

## **BAB 2**

### **SISTEM ZONASI SEKOLAH DAN MODA TRANSPORTASI**

#### **2.1 Sistem Zonasi Sekolah**

Pendidikan memiliki tujuan untuk mengembangkan potensi peserta didik agar memiliki kekuatan yang baik dalam pengendalian diri, keagamaan, kepribadian, kecerdasan, akhlak mulia, tingkah laku, kesopanan dalam bergaul dalam lingkungannya kelak, serta dapat meningkatkan terkait keterampilan yang diperlukan oleh diri sendiri, masyarakat, dan negara untuk masa depan yang lebih baik, adapun hal ini tercantum dalam UU No 20 Tahun 2003. Pendidikan menurut Ki Hajar Dewantara (1928) merupakan upaya dalam memberikan nilai-nilai luhur kepada seluruh generasi muda serta kemerdekaan dalam kehidupan masyarakat guna dapat mengembangkan aspek-aspek terkait kebudayaan menuju kehidupan yang lebih berperikemanusiaan. Adapun dalam UU No 2 tahun 1989 sekolah adalah lembaga pendidikan berjenjang dan berkesinambungan untuk menyelenggarakan kegiatan belajar mengajar. Sekolah menjadi sarana pendidikan utama yang dapat menunjang keberhasilan dalam kegiatan belajar mengajar.

Sistem pendidikan di Indonesia menjadi salah satu hal penting untuk memajukan sumber daya manusia di masa mendatang, pendidikan wajib selama 12 tahun yang diterapkan di Indonesia, diharapkan dapat meningkatkan mutu pendidikan dan sumber daya manusia yang baik guna dapat mengikuti perubahan dan tuntutan di masa depan. Penerapan sistem zonasi sekolah hadir untuk memperbaiki tanggapan-tanggapan negatif para orangtua peserta didik dalam menilai kondisi sekolah yang tidak memiliki gelar sebagai sekolah unggulan. Berdasarkan Permendikbud No 14 Tahun 2018, sekolah yang diselenggarakan pemerintah wajib menerapkan sistem zonasi. Penerapan sistem zonasi merupakan bagian dari upaya perbaikan dalam meningkatkan kualitas sistem pendidikan di Indonesia.

Adanya sistem zonasi sekolah diharapkan mampu untuk menciptakan pemerataan, baik untuk peserta didik maupun untuk bapak/ibu guru agar tidak berkumpul di sekolah unggulan saja (Abidin dan Asrori, 2018:6). Sistem zonasi dalam Permendikbud Nomor 51 Tahun 2018 yang diatur oleh Penerimaan Peserta Didik Baru (PPDB) menyatakan bahwa penerapan sistem zonasi mengharuskan calon peserta didik menempuh pendidikan di sekolah yang memiliki jarak terdekat dari kediaman masing-masing. Seleksi calon peserta didik baru dilakukan dengan memprioritaskan jarak tempat tinggal terdekat ke sekolah dalam zonasi yang telah ditetapkan dengan radius 2 km berdasarkan alamat tempat tinggal yang sesuai dengan data dalam kartu keluarga (KK) menurut Peraturan Walikota Bandung nomor 610 tahun 2016 tentang Penerimaan Peserta Didik Baru (PPDB) Kota Bandung dan dalam Permendikbud No 14 Tahun 2018, pasal 16 menyatakan bahwa setiap sekolah wajib menerima calon peserta didik baru yang berdomisili terdekat dengan sekolah paling sedikit sebesar 90% dari total jumlah peserta didik yang diterima, 5% untuk peserta didik akibat adanya perpindahan tugas dinas orang tua, dan 5% digunakan untuk peserta didik yang berprestasi sehingga dapat memilih sekolah di luar zonasi tempat tinggalnya.

