasuk penambahan aktifitas yang lain.
 - c. Biaya bahan bakar yang dikeluarkan selama perjalanan.
 - d. Kondisi jalan yang dilalui mahasiswa menuju perguruan tinggi, yaitu: perkerasan jalan, tingkat kemacetan, tingkat keamanan dan tingkat keramaian.
3. Untuk mengetahui alternatif jalur yang dapat digunakan oleh mahasiswa dibatasi pada jalur yang berada dalam lingkup Kecamatan Lowokwaru.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan pustaka merupakan kajian dari teori-teori penelitian, serta metode-metode yang berfungsi untuk membantu merumuskan permasalahan guna menghasilkan *output* dari suatu penelitian. Dalam tinjauan pustaka ini diambil teori-teori yang didapatkan dari literatur-literatur yang dapat menunjang untuk dijadikan landasan dalam penelitian yang berkaitan dengan “Pemilihan Jalur Dari Tempat Tinggal Mahasiswa Menuju Perguruan Tinggi Berdasarkan Preferensi Mahasiswa (Studi Kasus : Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang)”. Kajian tersebut dapat berupa definisi dan konsep penelitian, serta teori-teori yang berhubungan dengan tema penelitian yang akan diteliti. Referensi dibawah ini sekaligus merupakan literatur yang digunakan pada penelitian.

2.1 Pemilihan Jalur

Jalur merupakan bagian jalan yang dipergunakan untuk lalulintas kendaraan⁵. Pada umumnya, masyarakat memilih jalur tergantung pada alternatif terpendek, tercepat, termurah dan juga diasumsikan bahwa pemakai jalan mempunyai informasi yang cukup (misalnya tentang kemacetan jalan) sehingga mereka dapat menentukan rute terbaik⁶. Pemilihan jalur didasarkan pada perbandingan karakteristik operasional setiap alternatif jalur untuk setiap moda transportasi yang tersedia⁷.

Secara konsep, jika terdapat beberapa alternatif jalur, kondisi keseimbangan seperti yang dinyatakan oleh Wardrop (1952), berasumsi bahwa arus lalulintas akan mengatur dirinya sendiri sehingga besarnya waktu tempuh untuk semua alternatif jalur yang tersedia adalah sama. Artinya, pada kondisi keseimbangan tidak ada seorang pun yang mampu memilih rute yang lebih baik karena semua alternatif jalur yang tersedia mempunyai waktu tempuh yang sama dan minimal⁸. Jika terdapat dua

⁵Peraturan Pemerintah 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan

⁶Tamin Ofyar “Perencanaan Permodelan Transportasi” (ITB, 2.000) hal. 45.

⁷*Ibid.* hlm 72.

⁸*Ibid.* hlm 72.

alternatif jalur (1 dan 2) antara zona A dan B, maka kondisi keseimbangan tercapai jika:

$$T_{QAB(1)} = T_{QAB(2)}$$

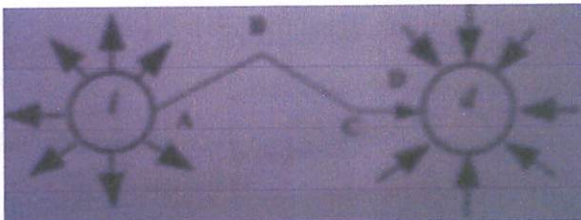
Ket: $T_{QAB(1)}$ = Waktu tempuh lalulintas dari zona A dan zona B yang menggunakan rute 1 pada kondisi arus = Q

$T_{QAB(2)}$ = Waktu tempuh lalulintas dari zona A dan zona B yang menggunakan rute 2 pada kondisi arus = Q

Adanya proses pemilihan jalur bertujuan menganalisa perilaku masyarakat melakukan pergerakan dalam memilih jalur yang menurut mereka merupakan jalur terbaiknya⁹. Dengan kata lain, dalam proses pemilihan jalur, pergerakan antara dua zona dibebankan ke jalur tertentu yang terdiri dari ruas jalan tertentu. Oleh karena itu, diperlukan pemodelan pemilihan jalur yang dapat diidentifikasi rute yang akan digunakan oleh setiap pengendara sehingga didapatkan jumlah pergerakan pada setiap ruas jalan.

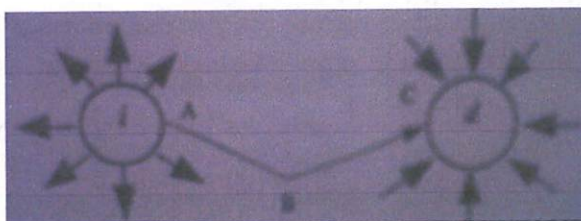
Gambar 2.1

Pemilihan Jalur Dengan Menggunakan Kendaraan Pribadi



Gambar 2.2

Pemilihan Jalur Dengan Menggunakan Kendaraan Umum



Sumber: Ofyar Tamin

⁹Tamin Ofyar, *op.cit*.hlm. 282.

Jika diasumsikan mahasiswa memilih jalur yang meminimumkan biaya perjalanannya (jalur tercepat jika lebih mementingkan waktu dibandingkan dengan jarak dan biaya), maka dengan adanya penggunaan ruas yang lain mungkin disebabkan oleh perbedaan preferensi pribadi tentang biaya atau kemungkinan menghindari kemacetan. Beberapa faktor yang mempengaruhi pemilihan jalur, yaitu: jarak, waktu tempuh, biaya (bahan bakar), kemacetan dan antrian, jenis manuver yang dibutuhkan, jenis jalan raya (jalan tol, arteri), pemandangan, kelengkapan rambu lalu lintas dan marka jalan, serta kebiasaan seseorang. Namun faktor utama mahasiswa dalam memilih jalur adalah biaya pergerakan dan nilai waktu – biaya pergerakan dianggap proporsional dengan jarak tempuh¹⁰.

Outram dan Thomson (1978), membandingkan hasil temuan di lapangan, mereka menyimpulkan bahwa kombinasi antara jarak dan waktu tempuh dapat dijadikan faktor yang paling dapat menggambarkan persepsi pemilihan jalur, tetapi kombinasi tersebut hanya mewakili sekitar 60% - 80% proses pemilihan jalur¹¹. Ternyata terdapat faktor lain yang mempengaruhi pemilihan jalur, misalnya: perbedaan persepsi, informasi jalur yang salah dan lain-lain.

2.1.1 Jarak Terpendek

Jarak adalah ruang sela yang panjang antara dua tempat dan sebagainya. Berdasarkan tempuh, jarak yang dapat ditempuh tanpa berhenti oleh kapal (pesawat, dsb) dengan sejumlah bahan bakar tertentu. Berdasarkan waktu merupakan waktu yang diperlukan oleh tiap kendaraan atau perseorangan untuk berjalan di antara dua titik tertentu¹².

Sebagian besar masyarakat mencari jarak tempuh yang terpendek dari tempat tinggal lokasi tujuan kegiatan. Oleh karena itu, diperlukan jalan yang dapat berfungsi sebagai jalur terpendek. Hal tersebut dilakukan dengan cara mencari jarak terkecil dari beberapa jaringan jalan atau pada beberapa alternatif jalur yang tersedia.

¹⁰ Adisasmita Sakti Adji "*Jaringan Transportasi Teori dan Analisis*" (Graha Ilmu, 2011) hal. 81.

¹¹ Tamin Ofyar, *op.cit*. hlm. 282-283.

¹² Tim Prima Pena, "*Kamus Besar Bahasa Indonesia*", Gita Media Press, 2008.

2.1.2 Waktu Tempuh

Waktu adalah seluruh rangkaian saat ketika proses, perbuatan atau keadaan berada atau berlangsung¹³. Waktu tempuh merupakan waktu total perjalanan yang diperlukan, termasuk berhenti dan tundaan, dari suatu tempat ke tempat lain melalui rute tertentu¹⁴. Waktu tempuh dapat diamati dengan cara pengamat mengemudikan kendaraan survei di dalam arus lalu lintas dan mencatat waktu tempuhnya.

2.1.3 Biaya Yang Dikeluarkan

Biaya adalah pengorbanan sumber ekonomi yang diukur dalam uang, yang telah terjadi atau kemungkinan akan terjadi untuk mencapai tujuan tersebut¹⁵. Biaya juga dapat diartikan sebagai suatu pengorbanan yang dapat mengurangi kas atau harta lainnya untuk mencapai tujuan, baik yang dapat dibebankan pada saat ini maupun pada saat yang akan datang. Selain itu, biaya juga merupakan pengorbanan sumber daya untuk mencapai suatu tujuan tertentu¹⁶. Dari pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa biaya merupakan pengorbanan sumber ekonomi atau sumber daya berupa barang dan jasa yang diukur dalam satuan uang dengan tujuan untuk memperoleh suatu manfaat bagi seseorang.

2.1.4 Perkerasan Jalan

Perkerasan jalan adalah suatu lapisan tambahan yang diletakkan diatas jalur “jalan tanah”, dimana lapisan tambahan tersebut terdiri dari bahan material yang lebih keras/kaku dari tanah dasarnya, dengan tujuan agar jalur jalan tersebut dapat dilalui oleh kendaraan (berat) dalam segala cuaca¹⁷. Adapun konsep dasar perkerasan jalan, yaitu:

1. Mempunyai tebal total yang cukup.
2. Mampu mencegah masuknya air, baik dari luar maupun dari dalam.

¹³Tim Prima Pena, “*Kamus Besar Bahasa Indonesia*”, Gita Media Press, 2008.

¹⁴Tamin Ofyar, *op.cit*.hlm. 288.

¹⁵Mulyadi, “*Akuntansi Biaya Edisi 5*”, Salemba Empat,2005. hal 8

¹⁶Witjaksono Armanto, “*Akuntansi Biaya*”, Graha Ilmu,2006. hal 6

¹⁷Koestalam Pinardi dan Kustoyo, “*Perancangan Tebal Perkerasan Jalan (Jenis Lentur dan Jenis Kaku sesuai dengan AASHTO,1986)*”,Kementrian Pekerjaan Umum,1993. hal 213

3. Mempunyai permukaan yang rata, tidak licin, awet terhadap distorsi oleh lalu-lintas dan cuaca.

2.1.5 Kemacetan

Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar, terutamanya yang tidak mempunyai transportasi publik yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbangya kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk. Arus yang melewati jalan telah melampaui kapasitas jalan¹⁸.

Penyebab terjadinya kemacetan, yaitu:

1. Terjadi kecelakaan terjadi gangguan kelancaran karena masyarakat yang menonton kejadian kecelakaan atau karena kendaraan yang terlibat kecelakaan belum disingkirkan dari jalur lalu lintas.
2. Terjadi banjir sehingga kendaraan memperlambat kendaraan
3. Ada perbaikan jalan.
4. Bagian jalan tertentu yang longsor.
5. Kemacetan lalu lintas yang disebabkan kepanikan seperti kalau terjadi isyarat sirene tsunami.
6. Karena adanya pemakai jalan yang tidak tahu aturan lalu lintas, seperti : berjalan lambat di lajur kanan dan sebagainya.
7. Adanya parkir liar dari sebuah kegiatan.
8. Pasar tumpah yang secara tidak langsung memakan badan jalan sehingga pada akhirnya membuat sebuah antrian terhadap sejumlah kendaraan yang akan melewati area tersebut.
9. Pengaturan lampu lalu lintas yang bersifat kaku yang tidak mengikuti tinggi rendahnya arus lalu lintas.

¹⁸Adisasmita Rahardjo, Sakti Adji Adisasmita, "Manajemen Transportasi Darat: Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar (Jakarta)", Graha Ilmu.2011. hal. 39

2.1.6 Keamanan

Secara umum keamanan (*safety*) adalah status seseorang dalam keadaan aman, kondisi yang terlindungi secara fisik, sosial, *spiritual*, *finansial*, politik, emosi, pekerjaan, psikologis atau berbagai akibat dari sebuah kegagalan, kerusakan, kecelakaan, atau berbagai keadaan yang tidak diinginkan¹⁹. Menurut Craven (2000) keamanan tidak hanya mencegah rasa sakit dan cedera tetapi juga membuat individu merasa aman dalam aktifitasnya. Keamanan dapat mengurangi stres dan meningkatkan kesehatan umum. Keamanan fisik (*biologic safety*) merupakan keadaan fisik yang aman terbebas dari ancaman kecelakaan dan cedera (*injury*) baik secara mekanis, termis, listrik maupun bakteriologis. Kebutuhan keamanan fisik merupakan kebutuhan untuk melindungi diri dari bahaya yang mengancam kesehatan fisik, yang pada pembahasan ini akan difokuskan pada *providing for safety* atau memberikan lingkungan yang aman.

2.1.7 Keramaian

Keramaian merupakan kondisi dari suatu aktifitas masyarakat atau kendaraan yang tinggi di suatu tempat. Keramaian dapat dilihat berdasarkan fisik yang terjadi dilapangan. Keadaan fisik digambarkan dengan adanya jumlah masyarakat yang sangat banyak di suatu lingkungan. Tidak hanya itu, banyaknya kendaraan yang melintas di jalan juga dapat disebut keramaian²⁰.

2.2 Preferensi Mahasiswa Dalam Memilih Jalur Dari Tempat Tinggal Menuju Perguruan Tinggi

Preferensi mahasiswa dalam memilih jalur dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi berbeda-beda. Adanya perbedaan tersebut dikarenakan mahasiswa memiliki preferensi terhadap jalur yang akan dilalui tidak sama. Perbedaan tersebut dapat terjadi karena mahasiswa memandang jalur terbaik dari segi fisik jalan, tingkat kemacetan, estetika (keindahan) di sepanjang jalan maupun kenyamanan dan keamanan selama berkendara.

¹⁹Wikipedia:” [http://www.wikipedia.co.id/2013/8/Pengertian Keamanan.html](http://www.wikipedia.co.id/2013/8/Pengertian%20Keamanan.html)”

²⁰Tim Prima Pena, “*Kamus Besar Bahasa Indonesia*”, Gita Media Press, 2008. hal 95

2.2.1 Pengertian Preferensi

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia, preferensi adalah (hak untuk) didahulukan dan diutamakan daripada yang lain; prioritas; atau pilihan; kecenderungan; kesukaan²¹. Sedangkan menurut Jalil, preferensi adalah nilai-nilai bagi individu yang diperhatikan dalam menentukan sebuah pilihan. Dalam kaitan dengan preferensi ini, maka individu akan menggunakan harapannya sebagai standar atau acuan²².

Preferensi bersekolah adalah keinginan atau kecenderungan seseorang untuk bersekolah atau tidak bersekolah di suatu sekolah yang dipengaruhi oleh faktor-faktor tertentu. Preferensi masyarakat dalam memilih sekolah sangat bervariasi, karena setiap individu mempunyai keinginan berbeda-beda dalam memilih sekolah. Namun secara umum, tingkat preferensi masyarakat tersebut dapat diperoleh berdasarkan faktor-faktor yang menjadi dasar pertimbangan pemilihan suatu sekolah. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui preferensi mahasiswa dalam memilih jalur menuju perguruan tinggi dan mencari faktor-faktor apa saja yang dominan mempengaruhi preferensi tersebut²³. Dari definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa pada dasarnya pengertian preferensi adalah penilaian atau keinginan terbaik dari individu dengan menggunakan prioritas kesukaan atau pilihannya sebagai standar atau acuan.

2.2.2 Pengertian Mahasiswa

Mahasiswa adalah pelajar, atau seseorang yang menghadiri sebuah institusi pendidikan. Di beberapa negara, istilah bahasa Inggris (atau kognitif dalam bahasa lain) adalah diperuntukkan bagi mereka yang menghadiri universitas, sementara anak sekolah di bawah usia delapan belas disebut murid dalam bahasa Inggris (atau yang setara dalam bahasa lain)²⁴.

²¹ Ibid, hlm. 271

²² Nur Asyiah Jalil, "Analisis Preferensi Dosen terhadap Kartu Kredit", Tugas Akhir. Fakultas Ekonomi dan Manajemen IPB Bogor, 2007, hal 25.

²³ Sri Maryanti, "Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Masyarakat Dalam Memilih Sekolah Menengah Kejuruan Negeri (SMKN) di Kota Semarang ", Tesis. Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro Semarang, 2009, hal 24.

²⁴ Tim Prima Pena, "Kamus Besar Bahasa Indonesia", Gita Media Press, 2008.



Mahasiswa dapat diartikan sebagai pelajar yang menimba ilmu pengetahuan tinggi, dimana pada tingkat ini mereka dianggap memiliki kematangan fisik dan perkembangan pemikiran yang luas, sehingga dengan nilai lebih tersebut mereka dapat memiliki kesadaran untuk menentukan sikap dirinya, serta mampu bertanggungjawab terhadap sikap dan tingkah lakunya dalam wacana ilmiah (Yahya Ganda, 1987: 10)²⁵.

Mahasiswa merupakan kelompok generasi muda yang mempunyai peran strategis dalam kancah pembangunan bangsa, karena mahasiswa merupakan sumber kekuatan moral (moral force) bagi bangsa Indonesia. Artinya, bahwa mahasiswa merupakan bagian integral dari masyarakat yang dengan seleksi tertentu sehingga dapat mengenyam pendidikan formal tingkat tinggi (A.M Fatma, 2005 : 374)²⁶.

Mahasiswa adalah setiap orang yang secara resmi terdaftar untuk mengikuti pelajaran di perguruan tinggi dengan batas usia sekitar 18-30 tahun. Mahasiswa merupakan suatu kelompok dalam masyarakat yang memperoleh statusnya karena ikatan dengan perguruan tinggi. Mahasiswa juga merupakan calon intelektual atau cendekiawan muda dalam suatu lapisan masyarakat yang sering kali syarat dengan berbagai predikat (Sarwono, 1978)²⁷.

2.2.3 Pengertian Tempat Tinggal

Tempat tinggal biasanya berwujud bangunan rumah, tempat berteduh, atau struktur lainnya yang digunakan sebagai tempat manusia tinggal. Istilah ini dapat digunakan untuk rupa-rupa tempat tinggal, mulai dari tenda-tenda nomaden hingga apartemen-apartemen bertingkat. Dalam konteks tertentu tempat tinggal memiliki arti yang sama dengan rumah, kediaman, akomodasi, perumahan, dan arti-arti yang lain²⁸.



²⁵Wikipedia:” [http://www.wikipedia.co.id/2012/10/Pengertian Mahasiswa.html](http://www.wikipedia.co.id/2012/10/Pengertian_Mahasiswa.html)”

²⁶Fanuel Porayouw Blog:” [http://www.blogFanuelNiiNoPorayouw.co.id/2013/03/Pengertian Mahasiswa.html](http://www.blogFanuelNiiNoPorayouw.co.id/2013/03/Pengertian_Mahasiswa.html)”

²⁷Fanuel Porayouw Blog:” [http://www.blogFanuelNiiNoPorayouw.co.id/2013/03/Pengertian Mahasiswa.html](http://www.blogFanuelNiiNoPorayouw.co.id/2013/03/Pengertian_Mahasiswa.html)”

²⁸Tim Prima Pena, “*Kamus Besar Bahasa Indonesia*”, Gita Media Press, 2008.hal 89.

2.2.4 Pengertian Perguruan Tinggi

Perguruan tinggi adalah satuan pendidikan penyelenggara pendidikan tinggi. Peserta didik perguruan tinggi disebut mahasiswa, sedangkan tenaga pendidik perguruan tinggi disebut dosen. Menurut jenisnya, perguruan tinggi dibagi menjadi dua, yaitu²⁹:

1. Perguruan tinggi negeri adalah perguruan tinggi yang diselenggarakan oleh pemerintah.
2. Perguruan tinggi swasta adalah perguruan tinggi yang diselenggarakan oleh pihak swasta.

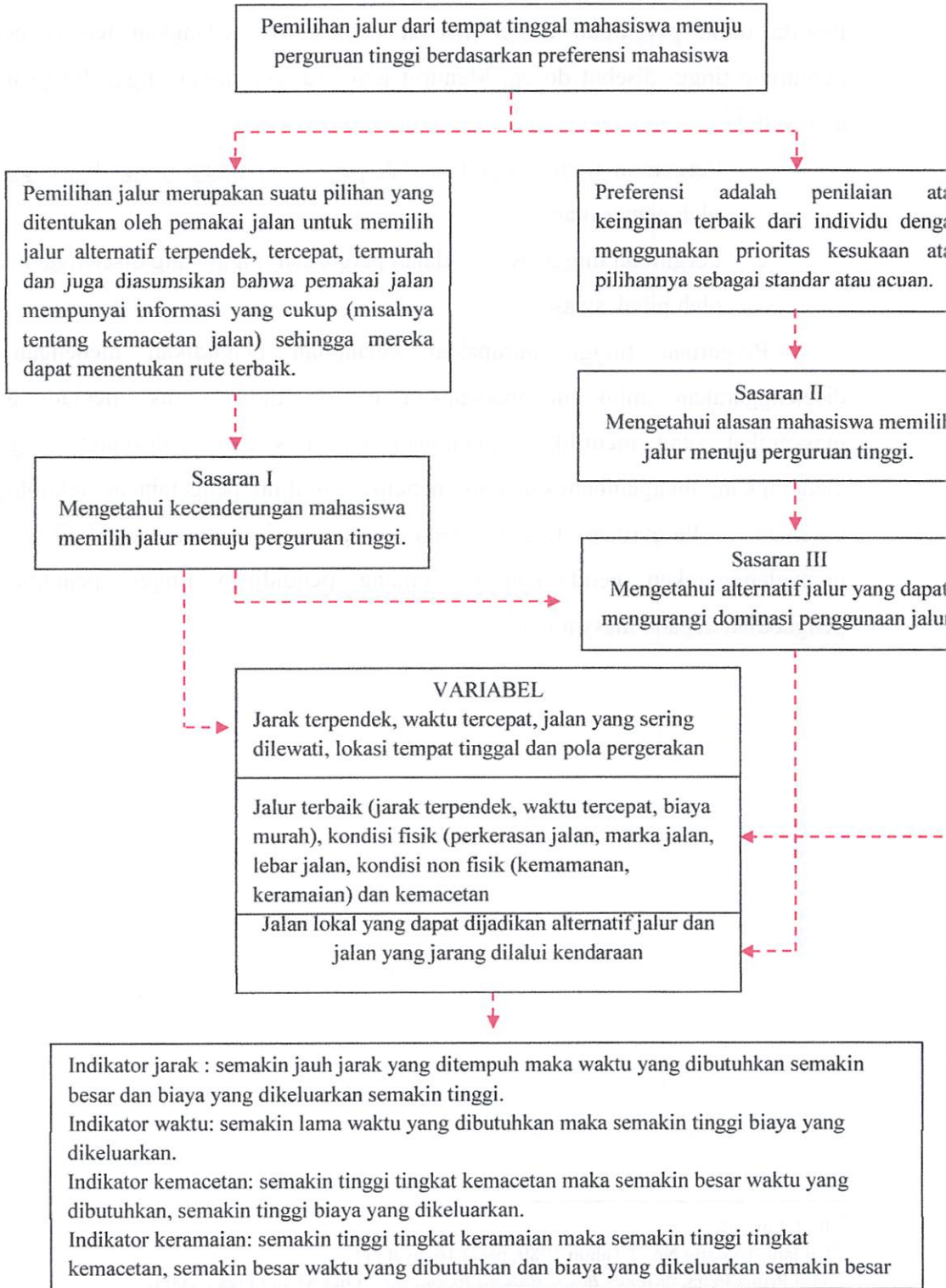
Perguruan tinggi merupakan kelanjutan pendidikan menengah yang diselenggarakan untuk mempersiapkan peserta didik untuk menjadi anggota masyarakat yang memiliki kemampuan akademis dan profesional yang dapat menerapkan, mengembangkan dan menciptakan ilmu pengetahuan, teknologi dan kesenian³⁰. Perguruan tinggi adalah organisasi satuan pendidikan, yang menyelenggarakan pendidikan di jenjang pendidikan tinggi, penelitian dan pengabdian kepada masyarakat³¹.

²⁹Ibid, hlm.104.

³⁰Undang-Undang No. 2 Tahun 1989, pasal 16, ayat (1)

³¹Tim Prima Pena, "*Kamus Besar Bahasa Indonesia*", Gita Media Press, 2008.

Bagan 2.1
Rumusan Variabel Penelitian



BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian menjelaskan mengenai cara –cara peneliti untuk melakukan penelitian terkait dengan “Pemilihan jalur dari tempat tinggal mahasiswa menuju perguruan tinggi berdasarkan preferensi mahasiswa”, (Studi kasus : Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang). Di dalam metode penelitian terdapat tahapan-tahapan penelitian yang berisikan pendekatan studi tentang kajian pustaka dan tahapan penelitian yang didalamnya berisikan tahap persiapan survey, kompilasi data dan tahap analisa dari data yang diperoleh. Dengan adanya metode penelitian, proses pembahasan studi dapat dilakukan lebih terstruktur dan terarah.

3.1 Tahapan Penelitian

Didalam sebuah penelitian terdapat beberapa tahap untuk penelitian, tahap penelitian tersebut menerangkan tahapan-tahapan untuk meneliti sebuah kasus/studi antara lain tahapan persiapan survey dan kompilasi data serta tahap analisa.

Adapun tahapan untuk mendapatkan hasil dari sebuah penelitian yaitu:

1. Tahap I :Proses Pengumpulan Data

Pengumpulan data diperoleh dari observasi dan kuisioner.

2. Tahap II :Proses Pengolahan Data

Data diolah dalam bentuk tabel dan diagram untuk mendapatkan gambaran sementara dari penelitian.

3. Tahap III :Proses Analisis Data

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini yaitu analisis evaluasi eksplanatori, dan analisis prosentase dan klasifikasi.

3.2 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data terdiri dari tahapan persiapan dan teknik survey, tahapan persiapan merupakan tahapan awal dalam mempersiapkan segala kebutuhan berupa data - data awal sebagai bahan persiapan survey, sedangkan teknik survey

merupakan tahapan pengumpulan data dan informasi yang terkait dengan tema penelitian dimana terdiri dari survey primer dan survey sekunder.

3.2.1 Tahapan Persiapan

Pada tahapan ini dilakukan persiapan-persiapan berupa penyediaan alat-alat yang akan diperlukan selama survey. Adapun hal-hal yang perlu dipersiapkan adalah:

1. Kerangka pokok studi sebagai usulan teknis survey berupa kerangka pikir dan kerangka kerja.
2. Daftar pertanyaan terhadap responden dalam bentuk kuisisioner dan instansi berupa desain survey.
3. Telaah pustaka berupa pemahaman terhadap tema penelitian yang diambil dari buku referensi, jurnal dan penelitian-penelitian yang berhubungan dengan “Pemilihan jalur dari tempat tinggal mahasiswa menuju perguruan tinggi berdasarkan preferensi mahasiswa” sehingga pelaksanaan survey maupun tahap analisa hasil survey sesuai dengan tujuan dari penelitian.

3.2.2 Tahapan Survey

Tahapan survey merupakan tahapan pengumpulan data yang dibutuhkan dalam melaksanakan penelitian terhadap pemilihan jalur. Pengumpulan data tersebut dibagi menjadi 2 tahapan yakni, survey primer (pengamatan dilapangan) dan survey sekunder (pengumpulan data di instansi pemerintah maupun swasta). Penjelasan mengenai survey primer dan survey sekunder dijelaskan dibawah ini.

3.2.2.1 Survey Primer

Survey primer adalah tinjauan langsung ke lapangan untuk melihat dan memahami kondisi wilayah yang berbentuk fisik. Adapun hasil dari survey primer dapat diperoleh dalam bentuk observasi, kuisisioner dan dokumentasi. Terkait dengan cara pengambilan data melalui survey primer akan dijelaskan sebagai berikut :

1. Observasi

Observasi adalah pemilihan, pengubahan, pencatatan dan pengkodean serangkaian perilaku dan suasana yang berkenaan dengan organisme *in situ*,

sesuai dengan tujuan - tujuan empiris. Teknik observasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik observasi berstruktur atau *structured observation* dimana pengamat dalam melaksanakan observasinya menggunakan pedoman pengamatan. Dasar dari metode observasi pengamatan langsung yang dilakukan peneliti dilapangan yang diharapkan mampu menjawab pertanyaan tentang persepsi masyarakat dalam pemilihan jalur menuju lokasi kegiatan.

Adapun tahapan observasi yang dilakukan guna mengidentifikasi pemilihan jalur dari tempat tinggal mahasiswa menuju perguruan tinggi. Dalam proses observasi, dilakukan pengamatan terhadap faktor yang menyebabkan mahasiswa memilih jalur dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi dengan menggunakan indikator-indikator sesuai dengan variabel pemilihan jalur.

Adapun data – data yang akan dikumpulakn selama observasi, yaitu:

- a. Identifikasi jalur yang sering mengalami kemacetan.
- b. Identifikasi jalan yang dapat dijadikan sebagai alternatif jalur.

2. Penyebaran Kuisisioner

Penyebaran kuisisioner adalah teknik pengumpulan data dengan menyerahkan atau mengirimkan daftar pertanyaan untuk diisi responden. Responden adalah orang yang memberikan jawaban atas pertanyaan - pertanyaan yang diajukan. Sebelum menyerahkan kuisisioner, peneliti menanyakan terlebih dahulu kendaraan yang digunakan oleh mahasiswa. Jika responden menggunakan motor, maka kuisisioner dapat diberikan dan jika tidak menggunakan motor, maka kuisisioner tidak diberikan. Selama pengisian kuisisioner, peneliti mendampingi responden supaya responden mengisi kuisisioner sesuai yang diharapkan. Terdapat 3 hal yang akan diisi oleh responden, yaitu:

- a. Menuliskan besaran jarak, waktu dan biaya yang dibutuhkan, serta menuliskan kondisi perkerasan aspal, tingkat kemacetan, tingkat

keamanan dan tingkat keramaian selama melewati jalur menuju perguruan tinggi.

- b. Mengurutkan tingkatan faktor prioritas dari yang tertinggi diberi nilai 1 sampai 7.
- c. Responden menggambarkan jalur yang sering dilewati dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi.

Dalam studi ini yang menjadi responden adalah mahasiswa yang menempuh pendidikan di perguruan tinggi Universitas Brawijaya Malang, Universitas Islam Negeri Malang, Universitas Politeknik Negeri Malang dan Institut Teknologi Nasional Malang. Dikarenakan jumlah mahasiswa di keempat perguruan tinggi tersebut sangat besar sehingga dibutuhkan penarikan sampel dari masing-masing perguruan tinggi. Terkait dengan penelitian ini, teknik penarikan sampel yang digunakan adalah *purposive sampling*. *Purposive sampling* adalah metode penelitian sampel yang dipilih dengan cermat sehingga relevan dengan struktur penelitian dimana pengambilan sampel dengan mengambil sampel dari orang-orang yang dipilih oleh penulis menurut ciri-ciri spesifik dan karakteristik tertentu³². Adapun ciri-ciri spesifik dan karakteristik dari responden yang akan dijadikan tolak ukur dari penelitian ini, yaitu:

- a. Mahasiswa yang masih kuliah di semester 3 – 6 karena mahasiswa pada semester tersebut masih aktif dalam pembelajaran di kampus dan dianggap sudah mengetahui alternatif jalur yang dilewati menuju perguruan tinggi.
- b. Mahasiswa yang menggunakan kendaraan pribadi (motor) menuju perguruan tinggi, karena ruas jalan yang dapat dilalui minimal 50 cm.

Sampel merupakan bagian dari populasi sehingga sampel harus dilihat sebagai suatu pendugaan terhadap populasi dan bukan populasi itu sendiri.

³²Prasetyo Bambang dan Lina Miftahul Jannah “*Metode Penelitian Kuantitatif (teori dan aplikasi)*” (PT Raja Grafindo Persada,2012) hal. 127.

Jumlah sampel yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah 250 mahasiswa. Peneliti berasumsi dengan jumlah sampel 250 mahasiswa, maka sudah terlihat kecenderungan jalur yang sering dilewati oleh mahasiswa menuju perguruan tinggi.

Jumlah sampel yang telah ditentukan dibagi ke dalam tiap-tiap perguruan tinggi berdasarkan banyaknya mahasiswa di setiap perguruan tinggi. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Kota Malang, pada tahun 2012 jumlah mahasiswa Universitas Brawijaya Malang adalah 55.397 mahasiswa, jumlah mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang adalah 10.301, jumlah mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang adalah 7.409 mahasiswa dan jumlah mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang (Kampus 1) adalah 5.201 mahasiswa. Adapun pembagian sampel per perguruan tinggi dapat dilihat pada tabel 3.1.

Tabel 3.1
Jumlah Sampel Mahasiswa Yang Dibutuhkan

No	Perguruan Tinggi	Jumlah Mahasiswa / Sampel	Prosentase Sampel
1	Universitas Brawijaya Malang	55.397 / 100	40%
2	Universitas Islam Negeri Malang	10.301 / 70	28%
3	Universitas Politeknik Negeri Malang	7.409 / 50	20%
4	Institut Teknologi Nasional Malang	5.201 / 30	12%
	Jumlah	78.308 / 250	100%

Sumber: Hasil Analisa Sampel

Peneliti menganggap pembagian sampel dari masing-masing perguruan tinggi sudah mencukupi kebutuhan data yang dibutuhkan untuk melihat tingkat pemilihan jalur oleh mahasiswa.

Dalam penyebaran kuisioner, data variabel pemilihan jalur dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi berdasarkan preferensi mahasiswa, meliputi :

- a. Jarak yang ditempuh mahasiswa dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi.
- b. Waktu yang dibutuhkan mahasiswa selama perjalanan.
- c. Biaya yang dikeluarkan mahasiswa selama perjalanan.

- d. Moda (kendaraan) yang digunakan mahasiswa menuju perguruan tinggi.
- e. Alternatif jalur yang sering dilewati mahasiswa menuju perguruan tinggi.
- f. Kondisi jalan (jenis perkerasan dan dimensi).

3. Dokumentasi

Teknik pengumpulan data dengan merekam kejadian atau situasi dilokasi penelitian yang berupa gambar (foto) untuk menunjang dalam penelitian. Dalam hal ini pengambilan gambar akan dilakukan pada beberapa bagian lokasi studi yaitu yang berkaitan dengan jalur yang sering dilewati mahasiswa menuju perguruan tinggi, jalur yang sering terjadi kemacetan, jalan yang dapat dijadikan sebagai alternatif jalur. Selain itu, dokumentasi saat melaksanakan penyebaran kuisioner terhadap mahasiswa dan saat mengumpulkan data sekunder di instansi terkait. Hal tersebut menjadi bukti bahwa peneliti benar-benar melakukan kegiatan tersebut.

Adapun objek yang akan dijadikan dokumentasi, yaitu:

- a. Jalan yang sering macet dan jalan yang dapat dijadikan alternatif jalur.
- b. Kondisi fisik jalan yang menjadikan mahasiswa cenderung memilih jalur tertentu menuju perguruan tinggi.
- c. Pelaksanaan peneliti selama melaksanakan memberikan dan mengarahkan responden dalam mengisi kuisioner maupun dalam mengambil data di instansi terkait.

3.2.2.2 Survey Sekunder

Metode penelitian sekunder merupakan metode penelitian yang dilakukan dengan mencari data-data yang dibutuhkan pada instansi-instansi terkait serta pencarian data-data pada literatur. Adapun data yang ada pada survey sekunder antara lain :

1. Instansi

Terdapat data yang dibutuhkan untuk menunjang hasil dari penelitian ini, namun data tersebut tidak dapat diperoleh melalui survey lapangan. Oleh

karena itu, diperlukan data-data dari instansi pemerintah khususnya dalam bidang transportasi yang sesuai dengan tema yang diambil. Adapun data yang dibutuhkan selama survey instansi dapat dilihat pada tabel 3.2.

Tabel 3.2
Kebutuhan Data Sekunder

No	Kebutuhan Data	Kegunaan Data	Sumber Data
1	Data kapasitas jalan	Untuk mengetahui jumlah kendaraan maksimum yang memiliki kemungkinan yang cukup untuk melewati suatu jalur dalam periode waktu tertentu	Dinas Perhubungan dan PU Bina Marga
2	Data volume lalu lintas	Untuk mengetahui tingkat kemacetan suatu jalur yang disebabkan adanya dominasi pemilihan jalur oleh mahasiswa	Dinas Perhubungan

Sumber: Hasil Kajian, 2012

2. Literatur

Literatur/studi kepustakaan merupakan teknik pengumpulan data dengan cara mempelajari kepustakaan yang sesuai dengan penelitian yang sedang dilakukan dan membantu merumuskan kebutuhan data penelitian, dalam hal ini membutuhkan data teoritis, pendapat para ahli transportasi bidang lalu lintas jalan, dengan apa yang sedang dikaji, konsep-konsep teoritis, jurnal artikel penelitian terdahulu dan operasional penelitian, serta jejaring internet.

3.3 Metode Analisis Data

Metode analisis data merupakan tahapan analisis yang dilakukan setelah proses pengumpulan data. Data yang diperoleh dari proses pengumpulan data kemudian akan dianalisis dengan menggunakan metode - metode yang sesuai dengan judul penelitian yang diambil. Dalam hal ini, metode analisis yang digunakan berkaitan dengan “Pemilihan jalur dari tempat tinggal mahasiswa menuju perguruan tinggi berdasarkan preferensi mahasiswa”. Adapun metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari: analisis pemilihan jalur dan analisis kinerja jalan. Terkait dengan metode analisis data dijelaskan dibawah ini.

3.3.1 Analisis Pemilihan Jalur (Bangkitan Pergerakan)

Analisa terhadap pemilihan jalur bertujuan untuk mengetahui jalur yang sering dilewati mahasiswa menuju perguruan tinggi, sehingga dapat diketahui dominasi penggunaan jalur yang dapat menyebabkan kemacetan. Untuk mengetahui hal tersebut dibutuhkan metode yang dapat memecahkan permasalahan pemilihan jalur. Oleh karena itu, metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisa bangkitan pergerakan. Analisa bangkitan pergerakan digunakan untuk suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan/atau tujuan adalah rumah atau pergerakan yang dibangkitkan pergerakan berbasis bukan rumah³³.

3.3.2 Analisis Preferensi Mahasiswa

Analisis preferensi mahasiswa berfungsi untuk mengetahui adanya keterhubungan antara faktor yang satu dengan yang lainnya dan faktor yang menjadi tolak ukur mahasiswa dalam memilih jalur menuju perguruan tinggi. Untuk menganalisa faktor-faktor tersebut, peneliti menggunakan analisa korelasi SPSS (*Statistical Product and Service Solutions*), metode analisa skoring dan pembobotan.

3.3.2.1 Analisa Korelasi SPSS (*Statistical Product and Service Solutions*)

Analisa korelasi SPSS bermanfaat untuk mengukur kekuatan hubungan antara dua variabel kadang lebih dari dua variabel dengan skala-skala tertentu, misalnya Pearson data harus berskala interval atau rasio; Spearman dan Kendal menggunakan skala ordinal; Chi Square menggunakan data nominal. Kuat lemah hubungan diukur diantara jarak (range) 0 sampai dengan 1. Korelasi mempunyai kemungkinan pengujian hipotesis dua arah (*two tailed*). Korelasi searah jika nilai koefisien korelasi ditemukan positif; sebaliknya jika nilai koefisien korelasi negatif, korelasi disebut tidak searah³⁴.

Yang dimaksud dengan koefisien korelasi ialah suatu pengukuran statistik kovariansi atau asosiasi antara dua variabel. Jika koefisien korelasi ditemukan tidak sama dengan nol (0), maka terdapat ketergantungan antara dua variabel tersebut.

³³Tamin Ofyar "Perencanaan Permodelan Transportasi" (ITB,2.000) hal. 113

³⁴Supranto,J."Statistik Teori dan Aplikasi".Erlangga. 2000.Jakarta

Jika koefisien korelasi diketemukan $+1$, maka hubungan tersebut disebut sebagai korelasi sempurna atau hubungan linear sempurna dengan kemiringan (*slope*) positif.

Jika koefisien korelasi diketemukan -1 , maka hubungan tersebut disebut sebagai korelasi sempurna atau hubungan linear sempurna dengan kemiringan (*slope*) negatif.

Dalam korelasi sempurna tidak diperlukan lagi pengujian hipotesis, karena kedua variabel mempunyai hubungan linear yang sempurna. Artinya variabel x mempengaruhi variabel y secara sempurna. Jika korelasi sama dengan nol (0), maka tidak terdapat hubungan antara kedua variabel tersebut.

Terdapat 2 cara untuk membaca adanya korelasi antara variabel yang satu dengan variabel lainnya, yaitu: nilai koefisien korelasi dan nilai signifikan.

1. Besarnya nilai koefisien korelasi berkisar antara $+1$ s/d -1 . Koefisien korelasi menunjukkan kekuatan (*strength*) hubungan linear dan arah hubungan dua variabel acak. Jika koefisien korelasi positif, maka kedua variabel mempunyai hubungan searah. Artinya jika nilai variabel x tinggi, maka nilai variabel y akan tinggi pula. Sebaliknya, jika koefisien korelasi negatif, maka kedua variabel mempunyai hubungan terbalik. Artinya jika nilai variabel x tinggi, maka nilai variabel y akan menjadi rendah (dan sebaliknya). Untuk memudahkan melakukan interpretasi mengenai kekuatan hubungan antara dua variabel penulis memberikan kriteria sebagai berikut (Sarwono:2006):
 - a. 0 : Tidak ada korelasi antara dua variabel
 - b. $>0 - 0,25$: Korelasi sangat lemah
 - c. $>0,25 - 0,5$: Korelasi cukup
 - d. $>0,5 - 0,75$: Korelasi kuat
 - e. $>0,75 - 0,99$: Korelasi sangat kuat
 - f. 1 : Korelasi sempurna
2. Signifikansi / probabilitas / α memberikan gambaran mengenai bagaimana hasil riset itu mempunyai kesempatan untuk benar. Jika kita memilih signifikansi sebesar $0,01$, maka artinya kita menentukan hasil riset nanti mempunyai kesempatan untuk benar sebesar 99% dan untuk salah sebesar



1%. Secara umum kita menggunakan angka signifikansi sebesar 0,01; 0,05 dan 0,1. Pertimbangan penggunaan angka tersebut didasarkan pada tingkat kepercayaan (*confidence interval*) yang diinginkan oleh peneliti. Angka signifikansi sebesar 0,01 mempunyai pengertian bahwa tingkat kepercayaan atau bahasa umumnya keinginan kita untuk memperoleh kebenaran dalam riset kita adalah sebesar 99%. Jika angka signifikansi sebesar 0,05, maka tingkat kepercayaan adalah sebesar 95%. Jika angka signifikansi sebesar 0,1, maka tingkat kepercayaan adalah sebesar 90%.

Pertimbangan lain ialah menyangkut jumlah data (sampel) yang akan digunakan dalam riset. Semakin kecil angka signifikansi, maka ukuran sample akan semakin besar. Sebaliknya semakin besar angka signifikansi, maka ukuran sampel akan semakin kecil. Untuk memperoleh angka signifikansi yang baik, biasanya diperlukan ukuran sampel yang besar. Sebaliknya jika ukuran sampel semakin kecil, maka kemungkinan munculnya kesalahan semakin ada.

Untuk pengujian dalam SPSS digunakan kriteria sebagai berikut:

- a. Jika angka signifikansi hasil riset $< 0,05$, maka hubungan kedua variabel signifikan.
- b. Jika angka signifikansi hasil riset $> 0,05$, maka hubungan kedua variabel tidak signifikan.

Ada tiga penafsiran hasil analisis korelasi, meliputi: pertama, melihat kekuatan hubungan dua variabel; kedua, melihat signifikansi hubungan; dan ketiga, melihat arah hubungan. Untuk melakukan interpretasi kekuatan hubungan antara dua variabel dilakukan dengan melihat angka koefisien korelasi hasil perhitungan dengan menggunakan kriteria sebagai berikut:

1. Jika angka koefisien korelasi menunjukkan 0, maka kedua variabel tidak mempunyai hubungan.
2. Jika angka koefisien korelasi mendekati 1, maka kedua variabel mempunyai hubungan semakin kuat.



3. Jika angka koefisien korelasi mendekati 0, maka kedua variabel mempunyai hubungan semakin lemah.
4. Jika angka koefisien korelasi sama dengan 1, maka kedua variabel mempunyai hubungan linier sempurna positif.
5. Jika angka koefisien korelasi sama dengan -1, maka kedua variabel mempunyai hubungan linier sempurna negatif.

Interpretasi berikutnya melihat signifikansi hubungan dua variabel dengan didasarkan pada angka signifikansi yang dihasilkan dari penghitungan dengan ketentuan sebagaimana sudah dibahas sebelumnya. Interpretasi ini akan membuktikan apakah hubungan kedua variabel tersebut signifikan atau tidak.

Interpretasi ketiga melihat arah korelasi. Dalam korelasi ada dua arah korelasi, yaitu searah dan tidak searah. Pada SPSS hal ini ditandai dengan pesan *two tailed*. Arah korelasi dilihat dari angka koefisien korelasi. Jika koefisien korelasi positif, maka hubungan kedua variabel searah. Searah artinya jika variabel x nilainya tinggi, maka variabel y juga tinggi. Jika koefisien korelasi negatif, maka hubungan kedua variabel tidak searah. Tidak searah artinya jika variabel x nilainya tinggi, maka variabel y akan rendah.

Ada banyak cara menggunakan analisa korelasi, salah satunya dengan menggunakan aplikasi program SPSS. Data yang telah diolah menggunakan aplikasi program SPSS akan menghasilkan tabel korelasi antara variabel yang satu dengan variabel lainnya. Tabel tersebut akan memperlihatkan nilai hasil uji variabel. Dibawah ini akan dijelaskan cara membaca tabel hasil uji korelasi menggunakan SPSS.

Gambar 3.1
Contoh Analisa Menggunakan Aplikasi SPSS

Correlations					
www.konsistensi.com		Prestasi belajar	Motivasi belajar	Minat belajar	
Prestasi belajar	Pearson Correlation	1	,732*	,156	
	Sig. (2-tailed)		,016	,668	
	N	10	10	10	
Motivasi belajar	Pearson Correlation	,732*	1	-,219	
	Sig. (2-tailed)	,016		,543	
	N	10	10	10	
Minat belajar	Pearson Correlation	,156	-,219	1	
	Sig. (2-tailed)	,668	,543		
	N	10	10	10	

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Sumber: www.konsistensi.com

Pada output terlihat korelasi antara prestasi dengan motivasi menghasilkan angka 0,732. Angka tersebut menunjukkan kuatnya korelasi antara prestasi dengan motivasi karena nilai r di atas 0,5. Sedangkan tanda ‘*’ menunjukkan bahwa semakin tinggi motivasi, maka akan semakin tinggi prestasinya, dan bergitu sebaliknya. Untuk korelasi antara prestasi dengan Minat yang menghasilkan angka 0,156. Angka tersebut berarti kedua variabel mempunyai korelasi yang sangat lemah karena di bawah 0,5.

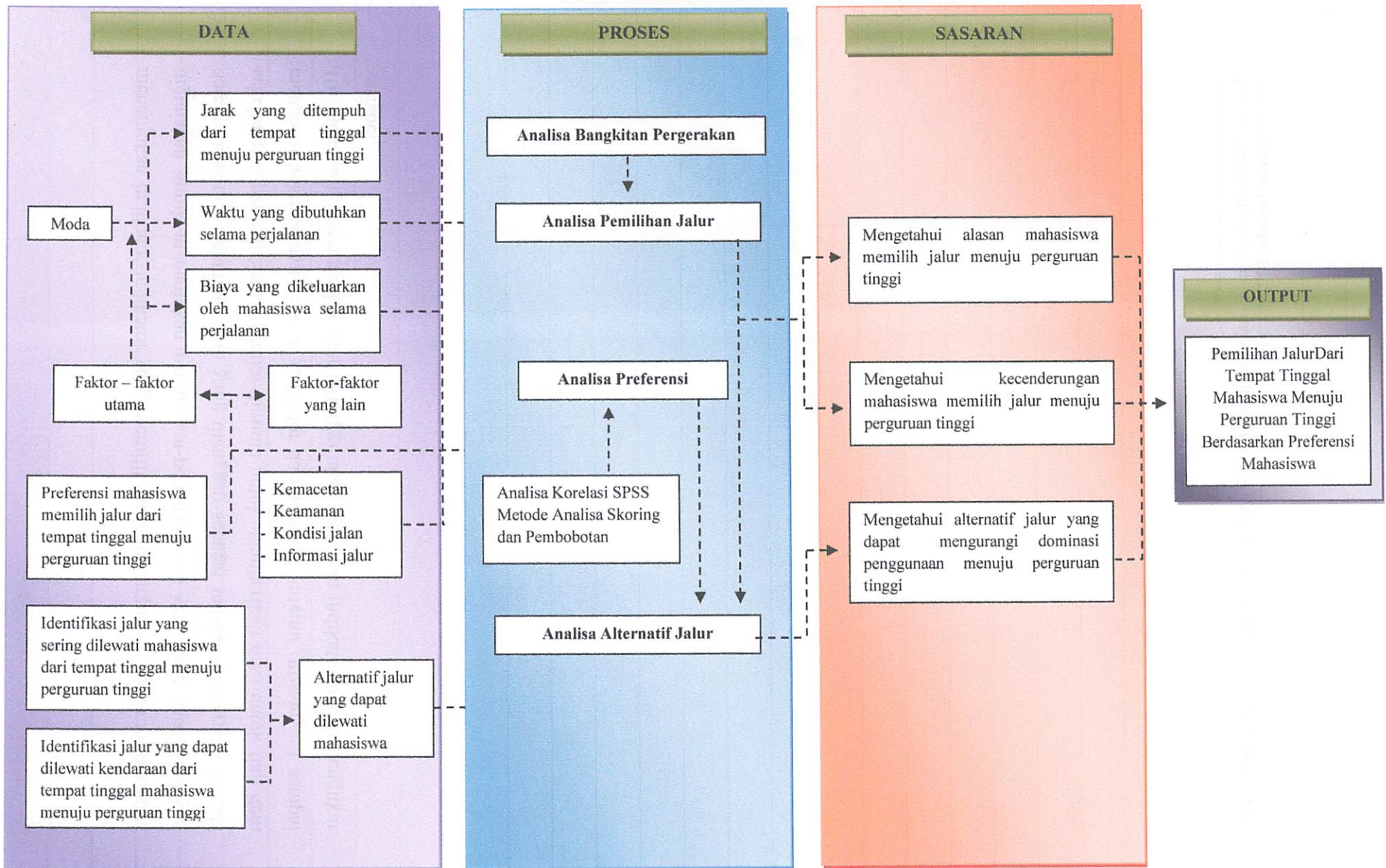
Sedangkan untuk korelasi antara Motivasi dengan Minat menghasilkan angka -0,219. Angka tersebut berarti kedua variabel mempunyai korelasi yang lemah karena di bawah 0,5. Tanda negatif (-) menunjukkan hubungan yang berlawanan, jika motivasi tinggi maka minat belajarnya rendah, dan sebaliknya.

3.3.2.2 Metode Analisa Skoring dan Pembobotan

Metode analisa skoring dan pembobotan berfungsi untuk mengetahui faktor yang menjadi prioritas mahasiswa dalam memilih jalur. Untuk mengetahui faktor prioritas digunakan analisa Skala Thurstone. Skala Thurstone berusaha untuk

menemukan indikator-indikator yang memiliki struktur empiris³⁵. Skala ini biasanya digunakan untuk menentukan pertanyaan-pertanyaan apa saja yang harus diajukan dalam kuisioner. Sejumlah item yang dianggap sebagai indikator diberikan kepada sekelompok penilai. Setiap penilai diminta untuk memberikan nilai untuk tiap item mengenai kekuatannya sebagai indikator dari variabel tertentu (misalnya 1 sampai 10). Item yang memperoleh skor tertinggi akan dijadikan indikator untuk mengukur variabel.

³⁵Prasetyo Bambang dan Lina Miftahul Jannah "*Metode Penelitian Kuantatif (teori dan aplikasi)*" (PT Raja Grafindo Persada, 2012) hal. 114.



BAB IV

GAMBARAN UMUM

4.1 Pola Ruang Kecamatan Lowokwaru

Berdasarkan Undang – Undang No.26 Tahun 2007, pola ruang adalah distribusi peruntukan ruang dalam suatu wilayah yang meliputi peruntukan ruang untuk fungsi lindung dan peruntukan ruang untuk fungsi budidaya. Secara umum, pola ruang Kecamatan Lowokwaru di dominasi oleh permukiman, perdagangan, jasa dan pendidikan. Adanya fungsi tersebut menyebabkan perkembangan pembangunan di Kecamatan Lowokwaru meningkat pesat tiap tahun. Pola ruang Kecamatan Lowokwaru dapat dilihat peta no. 4.1

4.2 Kondisi Jaringan Jalan di Kecamatan Lowokwaru

Berdasarkan hasil survey primer, sebagian besar kondisi jaringan jalan di Kecamatan Lowokwaru memiliki mayoritas adalah perkerasan aspal, tergolong aman dan ramai, tetapi sering mengalami penumpukan kendaraan pada waktu tertentu sehingga menimbulkan kemacetan di beberapa titik persimpangan menuju perguruan tinggi, antara lain: persimpangan Universitas Brawijawa – Jembatan Soekarno Hatta – Jl. MT. Haryono - Jl. Mayjen Panjaitan, persimpangan lampu merah Jl. Bendungan Sigura-gura – Jl. Sumber Sari – Jl. Veteran – Jl. Bendungan Sutami dan persimpangan Jl. Dinoyo - Jl. MT. Haryono. Hal itu disebabkan masih kurangnya alternatif jalur yang dapat dilewati mahasiswa menuju perguruan tinggi. Selain itu, adanya jarak tempuh oleh mahasiswa yang berbeda-beda, maka waktu yang dibutuhkan dan biaya yang dikeluarkan mahasiswa untuk transportasi juga berbeda-beda. Kondisi jaringan jalan di Kecamatan Lowokwaru dapat dilihat pada gambar 4.1 - gambar 4.3 dan peta no 4.2.

Gambar Titik Lokasi Yang Sering Terjadi Kemacetan

Gambar 4.1
Persimpangan Jl. Bendungan Sigurgura – Jl. Veteran – Jl. Bendungan Sutami – Jl. Sumber Sari



Gambar 4.2
Persimpangan Jl. MT. Haryono – Jl. Soekarno Hatta - Jl. Mayjen Panjaitan



Gambar 4.3
Persimpangan Jl. MT. Haryono - Jl.



Sumber: Hasil Survey Primer

4.3 Karakteristik Perguruan Tinggi di Kecamatan Lowokwaru

Dalam penelitian ini, terdapat 4 perguruan tinggi yang diteliti, yaitu: Universitas Brawijaya Malang, Universitas Islam Negeri Malang, Universitas Politeknik Negeri Malang dan Institut Teknologi Nasional Malang. Dari hasil survey primer perguruan tinggi tersebut memiliki karakteristik yang berbeda-beda. Karakteristik tersebut terkait dengan jumlah mahasiswa tiap perguruan tinggi, sebaran tempat tinggal mahasiswa yang mempengaruhi kecenderungan jalur yang ditempuh

sehingga jarak yang ditempuh, waktu yang dibutuhkan dan biaya yang dikeluarkan juga berbeda-beda. Terkait dengan karakteristik perguruan tinggi akan dijelaskan dibawah ini.

4.3.1 Universitas Brawijaya Malang

Universitas Brawijaya terletak di Jl. Veteran Malang, memiliki luasan \pm 1.813.664 m² dan merupakan salah satu perguruan tinggi yang terbesar di Jawa Timur dan diminati masyarakat di Pulau Jawa maupun dari luar Pulau Jawa untuk melanjutkan kuliah sehingga memberikan pengaruh yang besar terhadap perkembangan pendidikan di Kota Malang. Oleh karena itu, Universitas Brawijaya dijadikan salah satu perguruan tinggi yang akan diteliti terkait dengan pemilihan jalur dari tempat tinggal mahasiswa menuju perguruan tinggi berdasarkan preferensi mahasiswa. Dibawah ini akan dijelaskan mengenai sebaran tempat tinggal mahasiswa, pola pergerakan mahasiswa dan prioritas mahasiswa dalam memilih jalur.

4.3.1.1 Sebaran Tempat Tinggal Mahasiswa

Sebaran tempat tinggal mahasiswa cenderung berdekatan dengan perguruan tinggi (mengelompok pada satu tempat), namun berdasarkan hasil survey primer penyebaran tempat tinggal mahasiswa Universitas Brawijaya cenderung menyebar dari berbagai tempat tinggal. Karena banyaknya titik sebaran tempat tinggal mahasiswa, maka diperlukan pengelompokan (*cluster*) lokasi tempat tinggal mahasiswa. Terkait dengan sebaran tempat tinggal mahasiswa dapat dilihat pada peta no. 4.3.

4.3.1.2 Kecenderungan Jalur Yang Ditempuh Mahasiswa

Kecenderungan jalur yang dilalui oleh mahasiswa berasal dari preferensi mahasiswa tersebut dalam memilih jalur menuju perguruan tinggi. Terdapat 7 variabel yang telah dijadikan sebagai acuan mahasiswa dalam memilih jalur, yaitu: jarak, waktu, biaya, perkerasan jalan, kemacetan, keamanan dan keramaian. Kuisoner tersebut bertujuan mengetahui alasan mahasiswa melalui jalur, kondisi jalan dan

faktor prioritas yang menentukan mahasiswa memilih jalur. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel no. 4.1, tabel 4.3 dan peta no. 4.4.

Tabel 4.1
Hasil Rekapitulasi Kuisioner Berdasarkan Kondisi Jalan Yang Dilalui Mahasiswa
Universitas Brawijaya Malang

Responden	Jarak (Meter)	Waktu (Menit)	Biaya (Rupiah)	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Kera
1	300	3	1000	Paving	Bebas macet	Aman	Ra
2	300	5	1000	Aspal	Macet	Aman	Tidak
3	300	5	1500	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ra
4	400	7	2000	Aspal	Macet	Aman	Ra
5	500	3	1000	Aspal	Bebas macet	Cukup Aman	Ra
6	500	5	1000	Aspal	Sangat macet	Aman	Ra
7	500	5	1200	Aspal	Macet	Aman	Ra
8	500	5	1500	Aspal	sedang	Aman	Sanga
9	500	5	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Ra
10	500	5	1000	Aspal	Macet	Aman	Cukup
11	500	5	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Ra
12	500	5	500	Paving	Bebas macet	Aman	Sanga
13	500	10	1500	Aspal	Macet	Aman	Ra
14	500	10	2000	Aspal/Paving	Macet	Aman	Cukup
15	500	10	2000	Aspal	sedang	Aman	Ra
16	500	15	2000	Aspal	Macet	Tidak Aman	Sanga
17	600	5	2000	Aspal	Sangat macet	Tidak Aman	Sanga
18	600	10	1000	Aspal	Macet	Aman	Ra
19	700	5	2000	Aspal	Macet	Aman	Ra
20	700	5	1500	Aspal	Bebas macet	Aman	Cukup
21	700	10	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ra
22	800	3	1000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ra
23	800	5	2000	Aspal	Macet	Aman	Cukup
24	800	5	2000	Aspal	Sangat macet	Tidak Aman	Ra
25	800	5	1500	Aspal	Macet	Aman	Ra
26	800	5	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Ra
27	800	10	2000	Aspal	Bebas macet	Aman	Cukup
28	800	10	1500	Aspal	Sangat macet	Aman	Ra
29	800	15	1000	Aspal	Sangat macet	Aman	Cukup
30	1000	3	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ra
31	1000	5	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ra
32	1000	5	2000	Aspal	Sangat macet	Aman	Ra
33	1000	5	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Cukup

Responden	Jarak (Meter)	Waktu (Menit)	Biaya (Rupiah)	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
34	1000	5	1500	Aspal	Macet	Aman	Cukup ramai
35	1000	5	1000	Aspal/Paving	Terkadang macet	Aman	Sangat ramai
36	1000	5	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Cukup ramai
37	1000	7	2000	Aspal	Bebas macet	Aman	Ramai
38	1000	7	2000	Aspal	Sangat macet	Aman	Ramai
39	1000	7	1000	Aspal	Macet	Tidak Aman	Ramai
40	1000	10	1500	Aspal	Sangat macet	Aman	Ramai
41	1000	10	1000	Aspal	sedang	Aman	Cukup ramai
42	1000	10	2000	Aspal	sedang	Aman	Ramai
43	1000	10	4000	Aspal	Macet	Aman	Sangat ramai
44	1000	10	1500	Aspal	Macet	Aman	Cukup ramai
45	1000	10	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Ramai
46	1000	10	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Ramai
47	1000	10	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Sangat ramai
48	1000	15	2000	Aspal	Macet	Aman	Sangat ramai
49	1500	5	1000	Paving	Terkadang macet	Aman	Ramai
50	1500	5	1000	Aspal	Macet	Aman	sedang
51	1500	5	2000	Aspal	Bebas macet	Aman	Ramai
52	1500	5	1500	Aspal	Sangat macet	Aman	Cukup ramai
53	1500	10	3500	Aspal	Macet	Tidak Aman	Ramai
54	1500	10	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Cukup ramai
55	1500	10	2000	Aspal	Sangat macet	Tidak Aman	Cukup ramai
56	1500	13	3000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
57	2000	5	2000	Aspal	Sangat macet	Tidak Aman	Ramai
58	2000	7	2000	Aspal	Bebas macet	Aman	Ramai
59	2000	10	2000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
60	2000	10	2000	Aspal	Macet	Tidak Aman	Ramai
61	2000	15	2000	Aspal	Macet	Aman	Sangat ramai
62	2000	15	1500	Aspal	Macet	Aman	Ramai
63	2500	15	3000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
64	3000	5	3000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
65	3000	5	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
66	3000	10	3000	Aspal	Macet	Aman	Sangat ramai
67	3000	10	2000	Aspal	Sangat macet	Cukup Aman	Cukup ramai
68	3000	15	5000	Aspal	sedang	Aman	Ramai
69	3000	15	3000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
70	3000	15	2500	Aspal	Macet	Aman	Sangat ramai
71	3000	20	2500	Aspal	Macet	Aman	Sangat ramai
72	3000	15	3000	Aspal	Sangat macet	Aman	Sangat ramai
73	4000	15	2000	Aspal	Macet	Aman	Ramai

Responden	Jarak (Meter)	Waktu (Menit)	Biaya (Rupiah)	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Kera
74	4000	15	2500	Aspal	Terkadang macet	Aman	Cuku
75	4000	15	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ra
76	5000	10	1000	Aspal	Sangat macet	Aman	Ra
77	5000	15	5000	Aspal	Macet	Aman	Ra
78	5000	20	1200	Aspal	Macet	Aman	Ra
79	5000	20	1500	Aspal	Macet	Tidak Aman	Ra
80	6000	8	2000	Aspal	Tinggi	Aman	Ra
81	6000	15	2000	Aspal	Macet	Aman	Cuku
82	7000	10	1000	Aspal	Macet	Aman	Ra
83	7000	15	3000	Aspal	Macet	Aman	Cuku
84	7000	20	5000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Cuku
85	7000	30	3000	Aspal	Macet	Aman	Ra
86	8000	15	3000	Aspal	Macet	Aman	Sanga
87	8000	20	2000	Aspal	sedang	Aman	sec
88	8000	20	3000	Aspal	sedang	Aman	Ra
89	8000	20	4000	Aspal	Macet	Aman	Sanga
90	8000	20	2500	Aspal	Macet	Aman	Ra
91	8000	25	3000	Aspal	Sangat macet	Aman	Ra
92	10000	20	2500	Aspal	Macet	Aman	Cuku
93	10000	25	3000	Aspal	Macet	Aman	Cuku
94	10000	30	5000	Aspal	Macet	Aman	Ra
95	12000	30	4000	Aspal	Macet	Aman	Cuku
96	15000	5	4500	Aspal	Macet	Aman	Ra
97	15000	30	5000	Aspal	Sangat macet	Aman	Sanga
98	15000	30	5000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ra
99	18000	30	7000	Aspal	sedang	Aman	Ra
100	21000	45	10000	Aspal	Macet	Aman	Sanga

Sumber: Hasil Survey Primer (Tabel diurutkan berdasarkan jarak terkecil-terbesar)

Dari tabel 4.1 memperlihatkan bahwa jarak yang ditempuh mahasiswa dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi minimal menempuh jarak 300 m dan maksimal 21 km. Hal itu menunjukkan bahwa mahasiswa di Universitas Brawijaya Malang tidak hanya bertempat tinggal berdekatan dengan kampus, namun ada juga yang bertempat tinggal jauh dari kampus. Jika dilihat dari waktu yang dibutuhkan mahasiswa dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi membutuhkan waktu minimal 3 menit dan maksimal 45 menit, biaya yang dikeluarkan minimal Rp. 500,- dan maksimal Rp. 10.000,- , dengan perkerasan jalan aspal, tingkat kemacetan masih

memperlihatkan ada jalur yang bebas macet namun ada juga yang sangat macet, tingkat keamanan mayoritas aman namun masih terdapat jalan yang tidak aman dan tingkat keramaian mayoritas cukup ramai sampai sangat ramai.