Menurut Pemerintah Provinsi Jawa Barat sistem zonasi sekolah dibagi kedalam 91 wilayah zonasi di Jawa Barat. Adapun untuk jenjang pendidikan SMA/SMK/SLB di Kota Bandung ditetapkan menjadi 8 (delapan) sub-wilayah dalam jenjang Sekolah Menengah Atas (SMA) yang diatur dalam Peraturan Walikota Bandung nomor 610 tahun 2016 tentang Penerimaan Peserta Didik Baru (PPDB) Kota Bandung. Berikut merupakan tabel pembagian wilayah zonasi sekolah di Kota Bandung:

**Tabel 2. 1**  
**Pembagian Zonasi Wilayah SMA**

Nama	Kecamatan	Wilayah
SMA Negeri 1	Coblong	A
SMA Negeri 2	Coblong	A
SMA Negeri 15	Sukajadi	A
SMA Negeri 19	Coblong	A

Nama	Kecamatan	Wilayah
SMA Negeri 10	Cibeunying Kidul	B
SMA Negeri 14	Cibeunying Kidul	B
SMA Negeri 20	Bandung Wetan	B
SMA Negeri 3	Sumur Bandung	C
SMA Negeri 5	Sumur Bandung	C
SMA Negeri 7	Lengkong	C
SMA Negeri 8	Lengkong	D
SMA Negeri 11	Regol	D
SMA Negeri 22	Lengkong	D
SMA Negeri 4	Andir	E
SMA Negeri 17	Babakan Ciparay	E
SMA Negeri 18	Bojongloa Kaler	E
MA Negeri 1	Andir	E
SMA Negeri 6	Cicendo	F
SMA Negeri 9	Cicendo	F
SMA Negeri 13	Andir	F
SMA Negeri 12	Kiaracondong	G
SMA Negeri 16	Kiaracondong	G
SMA Negeri 21	Buahbatu	G
SMA Negeri 25	Rancasari	G
SMA Negeri 23	Antapani	H
SMA Negeri 24	Ujung Berung	H
SMA Negeri 26	Cibiru	H
SMA Negeri 27	Gedebage	H
MA Negeri 2	Gedebage	H

Sumber: PPDB Online Kota Bandung, 2019.

Keterangan:

: Pemilihan wilayah studi penelitian

Pembagian zonasi sekolah jenjang SMA Negeri ini diharapkan dapat memenuhi kapasitas peserta didik di wilayah tertentu. Sehingga dapat meningkatkan pemerataan, baik pemerataan untuk kondisi sekolah dan pemerataan untuk peserta

didik, sehingga persoalan mengenai label sekolah unggulan dan sekolah non-unggulan dapat terselesaikan dengan baik dan adil.

## **2.2 Teori Lokasi Pendidikan**

Menurut Hoover dan Giarratani (2007), teori lokasi merupakan suatu ilmu untuk mengetahui kondisi tata ruang dalam kegiatan ekonomi atau kegiatan sosial, serta hubungan atau pengaruh terhadap lokasi berbagai macam usaha maupun kegiatannya. Adapun pemilihan lokasi ditentukan oleh beberapa faktor seperti bahan baku yang dapat dipindahkan dan adanya permintaan oleh masyarakat.

Adapun penentuan untuk lokasi sekolah dapat dilihat dari faktor aksesibilitas. Menurut Robinson (2003), aksesibilitas merupakan upaya untuk mempermudah mencapai suatu tujuan dengan jarak yang berdekatan antar wilayah. Aksesibilitas yang memiliki kemudahan jarak tempuh akan mempengaruhi kestrategisan suatu lokasi, karena menyangkut kemudahan para peserta didik untuk berangkat menuju sekolah dari lokasi tempat tinggal peserta didik yang berada di sekitarnya atau wilayah lainnya.

Penerapan sistem zonasi sekolah ini hadir untuk meminimalisir kesenjangan antar wilayah dalam pembangunan sekolah terutama dalam permasalahan mengenai adanya sekolah unggulan dan sekolah non-unggulan di kalangan masyarakat. Selain itu dalam jangka panjang, pola pergerakan serta bentuk tata guna lahan akan dipengaruhi oleh pembangunan prasarana transportasi atau penyediaan sarana transportasi dengan teknologi modern sebagai akibat peningkatan aksesibilitas terutama di kawasan perkotaan (Tamin, 2000:503).