Tabel 4.2
Hasil Rekapitulasi Kuisioner Berdasarkan Faktor Prioritas Mahasiswa
Universitas Brawijaya Malang

No	Berangkat – Pulang							Jumlah
	Jarak	Waktu	Biaya	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian	
1	57	33	2	4	2	0	2	100
2	26	46	6	7	4	8	3	100
3	9	7	32	13	23	13	3	100
4	4	7	16	27	27	14	5	100
5	3	1	19	19	9	29	20	100
6	0	2	10	16	21	21	30	100
7	1	2	19	11	15	14	38	100

Sumber: Hasil Survey Primer

Dari tabel diatas, dapat dilihat bahwa 57 mahasiswa memilih jarak sebagai prioritas utama sedangkan tingkat keramaian adalah yang prioritas terakhir dengan jumlah mahasiswa yang memilih 38 orang.

4.3.2 Universitas Islam Negeri Malang

Universitas Islam Negeri Malang terletak di Jl. Gajayana No. 50, memiliki luasan ± 14.000 m² dan merupakan salah satu perguruan tinggi unggulan di Jawa Timur dan diminati masyarakat di Pulau Jawa maupun dari luar Pulau Jawa untuk melanjutkan kuliah sehingga memberikan pengaruh yang besar terhadap perkembangan pendidikan di Kota Malang. Oleh karena itu, Universitas Islam Negeri Malang dijadikan salah satu perguruan tinggi yang akan diteliti terkait dengan pemilihan jalur dari tempat tinggal mahasiswa menuju perguruan tinggi berdasarkan preferensi mahasiswa. Dibawah ini akan dijelaskan mengenai sebaran tempat tinggal mahasiswa, pola pergerakan mahasiswa dan prioritas mahasiswa dalam memilih jalur.

4.3.2.1 Sebaran Tempat Tinggal Mahasiswa

Berdasarkan hasil rekapitulasi data, sebaran tempat tinggal mahasiswa Universitas Brawijaya Malang mayoritas berdekatan dengan lokasi kampus dan



terdapat beberapa yang berada jauh dari kampus. Karena banyaknya titik sebaran tempat tinggal mahasiswa, maka diperlukan pengelompokan (*cluster*) lokasi tempat tinggal mahasiswa. Terkait dengan sebaran tempat tinggal mahasiswa dapat dilihat pada peta no. 4.5.

4.3.2.2 Kecenderungan Jalur Yang Ditempuh Mahasiswa

Kecenderungan jalur yang dilalui oleh mahasiswa berasal dari preferensi mahasiswa tersebut dalam memilih jalur menuju perguruan tinggi. Terdapat 7 variabel yang telah dijadikan sebagai acuan mahasiswa dalam memilih jalur, yaitu: jarak, waktu, biaya, perkerasan jalan, kemacetan, keamanan dan keramaian. Kuisoner tersebut bertujuan mengetahui alasan mahasiswa melalui jalur, kondisi jalan dan faktor prioritas yang menentukan mahasiswa memilih jalur. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel no. 4.3, tabel 4.4 dan peta no. 4.6.

Tabel 4.3
Hasil Rekapitulasi Kuisoner Berdasarkan Kondisi Jalan Yang Dilalui Mahasiswa
Universitas Islam Negeri Malang

Responden	Jarak (Meter)	Waktu (Menit)	Biaya (Rupiah)	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
1	300	3	500	Aspal	Bebas macet	Aman	Tidak ramai
2	300	3	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Cukup ramai
3	300	3	1000	Aspal	Macet	Cukup aman	Sangat ramai
4	300	3	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Cukup ramai
5	300	3	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Tidak ramai
6	300	3	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Cukup ramai
7	300	3	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Tidak ramai
8	300	5	1000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
9	300	5	1000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
10	300	5	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
11	400	5	1000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
12	500	3	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Ramai
13	500	5	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Tidak ramai
14	500	5	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Ramai
15	500	5	1000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Sangat ramai
16	500	5	1000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
17	500	5	1000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
18	500	5	1000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
19	500	5	1500	Aspal	Terkadang macet	Cukup aman	Ramai
20	500	5	2000	Aspal	Bebas macet	Aman	Cukup ramai

Responden	Jarak (Meter)	Waktu (Menit)	Biaya (Rupiah)	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
21	600	5	1000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
22	600	5	1000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
23	600	5	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
24	700	5	2000	Aspal	Macet	Cukup aman	Sangat ramai
25	800	5	1000	Aspal	Sangat macet	Tidak aman	Sangat ramai
26	800	5	1000	Aspal	Bebas macet	Cukup aman	Ramai
27	800	5	1500	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
28	800	10	1500	Aspal	Macet	Cukup aman	Ramai
29	1000	5	1000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
30	1000	5	1500	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
31	1000	7	1500	Aspal	Terkadang macet	Aman	Cukup ramai
32	1000	10	1000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
33	1000	10	1000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Cukup ramai
34	1000	10	1500	Aspal	Macet	Cukup aman	Ramai
35	1000	10	1500	Aspal	Macet	Aman	Sangat ramai
36	1000	10	2000	Aspal	Macet	Cukup aman	Ramai
37	1000	20	2000	Aspal	Macet	Aman	Sangat ramai
38	1200	8	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
39	1200	10	2000	Aspal	Sangat macet	Tidak aman	Ramai
40	1500	5	2000	Aspal	Bebas macet	Aman	Ramai
41	1500	10	1500	Aspal	Terkadang macet	Cukup aman	Sangat ramai
42	1500	10	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
43	1500	10	2000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
44	1500	10	2500	Aspal	Terkadang macet	Cukup aman	Ramai
45	1500	10	2500	Aspal	Macet	Aman	Ramai
46	2000	5	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
47	2000	10	2000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
48	2000	10	2000	Aspal	Macet	Tidak aman	Ramai
49	2000	10	2000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
50	2000	10	2500	Aspal	Terkadang macet	Aman	Cukup ramai
51	2000	10	2500	Aspal	Macet	Aman	Ramai
52	2000	10	3000	Aspal	Bebas macet	Aman	Ramai
53	2000	15	1500	Aspal	Sangat macet	Aman	Sangat ramai
54	2500	15	3000	Aspal	Sangat macet	Tidak aman	Sangat ramai
55	3000	10	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
56	3000	15	3000	Aspal	Sangat macet	Aman	Sangat ramai
57	3500	15	3000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
58	4000	15	2500	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
59	4000	15	2500	Aspal	Macet	Aman	Ramai
60	4000	15	3000	Aspal	Macet	Aman	Sangat ramai

Responden	Jarak (Meter)	Waktu (Menit)	Biaya (Rupiah)	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
61	5000	15	3000	Aspal	Macet	Aman	Sangat ramai
62	5000	20	3000	Aspal	Macet	Tidak aman	Ramai
63	6000	15	3500	Aspal	Macet	Aman	Ramai
64	7000	25	4000	Aspal	Sangat macet	Cukup aman	Sangat ramai
65	7000	30	4500	Aspal	Terkadang macet	Aman	Tidak ramai
66	7000	40	4500	Aspal	Macet	Aman	Ramai
67	10000	25	5000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
68	10000	25	5000	Aspal	Macet	Aman	Sangat ramai
69	10000	25	6000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
70	15000	30	5000	Aspal	Macet	Cukup aman	Ramai

Sumber: Hasil Survey Primer (Tabel diurutkan berdasarkan jarak terkecil-terbesar)

Dari tabel 4.3 memperlihatkan bahwa jarak yang ditempuh mahasiswa dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi minimal menempuh jarak 300 m dan maksimal 15 km. Mayoritas mahasiswa di Universitas Islam Negeri Malang memilih tempat tinggal yang berdekatan dengan kampus, namun terdapat juga mahasiswa yang bertempat tinggal jauh dari kampus. Jika dilihat dari waktu yang dibutuhkan mahasiswa dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi membutuhkan waktu minimal 3 menit dan maksimal 40 menit, biaya yang dikeluarkan minimal Rp. 500,- dan maksimal Rp. 6000,-, dengan perkerasan jalan aspal, tingkat kemacetan masih memperlihatkan ada jalur yang bebas macet namun ada juga yang sangat macet, tingkat keamanan mayoritas aman namun masih terdapat jalan yang tidak aman dan tingkat keramaian dari tidak ramai sampai sangat ramai.

Tabel 4.4
Hasil Rekapitulasi Kuisioner Berdasarkan Faktor Prioritas Mahasiswa
Universitas Islam Negeri Malang

No	Berangkat – Pulang							Jumlah
	Jarak	Waktu	Biaya	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian	
1	30	23	5	0	6	2	4	70
2	15	28	9	7	6	2	3	70
3	10	9	14	12	14	9	2	70
4	7	3	15	10	20	9	6	70
5	1	0	23	16	9	10	11	70
6	0	2	5	8	10	25	20	70
7	0	1	7	10	11	13	28	70

Sumber: Hasil Survey Primer

Dari tabel diatas, dapat dilihat bahwa 30 mahasiswa memilih jarak sebagai prioritas utama sedangkan tingkat keramaian adalah yang prioritas terakhir dengan jumlah mahasiswa yang memilih 28 orang.

4.3.3 Universitas Politeknik Negeri Malang

Universitas Politeknik Negeri Malang terletak di Jl. Soekarno Hatta No. 9 Malang, memiliki luasan $\pm 6.000 \text{ m}^2$ dan merupakan salah satu perguruan tinggi unggulan di Jawa Timur dan diminati masyarakat di Pulau Jawa maupun dari luar Pulau Jawa untuk melanjutkan kuliah sehingga memberikan pengaruh yang besar terhadap perkembangan pendidikan di Kota Malang. Oleh karena itu, Universitas Islam Negeri Malang dijadikan salah satu perguruan tinggi yang akan diteliti terkait dengan pemilihan jalur dari tempat tinggal mahasiswa menuju perguruan tinggi berdasarkan preferensi mahasiswa. Dibawah ini akan dijelaskan mengenai sebaran tempat tinggal mahasiswa, pola pergerakan mahasiswa dan prioritas mahasiswa dalam memilih jalur.

4.3.3.1 Sebaran Tempat Tinggal Mahasiswa

Berdasarkan hasil survey primer penyebaran tempat tinggal mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang bersifat menyebar dari berbagai tempat tinggal namun mayoritas terdapat di dekat kampus. Karena banyaknya titik sebaran tempat tinggal mahasiswa, maka diperlukan pengelompokan (*cluster*) lokasi tempat tinggal mahasiswa. Terkait dengan sebaran tempat tinggal mahasiswa dapat dilihat pada peta no. 4.7.

4.3.3.2 Kecenderungan Jalur Yang Ditempuh Mahasiswa

Kecenderungan jalur yang dilalui oleh mahasiswa berasal dari preferensi mahasiswa tersebut dalam memilih jalur menuju perguruan tinggi. Terdapat 7 variabel yang telah dijadikan sebagai acuan mahasiswa dalam memilih jalur, yaitu: jarak, waktu, biaya, perkerasan jalan, kemacetan, keamanan dan keramaian. Kuisoner tersebut bertujuan mengetahui alasan mahasiswa melalui jalur, kondisi jalan dan

faktor prioritas yang menentukan mahasiswa memilih jalur. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel no. 4.5, tabel 4.6 dan peta no. 4.8.

Tabel 4.5
Hasil Rekapitulasi Kuisioner Berdasarkan Kondisi Jalan Yang Dilalui Mahasiswa
Universitas Politeknik Negeri Malang

Responden	Jarak (Meter)	Waktu (Menit)	Biaya (Rupiah)	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Ker
1	300	5	1000	Aspal	Bebas Macet	Aman	Cuki
2	300	5	1500	Aspal	Bebas Macet	Aman	Tida
3	500	5	1500	Aspal	Macet	Aman	R
4	500	10	2000	Aspal	Sangat Macet	Tidak aman	Sang
5	600	5	1500	Aspal	Sangat Macet	Aman	R
6	700	5	1500	Aspal	Macet	Aman	R
7	800	10	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Cuki
8	1000	3	1000	Aspal	Bebas Macet	Aman	R
9	1000	5	1000	Aspal	Macet	Aman	Sang
10	1000	5	5000	Aspal	Terkadang macet	Aman	R
11	1000	7	2000	Paving	Bebas Macet	Aman	Tida
12	1000	10	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	R
13	1000	10	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	R
14	1000	10	2000	Aspal	Macet	Aman	R
15	1000	10	2000	Aspal	Sangat Macet	Tidak aman	F
16	1000	10	3000	Aspal	Sangat Macet	Aman	Sang
17	1000	10	3000	Aspal	Macet	Aman	Sang
18	1000	15	1000	Aspal	Terkadang macet	Aman	F
19	1500	5	2500	Aspal	Macet	Aman	F
20	1500	7	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	F
21	1500	7	2000	Aspal	Macet	Aman	F
22	1500	10	2000	Aspal	Macet	Aman	F
23	1500	10	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	F
24	1500	12	2000	Aspal	Macet	Aman	F
25	2000	5	2000	Aspal	Bebas Macet	Tidak aman	Cuki
26	2000	10	2000	Aspal	Macet	Cukup aman	Sang
27	2000	10	2000	Aspal	Sangat Macet	Aman	Sang
28	2000	10	2500	Aspal	Terkadang macet	Aman	I
29	2000	15	3000	Aspal	Sangat Macet	Aman	I
30	2000	15	3000	Aspal	Macet	Aman	Sang
31	2500	10	3000	Aspal	Macet	Aman	I
32	2500	15	2500	Aspal	Macet	Tidak aman	I
33	2500	15	2000	Aspal	Sangat Macet	Aman	San
34	3000	5	2500	Aspal	Macet	Aman	I

Responden	Jarak (Meter)	Waktu (Menit)	Biaya (Rupiah)	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
35	3000	15	4000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
36	3000	15	5000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
37	3000	20	3000	Aspal	Sangat Macet	Aman	Sangat ramai
38	3000	20	3000	Aspal	Sangat Macet	Tidak aman	Sangat ramai
39	3000	20	3000	Aspal	Sangat Macet	Aman	Ramai
40	5000	5	3000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Cukup ramai
41	5000	10	3000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
42	5000	20	2500	Aspal	Sangat Macet	Aman	Sangat ramai
43	5000	20	5000	Aspal	Macet	Aman	Sangat ramai
44	7000	20	5000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
45	10000	20	2000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
46	10000	30	5000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
47	15000	30	6500	Aspal	Sangat Macet	Aman	Ramai
48	20000	30	4000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
49	20000	60	7000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
50	25000	90	7500	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai

Sumber: Hasil Survey Primer (Tabel diurutkan berdasarkan jarak terkecil-terbesar)

Dari tabel 4.5 memperlihatkan bahwa jarak yang ditempuh mahasiswa dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi minimal menempuh jarak 300 m dan maksimal 25 km. Sebagian mahasiswa di Politeknik Negeri Malang memilih tempat tinggal yang berdekatan dengan kampus dan sebagiannya bertempat tinggal jauh dari kampus. Hal tersebut terlihat dari jarak yang mereka tempuh menuju perguruan tinggi. Jika dilihat dari waktu yang dibutuhkan mahasiswa dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi membutuhkan waktu minimal 5 menit dan maksimal 90 menit, biaya yang dikeluarkan minimal Rp. 1000,- dan maksimal Rp. 7500,- dengan perkerasan jalan aspal, tingkat kemacetan masih memperlihatkan ada jalur yang bebas macet, namun ada juga yang sangat macet, tingkat keamanan mayoritas aman namun masih terdapat jalan yang tidak aman dan tingkat keramaian dari cukup ramai sampai sangat ramai.

Tabel 4.6
Hasil Rekapitulasi Kuisioner Berdasarkan Faktor Prioritas Mahasiswa
Universitas Politeknik Negeri Malang

No	Berangkat – Pulang							Jumlah
	Jarak	Waktu	Biaya	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian	
1	19	23	0	4	3	1	0	50
2	10	20	3	6	6	5	0	50
3	10	4	7	7	11	9	2	50
4	7	3	9	10	12	8	1	50
5	1	0	15	8	9	9	8	50
6	3	0	9	6	4	8	20	50
7	1	0	7	3	11	10	18	50

Sumber: Hasil Survey Primer

Dari tabel diatas, dapat dilihat bahwa 23 mahasiswa memilih jarak sebagai prioritas utama sedangkan tingkat keramaian adalah yang prioritas terakhir dengan jumlah mahasiswa yang memilih 18orang.

4.3.4 Institut Teknologi Nasional Malang

Institut Teknologi Nasional Malang terletak di Jl. Bendungan Sigura-gura No.2 Malang, memiliki luasan $\pm 4.500 \text{ m}^2$ dan merupakan salah satu perguruan tinggi unggulan di Jawa Timur dan diminati masyarakat di Pulau Jawa maupun dari luar Pulau Jawa untuk melanjutkan kuliah sehingga memberikan pengaruh yang besar terhadap perkembangan pendidikan di Kota Malang. Oleh karena itu, Institut Teknologi Nasional Malang dijadikan salah satu perguruan tinggi yang akan diteliti terkait dengan pemilihan jalur dari tempat tinggal mahasiswa menuju perguruan tinggi berdasarkan preferensi mahasiswa. Dibawah ini akan dijelaskan mengenai sebaran tempat tinggal mahasiswa, pola pergerakan mahasiswa dan prioritas mahasiswa dalam memilih jalur.

4.3.4.1 Sebaran Tempat Tinggal Mahasiswa

Berdasarkan hasil survey primer penyebaran tempat tinggal mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang bersifat mengelompok dan mayoritas berdekatan dengan kampus. Karena banyaknya titik sebaran tempat tinggal mahasiswa, maka

diperlukan pengelompokan (*cluster*) lokasi tempat tinggal mahasiswa. Terkait dengan sebaran tempat tinggal mahasiswa dapat dilihat pada peta no. 4.9.

4.3.4.2 Kecenderungan Jalur Yang Ditempuh Mahasiswa

Kecenderungan jalur yang dilalui oleh mahasiswa berasal dari preferensi mahasiswa tersebut dalam memilih jalur menuju perguruan tinggi. Terdapat 7 variabel yang telah dijadikan sebagai acuan mahasiswa dalam memilih jalur, yaitu: jarak, waktu, biaya, perkerasan jalan, kemacetan, keamanan dan keramaian. Kuisoner tersebut bertujuan mengetahui alasan mahasiswa melalui jalur, kondisi jalan dan faktor prioritas yang menentukan mahasiswa memilih jalur. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel no. 4.7, tabel 4.8 dan peta no. 4.10.

Tabel 4.7
Hasil Rekapitulasi Kuisoner Berdasarkan Kondisi Jalan Yang Dilalui Mahasiswa
Institut Teknologi Nasional Malang

Responden	Jarak (Meter)	Waktu (Menit)	Biaya	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
1	300	3	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Tidak ramai
2	300	3	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Ramai
3	300	5	1000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Sangat ramai
4	400	5	1500	Aspal	Bebas macet	Aman	Tidak ramai
5	500	3	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Tidak ramai
6	500	3	1000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
7	500	5	2000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
8	600	5	1000	Aspal	Bebas macet	Aman	Tidak ramai
9	600	5	1500	Aspal	Bebas macet	Aman	Tidak ramai
10	800	5	1500	Aspal	Macet	Aman	Tidak ramai
11	800	5	1500	Aspal	Terkadang macet	Cukup Aman	Ramai
12	800	10	2000	Aspal	Bebas macet	Cukup Aman	Cukup ramai
13	1000	5	1000	Aspal	Terkadang macet	Cukup Aman	Sangat ramai
14	1000	5	1000	Aspal	Terkadang macet	Tidak aman	Ramai
15	1200	10	2500	Aspal	Sangat macet	Cukup Aman	Sangat ramai
16	1500	10	2000	Aspal	Bebas macet	Aman	Cukup ramai
17	1500	10	2500	Aspal	Macet	Aman	Ramai
18	2000	7	2000	Aspal	Bebas macet	Aman	Cukup ramai
19	2000	10	2000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
20	2000	10	2000	Aspal	Bebas macet	Aman	Cukup ramai
21	2000	10	2000	Aspal	Terkadang macet	Aman	Ramai
22	2000	10	3000	Aspal	Sangat macet	Aman	Sangat ramai

Responden	Jarak (Meter)	Waktu (Menit)	Biaya	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
23	2000	10	3000	Aspal	Sangat macet	Aman	Sangat ramai
24	2500	10	2000	Aspal	Bebas macet	Aman	Cukup ramai
25	2500	15	2000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
26	3000	15	3000	Aspal	Macet	Aman	Sangat ramai
27	4000	10	3000	Aspal	Terkadang macet	Cukup Aman	Sangat ramai
28	5000	20	3000	Aspal	Macet	Cukup Aman	Sangat ramai
29	10000	30	5000	Aspal	Macet	Aman	Ramai
30	15000	30	5000	Aspal	Sangat macet	Aman	Sangat ramai

Sumber: Hasil Survey Primer (Tabel diurutkan berdasarkan jarak terkecil-terbesar)

Dari tabel 4.7 memperlihatkan bahwa jarak yang ditempuh mahasiswa dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi minimal menempuh jarak 300 m dan maksimal 15 km. Sebagian mahasiswa di Institut Teknologi Nasional Malang memilih tempat tinggal yang berdekatan dengan kampus dan sebagiannya bertempat tinggal jauh dari kampus. Hal tersebut terlihat dari jarak yang mereka tempuh menuju perguruan tinggi. Jika dilihat dari waktu yang dibutuhkan mahasiswa dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi membutuhkan waktu minimal 3 menit dan maksimal 30 menit, biaya yang dikeluarkan minimal Rp. 1000,- dan maksimal Rp. 5000,- , dengan perkerasan jalan aspal, tingkat kemacetan memperlihatkan bahwa jalur yang dilewati mahasiswa cenderung bebas macet hingga terkadang macet dan hanya beberapa mahasiswa yang mengalami kemacetan. Tingkat keamanan mayoritas cukup aman dan aman, serta tingkat keramaian dari tidak ramai sampai sangat ramai.

Tabel 4.8
Hasil Rekapitulasi Kuisioner Berdasarkan Faktor Prioritas Mahasiswa
Institut Teknologi Nasional Malang

No	Berangkat							Jumlah
	Jarak	Waktu	Biaya	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian	
1	11	14	0	1	3	1	0	30
2	12	7	2	3	5	1	0	30
3	5	3	5	4	9	3	1	30
4	1	0	9	8	7	2	3	30
5	0	1	3	10	4	7	5	30
6	0	0	8	3	2	5	12	30
7	0	0	2	5	2	13	8	30

Sumber: Hasil Survey Primer

Dari tabel diatas, dapat dilihat bahwa 14 mahasiswa memilih jarak sebagai prioritas utama sedangkan tingkat keamanan adalah yang prioritas terakhir dengan jumlah mahasiswa yang memilih 13 orang.



Untuk lebih jelasnya dapat dilihat bahwa 14 mahasiswa memiliki praktik sebagai
promotor utama sedangkan 10 orang sebagai pembantu. Untuk lebih jelasnya dapat
dilihat pada tabel berikut ini.





TUGAS AKHIR
 JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

PETA POLA RUANG
 KECAMATAN LOWOKWARU, KOTA MALANG

NO PETA: 4.1

Legenda

- Batas Kecamatan
- Batas Kabupaten
- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Fasilitas Umum
- Industri dan Gudang
- Kesehatan
- Ladang
- Lapangan Olah Raga
- Makam
- Pendidikan
- Perdagangan dan Jasa
- Peribadatan
- Perkantoran
- Perumahan
- Tanah Kosong
- Sempadan Sungai dan Rel
- RTH
- Rekreasi
- Sawah
- Sungai
- TPS

Skala 1: 43.000



Sumber Peta:
 Peta Land Use Kota Malang
 WGS 1984 UTM Zona 49 S

Insert Peta



KECAMATAN KARANGPLOSO

KECAMATAN
 BLIM BING

KECAMATAN DAU

KECAMATAN SUKUN

KECAMATAN KLOJEN

9124000

9122000

9120000

9118000

674000

676000

678000

680000



TUGAS AKHIR
 JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

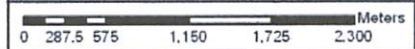
PETA KONDISI JALAN
 KECAMATAN LOWOKWARU, KOTA MALANG

NO PETA: 4.1

Legenda

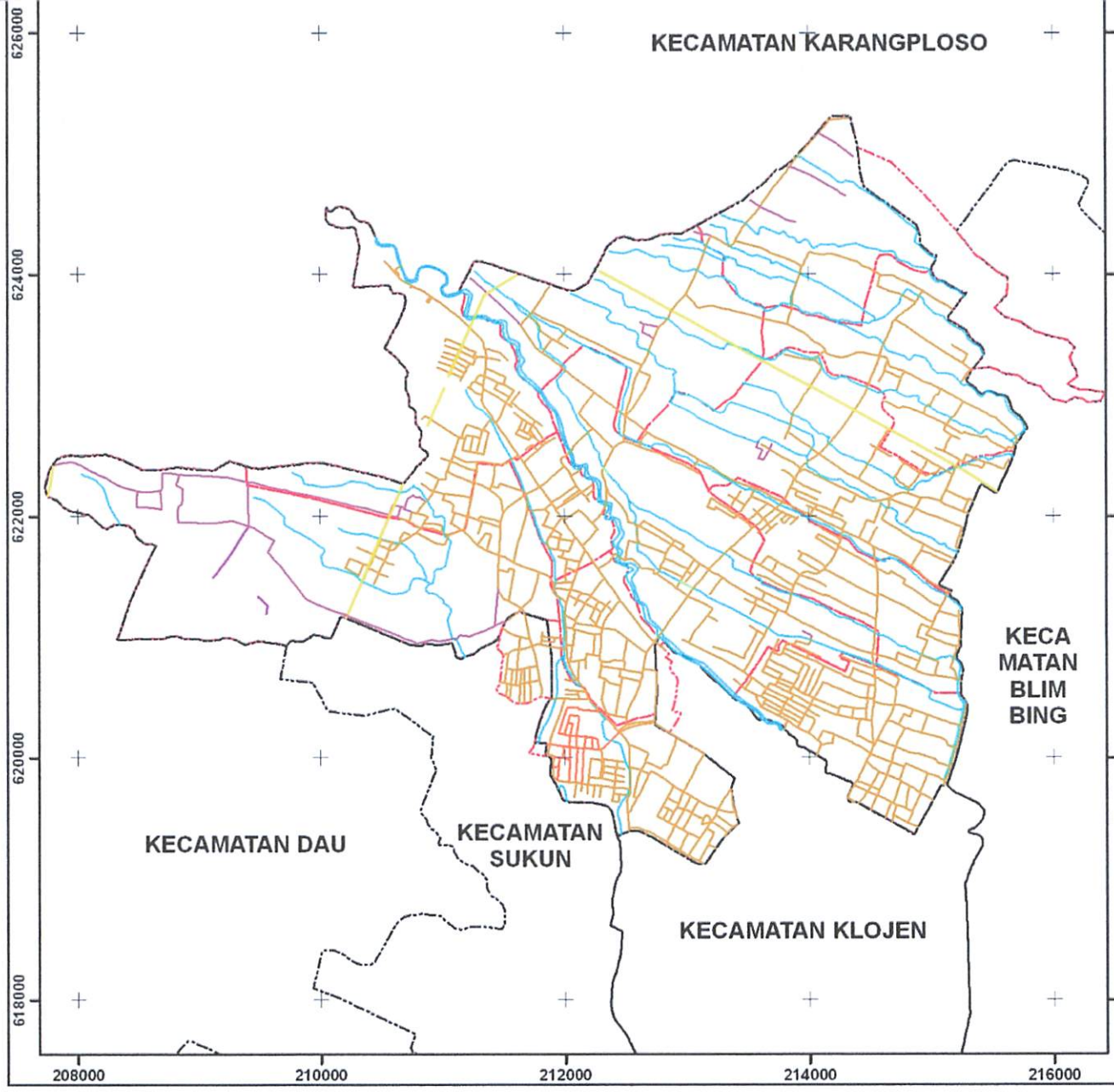
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Kondisi Jalan**
- Jalan Aspal
- Jalan Paving
- Jalan Makadam
- Jalan Setapak
- Transmisi Listrik

Skala 1: 45.000



Sumber Peta:
 Peta Land Use Kota Malang
 WGS 1984 UTM Zona 49 S

Insert Peta



KECAMATAN KARANGPLOSO

KECAMATAN
 BLIM
 BING

KECAMATAN DAU

KECAMATAN
 SUKUN

KECAMATAN KLOJEN

626000
624000
622000
620000
618000

626000
624000
622000
620000
618000

208000 210000 212000 214000 216000



TUGAS AKHIR
 JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

PETA PERSEBARAN TEMPAT TINGGAL
 MAHASISWA UNIVERSITAS BRAWIJAYA
 KECAMATAN LOWOKWARU, KOTA MALANG

NO PETA: 4.3

Legenda

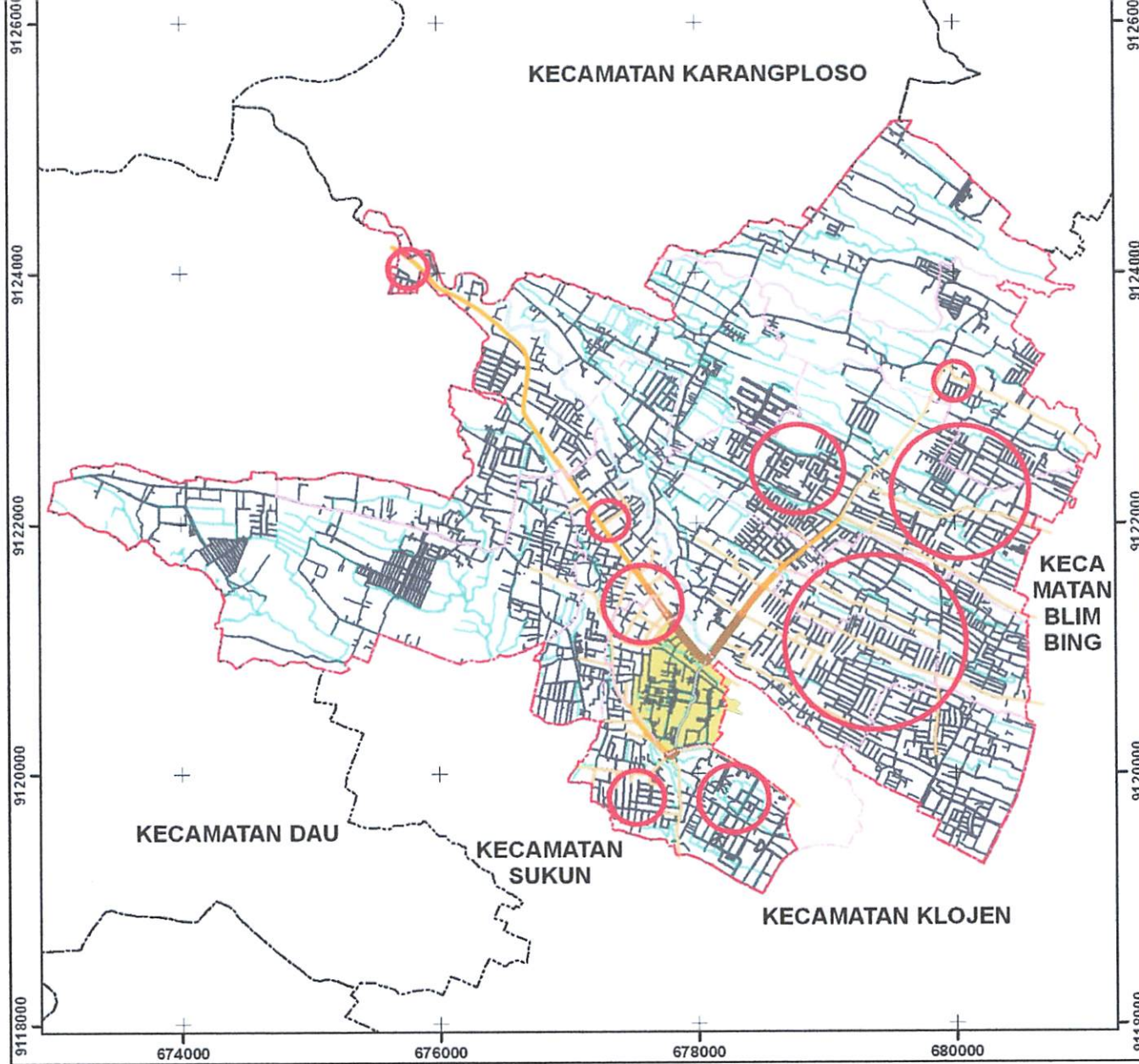
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Universitas Brawijaya Malang
- Persebaran tempat tinggal mahasiswa

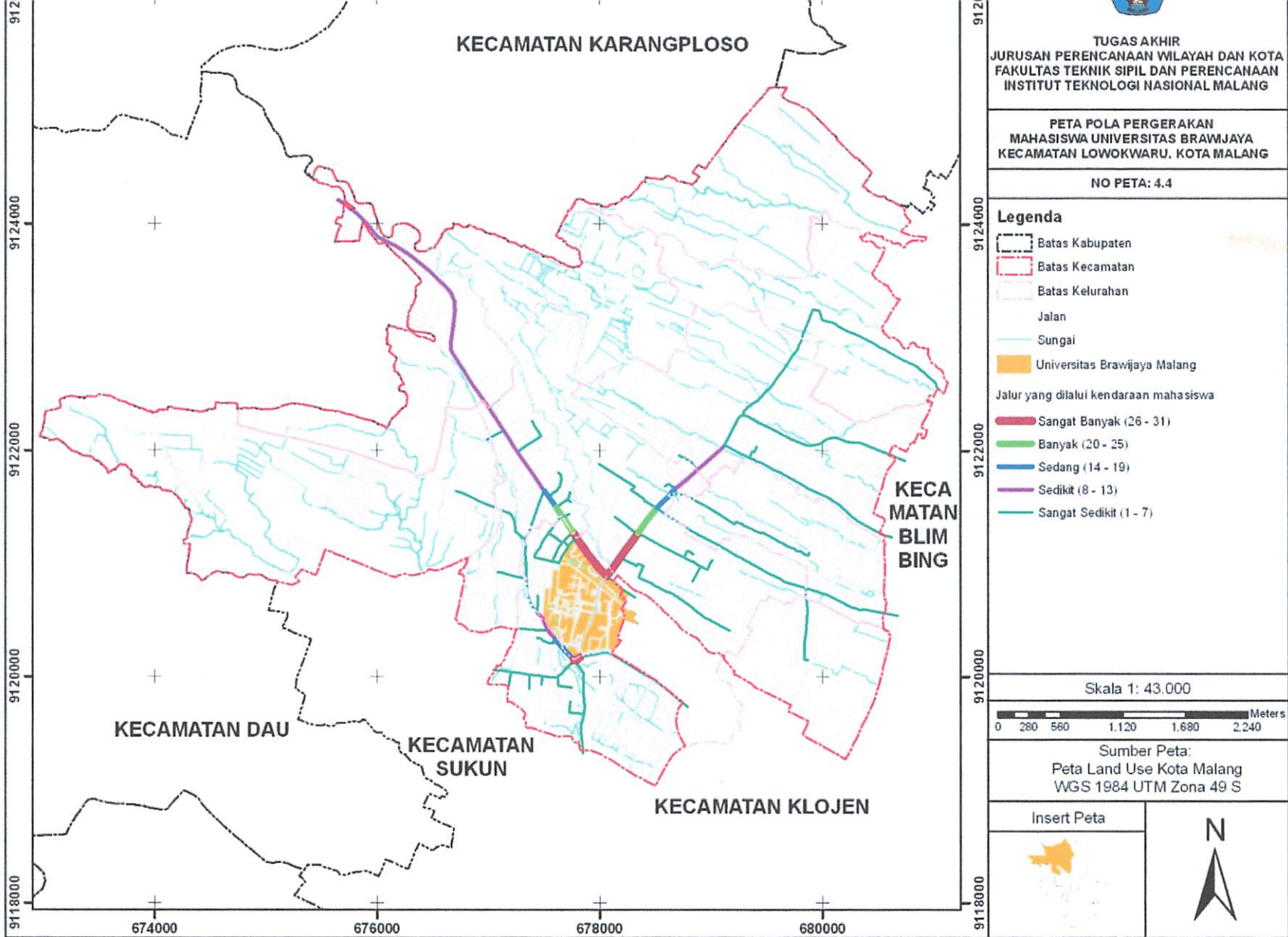
Skala 1: 43.000



Sumber Peta:
 Peta Land Use Kota Malang
 WGS 1984 UTM Zona 49 S

Insert Peta





TUGAS AKHIR
 JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

PETA POLA PERGERAKAN
 MAHASISWA UNIVERSITAS BRAWIJAYA
 KECAMATAN LOWOKWARU, KOTA MALANG

NO PETA: 4.4

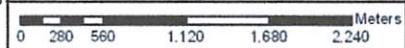
Legenda

- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Universitas Brawijaya Malang

Jalur yang dilalui kendaraan mahasiswa

- Sangat Banyak (26 - 31)
- Banyak (20 - 25)
- Sedang (14 - 19)
- Sedikit (8 - 13)
- Sangat Sedikit (1 - 7)

Skala 1: 43.000



Sumber Peta:
 Peta Land Use Kota Malang
 WGS 1984 UTM Zona 49 S

Insert Peta



TUGAS AKHIR
 JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

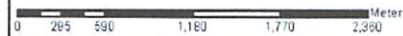
PETA PERSEBARAN TEMPAT TINGGAL
 MAHASISWA UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
 KECAMATAN LOWOKWARU, KOTA MALANG

NO PETA: 4.5

Legenda

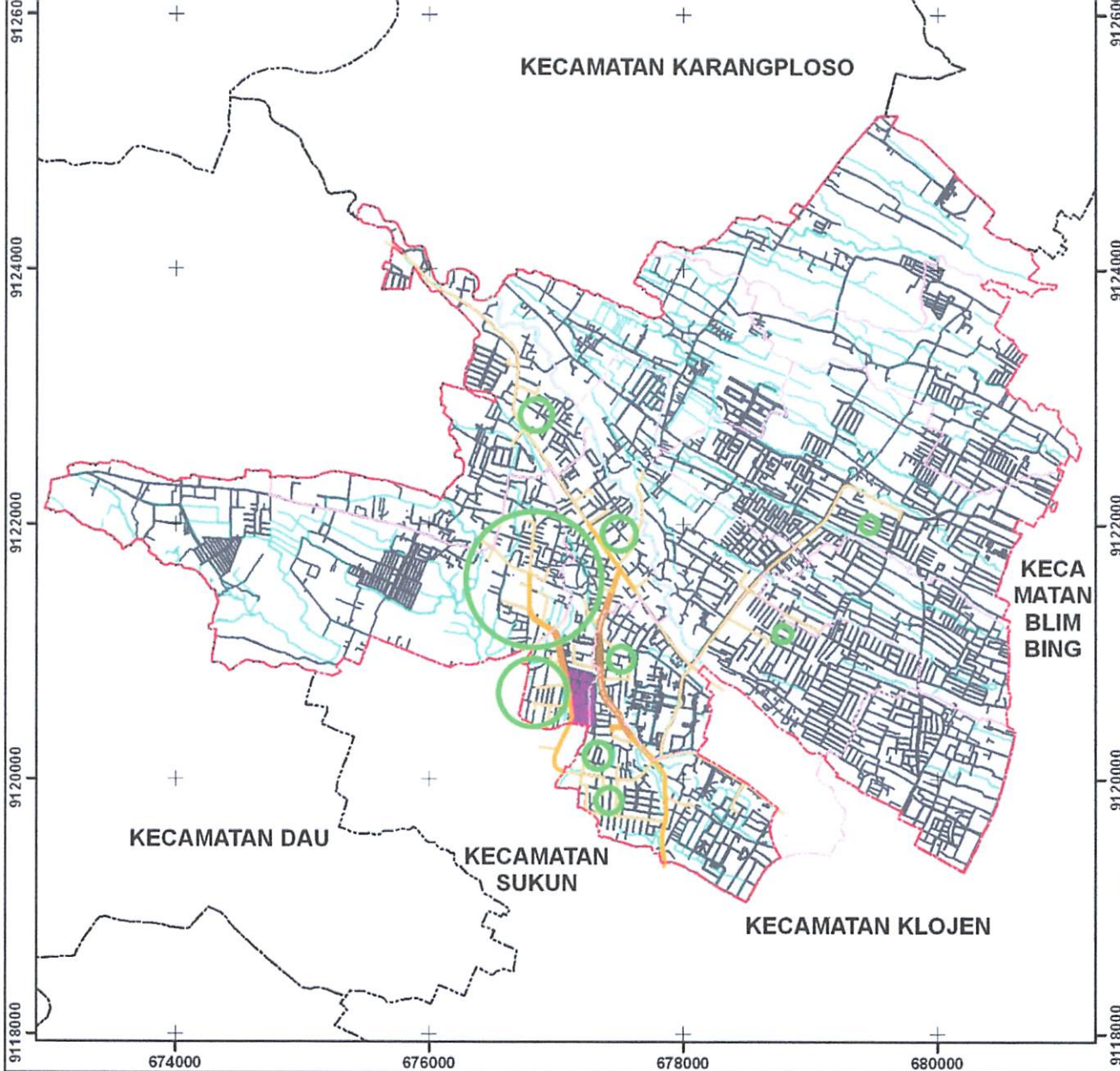
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Universitas Islam Negeri Malang
- Persebaran tempat tinggal mahasiswa

Skala 1: 43.000



Sumber Peta:
 Peta Land Use Kota Malang
 WGS 1984 UTM Zona 49 S

Insert Peta



912600
9124000
9122000
9120000
9118000

912600
9124000
9122000
9120000
9118000

674000 676000 678000 680000



TUGAS AKHIR
 JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

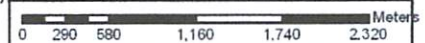
PETA POLA PERGERAKAN
 MAHASISWA UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
 KECAMATAN LOWOKWARU, KOTA MALANG

NO PETA: 4.6

Legenda

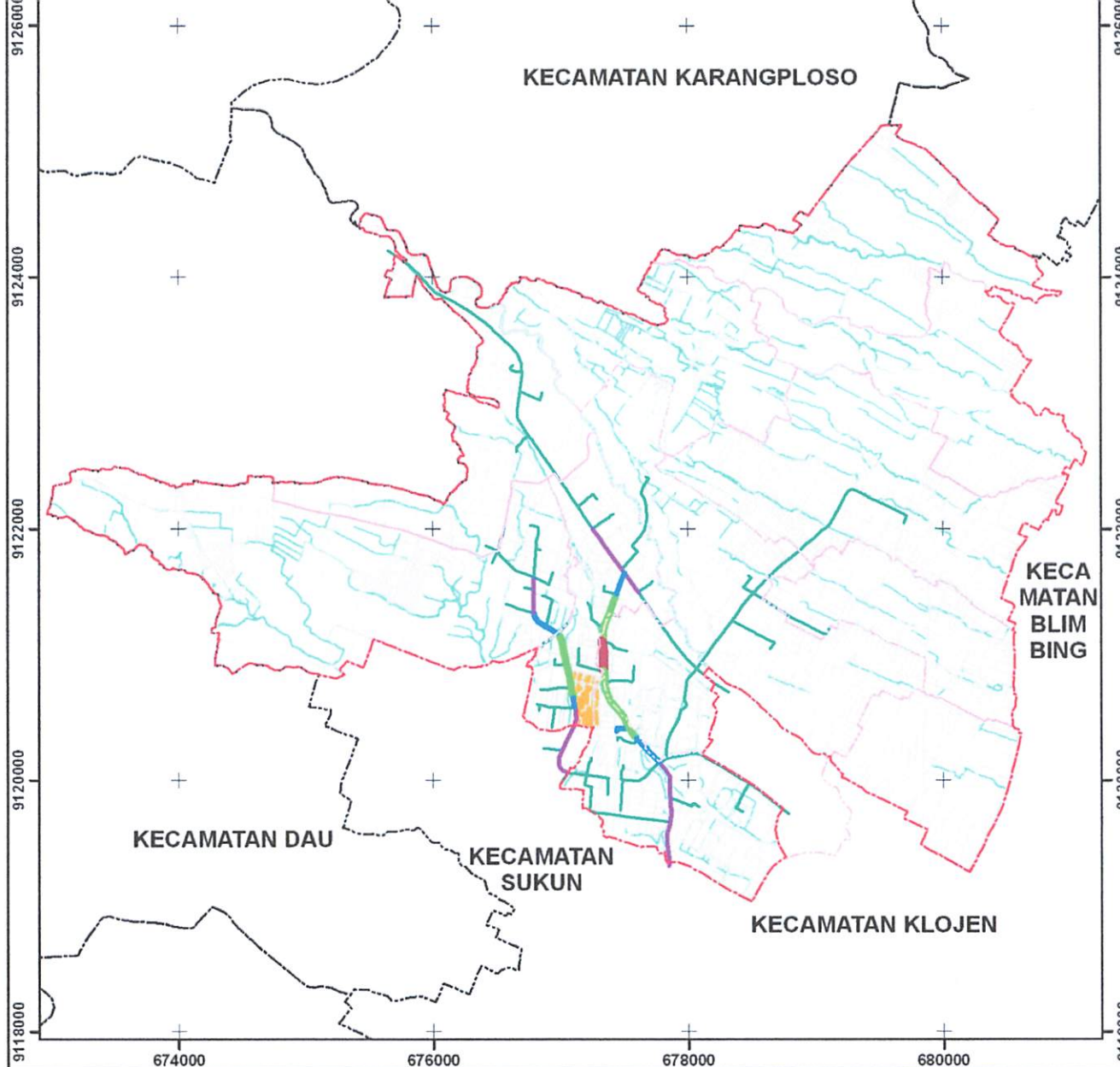
-  Batas Kabupaten
-  Batas Kecamatan
-  Batas Kelurahan
-  Jalan
-  Sungai
-  Universitas Islam Negeri Malang
- Jalur yang dilalui kendaraan mahasiswa
-  Sangat Banyak (21 - 25)
-  Banyak (16 - 20)
-  Sedang (11 - 15)
-  Sedikit (6 - 10)
-  Sangat Sedikit (1 - 5)

Skala 1: 43.000



Sumber Peta:
 Peta Land Use Kota Malang
 WGS 1984 UTM Zona 49 S

Insert Peta



9126000
9124000
9122000
9120000
9118000

9126000
9124000
9122000
9120000
9118000

674000 676000 678000 680000

KECAMATAN KARANGPLOSO

KECAMATAN
BLIM
BING

KECAMATAN DAU

KECAMATAN
SUKUN

KECAMATAN KLOJEN



TUGAS AKHIR
 JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

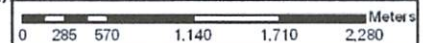
PETA PERSEBARAN TEMPAT TINGGAL
 MAHASISWA UNIVERSITAS POLITEKNIK NEGERI
 KECAMATAN LOWOKWARU, KOTA MALANG

NO PETA: 4.7

Legenda

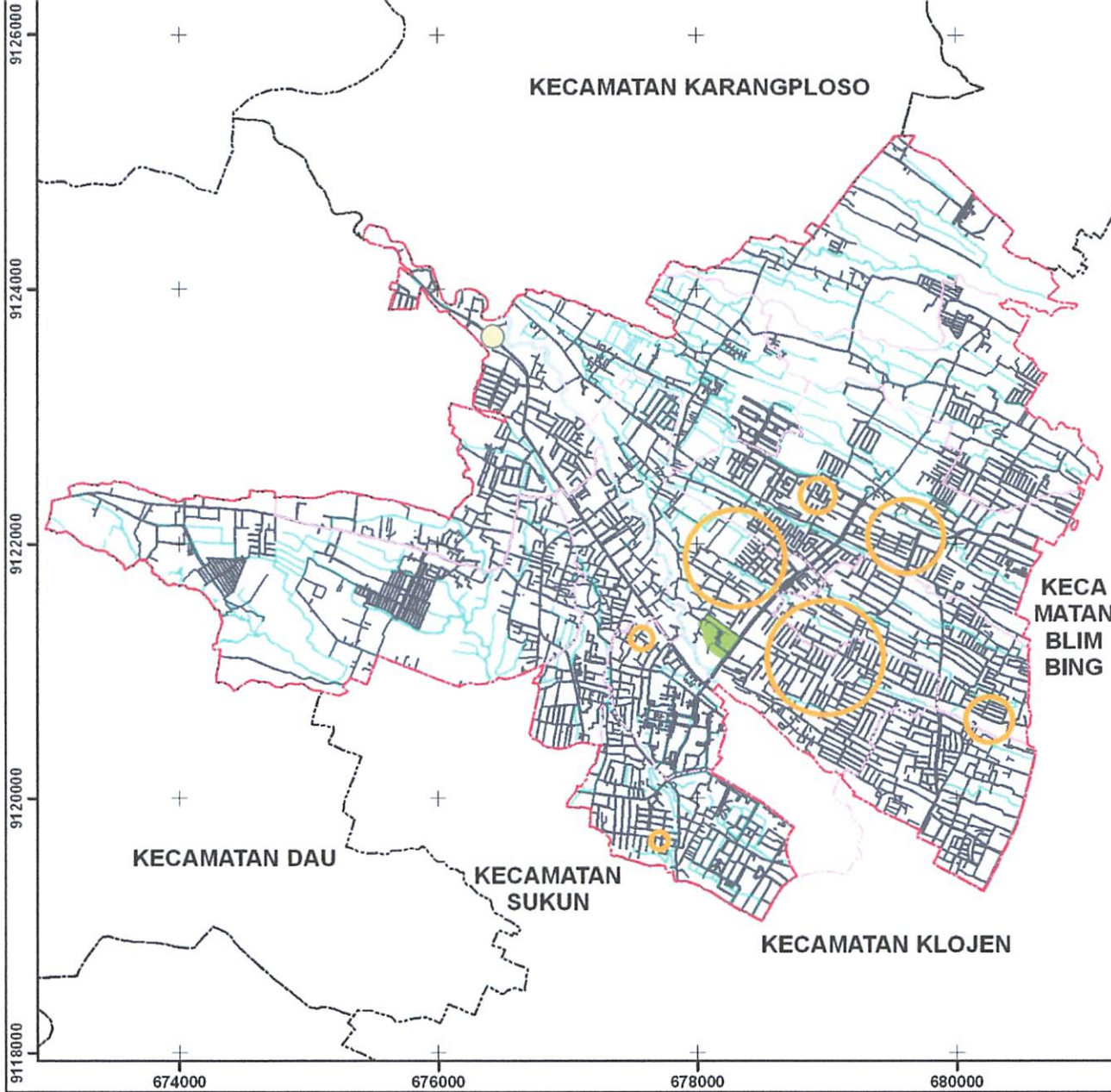
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Universitas Politeknik Negeri Malang
- Persebaran tempat tinggal mahasiswa

Skala 1: 43.000



Sumber Peta:
 Peta Land Use Kota Malang
 WGS 1984 UTM Zona 49 S

Insert Peta





TUGAS AKHIR
 JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

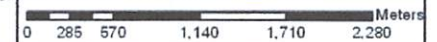
PETA POLA PERGERAKAN
 MAHASISWA UNIVERSITAS POLITEKNIK NEGERI
 KECAMATAN LOWOKWARU, KOTA MALANG

NO PETA: 4.8

Legenda

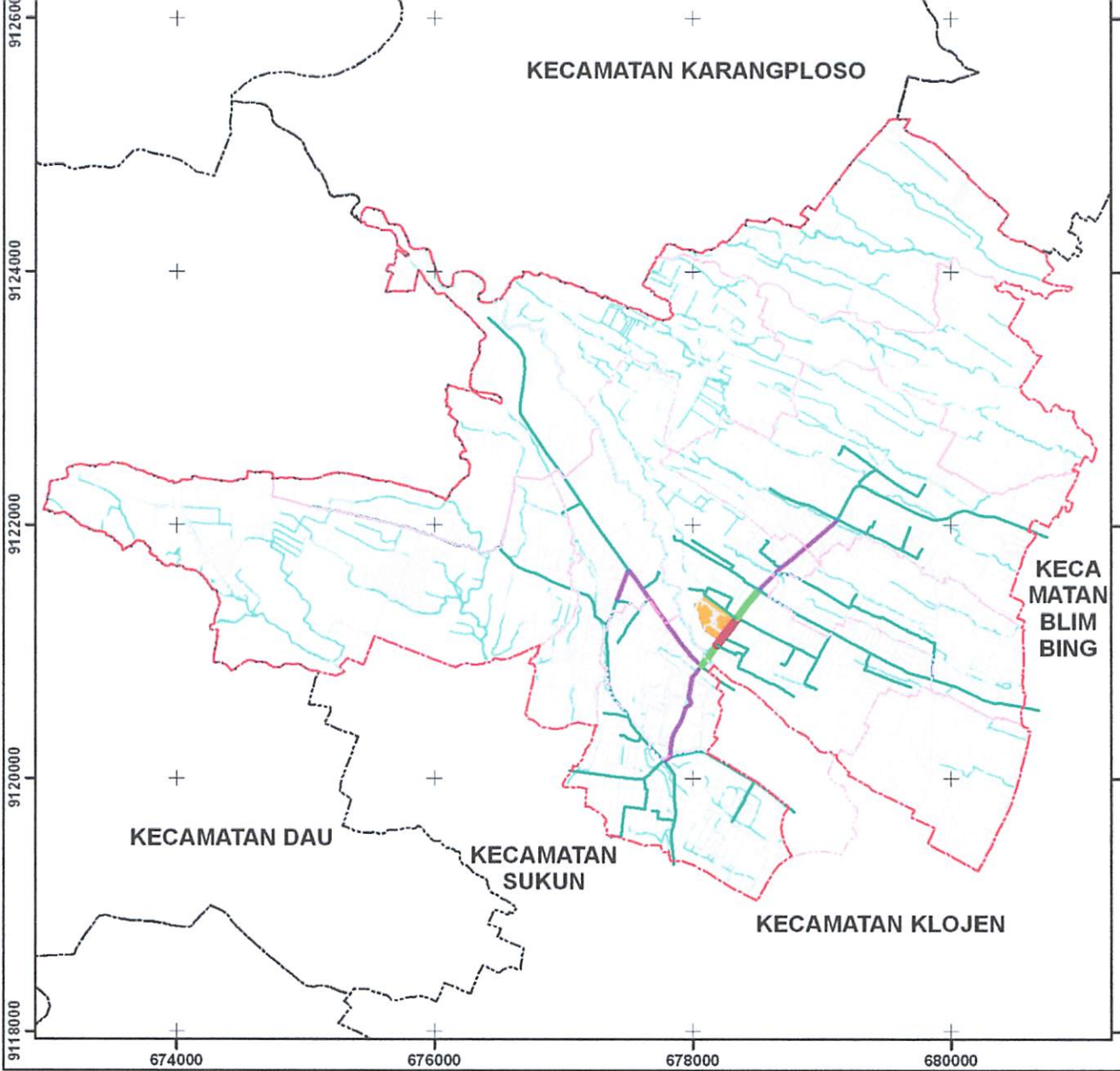
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Universitas Politeknik Negeri Malang
- Jalur yang dilalui kendaraan mahasiswa
 - Sangat Banyak
 - Banyak
 - Sedikit
 - Sangat Sedikit

Skala 1: 43.000



Sumber Peta:
 Peta Land Use Kota Malang
 WGS 1984 UTM Zona 49 S

Insert Peta



912600
912400
912200
912000
9118000

912600
912400
912200
912000
9118000

674000 676000 678000 680000



TUGAS AKHIR
 JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

PETA PERSEBARAN TEMPAT TINGGAL
 MAHASISWA INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
 KECAMATAN LOWOKWARU, KOTA MALANG

NO PETA: 4.9

Legenda

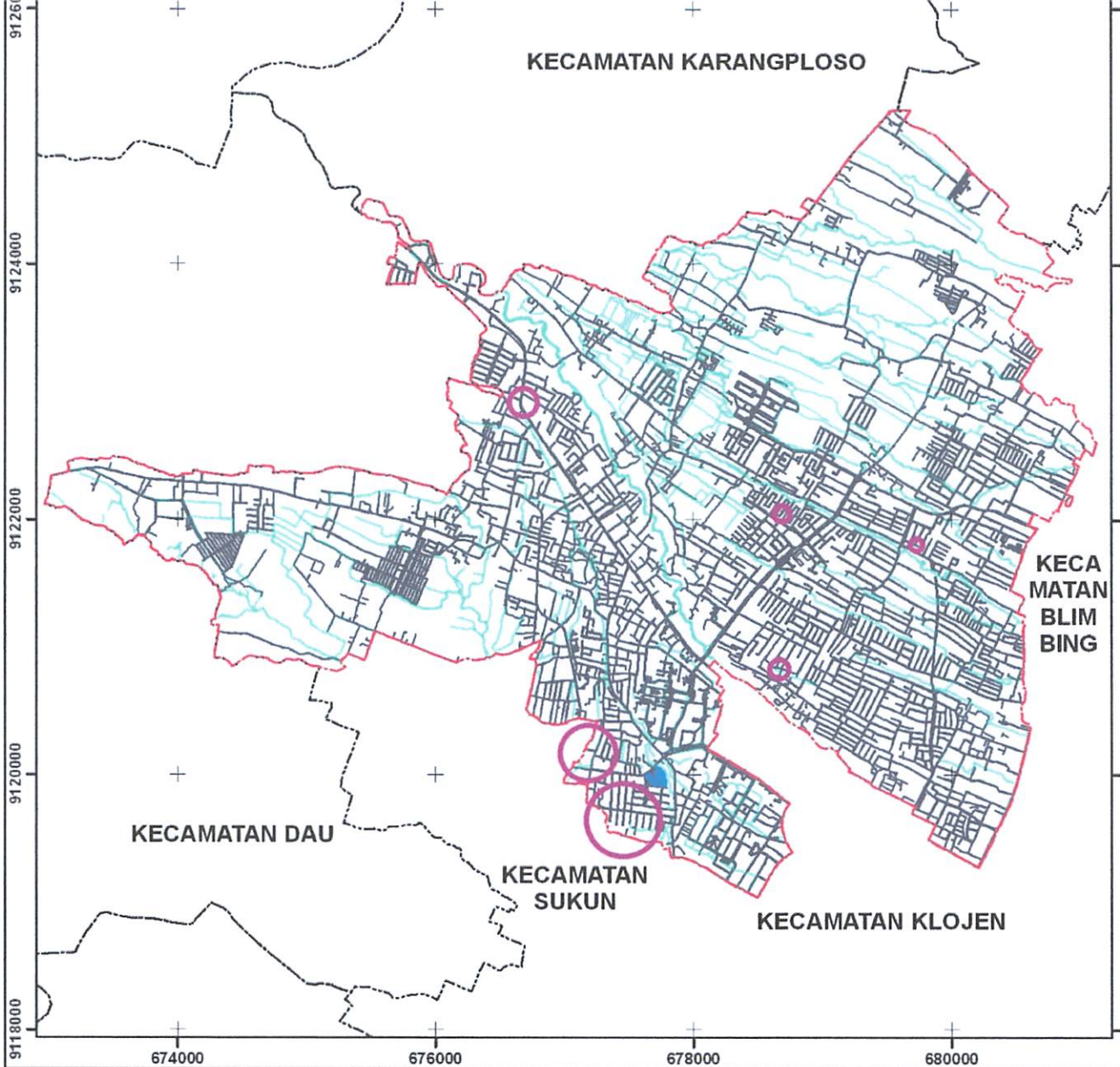
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Institut Teknologi Nasional Malang
- Persebaran tempat tinggal mahasiswa

Skala 1: 43.000



Sumber Peta:
 Peta Land Use Kota Malang
 WGS 1984 UTM Zona 49 S

Insert Peta





TUGAS AKHIR
 JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

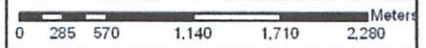
PETA POLA PERGERAKAN
 MAHASISWA INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
 KECAMATAN LOWOKWARU, KOTA MALANG

NO PETA: 4.10

Legenda

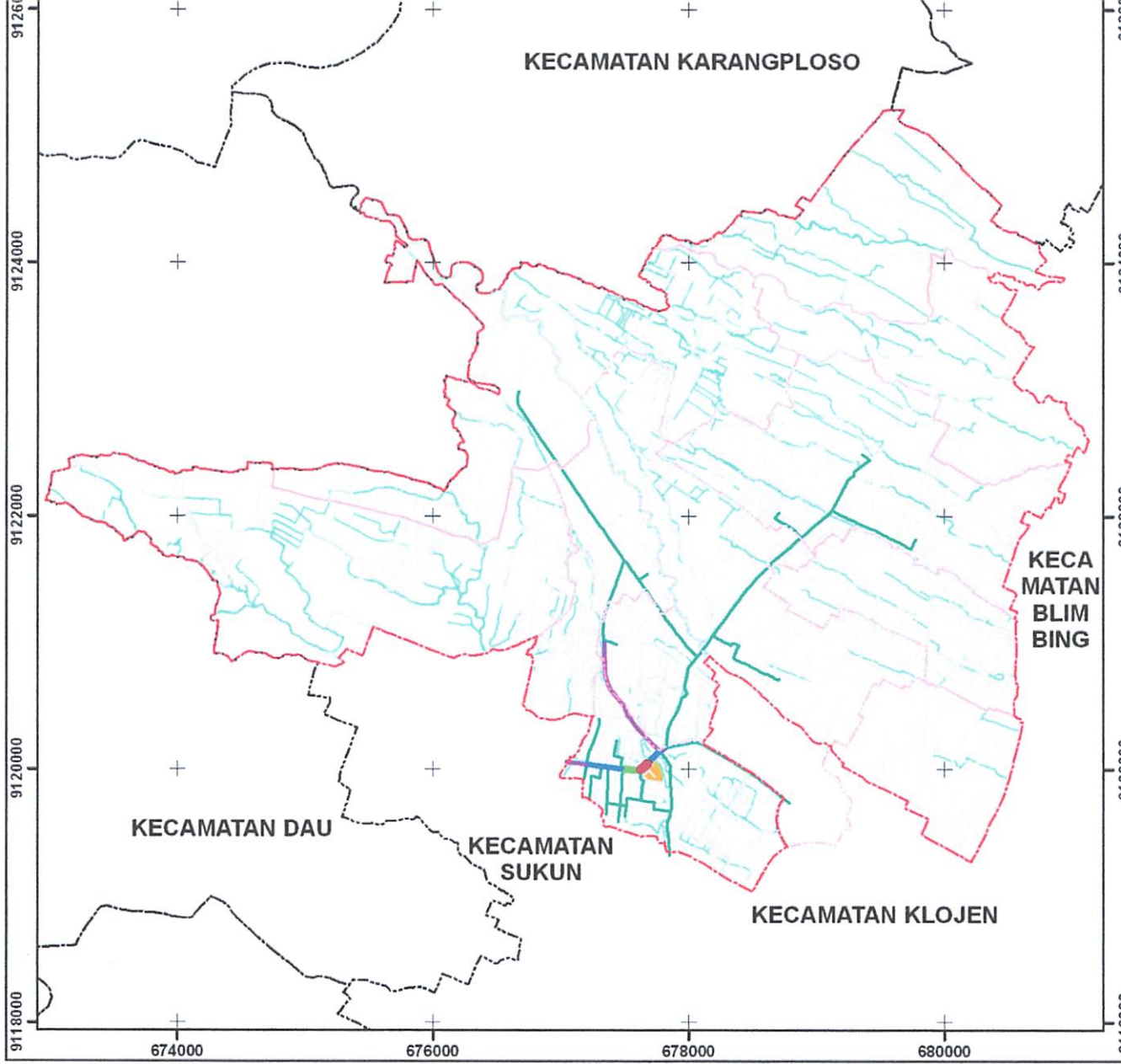
- Batas Kabupaten
 - Batas Kecamatan
 - Batas Kelurahan
 - Jalan
 - Sungai
 - Institut Teknologi Nasional Malang
- Jalur yang dilalui kendaraan mahasiswa
- Sangat Banyak (21 - 25)
 - Banyak (16 - 20)
 - Sedang (11 - 15)
 - Sedikit (6 - 10)
 - Sangat Sedikit (1 - 5)

Skala 1: 43.000



Sumber Peta:
 Peta Land Use Kota Malang
 WGS 1984 UTM Zona 49 S

Insert Peta



BAB V
ANALISA PEMILIHAN JALUR
BERDASARKAN PREFERENSI MAHASISWA

5.1 Analisa Preferensi Mahasiswa Dalam Memilih Jalur

Dalam menganalisa preferensi mahasiswa, dalam memilih jalur menuju perguruan tinggi digunakan analisa korelasi dengan menggunakan aplikasi program SPSS (*Statistical Product and Service Solutions*), metode skoring dan pembobotan. Terdapat 4 perguruan tinggi yang menjadi objek penelitian, maka nantinya terdapat 4 hasil analisa yang menjadi dasar untuk menyimpulkan secara keseluruhan pemilihan jalur oleh mahasiswa di Kecamatan Lowokwaru. Terkait dengan analisa preferensi mahasiswa dalam memilih jalur dijelaskan dibawah ini.

5.1.1 Analisa Preferensi Mahasiswa Universitas Brawijaya Malang

Adanya analisa preferensi mahasiswa Universitas Brawijaya Malang bertujuan untuk mengetahui faktor yang menjadi tolak ukur mahasiswa dalam memilih jalur menuju perguruan tinggi dan mengetahui adanya keterhubungan antara faktor yang satu dengan yang lainnya. Terkait dengan analisa preferensi mahasiswa dapat dilihat dibawah ini.

5.1.1.1 Analisa Korelasi Preferensi Mahasiswa

Berdasarkan data yang telah di rekapitulasi, maka hasil dari analisa menggunakan aplikasi program SPSS terdapat pada tabel 5.1

Tabel 5.1
Hasil Analisa Korelasi Preferensi Mahasiswa
Universitas Brawijaya Malang

		jarak yang tempuh	waktu yang diperlukan	biaya yang dikeluarkan	perkerasan jalan	tingkat kemacetan	tingkat keamanan	tingkat keramaian
jarak yang tempuh	Pearson	1	.745(**)	.521(**)	.(a)	.211(*)	-.110	.006
	Correlation							
	Sig. (2-tailed)		.000	.000		.035	.276	.950
	N	100	100	100	100	100	100	100
waktu yang diperlukan	Pearson	.745(**)	1	.581(**)	.(a)	.181	-.130	.135
	Correlation							
	Sig. (2-tailed)	.000		.000		.071	.196	.181

		jarak yang tempuh	waktu yang diperlukan	biaya yang dikeluarkan	perkerasan jalan	tingkat kemacetan	tingkat keamanan	tingkat keramaian
	N	100	100	100	100	100	100	100
biaya yang dikeluarkan	Pearson Correlation	.521(**)	.581(**)	1	.(a)	.035	-.007	.149
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.	.	.731	.944	.138
	N	100	100	100	100	100	100	100
perkerasan jalan	Pearson Correlation	.(a)	.(a)	.(a)	.(a)	.(a)	.(a)	.(a)
	Sig. (2-tailed)	.	.	.	.	.	.	.
	N	100	100	100	100	100	100	100
tingkat kemacetan	Pearson Correlation	.211(*)	.181	.035	.(a)	1	.261(**)	.028
	Sig. (2-tailed)	.035	.071	.731	.	.	.009	.779
	N	100	100	100	100	100	100	100
tingkat keamanan	Pearson Correlation	-.110	-.130	-.007	.(a)	.261(**)	1	.072
	Sig. (2-tailed)	.276	.196	.944	.	.009	.	.475
	N	100	100	100	100	100	100	100
tingkat keramaian	Pearson Correlation	.006	.135	.149	.(a)	.028	.024	1
	Sig. (2-tailed)	.950	.181	.138	.	.779	.475	.
	N	100	100	100	100	100	100	100

Sumber: Hasil Analisa Data Menggunakan SPSS

**** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).**

*** Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).**

a Cannot be computed because at least one of the variables is constant.

Berdasarkan hasil analisa korelasi terdapat variabel yang memiliki hubungan antar variabel dan terdapat pula variabel yang sama sekali tidak memiliki hubungan. Berdasarkan hal itu, hubungan antara jarak yang ditempuh, waktu yang diperlukan, biaya yang dikeluarkan, perkerasan jalan, tingkat kemacetan, tingkat keamanan dan tingkat keramaianakan dijelaskan dibawah ini.

Dari hasil analisa pada tabel 5.5, menghasilkan *output* yang berbeda-beda dan *output* tersebut akan diuraikan dibawah ini.

1. Jarak - waktu menghasilkan nilai 0,745 dan jarak - biaya menghasilkan nilai 0,521. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi antara jarak - waktu dan jarak - biaya karena nilai korelasinya berada pada $> 0,5 - 0,75$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: jarak - waktu memiliki nilai 0 dan jarak - biaya memiliki nilai 0 yang berarti terdapat korelasi

signifikan karena nilainya $< 0,05$. Sedangkan tanda (**) menunjukkan semakin jauh jarak yang ditempuh, maka semakin besar waktu yang dibutuhkan dan semakin besar pula biaya yang dikeluarkan dan sebaliknya. Serta nilai $N = 100$ menunjukkan jumlah responden mahasiswa Universitas Brawijaya Malang.

2. Jarak – perkerasan menghasilkan nilai (a) yang berarti tidak dapat dikelompokkan kedalam korelasi, signifikan karena bernilai konstan.
3. Jarak – tingkat kemacetan menghasilkan nilai 0,211. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara jarak – tingkat kemacetan karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: jarak – tingkat kemacetan memiliki nilai 0.35 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$. Akan tetapi, terdapat tanda (*) yang menunjukkan signifikan. Hal itu disebabkan karena mayoritas mahasiswa memiliki jarak yang dekat dengan kampus namun biasanya jalur yang dilewati terjadi kemacetan.
4. Jarak – tingkat keamanan menghasilkan nilai -0.110 dan jarak – tingkat keramaian menghasilkan nilai 0.006. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara jarak – tingkat kemacetan dan jarak – tingkat keramaian karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Khusus jarak – tingkat keaman terdapat tanda (-), menunjukkan hubungan yang berlawanan, jika jarak jauh maka tingkat kemacetan rendah dan sebaliknya. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: jarak - tingkat keamanan 0,276 dan jarak – tingkat keramaian 0,950 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.
5. Waktu – biaya menghasilkan nilai 0,581. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi antara waktu - biaya karena nilai korelasinya berada pada $> 0,5 - 0,75$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: waktu - biaya memiliki nilai 0 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$. Sedangkan tanda (**) menunjukkan semakin besar

waktu yang dibutuhkan menuju perguruan tinggi, maka semakin besar biaya yang dikeluarkan dan sebaliknya.

6. Waktu – perkerasan menghasilkan nilai (a) yang berarti tidak dapat dikelompokkan kedalam korelasi, signifikan karena bernilai konstan.
7. Waktu – tingkat kemacetan menghasilkan nilai 0,181 dan waktu – tingkat keramaian menghasilkan nilai 0,135. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara jarak – tingkat kemacetan karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: waktu – tingkat kemacetan memiliki nilai 0.071 dan waktu – tingkat keramaian memiliki nilai 0,181 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.
8. Waktu – tingkat keamanan menghasilkan nilai -0.130. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara waktu – tingkat kemacetan karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Tanda (-), menunjukkan hubungan yang berlawanan, jika waktu yang dibutuhkan besar maka tingkat keamanan rendah dan sebaliknya. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: waktu - tingkat keamanan 0,196 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.
9. Biaya – perkerasan menghasilkan nilai (a) yang berarti tidak dapat dikelompokkan kedalam korelasi, signifikan karena bernilai konstan.
10. Biaya – tingkat kemacetan menghasilkan nilai 0,035 dan biaya – tingkat keramaian menghasilkan nilai 0,149. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara biaya – tingkat kemacetan dan biaya – tingkat keramaian karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: biaya – tingkat kemacetan memiliki nilai 0.731 dan biaya – tingkat keramaian memiliki nilai 0,138 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.
11. Biaya – tingkat keamanan menghasilkan nilai -0.007. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara waktu – tingkat keaman karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Tanda (-),

menunjukkan hubungan yang berlawanan, jika biaya yang dikeluarkan besar maka tingkat keamanan rendah dan sebaliknya. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: biaya - tingkat keamanan 0,944 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.

12. Perkerasan – tingkat kemacetan, perkerasan – tingkat keamanan dan perkerasan – tingkat keramaian menghasilkan nilai (α) yang berarti tidak dapat dikelompokkan kedalam korelasi, signifikan karena bernilai konstan.
13. Tingkat kemacetan – tingkat keamanan menghasilkan nilai 0.261. Nilai tersebut menunjukkan korelasi yang cukup antara tingkat kemacetan – tingkat keamanan karena nilai korelasinya berada pada $> 0,25 - 0,5$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: tingkat kemacetan - tingkat keamanan 0,09 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.
14. Tingkat kemacetan – tingkat keramaian menghasilkan nilai 0,028. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara tingkat kemacetan – tingkat keramaian karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: tingkat kemacetan – tingkat keramaian memiliki nilai 0,779 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.
15. Tingkat keamanan – tingkat keramaian menghasilkan nilai 0.072. Nilai tersebut menunjukkan korelasi sangat lemah antara tingkat kemacetan – tingkat keramaian karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: tingkat keamanan – tingkat keramaian 0,475 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.

Dari hasil analisa diatas, dapat disimpulkan bahwa variabel yang memiliki korelasi yang kuat dalam pemilihan jalur berdasarkan prefensi mahasiswa Universitas Brawijaya, yaitu: jarak, waktu dan biaya.

5.1.1.2 Analisa Skoring dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa

Berdasarkan data faktor prioritas pemilihan jalur yang telah di rekapitulasi, maka tahap selanjutnya menganalisa data tersebut dengan metode skoring dan pembobotan. Dalam menganalisa faktor prioritas mahasiswa digunakan metode scoring dan pembobotan. Terkait dengan kasus ini, nilai pembobotan dari yang tertinggi 7 sampai nilai yang terendah 1 dengan asumsi nilai tertinggi merupakan prioritas yang paling utama dan yang terendah tidak terlalu diprioritaskan berdasarkan preferensi mahasiswa. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.2.

Tabel 5.2
Analisa Skoring Dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa
Universitas Brawijaya Malang


No	Berangkat – Pulang						
	Jarak	Waktu	Biaya	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
1	57 x 7	33 x 7	2 x 7	4 x 7	2 x 7	0 x 7	2 x 7
2	26 x 6	46 x 6	6 x 6	7 x 6	4 x 6	8 x 6	3 x 6
3	9 x 5	7 x 5	32 x 5	13 x 5	23 x 5	13 x 5	3 x 5
4	4 x 4	7 x 4	16 x 4	27 x 4	27 x 4	14 x 4	5 x 4
5	3 x 3	1 x 3	19 x 3	19 x 3	9 x 3	29 x 3	20 x 3
6	0 x 2	2 x 2	10 x 2	16 x 2	21 x 2	21 x 2	30 x 2
7	1 x 1	2 x 1	19 x 1	11 x 1	15 x 1	14 x 1	38 x 1

Sumber: Analisa Skoring Dan Pembobotan

Dari hasil analisa diatas maka faktor prioritas pemilihan jalur mahasiswa Universitas Brawijaya Malang dapat dilihat pada tabel 5.3 yang merupakan hasil pembobotan dari data kuisisioner berdasarkan faktor prioritas.

Tabel 5.3
Hasil Analisa Skoring Dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa
Universitas Brawijaya Malang

No	Berangkat – Pulang						
	Jarak	Waktu	Biaya	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
1	399	231	14	28	14	0	14
2	156	276	36	42	24	48	18
3	45	35	160	65	115	65	15
4	16	28	64	108	108	56	20
5	9	3	57	57	27	87	60
6	0	4	20	32	42	42	60
7	1	2	19	11	15	14	38



		jarak yang ditempuh	waktu yang dibutuhkan	biaya yang dikeluarkan	jenis perkerasan	tingkat kemacetan	tingkat keamanan	tingkat keramaian
perkerasan	Correlation	.	.	.	.	.	.	.
	Sig. (2-tailed)	.	.	.	.	.	.	.
	N	70	70	70	70	70	70	70
tingkat kemacetan	Pearson Correlation	.378(**)	.401(**)	.412(**)	(a)	1	.397	.654(**)
	Sig. (2-tailed)	.001	.001	.000	.	.	.001	.000
	N	70	70	70	70	70	70	70
tingkat keamanan	Pearson Correlation	.050	.014	.060	(a)	.397	1	.281
	Sig. (2-tailed)	.679	.912	.623	.	.001	.	.018
	N	70	70	70	70	70	70	70
tingkat keramaian	Pearson Correlation	.214	.229	.236	(a)	.654(**)	.281	1
	Sig. (2-tailed)	.075	.059	.086	.	.000	.018	.
	N	70	70	70	70	70	70	70

Sumber: Hasil Analisa Data Menggunakan SPSS

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

a Cannot be computed because at least one of the variables is constant.

Berdasarkan hasil analisa korelasi, terdapat variabel yang memiliki hubungan antar variabel dan terdapat pula variabel yang sama sekali tidak memiliki hubungan. Berdasarkan hal itu, hubungan antara jarak yang ditempuh, waktu yang diperlukan, biaya yang dikeluarkan, perkerasan jalan, tingkat kemacetan, tingkat keamanan dan tingkat keramaian akan dijelaskan dibawah ini.

Dari hasil analisa pada tabel 5.4 menghasilkan *output* yang berbeda-beda dan *output* tersebut akan diuraikan dibawah ini.

1. Jarak - waktu menghasilkan nilai 0,877 dan jarak - biaya menghasilkan nilai 0,924. Nilai tersebut menunjukkan sangat kuat korelasi antara jarak - waktu dan jarak - biaya karena nilai korelasinya berada pada $> 0,75 - 0,99$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: jarak - waktu memiliki nilai 0 dan jarak - biaya memiliki nilai 0 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$. Sedangkan tanda (**) menunjukkan semakin jauh jarak yang ditempuh, maka semakin besar waktu yang dibutuhkan dan semakin besar pula biaya yang dikeluarkan dan

sebaliknya. Serta nilai $N = 70$ menunjukkan jumlah responden mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang.

2. Jarak – perkerasan menghasilkan nilai (α) yang berarti tidak dapat dikelompokkan kedalam korelasi, signifikan karena bernilai konstan.
3. Jarak – tingkat kemacetan menghasilkan nilai 0,378. Nilai tersebut menunjukkan korelasi cukup antara jarak – tingkat kemacetan karena nilai korelasinya berada pada 0,25 – 0,5. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: jarak – tingkat kemacetan memiliki nilai 0.001 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$. Tanda (**) yang menunjukkan signifikan. Hal itu disebabkan karena mayoritas mahasiswa yang kuliah di Universitas Islam Negeri Malang tinggal berdekatan dengan kampus dan hanya sedikit mahasiswa yang tinggal berjauhan dengan kampus. Selain itu, jalur yang dilalui cenderung bebas macet hingga jarang terjadi macet karena fungsi jalur tersebut adalah jalur kolektor sekunder dan lokal.
4. Jarak – tingkat keamanan menghasilkan nilai 0,050 dan jarak – tingkat keramaian menghasilkan nilai 0.214. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara jarak – tingkat kemacetan dan jarak – tingkat keramaian karena nilai korelasinya berada pada $> 0 – 0,25$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: jarak - tingkat keamanan memiliki nilai 0,679 dan jarak – tingkat keramaian memiliki nilai 0,075 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.
5. Waktu – biaya menghasilkan nilai 0,581. Nilai tersebut menunjukkan sangat kuat korelasi antara waktu - biaya karena nilai korelasinya berada pada $> 0,75 – 0,99$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: waktu - biaya memiliki nilai 0 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$. Sedangkan tanda (**) menunjukkan semakin besar waktu yang dibutuhkan menuju perguruan tinggi, maka semakin besar biaya yang dikeluarkan dan sebaliknya.

6. Waktu – perkerasan menghasilkan nilai (a) yang berarti tidak dapat dikelompokkan kedalam korelasi, signifikan karena bernilai konstan.
7. Waktu – tingkat kemacetan menghasilkan nilai 0,401. Nilai tersebut menunjukkan korelasi cukup antara jarak – tingkat kemacetan karena nilai korelasinya berada pada 0,25 – 0,5. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: jarak – tingkat kemacetan memiliki nilai 0.001 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$. Tanda (**) yang menunjukkan signifikan. Hal itu disebabkan karena mayoritas mahasiswa yang kuliah di Universitas Islam Negeri Malang tinggal berdekatan dengan kampus sehingga waktu yang dibutuhkan menuju kampus hanya sedikit.
8. Waktu – tingkat keamanan menghasilkan nilai 0,014 dan waktu – tingkat keramaian menghasilkan nilai 0,229. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara waktu – tingkat kemacetan dan waktu – tingkat keramaian karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: waktu - tingkat keamanan memiliki nilai 0,912 dan waktu – tingkat keramaian 0,059 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.
9. Biaya – perkerasan menghasilkan nilai (a) yang berarti tidak dapat dikelompokkan kedalam korelasi, signifikan karena bernilai konstan.
10. Biaya – tingkat kemacetan menghasilkan nilai 0,412. Nilai tersebut menunjukkan korelasi yang cukup antara biaya – tingkat kemacetan karena nilai korelasinya berada pada $> 0,25 - 0,5$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: biaya – tingkat kemacetan memiliki nilai 0 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$. Sedangkan tanda (**) menunjukkan semakin besar biaya yang dikeluarkan maka jalur tersebut memiliki tingkat kemacetan yang tinggi dan sebaliknya.
11. Biaya – tingkat keamanan menghasilkan nilai 0,060 dan biaya – tingkat keramaian menghasilkan nilai 0,236. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara biaya – tingkat keamanan dan biaya – tingkat

keramaian karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: biaya - tingkat keamanan memiliki nilai 0,623 dan biaya – tingkat keramaian 0,086 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.

12. Perkerasan – tingkat kemacetan, perkerasan – tingkat keamanan dan perkerasan – tingkat keramaian menghasilkan nilai (a) yang berarti tidak dapat dikelompokkan kedalam korelasi, signifikan karena bernilai konstan.
13. Tingkat kemacetan – tingkat keamanan menghasilkan nilai 0.397. Nilai tersebut menunjukkan korelasi yang cukup antara tingkat kemacetan – tingkat keamanan karena nilai korelasinya berada pada $> 0,25 - 0,5$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: tingkat kemacetan- tingkat keamanan 0,001 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$.
14. Tingkat kemacetan – tingkat keramaian menghasilkan nilai 0,654. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi antara tingkat kemacetan – tingkat keramaian karena nilai korelasinya berada pada $> 0,5 - 0,75$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: tingkat kemacetan – tingkat keramaian memiliki nilai 0 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$. Sedangkan tanda (***) menunjukkan semakin tinggi tingkat kemacetan jalur, maka semakin tinggi tingkat keramaian jalur tersebut dan sebaliknya.
15. Tingkat keamanan – tingkat keramaian menghasilkan nilai 0.281. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara tingkat kemacetan – tingkat keramaian karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: tingkat keamanan – tingkat keramaian 0,018 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.

Dari hasil analisa diatas, dapat disimpulkan bahwa variabel yang memiliki korelasi yang kuat dalam pemilihan jalur berdasarkan prefensi mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang, yaitu: jarak, waktu, biaya dan tingkat kemacetan.

5.1.2.2 Analisa Skoring dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa

Berdasarkan data faktor prioritas pemilihan jalur yang telah di rekapitulasi, maka tahap selanjutnya menganalisa data tersebut dengan metode skoring dan pembobotan. Dalam menganalisa faktor prioritas mahasiswa digunakan metode scoring dan pembobotan. Terkait dengan kasus ini, nilai pembobotan dari yang tertinggi 7 sampai nilai yang terendah 1 dengan asumsi nilai tertinggi merupakan prioritas yang paling utama dan yang terendah tidak terlalu diprioritaskan berdasarkan preferensi mahasiswa. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.5.

Tabel 5.5
Analisa Skoring Dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa
Universitas Islam Negeri Malang

No	Berangkat – Pulang						
	Jarak	Waktu	Biaya	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
1	30 x 7	23 x 7	5 x 7	0 x 7	6 x 7	2 x 7	4 x 7
2	15 x 6	28 x 6	9 x 6	7 x 6	6 x 6	2 x 6	3 x 6
3	10 x 5	9 x 5	14 x 5	12 x 5	14 x 5	9 x 5	2 x 5
4	7 x 4	3 x 4	15 x 4	10 x 4	20 x 4	9 x 4	6 x 4
5	1 x 3	0 x 3	23 x 3	16 x 3	9 x 3	10 x 3	11 x 3
6	0 x 2	2 x 2	5 x 2	8 x 2	10 x 2	25 x 2	20 x 2
7	0 x 1	1 x 1	7 x 1	10 x 1	11 x 1	13 x 1	28 x 1

Sumber: Analisa Skoring Dan Pembobotan

Dari hasil analisa diatas maka faktor prioritas pemilihan jalur mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang dapat dilihat pada tabel 5.6 yang merupakan hasil pembobotan dari data kuisisioner berdasarkan faktor prioritas.

Tabel 5.6
Hasil Analisa Skoring Dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa
Universitas Islam Negeri Malang

No	Berangkat – Pulang						
	Jarak	Waktu	Biaya	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
1	210	161	35	0	42	14	28
2	90	168	54	42	36	12	18
3	50	45	70	60	70	45	10

No	Berangkat – Pulang						
	Jarak	Waktu	Biaya	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
4	28	12	60	40	80	36	24
5	3	0	69	48	27	30	33
6	0	4	10	16	20	50	40
7	0	1	7	10	11	13	28
Total	381	391	305	216	286	200	181

Sumber: Hasil Analisa

Berdasarkan tabel diatas, faktor prioritas utama pemilihan jalur menuju perguruan tinggi mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang adalah waktu dengan nilai 391, sedangkan keamanan menjadi faktor yang tidak terlalu di prioritaskan dengan nilai 181. Jadi faktor waktu yang menjadi prioritas utama mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang adalah benar karena sesuai dengan hasil analisa korelasi.

5.1.3 Analisa Preferensi Mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang

Adanya analisa preferensi mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang bertujuan untuk mengetahui faktor yang menjadi tolak ukur mahasiswa dalam memilih jalur menuju perguruan tinggi dan mengetahui adanya keterhubungan antara faktor yang satu dengan yang lainnya. Terkait dengan analisa preferensi mahasiswa dapat dilihat dibawah ini.

5.1.3.1 Analisa Korelasi Preferensi Mahasiswa

Berdasarkan data yang telah di rekapitulasi, maka hasil dari analisa menggunakan aplikasi program SPSS terdapat pada tabel 5.7

Tabel 5.7
Hasil Analisa Korelasi Preferensi Mahasiswa
Universitas Politeknik Negeri Malang

		jarak yang ditempuh	waktu yang dibutuhkan	biaya yang dikeluarkan	jenis perkerasan jalan	tingkat kemacetan	tingkat keamanan	tingkat keramaian
jarak yang ditempuh	Pearson Correlation	1	.800(**)	.635(**)	.(a)	.108	-.092	-.114
	Sig. (2-tailed)	.	.000	.000	.	.456	.523	.431
	N	50	50	50	50	50	50	50
waktu yang dibutuhkan	Pearson Correlation	.800(**)	1	.643(**)	.(a)	.165	-.149	.027
	Sig. (2-tailed)	.000	.	.000	.	.252	.300	.851
	N	50	50	50	50	50	50	50

		jarak yang ditempuh	waktu yang dibutuhkan	biaya yang dikeluarkan	jenis perkerasan jalan	tingkat kemacetan	tingkat keamanan	tingkat keramaian
biaya yang dikeluarkan	Pearson Correlation	.635(**)	.643(**)	1	(a)	.307(*)	-.235	.118
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.	.	.030	.101	.414
	N	50	50	50	50	50	50	50
jenis perkerasan jalan	Pearson Correlation	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)
	Sig. (2-tailed)	.	.	.	.	.	.	.
	N	50	50	50	50	50	50	50
tingkat kemacetan	Pearson Correlation	.108	.165	.307(*)	(a)	1	.083	.429(**)
	Sig. (2-tailed)	.456	.252	.030	.	.	.565	.002
	N	50	50	50	50	50	50	50
tingkat keamanan	Pearson Correlation	-.092	-.149	-.235	(a)	.083	1	.048
	Sig. (2-tailed)	.523	.300	.101	.	.565	.	.671
	N	50	50	50	50	50	50	50
tingkat keramaian	Pearson Correlation	-.114	.027	.118	(a)	.429(**)	.048	1
	Sig. (2-tailed)	.431	.851	.414	.	.002	.671	.
	N	50	50	50	50	50	50	50

Sumber: Hasil Analisa Data Menggunakan SPSS

**** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).**

*** Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).**

a Cannot be computed because at least one of the variables is constant.

Berdasarkan hasil analisa korelasi,terdapat variabel yang memiliki hubungan antar variabel dan terdapat pula variabel yang sama sekali tidak memiliki hubungan. Berdasarkan hal itu, hubungan antara jarak yang ditempuh, waktu yang diperlukan, biaya yang dikeluarkan, perkerasan jalan, tingkat kemacetan, tingkat keamanan dan tingkat keramaianakan dijelaskan dibawah ini.

Dari hasil analisa pada tabel 5.7 menghasilkan *output* yang berbeda-beda dan *output* tersebut akan diuraikan dibawah ini.

1. Jarak - waktu menghasilkan nilai 0,800yang menunjukkan sangat kuatnya korelasi antara jarak - waktu karena nilai korelasinya $> 0,75 - 0,99$, sedangkan jarak - biaya menghasilkan nilai 0,635 yang menunjukkan kuatnya korelasi antara jarak - waktu karena nilai korelasinya berada pada $> 0,5 - 0,75$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: jarak - waktu memiliki nilai 0 dan jarak - biaya

memiliki nilai 0 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$. Sedangkan tanda (**) menunjukkan semakin jauh jarak yang ditempuh, maka semakin besar waktu yang dibutuhkan dan semakin besar pula biaya yang dikeluarkan dan sebaliknya. Serta nilai $N = 50$ menunjukkan jumlah responden mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang.

2. Jarak – perkerasan menghasilkan nilai (a) yang berarti tidak dapat dikelompokkan kedalam korelasi, signifikan karena bernilai konstan.
3. Jarak – tingkat kemacetan menghasilkan nilai 0,108. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara jarak – tingkat kemacetan karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: jarak – tingkat kemacetan memiliki nilai 0.456 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.
4. Jarak – tingkat keamanan menghasilkan nilai -0.092 dan jarak – tingkat keramaian menghasilkan nilai -0.114. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara jarak – tingkat kemacetan dan jarak – tingkat keramaian karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Terdapat tanda (-), menunjukkan hubungan yang berlawanan, jika jarak jauh makatingkat keamanan dan tingkat keramaian rendah dan begitupun sebaliknya. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: jarak - tingkat keamanan 0,523 dan jarak – tingkat keramaian 0,431 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.
5. Waktu – biaya menghasilkan nilai 0,643. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi antara waktu - biaya karena nilai korelasinya berada pada $> 0,5 - 0,75$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: waktu - biaya memiliki nilai 0 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$. Sedangkan tanda (**) menunjukkan semakin besar waktu yang dibutuhkan menuju perguruan tinggi, maka semakin besar biaya yang dikeluarkan dan sebaliknya.

6. Waktu – perkerasan menghasilkan nilai (a) yang berarti tidak dapat dikelompokkan kedalam korelasi, signifikan karena bernilai konstan.
7. Waktu – tingkat kemacetan menghasilkan nilai 0,165 dan waktu – tingkat keramaian menghasilkan nilai 0,027. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara jarak – tingkat kemacetan karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: waktu– tingkat kemacetan memiliki nilai 0.252 dan waktu – tingkat keramaian memiliki nilai 0,851 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.
8. Waktu – tingkat keamanan menghasilkan nilai -0.149. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara waktu – tingkat kemacetan karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Tanda (-), menunjukkan hubungan yang berlawanan, jika waktu yang dibutuhkan besar maka tingkat keamanan rendah dan sebaliknya. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: waktu - tingkat keamanan 0,300 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.
9. Biaya – perkerasan menghasilkan nilai (a) yang berarti tidak dapat dikelompokkan kedalam korelasi, signifikan karena bernilai konstan.
10. Biaya – tingkat kemacetan menghasilkan nilai 0,307. Nilai tersebut menunjukkan korelasi yang cukup antara biaya – tingkat kemacetan karena nilai korelasinya berada pada $> 0,25 - 0,5$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: biaya – tingkat kemacetan memiliki nilai 0,03 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$. Sedangkan tanda (**) menunjukkan semakin besar biaya yang dikeluarkan maka jalur tersebut memiliki tingkat kemacetan yang tinggi dan sebaliknya.
11. Biaya – tingkat keamanan menghasilkan nilai -0,235 dan biaya – tingkat keramaian menghasilkan nilai 0,118. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara biaya – tingkat keamanan dan biaya – tingkat keramaian karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Khusus

- untuk biaya – tingkat keamanan terdapat tanda (-), menunjukkan hubungan yang berlawanan, jika biaya yang dikeluarkan besar maka maka tidak aman dan begitupun sebaliknya.
12. Perkerasan – tingkat kemacetan, perkerasan – tingkat keamanan dan perkerasan – tingkat keramaian menghasilkan nilai (a) yang berarti tidak dapat dikelompokkan kedalam korelasi, signifikan karena bernilai konstan.
 13. Tingkat kemacetan – tingkat keamanan menghasilkan nilai 0.083. Nilai tersebut menunjukkan korelasi sangat lemah antara tingkat kemacetan – tingkat keamanan karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: tingkat kemacetan- tingkat keamanan 0,565 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.
 14. Tingkat kemacetan – tingkat keramaian menghasilkan nilai 0,429. Nilai tersebut menunjukkan korelasi yang cukup antara tingkat kemacetan – tingkat keramaian karena nilai korelasinya berada pada $> 0,25 - 0,5$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: tingkat kemacetan – tingkat keramaian memiliki nilai 0,002 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$. Sedangkan tanda (**) menunjukkan semakin tinggi tingkat kemacetan jalur, maka semakin tinggi tingkat keramaian jalur tersebut dan sebaliknya.
 15. Tingkat keamanan – tingkat keramaian menghasilkan nilai 0.048. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara tingkat kemacetan – tingkat keramaian karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: tingkat keamanan – tingkat keramaian 0,671 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.

Dari hasil analisa diatas, dapat disimpulkan bahwa variabel yang memiliki korelasi yang kuat dalam pemilihan jalur berdasarkan prefensi mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang, yaitu: jarak, waktu dan biaya.



5.1.3.2 Analisa Skoring dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa

Berdasarkan data faktor prioritas pemilihan jalur yang telah di rekapitulasi, maka tahap selanjutnya menganalisa data tersebut dengan metode skoring dan pembobotan. Dalam menganalisa faktor prioritas mahasiswa digunakan metode scoring dan pembobotan. Terkait dengan kasus ini, nilai pembobotan dari yang tertinggi 7 sampai nilai yang terendah 1 dengan asumsi nilai tertinggi merupakan prioritas yang paling utama dan yang terendah tidak terlalu diprioritaskan berdasarkan preferensi mahasiswa. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.8.

Tabel 5.8
Analisa Skoring Dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa
Universitas Politeknik Negeri Malang

No	Berangkat – Pulang						
	Jarak	Waktu	Biaya	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
1	19 x 7	23 x 7	0 x 7	4 x 7	3 x 7	1 x 7	0 x 7
2	10 x 6	20 x 6	3 x 6	6 x 6	6 x 6	5 x 6	0 x 6
3	10 x 5	4 x 5	7 x 5	7 x 5	11 x 5	9 x 5	2 x 5
4	7 x 4	3 x 4	9 x 4	10 x 4	12 x 4	8 x 4	1 x 4
5	1 x 3	0 x 3	15 x 3	8 x 3	9 x 3	9 x 3	8 x 3
6	3 x 2	0 x 2	9 x 2	6 x 2	4 x 2	8 x 2	20 x 2
7	1 x 1	0 x 1	7 x 1	3 x 1	11 x 1	10 x 1	18 x 1

Sumber: Analisa Scoring Dan Pembobotan

Dari hasil analisa diatas maka faktor prioritas pemilihan jalur mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang dapat dilihat pada tabel 5.9 yang merupakan hasil pembobotan dari data kuisioner berdasarkan faktor prioritas.

Tabel 5.9
Hasil Analisa Skoring Dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa
Universitas Politeknik Negeri Malang

No	Berangkat – Pulang						
	Jarak	Waktu	Biaya	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
1	133	161	0	28	21	7	0
2	60	120	18	36	36	30	0
3	50	20	35	35	55	45	10
4	28	12	36	40	48	32	4
5	3	0	45	24	27	27	24
6	6	0	18	12	8	16	40
7	1	0	7	3	11	10	18
Total	281	313	159	178	206	167	96

Sumber: Hasil Analisa



Berdasarkan tabel diatas, faktor prioritas utama pemilihan jalur menuju perguruan tinggi mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang adalah waktu dengan nilai 313, sedangkan keramaian menjadi faktor yang tidak terlalu di prioritaskan dengan nilai 96. Jadi faktor waktu yang menjadi prioritas utama mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang adalah benar karena sesuai dengan hasil analisa korelasi.

5.1.4 Analisa Preferensi Mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang

Adanya analisa preferensi mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang bertujuan untuk mengetahui faktor yang menjadi tolak ukur mahasiswa dalam memilih jalur menuju perguruan tinggi dan mengetahui adanya keterhubungan antara faktor yang satu dengan yang lainnya. Terkait dengan analisa preferensi mahasiswa dapat dilihat dibawah ini.

5.1.4.1 Analisa Korelasi Preferensi Mahasiswa

Berdasarkan data yang telah di rekapitulasi, maka hasil dari analisa menggunakan aplikasi program SPSS terdapat pada tabel 5.10.

Tabel 5.10
Hasil Analisa Korelasi Preferensi Mahasiswa
Institut Teknologi Nasional Malang

		jarak yang ditempuh	waktu yang dibutuhkan	biaya yang diperlukan	jenis perkerasan jalan	tingkat kemacetan	tingkat keamanan	tingkat keramaian
jarak yang ditempuh	Pearson Correlation	1	.789(**)	.882(**)	.(a)	.496(**)	-.077	.413
	Sig. (2-tailed)	.	.000	.000	.	.005	.685	.023
	N	30	30	30	30	30	30	30
waktu yang dibutuhkan	Pearson Correlation	.789(**)	1	.739(**)	.(a)	.438(*)	-.101	.322
	Sig. (2-tailed)	.000	.	.000	.	.016	.596	.082
	N	30	30	30	30	30	30	30
biaya yang diperlukan	Pearson Correlation	.882(**)	.739(**)	1	.(a)	.638(**)	-.084	.389
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.	.	.000	.660	.034
	N	30	30	30	30	30	30	30
jenis perkerasan jalan	Pearson Correlation	.(a)	.(a)	.(a)	.(a)	.(a)	.(a)	.(a)
	Sig. (2-tailed)	.	.	.	.	.	.	.
	N	30	30	30	30	30	30	30

		jarak yang ditempuh	waktu yang dibutuhkan	biaya yang diperlukan	jenis perkerasan jalan	tingkat kemacetan	tingkat keamanan	tingkat keramaian
tingkat kemacetan	Pearson Correlation	.496(**)	.438(*)	.638(**)	.(a)	1	.041	.736(**)
	Sig. (2-tailed)	.005	.016	.000	.	.	.831	.000
	N	30	30	30	30	30	30	30
tingkat keamanan	Pearson Correlation	-.077	-.101	-.084	.(a)	.041	1	.284
	Sig. (2-tailed)	.685	.596	.660	.	.831	.	.128
	N	30	30	30	30	30	30	30
tingkat keramaian	Pearson Correlation	.413	.322	.389	.(a)	.736(**)	.284	1
	Sig. (2-tailed)	.023	.082	.034	.	.000	.128	.
	N	30	30	30	30	30	30	30

Sumber: Hasil Analisa Data Menggunakan SPSS

****Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).**

*** Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).**

a Cannot be computed because at least one of the variables is constant.

Berdasarkan hasil analisa korelasi,terdapat variabel yang memiliki hubungan antar variabel dan terdapat pula variabel yang sama sekali tidak memiliki hubungan. Berdasarkan hal itu, hubungan antara jarak yang ditempuh, waktu yang diperlukan, biaya yang dikeluarkan, perkerasan jalan, tingkat kemacetan, tingkat keamanan dan tingkat keramaianakan dijelaskan dibawah ini.

Dari hasil analisa pada tabel 5.10 menghasilkan *output* yang berbeda-beda dan *output* tersebut akan diuraikan dibawah ini.

1. Jarak - waktu menghasilkan nilai 0,789dan jarak – biaya menghasilkan nilai 0,882. Nilai tersebut menunjukkan sangat kuatnya korelasi antara jarak - waktu dan jarak – biaya karena nilai korelasinya $> 0,75 - 0,99$, Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: jarak - waktu memiliki nilai 0 dan jarak – biaya memiliki nilai 0 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$. Sedangkan tanda (**) menunjukkan semakin jauh jarak yang ditempuh, maka semakin besar waktu yang dibutuhkan dan semakin besar pula biaya yang dikeluarkan dan sebaliknya. Serta nilai $N = 30$ menunjukkan jumlah responden mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang.

2. Jarak – perkerasan menghasilkan nilai (a) yang berarti tidak dapat dikelompokkan kedalam korelasi, signifikan karena bernilai konstan.
3. Jarak – tingkat kemacetan menghasilkan nilai 0,496. Nilai tersebut menunjukkan korelasi cukup antara jarak – tingkat kemacetan karena nilai korelasinya berada pada 0,25 – 0,5. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: jarak – tingkat kemacetan memiliki nilai 0.005 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$. Tanda (**) yang menunjukkan signifikan. Hal itu disebabkan karena mayoritas mahasiswa yang kuliah di Institut Teknologi Nasional Malang tinggal berdekatan dengan kampus dan hanya sedikit mahasiswa yang tinggal berjauhan dengan kampus. Selain itu, jalur yang dilalui cenderung bebas macet jarang terjadi macet karena fungsi jalur tersebut adalah jalur kolektor sekunder dan lokal.
4. Jarak – tingkat keamanan menghasilkan nilai -0,077 dan jarak – tingkat keramaian menghasilkan nilai 0,413. Nilai jarak – tingkat keamanan menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara jarak – tingkat kemacetan karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$ dan nilai jarak – tingkat keramaian menunjukkan korelasi yang cukup antara jarak – tingkat keramaian karena nilai korelasinya berada pada $> 0,25 - 0,5$. Khusus jarak – tingkat keaman terdapat tanda (-), menunjukkan hubungan yang berlawanan, jika jarak jauh maka tingkat kemacetan rendah dan sebaliknya. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: jarak - tingkat keamanan 0,685 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$ dan jarak – tingkat keramaian 0,023 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$.
5. Waktu – biaya menghasilkan nilai 0,643. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi antara waktu - biaya karena nilai korelasinya berada pada $> 0,5 - 0,75$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: waktu - biaya memiliki nilai 0 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$. Sedangkan tanda (**) menunjukkan semakin

besarwaktu yang dibutuhkan menuju perguruan tinggi, maka semakin besar biaya yang dikeluarkan dan sebaliknya.

6. Waktu – perkerasan menghasilkan nilai (a) yang berarti tidak dapat dikelompokkan kedalam korelasi, signifikan karena bernilai konstan.
7. Waktu – tingkat kemacetan menghasilkan nilai 0,438. Nilai tersebut menunjukkan korelasi cukup antara jarak – tingkat kemacetan karena nilai korelasinya berada pada 0,25 – 0,5. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: jarak – tingkat kemacetan memiliki nilai 0.016 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$. Tanda (**) yang menunjukkan signifikan. Hal itu disebabkan karena mayoritas mahasiswa yang kuliah di Institut Teknologi Nasional Malang tinggal berdekatan dengan kampus sehingga waktu yang dibutuhkan menuju kampus hanya sedikit.
8. Waktu – tingkat keamanan menghasilkan nilai -0,101 dan waktu – tingkat keramaian menghasilkan nilai -0,322. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara waktu – tingkat kemacetan karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$ dan korelasi cukup kuat antara waktu – tingkat keramaian karena nilai korelasinya berada pada $> 0,25 - 0,5$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: waktu - tingkat keamanan memiliki nilai 0,596 dan waktu – tingkat keramaian 0,082 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.
9. Biaya – perkerasan menghasilkan nilai (a) yang berarti tidak dapat dikelompokkan kedalam korelasi, signifikan karena bernilai konstan.
10. Biaya – tingkat kemacetan menghasilkan nilai 0,638. Nilai tersebut menunjukkan korelasi yang kuat antara biaya – tingkat kemacetan karena nilai korelasinya berada pada $> 0,5 - 0,75$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: biaya – tingkat kemacetan memiliki nilai 0 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$. Sedangkan

tanda (**) menunjukkan semakin besar biaya yang dikeluarkan maka jalur tersebut memiliki tingkat kemacetan yang tinggi dan sebaliknya.

11. Biaya – tingkat keamanan menghasilkan nilai -0,084 dan biaya – tingkat keramaian menghasilkan nilai 0,389. Nilai tersebut menunjukkan sangat lemahnya korelasi antara biaya – tingkat keamanan karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$ dan biaya – tingkat keramaian menunjukkan korelasi yang cukup antara biaya – tingkat keramaian karena nilai korelasinya berada pada $> 0,25 - 0,5$. Khusus untuk biaya – tingkat keamanan terdapat tanda (-), menunjukkan hubungan yang berlawanan, jika biaya yang dikeluarkan besar maka tidak aman dan begitupun sebaliknya.
12. Perkerasan – tingkat kemacetan, perkerasan – tingkat keamanan dan perkerasan – tingkat keramaian menghasilkan nilai (a) yang berarti tidak dapat dikelompokkan kedalam korelasi, signifikan karena bernilai konstan.
13. Tingkat kemacetan – tingkat keamanan menghasilkan nilai 0.041. Nilai tersebut menunjukkan korelasi sangat lemah antara tingkat kemacetan – tingkat keamanan karena nilai korelasinya berada pada $> 0 - 0,25$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: tingkat kemacetan- tingkat keamanan 0,831 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.
14. Tingkat kemacetan – tingkat keramaian menghasilkan nilai 0,736. Nilai tersebut menunjukkan korelasi yang kuat antara tingkat kemacetan – tingkat keramaian karena nilai korelasinya berada pada $> 0,5 - 0,75$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: tingkat kemacetan – tingkat keramaian memiliki nilai 0 yang berarti terdapat korelasi signifikan karena nilainya $< 0,05$. Sedangkan tanda (**) menunjukkan semakin tinggi tingkat kemacetan jalur, maka semakin tinggi tingkat keramaian jalur tersebut dan sebaliknya.

15. Tingkat keamanan – tingkat keramaian menghasilkan nilai 0.284. Nilai tersebut menunjukkan korelasi yang cukup antara tingkat kemacetan – tingkat keramaian karena nilai korelasinya berada pada $>0,25 - 0,5$. Berdasarkan nilai signifikan/probabilitas: tingkat keamanan – tingkat keramaian 0,128 yang berarti tidak terdapat korelasi signifikan karena nilainya $> 0,05$.

Dari hasil analisa diatas, dapat disimpulkan bahwa variabel yang memiliki korelasi yang kuat dalam pemilihan jalur berdasarkan prefensi mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang, yaitu: jarak, waktu, biaya, tingkat kemacetan dan tingkat keramaian.

5.1.4.2 Analisa Skoring dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa

Berdasarkan data faktor prioritas pemilihan jalur yang telah di rekapitulasi, maka tahap selanjutnya menganalisa data tersebut dengan metode skoring dan pembobotan. Dalam menganalisa faktor prioritas mahasiswa digunakan metode scoring dan pembobotan. Terkait dengan kasus ini, nilai pembobotan dari yang tertinggi 7 sampai nilai yang terendah 1 dengan asumsi nilai tertinggi merupakan prioritas yang paling utama dan yang terendah tidak terlalu diprioritaskan berdasarkan preferensi mahasiswa. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.11.

Tabel 5.11
Analisa Skoring Dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa
Institut Teknologi Nasional Malang

No	Berangkat						
	Jarak	Waktu	Biaya	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
1	11 x 7	14 x 7	0 x 7	1 x 7	3 x 7	1 x 7	0 x 7
2	12 x 6	7 x 6	2 x 6	3 x 6	5 x 6	1 x 6	0 x 6
3	5 x 5	3 x 5	5 x 5	4 x 5	9 x 5	3 x 5	1 x 5
4	1 x 4	0 x 4	9 x 4	8 x 4	7 x 4	2 x 4	3 x 4
5	0 x 3	1 x 3	3	10 x 3	4 x 3	7 x 3	5 x 3
6	0 x 2	0 x 2	8 x 2	3 x 2	2 x 2	5 x 2	12 x 2
7	0 x 1	0 x 1	2 x 1	5 x 1	2 x 1	13 x 1	8 x 1

Sumber: Analisa Skoring Dan Pembobotan

Dari hasil analisa diatas maka faktor prioritas pemilihan jalur mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang dapat dilihat pada tabel 5.12 yang merupakan hasil pembobotan dari data kuisisioner berdasarkan faktor prioritas.

Tabel 5.12
Hasil Analisa Skoring Dan Pembobotan Faktor Prioritas Mahasiswa
Institut Teknologi Nasional Malang

No	Berangkat – Pulang						
	Jarak	Waktu	Biaya	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
1	77	98	0	7	21	7	0
2	72	42	12	18	30	6	0
3	25	15	25	20	45	15	5
4	4	0	36	32	28	8	12
5	0	3	9	30	12	21	15
6	0	0	16	6	4	10	24
7	0	0	2	5	2	13	8
Total	178	158	100	118	142	80	64

Sumber: Hasil Analisa

Berdasarkan tabel diatas, faktor prioritas utama pemilihan jalur menuju perguruan tinggi mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang adalah waktu dengan nilai 178, sedangkan keramaian menjadi faktor yang tidak terlalu di prioritaskan dengan nilai 64. Jadi faktor jarak yang menjadi prioritas utama mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang adalah benar karena sesuai dengan hasil analisa korelasi.

5.2 Analisa Pola Pergerakan Mahasiswa

Analisa pola pergerakan mahasiswa bertujuan untuk mengetahui jalur kesukaan yang dilewati mahasiswa menuju perguruan tinggi. Cara mengetahui pola pergerakan mahasiswa dapat dilihat dari jalur yang dilewati mahasiswa mulai dari titik awal (tempat tinggal) mahasiswa berangkat hingga mencapai titik akhir (perguruan tinggi). Terkait dengan pola pergerakan mahasiswa akan dijelaskan dibawah ini.

5.2.1 Analisa Pola Pergerakan Mahasiswa Universitas Brawijaya Malang

Analisa pola pergerakan mahasiswa Universitas Brawijaya Malang dapat terlihat dari gambaran jalur yang sering dilewati mahasiswa dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi. Jika terdapat salah satu jalur yang dilewati mahasiswa merupakan jalur yang sama, maka di jalur tersebut dapat terjadi penumpukan kendaraan. Adanya penumpukan dapat dilihat jumlah kendaraan yang melewati tiap ruas jalur. Semakin tinggi penggunaan ruas jalur dapat ditandai dengan tebalnya garis di jalur tersebut dan sebaliknya. Oleh karena itu, dibutuhkan alternatif jalur yang dapat mengurangi dominasi penggunaan jalur. Terkait dengan analisa pola pergerakan mahasiswa Universitas Brawijaya Malang, dapat dilihat pada peta no. 5.1.

5.2.2 Analisa Pola Pergerakan Mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang

Analisa pola pergerakan mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang dapat terlihat dari gambaran jalur yang sering dilewati mahasiswa dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi. Jika terdapat salah satu jalur yang dilewati mahasiswa merupakan jalur yang sama, maka di jalur tersebut dapat terjadi penumpukan kendaraan. Adanya penumpukan dapat dilihat jumlah kendaraan yang melewati tiap ruas jalur. Semakin tinggi penggunaan ruas jalur dapat ditandai dengan tebalnya garis di jalur tersebut dan sebaliknya. Oleh karena itu, dibutuhkan alternatif jalur yang dapat mengurangi dominasi penggunaan jalur. Terkait analisa pola pergerakan mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang dapat dilihat pada peta no. 5.2.

5.2.3 Analisa Pola Pergerakan Mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang

Analisa pola pergerakan mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang dapat terlihat dari gambaran jalur yang sering dilewati mahasiswa dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi. Jika terdapat salah satu jalur yang dilewati mahasiswa merupakan jalur yang sama, maka di jalur tersebut dapat terjadi penumpukan kendaraan. Adanya penumpukan dapat dilihat jumlah kendaraan yang melewati tiap ruas jalur. Semakin tinggi penggunaan ruas jalur dapat ditandai dengan tebalnya garis di jalur tersebut dan sebaliknya. Oleh karena itu, dibutuhkan alternatif jalur yang

dapat mengurangi dominasi penggunaan jalur. Terkait dengan analisa pola pergerakan mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang, dapat dilihat pada peta no. 5.3.

5.2.4 Analisa Pola Pergerakan Mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang

Analisa pola pergerakan mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang dapat terlihat dari gambaran jalur yang sering dilewati mahasiswa dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi. Jika terdapat salah satu jalur yang dilewati mahasiswa merupakan jalur yang sama, maka di jalur tersebut dapat terjadi penumpukan kendaraan. Adanya penumpukan dapat dilihat jumlah kendaraan yang melewati tiap ruas jalur. Semakin tinggi penggunaan ruas jalur dapat ditandai dengan tebalnya garis di jalur tersebut dan sebaliknya. Oleh karena itu, dibutuhkan alternatif jalur yang dapat mengurangi dominasi penggunaan jalur. Terkait dengan analisa pola pergerakan mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang, dapat dilihat pada peta no. 5.4.

5.2.5 Analisa Pola Pergerakan Perguruan Tinggi Mahasiswa Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang

Analisa pola pergerakan perguruan tinggi merupakan gabungan dari analisa pola pergerakan Universitas Brawijaya Malang, Universitas Islam Negeri Malang, Universitas Politeknik Negeri Malang dan Institut Teknologi Nasional Malang. Adanya pola pergerakan perguruan tinggi berhubungan dengan jalur yang dilewati dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi. Penggabungan jalur yang dilewati mahasiswa dari masing-masing perguruan tinggi akan menggambarkan tingkat penggunaan jalur yang paling banyak hingga yang paling sedikit berdasarkan jumlah responden yang dijadikan sampel penelitian. Berdasarkan hasil analisa, maka jalur yang paling banyak dilewati mahasiswa menuju perguruan tinggi, yaitu Jl. Soekarno Hatta, Jl. MT. Haryono, Jl. Gajayana, Jl. Sumber Sari, Jl. Bendungan Sigura-Gura, Jl. Bendungan Sutami, Jl. Veteran dan Jl. Sunan Kalijaga. Pemilihan jalur tersebut dapat menimbulkan penumpukan kendaraan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta no. 5.5.



dapat mengurangi dominasi program jalan tol. Untuk dengan analisis pola pergerakan mahasiswa Universitas Teknik Negeri Malang, dapat dilihat pada peta no. 2.3.

2.2.4. Analisis Pola Pergerakan Mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang
 Analisis pola pergerakan mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang dapat terlihat dari gambaran jalan yang sering diberai mahasiswa dan tempat tinggal menuju perguruan tinggi. Jika terdapat salah satu jalan yang dilalui mahasiswa merupakan jalan yang sama maka dapat disebut sebagai penumpukan kendaraan. Adanya penumpukan dapat dilihat jumlah kendaraan yang melewati tiap-tiap jalan. Semakin tinggi penggunaan tol maka dapat dianda dengan terdapat 2 garis di jalan tersebut dan sebaliknya. Oleh karena itu dibuktikan dengan jalan yang dapat mengurangi dominasi program jalan tol. Untuk dengan analisis pola pergerakan mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang, dapat dilihat pada peta no. 2.4.

2.2.5. Analisis Pola Pergerakan Perguruan Tinggi Mahasiswa Kecamatan Kawolayan, Kota Malang

Analisis pola pergerakan perguruan tinggi merupakan gambaran dari analisis pola pergerakan Universitas Kawolayan Malang, Universitas Negeri Malang, Universitas Teknik Negeri Malang dan Institut Teknologi Nasional Malang. Adanya pola pergerakan perguruan tinggi berhubungan dengan jalan yang dilalui dari tempat tinggal menuju perguruan tinggi. Penggabungan jalan yang dilalui mahasiswa dari masing-masing perguruan tinggi akan menggunakan jumlah penggunaan jalan yang paling banyak hingga yang paling sedikit berdasarkan jumlah responden yang dijadikan sampel penelitian. Berdasarkan hasil analisis maka jalan yang paling banyak diwarnai mahasiswa menuju perguruan tinggi yaitu Jl. Soekarno Hatta di RT. Harsono, Jl. Karyono, Jl. Sumbar, dan Jl. Pendidikan Sigum-Gum. Jl. Pendidikan Soekarno, Jl. Veteran dan Jl. Sunan Kalijaga. Pergerakan jalan tersebut dapat menimbulkan penumpukan kendaraan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta no. 2.5.



Berdasarkan pola pergerakan mahasiswa Universitas Brawijaya, jalur yang paling banyak dilewati oleh mahasiswa terletak di Jl. Soekarno Hatta, Jl. MT Haryono dan Jl. Veteran.

Permasalahan:

1. Jembatan yang terdapat di Jl. Soekarno Hatta merupakan satu-satunya akses utama dan terdekat yang menghubungkan jalan dari tempat tinggal mahasiswa menuju kampus Universitas Brawijaya sehingga sering terjadi penumpukan kendaraan
2. Adanya aktifitas yang tinggi di sekitar Jl. MT Haryono dan Jl. Veteran tidak sebanding dengan lebar jalan.

Alternatif jalur yang dapat mengurangi dominasi penggunaan jalur:

1. Bagi mahasiswa yang melewati jalur MT Haryono dari arah Jl. Tlogomas dapat melewati Jl. Gajayana / Jl. Gang 8 - Jl. Kertorahayu / Jl. Kerto Sari
2. Tidak terdapat dari Jl. Soekarno Hatta menuju Universitas Brawijaya

Upaya pengembangan alternatif jalur:

1. Memperbaiki perkerasan alternatif jalur agar mahasiswa dapat melewati jalur tersebut dengan aman dan nyaman.
2. Adanya papan informasi alternatif jalur yang diletakkan di pinggir jalan.

KECAMATAN KARANGPLOSO

KECAMATAN BLIMBING

KECAMATAN DAU

KECAMATAN SUKUN

KECAMATAN KLOJEN

TUGAS AKHIR
JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

PETA ANALISA POLA PERGERAKAN
MAHASISWA UNIVERSITAS BRAWIJAYA
KECAMATAN LOWOKWARU, KOTA MALANG

NO PETA: 5.1

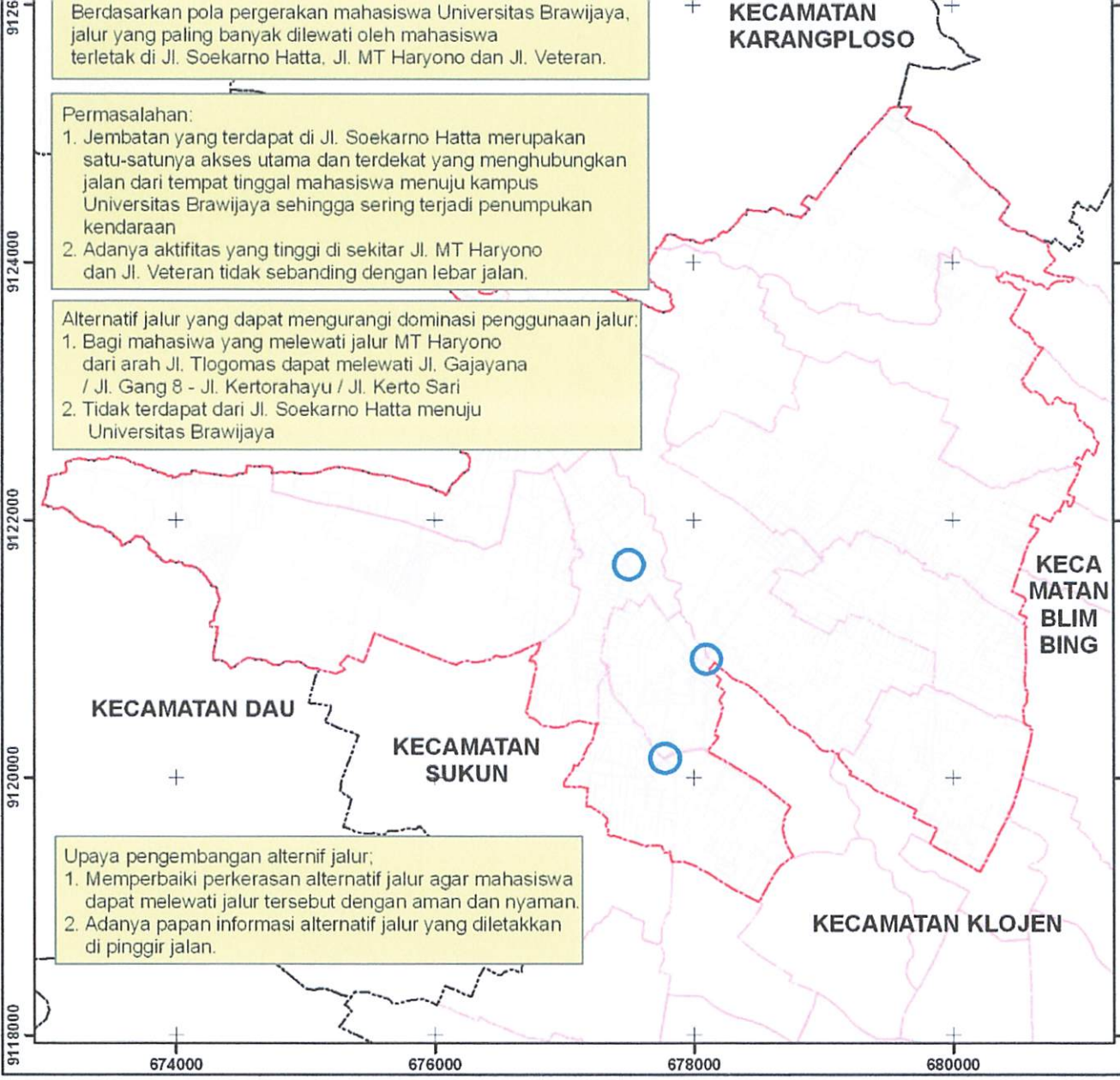
Legenda

- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Universitas Brawijaya Malang
- Lokasi yang sering terjadi penumpukan kendaraan

Skala 1: 43.000

Sumber Peta:
Peta Land Use Kota Malang
WGS 1984 UTM Zona 49 S

Insert Peta



912600
9124000
9122000
9120000
9118000

Berdasarkan pola pergerakan mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang, jalur yang paling banyak dilewati oleh mahasiswa terletak di Jl. Gajayana, Jl. Sumber Sari, Jl. Merjosari dan Jl. Sunan Kalijaga

Permasalahan:
1. Pada waktu puncak aktifitas, di Jl. Sumber Sari dan Jl. Merjosari sering terjadi penumpukan kendaraan yang disebabkan karena tingginya kebutuhan masyarakat untuk berbelanja di Sardo Swalayan yang terletak di Persimpangan Jl. Sumber Sari - Jl. Gajayana dan Pasar Merjosari yang terletak di depan Jl. Merjosari.
2. Adanya aktifitas masyarakat yang tinggi di sekitar Jl. Merjosari tidak sebanding dengan lebar jalan.

Alternatif jalur yang dapat mengurangi dominasi penggunaan jalur:
1. Bagi mahasiswa yang datang dari arah Jl. Soekarno Hatta dapat melewati Jl. Watugong - Jl. Kerto Pamuji/ Jl. Kerto Aji.
2. Bagi mahasiswa yang datang dari arah Jl. Merjosari dapat melewati Jl. Joyosuko.

Upaya pengembangan alternatif jalur:
1. Adanya papan informasi alternatif jalur menuju Universitas Islam Negeri Malang.
2. Adanya perbaikan perkerasan jalan di Jl. Joyosuko agar dapat dilalui dengan aman oleh mahasiswa



TUGAS AKHIR
JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

PETA ANALISA POLA PERGERAKAN
MAHASISWA UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
KECAMATAN LOWOKWARU, KOTA MALANG

NO PETA: 5.2

Legenda

- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Universitas Islam Negeri Malang
- Lokasi yang sering terjadi penumpukan kendaraan

Skala 1: 43.000

Sumber Peta:
Peta Land Use Kota Malang
WGS 1984 UTM Zona 49 S

Insert Peta

N



TUGAS AKHIR
 JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

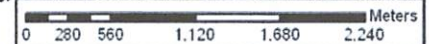
PETA ANALISA POLA PERGERAKAN
 MAHASISWA UNIVERSITAS POLITEKNIK NEGERI
 KECAMATAN LOWOKWARU, KOTA MALANG

NO PETA: 5.3

Legenda

- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Universitas Politeknik Negeri Malang
- Lokasi yang sering terjadi penumpukan kendaraan

Skala 1: 43.000



Sumber Peta:
 Peta Land Use Kota Malang
 WGS 1984 UTM Zona 49 S

Insert Peta



**KECAMATAN
 KARANGPLOSO**

Berdasarkan pola pergerakan mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang, jalur yang paling banyak dilewati oleh mahasiswa terletak di Jl. Soekarno Hatta dan Jl. MT Haryono.

Permasalahan:

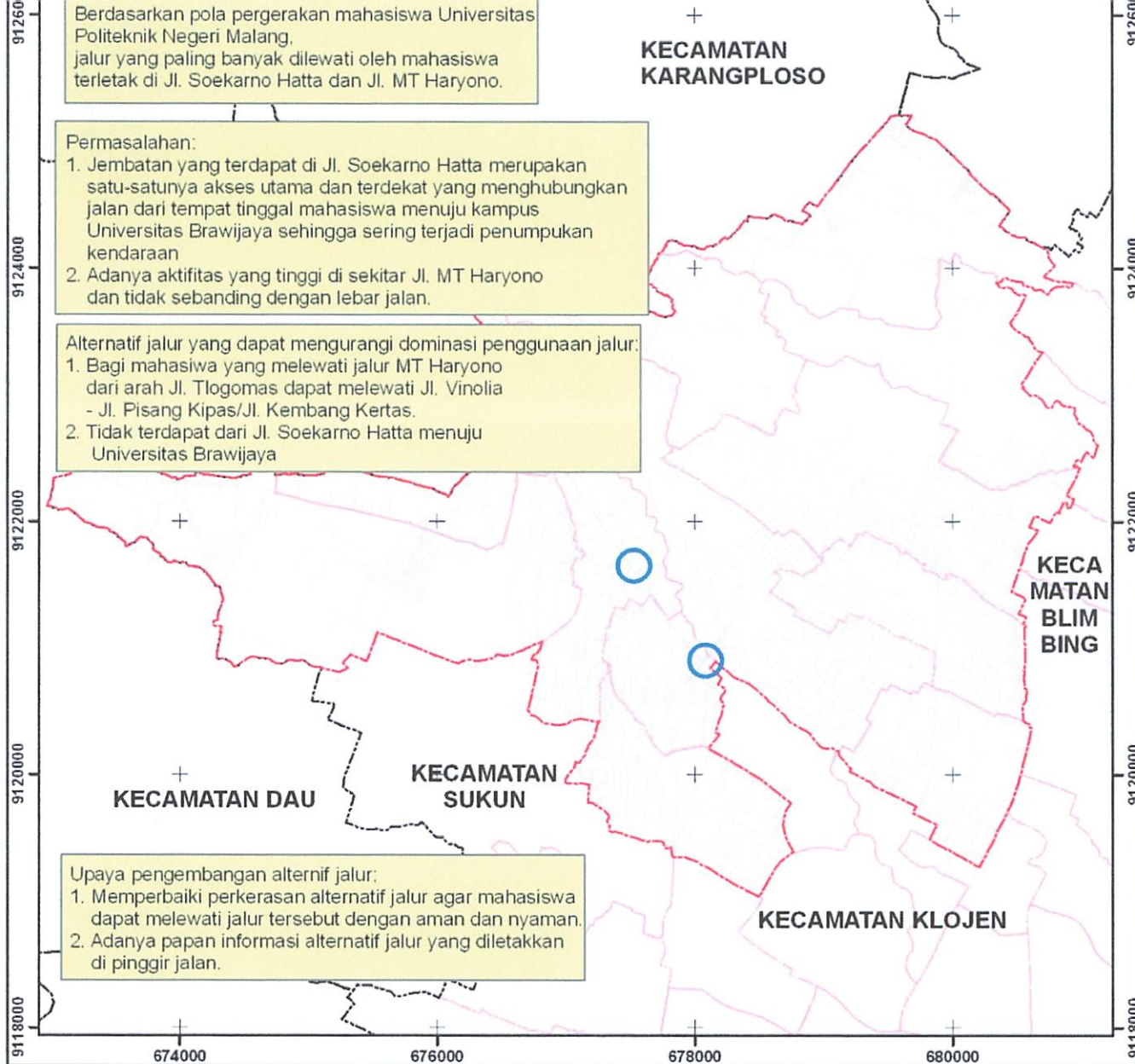
1. Jembatan yang terdapat di Jl. Soekarno Hatta merupakan satu-satunya akses utama dan terdekat yang menghubungkan jalan dari tempat tinggal mahasiswa menuju kampus Universitas Brawijaya sehingga sering terjadi penumpukan kendaraan
2. Adanya aktifitas yang tinggi di sekitar Jl. MT Haryono dan tidak sebanding dengan lebar jalan.

Alternatif jalur yang dapat mengurangi dominasi penggunaan jalur:

1. Bagi mahasiswa yang melewati jalur MT Haryono dari arah Jl. Tlogomas dapat melewati Jl. Vinolia - Jl. Pisang Kipas/Jl. Kembang Kertas.
2. Tidak terdapat dari Jl. Soekarno Hatta menuju Universitas Brawijaya

Upaya pengembangan alternatif jalur:

1. Memperbaiki perkerasan alternatif jalur agar mahasiswa dapat melewati jalur tersebut dengan aman dan nyaman.
2. Adanya papan informasi alternatif jalur yang diletakkan di pinggir jalan.





TUGAS AKHIR
 JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

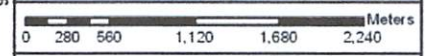
PETA ANALISA POLA PERGERAKAN
 MAHASISWA INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
 KECAMATAN LOWOKWARU, KOTA MALANG

NO PETA: 5.4

Legenda

- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Institut Teknologi Nasional Malang
- Lokasi yang sering terjadi penumpukan kendaraan

Skala 1: 43.000



Sumber Peta:
 Peta Land Use Kota Malang
 WGS 1984 UTM Zona 49 S

Insert Peta



Berdasarkan pola pergerakan mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang, jalur yang paling banyak dilewati oleh mahasiswa terletak di Jl. Bendungan Sigura-Gura, Jl. Sumber Sari dan Jl. Bendungan Sutami

Permasalahan:
 1. Adanya parkir liar di pinggir Jl. Bendungan Sigura-gura jalan khususnya di depan kampus menyebabkan lebar jalan berkurang sehingga kapasitas jalan juga berkurang dan di waktu tertentu dapat terjadi penumpukan kendaraan.

Alternatif jalur yang dapat mengurangi dominasi penggunaan jalur. Tidak terdapat alternatif jalur yang dapat dilalui mahasiswa karena hanya Jl. Bendungan Sigura-gura yang dapat dilalui mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang

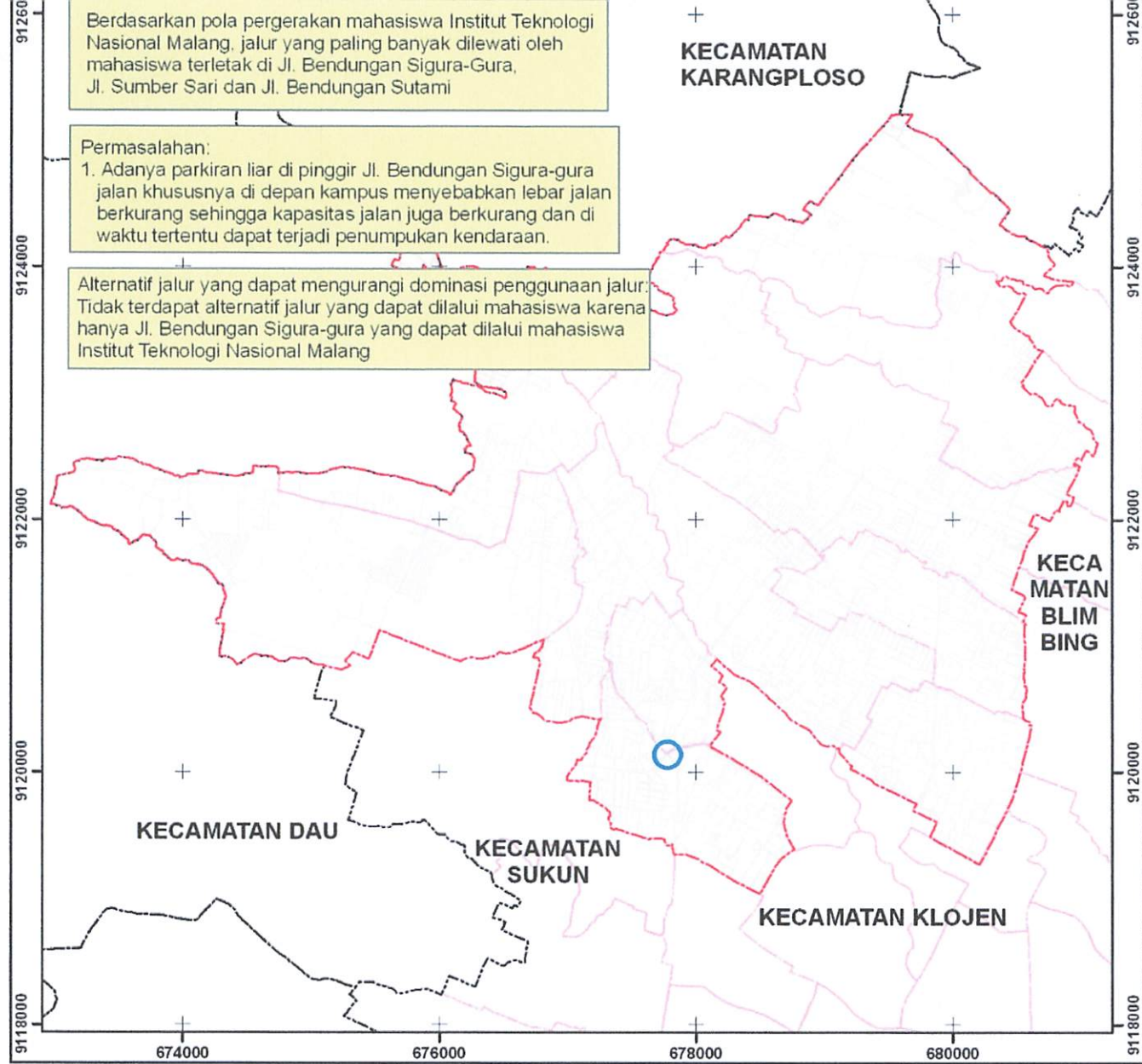
KECAMATAN
 KARANGPLOSO

KECAMATAN
 BLIM BING

KECAMATAN DAU

KECAMATAN
 SUKUN

KECAMATAN KLOJEN



912600
9124000
9122000
9120000
9118000

912600
9124000
9122000
9120000
9118000

674000 676000 678000 680000

Terdapat 6 titik lokasi penumpukan kendaraan dilewati mahasiswa yang kuliah di Universitas Brawijaya Malang, Universitas Islam Negeri Malang, Universitas Politeknik Negeri Malang dan Institut Teknologi Nasional Malang. Faktor jarak dan waktu merupakan prioritas utama pemilihan jalur sedangkan biaya, perkerasan, kemacetan dan keramaian merupakan faktor lain yang menentukan mahasiswa memilih jalur. Oleh karena itu, dibutuhkan pemilihan alternatif jalur yang dapat membantu mahasiswa dalam memilih jalur yang sesuai dengan yang diharapkan.

KECAMATAN KARANGPLOSO

KECAMATAN BLIM BING

KECAMATAN DAU

KECAMATAN SUKUN

KECAMATAN KLOJEN

TUGAS AKHIR
 JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

PETA POLA PERGERAKAN
 MAHASISWA PERGURUAN TINGGI
 KECAMATAN LOWOKWARU, KOTA MALANG

NO PETA: 5.5

Legenda

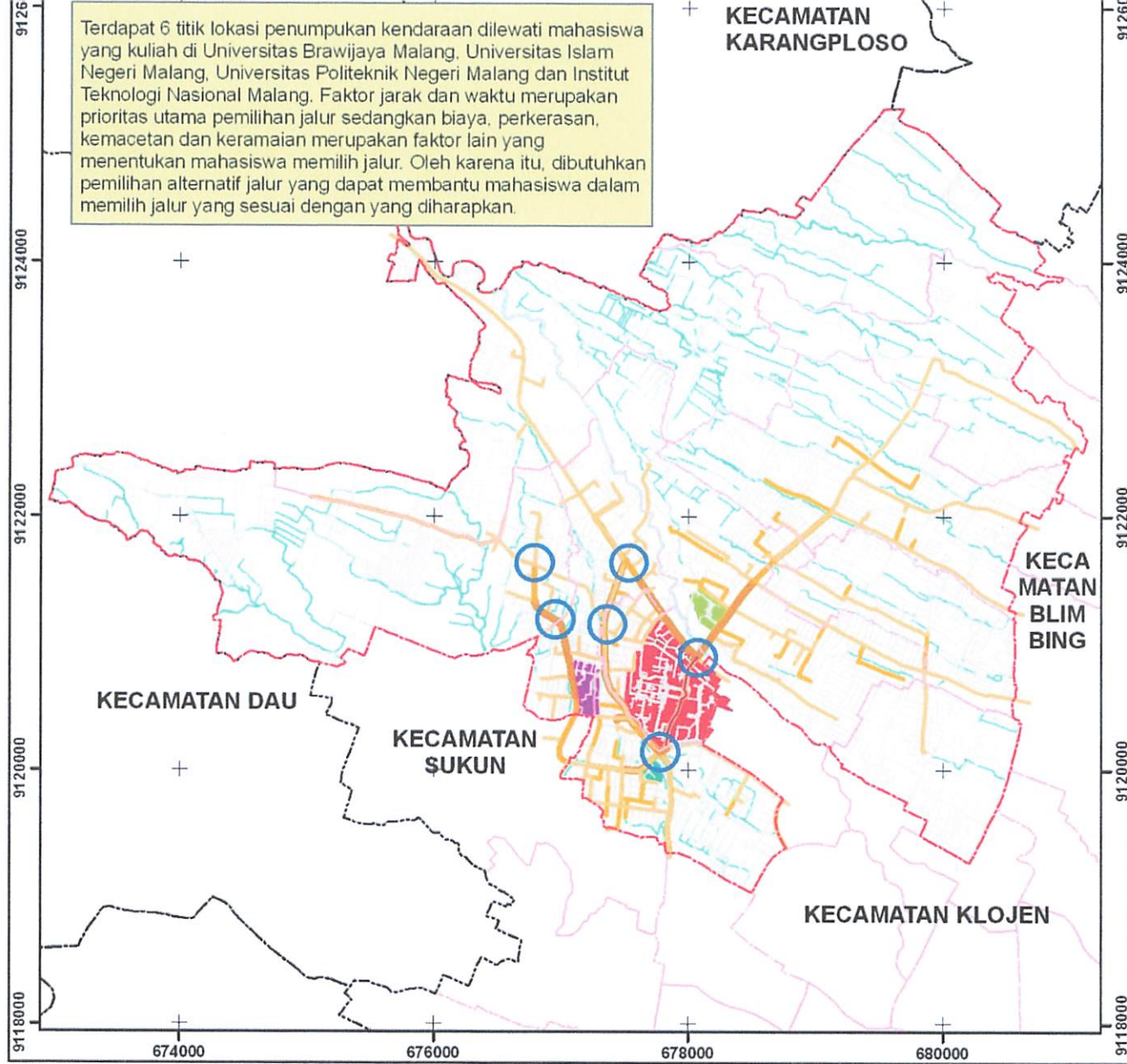
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Batas Kelurahan
- Jalan
- Sungai
- Banyak
- Sedang
- Sedikit
- Universitas Brawijaya Malang
- Universitas Islam Negeri Malang
- Universitas Politeknik Negeri Malang
- Institut Teknologi Nasional Malang
- Lokasi yang sering terjadi penumpukan kendaraan

Skala 1: 43.000



Sumber Peta:
 Peta Land Use Kota Malang
 WGS 1984 UTM Zona 49 S

Insert Peta



91260
9124000
9122000
9120000
9118000

91260
9124000
9122000
9120000
9118000

674000 676000 678000 680000

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa pemilihan jalur dari tempat tinggal mahasiswa menuju perguruan tinggi dapat disimpulkan:

1. Universitas Brawijaya Malang

- a. Faktor jarak merupakan prioritas utama mahasiswa Universitas Brawijaya Malang dalam memilih jalur menuju perguruan tinggi karena mayoritas mahasiswa lebih suka melewati jalur utama yang memiliki perkerasan yang baik dibandingkan harus mencari alternatif jalur.
- b. Berdasarkan pola pergerakan mahasiswa Universitas Brawijaya, jalur yang paling banyak dilewati oleh mahasiswa terletak di Jl. Soekarno Hatta, Jl. MT Haryono dan Jl. Veteran sehingga jika terjadi penumpukan kendaraan di jalan tersebut, maka mahasiswa dianjurkan untuk melewati alternatif jalur.
- c. Bagi mahasiswa yang melewati jalur MT Haryono dari arah Jl. Tlogomas dapat melewati alternatif jalur Jl. Gajayana/Jl. Gang 8 - Jl. Kertorahayu / Jl. Kerto Sari walaupun jaraknya jauh tetapi tingkat kemacetan dan keramaiannya rendah sehingga waktu yang ditempuh lebih cepat dibandingkan melalui jalur utama. Jika mahasiswa lebih mementingkan jarak, maka dari arah Jl. Soekarno Hatta tidak terdapat alternatif jalur, akan tetapi jika dilihat dari faktor waktu, mahasiswa dapat melewati Jl. Bunga Srigading- Jl. Mayjen Panjaitan – Jl. Gang 19 dan Jl. Pisang Kipas – Jl. Kerto Raharjo/Jl. Kerto Sentono.

2. Mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang

- a. Faktor waktu merupakan prioritas utama mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang dalam memilih jalur menuju perguruan tinggi karena mayoritas jarak yang ditempuh berdekatan dengan kampus.

- b. Berdasarkan pola pergerakan mahasiswa Universitas Islam Negeri Malang, jalur yang paling banyak dilewati oleh mahasiswa terletak di Jl. Gajayana, Jl. Sumber Sari, Jl. Merjosari dan Jl. Sunan Kalijaga. Jalan yang dilewati cenderung mengalami kemacetan sehingga harus memilih jalur alternatif.
 - c. Bagi mahasiswa yang datang dari arah Jl. Soekarno Hatta dapat melewati Jl. Watugong - Jl. Kerto Pamuji/ Jl. Kerto Aji alternatif jalur. Bagi mahasiswa yang datang dari arah Jl. Merjosari dapat melewati Jl. Joyosuko sebagai alternatif jalur, akan tetapi perkerasan aspal yang buruk menyebabkan mahasiswa harus berhati-hati.
3. Mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang
- a. Faktor waktu merupakan prioritas utama mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang dalam memilih jalur menuju perguruan tinggi. Hal itu disebabkan karena persebaran tempat tinggal mahasiswa yang berada di dekat kampus.
 - b. Berdasarkan pola pergerakan mahasiswa Universitas Politeknik Negeri Malang, jalur yang paling banyak dilewati oleh mahasiswa terletak di Jl. Soekarno Hatta dan Jl. MT Haryono sehingga pemilihan alternatif jalur dapat menjadi pilihan mahasiswa menuju perguruan tinggi.
 - c. Bagi mahasiswa yang melewati jalur MT Haryono dari arah Jl. Tlogomas dapat melewati Jl. Vinolia - Jl. Pisang Kipas/ Jl. Kembang Kerta sebagai alternatif jalur, akan tetapi perkerasan aspa yang buruk dapat menjadi pertimbangan mahasiswa dalam memilih alternatif jalur.
4. Mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang
- a. Faktor jarak merupakan prioritas utama mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang dalam memilih jalur menuju perguruan tinggi karena mayoritas mahasiswa tinggal berdekatan dengan kampus.

- b. Berdasarkan pola pergerakan mahasiswa Institut Teknologi Nasional Malang, jalur yang paling banyak dilewati oleh mahasiswa terletak di Jl. Bendungan Sigura-Gura, Jl. Sumber Sari dan Jl. Bendungan Sutami. Akan tetapi, mahasiswa yang melewati Jl. Bendungan Sutami dapat melalui Jl. Wonogiri yang bebas dari penumpukan.
- c. Tidak terdapat alternatif jalur yang dapat dilalui mahasiswa karena hanya Jl. Bendungan Sigura-gura yang menjadi akses utama yang dilewati mahasiswa. Adanya pembukaan gerbang belakang/selatan Institut Teknologi Nasional Malang dapat menjadi salah satu solusi untuk mengurai kemacetan di Jl. Bendungan Sigura-gura.

6.2 Rekomendasi

1. Jalan yang menjadi alternatif jalur cenderung sempit dan kondisi perkerasan jalan yang buruk menyebabkan mahasiswa lebih memilih jalur utama sehingga dibutuhkan pelebaran dan perbaikan terhadap jalan yang menjadi alternatif jalur.
2. Kurangnya informasi mengenai alternatif jalur sehingga dibutuhkan pembuatan papan informasi alternatif jalur yang dapat mempermudah mahasiswa dalam memilih jalur terbaik.
3. Adanya penggunaan alternatif jalur tidak hanya berdampak positif bagi mahasiswa, namun berdampak juga pada masyarakat yang tinggal di sekitar jalur alternatif karena jalan tersebut menjadi lebih ramai sehingga masyarakat dapat membuka usaha perdagangan maupun jasa di sepanjang alternatif jalur.
4. Adanya penelitian lanjutan bagi mahasiswa mengenai:
 - a. Pengembangan jalur alternatif untuk mengurangi kemacetan di Jl. Soekarno Hatta, Jl. MT. Haryono, Jl. Sumber Sari, Jl. Gajayana, Jl. Bendungan Sigura-gura.
 - b. Faktor-faktor yang mampu mengurangi ketergantungan mahasiswa dalam memilih jalur berdasarkan jarak, waktu dan biaya.

DAFTAR PUSTAKA

Referensi Buku (Text Book) :

- Adisasmita, Sakti Adji, 2011, *Jaringan Transportasi Teori dan Analisis*, Graha Ilmu, Jogjakarta
- Adisasmita, Rahardjo dan Sakti Adji Adisasmita, 2011, *Manajemen Transportasi Darat: Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar (Jakarta)*, Graha Ilmu, Jogjakarta
- Koestalam, Pinardi dan Kustoyo, 1993, *Perancangan Tebal Perkerasan Jalan (Jenis Lentur dan Jenis Kaku sesuai dengan AASHTO, 1986)*, Kementrian Pekerjaan Umum, Jakarta
- Mulyadi, 2005, *Akuntansi Biaya Edisi 5*, Salemba Empat, Universitas Gajah Mada
- Morlok. Edward. K, 1995, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta
- Prasetyo, Bambang dan Lina Miftahul Jannah, 2012, *Metode Penelitian Kuantitatif (teori dan aplikasi)*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Supranto, J, 2000, *Stasistik Teori dan Aplikasi*, Erlangga, Jakarta
- Tamin Z. Ofyar, 2000, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, ITB, Bandung
- Tim Prima Pena, 2008, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Gita Media Press, Jakarta
- Witjaksono, Armanto, 2006, *Akuntansi Biaya*, Graha Ilmu, Yogyakarta

Pedoman dan Peraturan Perundang-Undangan :

- Republik Indonesia. 1989. *Undang-Undang No. 2 Tahun 1989 tentang Sistem Pendidikan Nasional*. Lembaran Negara RI Tahun 1989, No. 550. Sekretarian Negara. Jakarta
- Republik Indonesia. 1993. *Peraturan Pemerintah 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. Lembaran Negara RI Tahun 1993, No. 49. Sekretarian Negara. Jakarta

Internet:

Fanuel Porayouw Fanuel Blog:” <http://FanuelNiiNoPorayouw.blogspot.com>
Pengertian Mahasiswa.html” diambil pada tanggal 21 Oktober 2012, pukul
22.17 WIB

Pelayanan Masyarakat,”<http://pelayanmasyarakat.blogspot.com> Apa beda jalur
dengan lajur.html” diambil pada tanggal 21 Oktober 2012, pukul 22.32 WIB

Wikipedia Indonesia,<http://en.wikipedia.org/wiki/safety.co.id> Pengertian keamanan
diambil pada tanggal 22 Agustus 2013, pukul 06.25 WIB

Peneliti Terdahulu :

I Made Budiarta. “*Studi Identifikasi Kemacetan Lalulintas Di Kawasan Kuta*”,
Tugas Akhir. Fakultas Teknik Sipil dan Perencana, ITN, 1999, Malang

Nur Asyiah Jalil.“*Analisis Preferensi Dosen terhadap Kartu Kredit*”, Tugas Akhir.
Fakultas Ekonomi dan Manajemen, IPB, 2007, Bogor

Sri Maryanti, “*Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Masyarakat Dalam Memilih
Sekolah Menengah Kejuruan Negeri (SMKN) di Kota Semarang* ”, Tesis.
Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro,
2009, Semarang

LAMPIRAN

KUISIONER
JALUR YANG DILEWATI MAHASISWA
DARI TEMPAT TINGGAL MENUJU PERGURUAN TINGGI

1. Nama :
2. Alamat :
3. Semester :
4. Tujuan PT :
5. Moda :



Alternatif jalur	Berangkat						
	Jarak	Waktu	Biaya	Kondisi Jalan			
				Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
1							
	Jarak	Waktu	Biaya	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
2							

Alternatif jalur	Pulang						
	Jarak	Waktu	Biaya	Kondisi Jalan			
				Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
1							
	Jarak	Waktu	Biaya	Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
2							

- Responden mengurutkan alasan memilih jalur dengan angka.

Contoh pengisian tabel:

Alternatif jalur	Berangkat						
	Jarak	Waktu	Biaya	Kondisi Jalan			
				Perkerasan	Kemacetan	Keamanan	Keramaian
1	1 2 Km	2 10 menit	5 Rp. 2000,-	4 Aspal	3 Bebas macet	6 Aman	7 Ramai

“Terimakasih atas kesediaan saudara/i telah mengisi kuisioner”

KUISONALIR
JALUR 7 AND DILI WATU BINTA
DARI TERPAC DINGAL MENJADI RUMAH LINDUNG



1. Nama
2. Alamat
3. Nomor
4. Jalan PT
5. Kota

Alternatif Jalur	Dipengaruhi			
	Jarak	Waktu	Biaya	Kondisi Jalan
1				
2				

Alternatif Jalur	Belang			
	Jarak	Waktu	Biaya	Kondisi Jalan
1				
2				

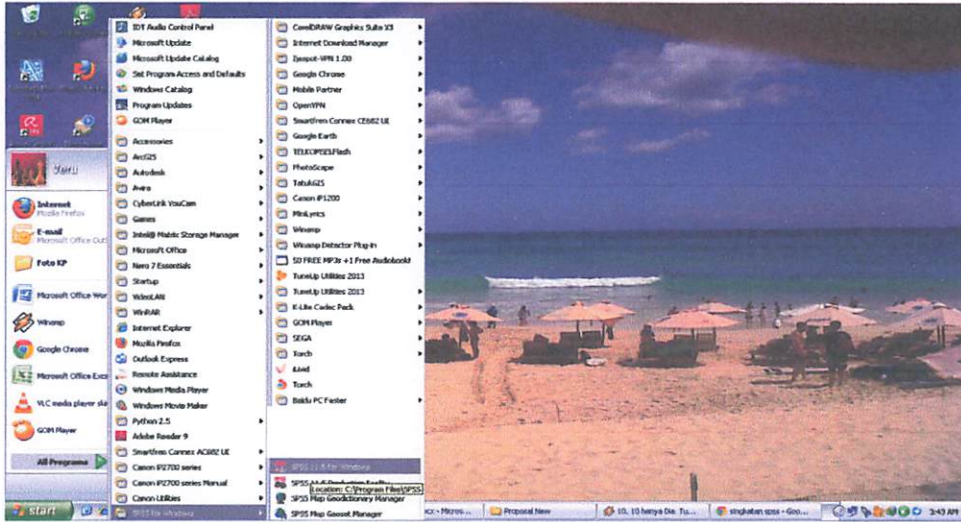
* Isilah dengan menggunakan alasan memilih jalan-jalan yang
 Contoh pengisian tabel

Alternatif Jalur	Dipengaruhi			
	Jarak	Waktu	Biaya	Kondisi Jalan
1	2 Km	10 menit	Rp. 2000,-	Perkerasan Aspal 4 Kondisi Jalan 3 Aman
2	7 Km	15 menit		Perkerasan 6 Kondisi Jalan 7 Rantai

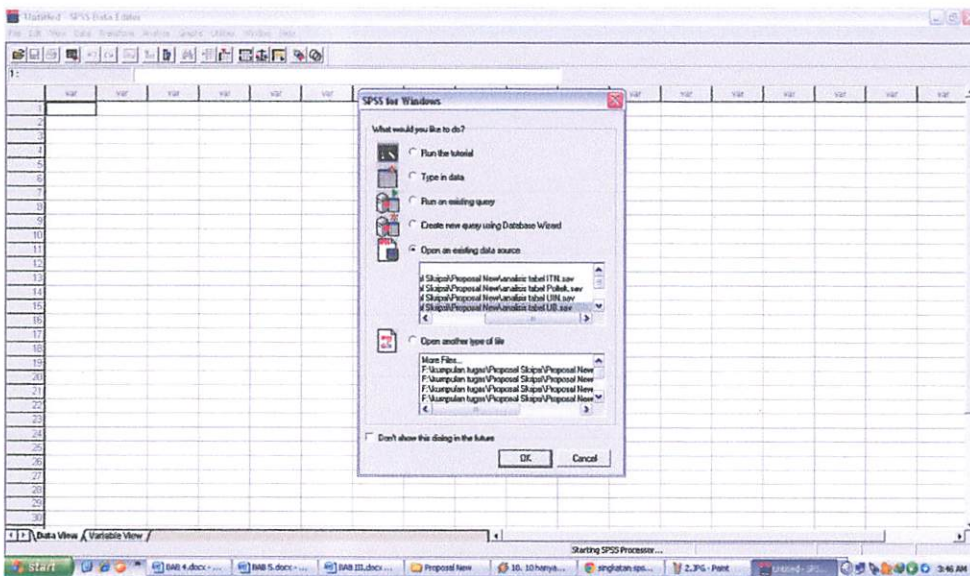
* Formulasi dan kerangka acuan yang sesuai kuis

Sebelum menganalisa preferensi masing-masing perguruan tinggi, terlebih dahulu akan diuraikan proses analisa program SPSS.

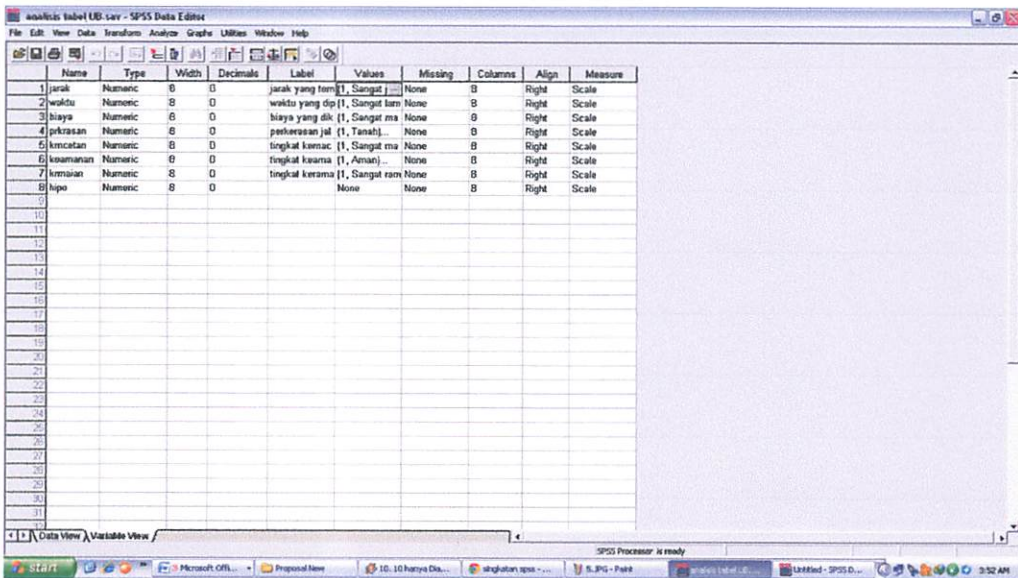
1. Buka aplikasi SPSS 11.5 for windows



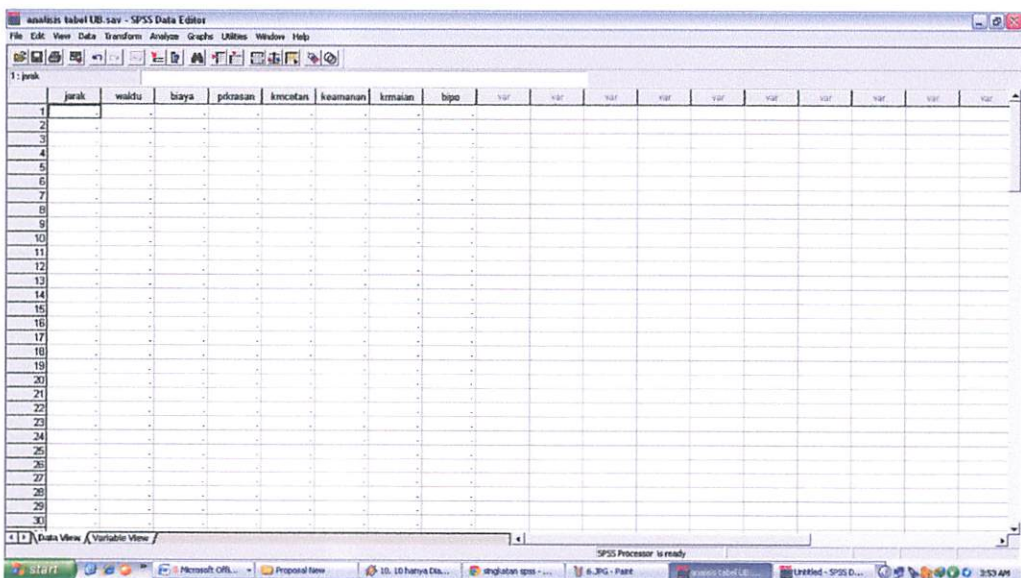
2. Akan muncul tampilan berikut ini, pada bagian kanan bawah kotak pilih cancel untuk memasukan data.



5. Setelah pengisian data selesai, maka akan muncul tampilan seperti dibawah ini.



6. Kemudian pilih data view pada bagian kiri bawah dan akan muncul hasil penentuan variabel view.



7. Tahap selanjutnya adalah mengisi data yang telah disiapkan sesuai dengan variabelnya, seperti dengan tampilan dibawah ini

analisis tabel UB.sav - SPSS Data Editor

File Edit View Data Transform Analyze Graphs Utilities Window Help

1: jarak

	jarak	waktu	biaya	prkrasn	kmccatan	keamanan	keamanan	keamanan	hipo	Y1*	Y2*	Y3*	Y4*	Y5*	Y6*	Y7*	Y8*	Y9*
1	5	4	5	3	4	3	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	5	4	5	3	2	3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	5	4	4	3	3	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	5	4	4	3	2	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	5	4	5	3	4	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	5	4	5	3	1	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	5	4	5	3	2	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	5	4	5	3	3	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	5	4	5	3	4	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	5	4	5	3	2	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	5	4	4	3	4	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	5	4	4	3	4	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	5	4	4	3	2	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	5	4	4	3	2	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	5	4	4	3	3	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	5	3	4	3	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	5	4	4	3	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	5	4	5	3	2	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	5	4	4	3	2	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	5	4	4	3	4	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	5	4	4	3	3	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22	5	4	5	3	3	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	5	4	5	3	2	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24	5	4	4	3	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25	5	4	4	3	2	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26	5	4	4	3	4	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27	5	4	4	3	4	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
28	5	4	4	3	1	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
29	5	3	5	3	1	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30	5	4	4	3	3	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Data View Variable View

SPSS Processor is ready

8. Tahap selanjutnya adalah menganalisa menggunakan analisa korelasi, sesuai dengan cara: pilih analyze pada bagian atas, pilih correlate lalu bivariate.

analisis tabel UB.sav - SPSS Data Editor

File Edit View Data Transform Analyze Graphs Utilities Window Help

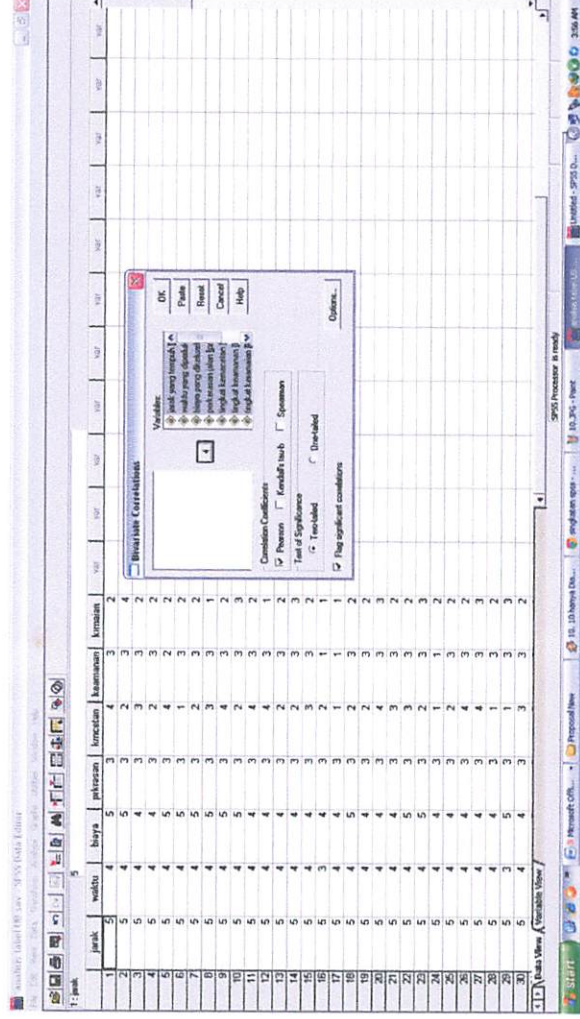
1: jarak

	jarak	waktu	biaya	prkrasn	kmccatan	keamanan	keamanan	keamanan	hipo	Y1*	Y2*	Y3*	Y4*	Y5*	Y6*	Y7*	Y8*	Y9*
1	5	4	5	3	4	3	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	5	4	5	3	2	3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	5	4	4	3	3	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	5	4	4	3	2	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	5	4	5	3	4	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	5	4	5	3	1	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	5	4	5	3	2	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	5	4	5	3	3	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	5	4	5	3	4	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	5	4	5	3	2	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	5	4	4	3	4	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	5	4	4	3	4	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	5	4	4	3	2	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	5	4	4	3	2	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	5	4	4	3	3	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	5	3	4	3	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	5	4	4	3	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	5	4	5	3	2	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	5	4	4	3	2	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	5	4	4	3	4	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	5	4	4	3	3	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22	5	4	5	3	3	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	5	4	5	3	2	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24	5	4	4	3	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25	5	4	4	3	2	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
26	5	4	4	3	4	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
27	5	4	4	3	4	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
28	5	4	4	3	1	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
29	5	3	5	3	1	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30	5	4	4	3	3	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

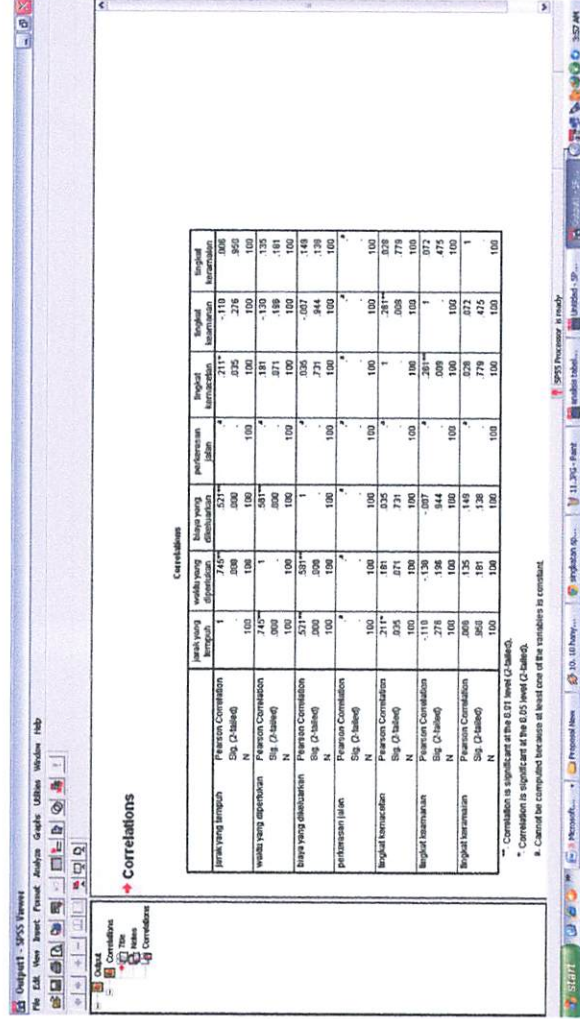
Data View Variable View

SPSS Processor is ready

9. Tahap selanjutnya memasukkan variabel yang akan dianalisa.



10. Setelah proses analisa selesai, maka hasil dari analisa korelasi akan tampil seperti ini.



Terima kasih buat semua pihak yang sudah membantu saya walaupun saya tidak dapat menuliskan satu per satu.

Terima kasih buat semua pihak yang sudah membantu saya walaupun saya tidak dapat menuliskan satu per satu.

Terima kasih buat semua pihak yang sudah membantu saya walaupun saya tidak dapat menuliskan satu per satu.

Terima kasih buat semua pihak yang sudah membantu saya walaupun saya tidak dapat menuliskan satu per satu.

Terima kasih buat semua pihak yang sudah membantu saya walaupun saya tidak dapat menuliskan satu per satu.



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG

BERITA ACARA

UJIAN SKRIPSI

Nama : Vernal Tulak Rombelayuk
NIM : 09.24.038
Judul : Pemilihan Jalur Dari tempat Tinggal Mahasiswa Menuju
Perguruan Tinggi Berdasarkan Preferensi Mahasiswa
(Studi Kasus: Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang)
Hari/Tanggal : Sabtu, 24 Agustus 2013
Waktu : 13.00 – selesai

Penguji	Pertanyaan/Saran	Paraf
Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT	1. Tata tulis 2. Kekurangan referensi 3. Analisa perbandingan jalur	
Arief Setiyawan, ST, MT	1. Penjelasan alur pengerjaan akan memperlihatkan kedalaman materi 2. Pembuatan titik untuk peta persebaran tempat tinggal	
Ir. Titik Poerwati, MT	1. Redaksional (tata tulis dan kelengkapan halaman) 2. Analisa bangkitan pergerakan 3. Metode scoring/pembobotan	

Malang, 24 Agustus 2013



Pembimbing I

Pembimbing II

Agustina Nurul Hidayati, ST, MT

Trijuwono Widodo, ST



BERITA ACARA
 UJIAN SKRIPSI

Nama : Vernal Fadh Rombelingok
 NIM : 09224032
 Judul : Penelitian Jalinan Dan Tempal (jalinan Mahasiswa) Murni
 Program Studi: Perencanaan Perencanaan Perencanaan Perencanaan
 (Studi Kasus: Kecamatan Cokrorejo Kota Blitar)
 Hari/Tanggal : Sabtu, 24 Agustus 2017
 Waktu : 08.00 - selesai

Pasal	Pertanyaan/Isi	Penguji
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apa itu... 2. Bagaimana... 3. Analisis... 	Dr. Ir. Irena Sasongko, ST
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bagaimana... 2. Pembahasan... 	Arist Setiyawan, ST, MT
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kesimpulan... 2. Analisis... 3. Metode... 	Dr. Erik Perwandi, ST

Melalui, 24 Agustus 2017



Perencanaan II


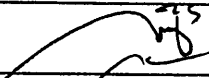

Perencanaan I

Perencanaan Wilayah & Kota

Anggota Komisi Hibridasi, ST, MT

**DAFTAR HADIR PENGUJI UJIAN SKRIPSI
PRODI PWK / TEKNIK PLANOLOGI
PERIODE II 2013
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

1. Nama Mahasiswa : **VERNAL TULAK ROMBELAYUK**
2. N I m : **09.24.038**
3. Prodi/Jurusan : **PWK/Teknik Planologi**
4. Hari / Tanggal : **Sabtu, 24 Agustus 2013**
5. Waktu : **09.00 – 11.30 WIB**
6. Ruang : **31**
7. Judul Skripsi : ***Pemilihan Jalur Dari Tempat Tinggal Mahasiswa Menuju Perguruan Tinggi (Studi Kasus: Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang)***

NO	NAMA DOSEN PENGUJI	TANDA TANGAN
1	DR. IR. IBNU SASONGKO, MT	
2	ARIEF SETIYAWAN, ST, MT	
3	IR. TITIK POERWATI, MT	

Mengetahui,
Ketua Prodi PWK/T. Planologi



Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT
NIP.Y. 1018800178

Malang, 24 Agustus 2013
Koordinator Pelaksana
Kegiatan Skripsi

Maria Christina Enderwati, ST, MIUEM
NIP.Y.1031200455



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Jl. Bendungan Sigura - gura 2
MALANG

PERBAIKAN UJIAN SKRIPSI

NAMA : VERNAL TULAK ROMBELAYUK
NIM : 09.24.038
HR/TGL : Sabtu, 24 Agustus 2013
JUDUL : Pemilihan Jalur Dari Tempat Tinggal Mahasiswa Menuju Perguruan
Tinggi Berdasarkan Preferensi Mahasiswa (Studi Kasus: Kecamatan
Lowokwaru, Kota Malang)

Perbaikan tersebut meliputi :

- Tdk bulis
- kelengkapan ref.
- Tabel data
- Grafik berdasarkan jalur.

Dosen Penguji 1

DR. Ir. Ibnu Sasongko, MT



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
 Jl. Bendungan Sigura – gura 2
 MALANG

PERBAIKAN UJIAN SKRIPSI

NAMA : VERNAL TULAK ROMBELAYUK
 NIM : 09.24.038
 HR/TGL : Sabtu, 24 Agustus 2013
 JUDUL : Pemilihan Jalur Dari Tempat Tinggal Mahasiswa Menuju Perguruan
 Tinggi Berdasarkan Preferensi Mahasiswa (Stuid Kasus: Kecamatan
 Lowokwaru, Kota Malang)

Perbaikan tersebut meliputi :

→ Pendapan dan pengerjaan akan memperlihatkan kedabaran materi

Dosen Penguji 2


Arief Setiawan, ST, MTP



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
Jl. Bendungan Sigura - gura 2
MALANG

PERBAIKAN UJIAN SKRIPSI

NAMA : VERNAL TULAK ROMBELAYUK
NIM : 09.24.038
HR/TGL : Sabtu, 24 Agustus 2013
JUDUL : Pemilihan Jalur Dari Tempat Tinggal Mahasiswa Menuju Perguruan Tinggi Berdasarkan Preferensi Mahasiswa (Studi Kasus: Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang)

Perbaikan tersebut meliputi :

- Redaksional → tata tulis.
- kelengkapan halaman.
- Analisa Bangkitan pergerakan → metode penelitian.
- Met. skoring/pembobotan → metode penelitian.

Dosen Penguji 3

Ir. Titik Poerwati, MT

**DAFTAR HADIR PESERTA UJIAN SKRIPSI
PRODI PWK / TEKNIK PLANOLOGI
PERIODE II 2013
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

1. Nama Mahasiswa : **VERNAL TULAK ROMBELAYUK**
2. N I m : **09.24.038**
3. Prodi/Jurusan : **PWK/Teknik Planologi**
4. Hari / Tanggal : **Sabtu, 24 Agustus 2013**
5. Waktu : **09.00 – Selesai**
6. Ruang : **31**
7. Judul Skripsi : **Pemilihan Jalur Dari Tempat Tinggal Mahasiswa Menuju Perguruan Tinggi (Studi Kasus: Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang)**

NO	NAMA MAHASISWA	NIM	TANDA TANGAN
1	Wetii Riza Sari	09.24.042	<i>[Signature]</i>
2	Citra I. Manerji	10.24.063	<i>[Signature]</i>
3	Bambang Suwito	09.24.054	<i>[Signature]</i>
4	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>
5	Muchlisul Rulas d	09.24.006	<i>[Signature]</i>
6	Hidayatun Akbar	09.24.057	<i>[Signature]</i>
7	Widy Apr. yanto	10.24.090	<i>[Signature]</i>
8	Menthy Rabiyastianih	10.24.004	<i>[Signature]</i>
9	Natasha Damayanti	10.24.003	<i>[Signature]</i>

Mengetahui,
Ketua Prodi PWK/T. Planologi

Malang, 24 Agustus 2013
Koordinator Pelaksana
Kegiatan Skripsi

Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT
NIP.Y. 1018800178

Maria Christina Eandarwati, ST, MIUEM
NIP.Y.1031200455



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG

Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Malang

LEMBAR ASISTENSI

Nama : Verra Tulak Rombelayut
Nim : 09 24 038
Program Studi : T.Plantasi
Pembimbing : Agusriani Nurul Hakeyah, ST, MT & Tri Juwana W. darto, ST

NO	TANGGAL	URAIAN	TANDA TANGAN
1.	4-9-2013	Revisi dan penyempurnaan atau memperbaiki ketidakefektifan materi. - Peta diperbaiki. Perbaikan sdt ok.	
2	7-9-2013	Perbaikan sdt aee.	
3	9-9-2013	- Materi OK tg cek kegliporn	



Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
Jl. Bend. Sigurgura No.2 Malang

Nama : Vernal Tulak Rombelayuk
NIM : 09.24.038
Pembimbing I : Ir. Agustina Nurul Hidayati, MTP

No	Tanggal	Keterangan	Tanda Tangan
1.	7-07-2013	Membuat tabel hasil revisi kurunur - membuat 4 menyebutkan pada pergerakan maksudnya berdasarkan hasil kurunur - Outline	
2.	30-07-2013	Menyebutkan BAB 2-6 - Cross Walk - Jamb. - dan penjelasan nomor tabel	
3.		Revisi - Membuat foto pada pergerakan maksudnya - Revisi kurunur masuk di bab 4 - Bab 5 4 penjelasan yang digabungkan dengan kecenderungan dan hasil spss + buat peta	
4.		- Hasil korelasi yang kual ditunjukkan dengan preferensi maksudnya melalui jalur hb - Petakan hasil od kurunur + rek dibuat - masalah + analisis jalur 4/ alfa-nota	
5.		ACC SEMIRAR hasil	



Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
Jl. Bend. Sigura-gura No.2 Malang

Nama : Vernal Tulak Rombelayuk

NIM : 09.24.038

Pembimbing I I : Tri Juwono, ST.

No	Tanggal	Keterangan	Tanda Tangan
5	3-08-2013	<p>identifikasi antara variabel</p> <ul style="list-style-type: none">- pengaruh variabel besar / kecil ? ✓- Tingkat kemampuan terhadap yg lain- Δ Square- Korelasi- Kointegrasi- Uji	
6	13-08-2013	<p>Tabelnya dapat dibuat</p> <ul style="list-style-type: none">- jika salah satu variabel diubah- seberapa signifikan tabel r-s- ukuran pada tabel- interpretasi lambang koefisien- masalah / kendala koefisien untuk dijumlah - koefisien- rekapitulasi- data asli- variabel yg harus dipisahkan	
7	15-08-2013	<ul style="list-style-type: none">- masukkan ke tabel program- hasil akhir / kesimpulan (pka, jctok)di pembantu waktu...- pola di letakkan per user PT.	
8	16-08-2013	<ul style="list-style-type: none">- rekapitulasi data- amati hasil dan pembahasanin table skema dan pembahasan	
9	19-08-2013	ACC Seminar Hasil	



PT. BNI (PERSERO) MALANG
BANK NIAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

**LEMBAR PERSETUJUAN
JILID BUKU SKRIPSI**

Sesuai hasil kesepakatan kami, mahasiswa sebagai berikut :

Nama : VERNAL TULAK ROMBELAYUK

NIM : 09.24.038

Judul Skripsi : Pemilihan Jalur Dari Tempat Tinggal Mahasiswa Menuju Perguruan
Tinggi Berdasarkan Preferensi Mahasiswa (Studi Kasus: Kecamatan
Lowokwaru, Kota Malang)

Tanggal Ujian Skripsi : 29 Agustus 2013

dinyatakan LAYAK untuk dijilid menjadi **BUKU LAPORAN SKRIPSI** dengan catatan sebagai berikut:

Pembimbing I

Agustina Nurul Hidayati, ST, MT

Pembimbing II

Tri Juwono Widodo, ST

LEMBAR PERSEMBAHAN

Saya mengucapkan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas penyertaan dan kasih setia-Nya, saya dapat menyelesaikan Tugas Akhir dengan baik. Selalu memberikan saya kekuatan untuk bisa menghadapi segala tantangan dalam segala aktifitas saya.

Saya berterima kasih kepada Ibu (Elisabeth Tulak), Almarhum Ayah (Layuk Rombelayuk), kakak (Fredy), adek (Ai'), Nenek Bendon, Tante Ane dan keluarga di Bandulan yang sudah mendukung, memberikan saya motivasi dan mendoakan saya dalam setiap langkah kehidupan yang saya jalani.

Saya berterima kasih kepada dosen pembimbing saya Ibu Nurul dan Pak Tri yang sudah meluangkan waktu dan pemikirannya dalam membimbing saya selama mengerjakan Tugas Akhir. Terima kasih juga buat dosen-dosen planologi yang sudah mengajarkan ilmu pengetahuan selama perkuliahan.

Saya berterima kasih kepada sahabat dan saudara saya selama kuliah di Planologi, yakni "Plandicted 09", yang memberikan saya banyak pelajaran, pengetahuan, pengalaman hidup yang tidak pernah saya dapatkan di tempat lain. Terima kasih buat cewek-cewek plandicted yang selalu menyapaikan info tentang perkuliahan (Desi, Nobel, Prilly, Rara, Meity, Rini), yang selalu memberikan semangat, mengajak jalan2 dan makan (Geca, Mita, Weny, Ayu, Susi). Terima kasih buat The Java's Crue yang mengajarkan bahasa Jawa (Dimas, Anas, Bambang, Paijo dan Erik), Borneo Crue yang telah menagajrkan kehidupan di Kalimantan (Cano, Wahyu, Eno dan Natha), NTB Crue yang telah mengajarkan banyak wisata pantai yang harus dikunjungi (Zul, Samsul, Azwar, Rifat, Akbar, Fajar, Adi, Tam dan Andi), NTT Crue yang mengajarkan saya bahasa timur sebagai bahasa sehari-hari di kampus (Leo, Cristan, Rizal, Dustin, Yaner, Wofsi, Epy, Tian, Aldi, Faldy dan James), Papua Crue yang mengajarkan saya kehidupan masyarakat di Papua (Ichal, Ian, Andre gitaris with Fheny, Robby, Kamel, Dion dan Jhony) dan Timor Leste Crue (Christovao). Terima kasih atas semuanya itu. saya tidak akan pernah melupakannya.

Saya berterima kasih kepada IPTTM yang telah membantu saya selama ini. Mengadakan ibadah, natal, paskah dan penyambutan mahasiswa baru. Terima kasih buat teman2 "Kumis Kucing" (Wira, Esra, James, Tomy, Vandy, Viktor, Chris, Satria, Nando dan Hendra), "Candi Sari 23" (Nian, Rombe, Marin, Peni', Locong, Weny, Brenda dan Bowo), dan "Dinoyo" (Zem, Jimmy, K' Yani, K; Shofi dan K' Hesty), "Pemuda Tidar" (Harun, Jordi, Dirton) yang sudah membantu selama saya menjadi ketua IPTTM.