## **2.3 Transportasi**

Transportasi merupakan kegiatan memindahkan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya (Morlok, 1978). Menurut Steenbrink (1974), transportasi merupakan perpindahan orang atau barang menggunakan kendaraan dari satu tempat ke tempat-tempat lain yang terpisah secara geografis. Transportasi adalah hal yang

sangat menunjang kehidupan manusia untuk membantu serta mempermudah kegiatan manusia dalam melakukan aktivitasnya sehari-hari. Transportasi di kawasan perkotaan berkaitan dengan sistem pergerakan, sistem jaringan dan kegiatan manusia. Oleh sebab itu, transportasi juga berfungsi untuk membantu menunjang perkembangan dalam pembangunan di wilayah tertentu terutama dalam proses pergerakan manusia untuk mencapai tujuan masing-masing. Sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai macam kegiatan seperti bekerja, sekolah, belanja, bertamu, dan berolahraga. Banyaknya kegiatan yang dilakukan oleh manusia menghasilkan pergerakan arus lalu lintas sehingga diharapkan sistem transportasi di kawasan perkotaan ini dapat berjalan dengan baik, aman, tertib, dan lancar.

Adapun dalam pemodelan transportasi di kawasan perkotaan mencakup perkiraan jumlah pergerakan yang terjadi di suatu wilayah perkotaan berdasarkan jenis perjalanan, waktu perjalanan, asal – tujuan perjalanan, moda kendaraan yang digunakan dan rute perjalanan yang digunakan. Model utama ini dikenal sebagai model perencanaan transportasi empat tahap (Tamin, 2000), sebagai berikut:

- Bangkitan perjalanan, merupakan prediksi jumlah perjalanan yang dihasilkan dan ditarik dari tiap zona yaitu jumlah perjalanan yang dibangkitkan dalam suatu wilayah perkotaan.
- Distribusi perjalanan, merupakan asal dan tujuan dari arus perjalanan yaitu dengan mengaitkan perjalanan dari setiap zona yang diprediksi oleh model bangkitan perjalanan sehingga membentuk suatu arus perjalanan.
- Pemilihan moda, merupakan prediksi persentase arus perjalanan untuk setiap moda yang ada pada tiap zona asal tujuan.
- Pembebanan perjalanan, merupakan arus perjalanan dari setiap moda ke rute tertentu pada jaringan jalan yang menghubungkan antara zona asal – tujuan.

## 2.4 Bangkitan Pergerakan

Bangkitan pergerakan (*Trip Generation*) merupakan tahap pemodelan untuk memperkirakan jumlah perkiraan yang berasal dari suatu zona ke zona lain (Tamin, 2000). Bangkitan pergerakan yaitu jumlah perjalanan dalam satuan waktu yang berada di suatu zona atau tata guna lahan (Hobbs, 1995). Adapun waktu perjalanan tergantung pada kegiatan individu tersebut, karena penyebab timbulnya pergerakan yaitu adanya kebutuhan untuk melakukan kegiatan tertentu dan mengangkut barang kebutuhannya dari satu wilayah ke wilayah lainnya.

Bangkitan pergerakan terjadi karena adanya keterkaitan antar wilayah dalam proses pemenuhan kebutuhan manusia yang tersedia di tempat lain. Terdapat sepuluh (10) faktor sebagai penentu bangkitan pergerakan menurut Martin dalam Warpani (1190:111-113). Berikut merupakan faktor penentu bangkitan pergerakan:

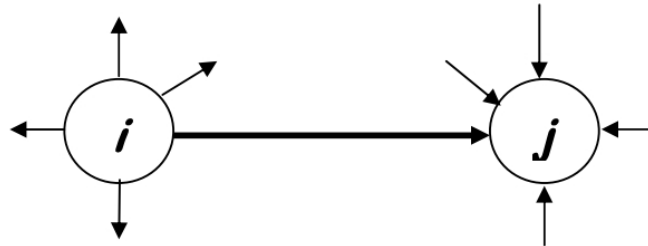
1. Tujuan perjalanan
2. Pendapatan keluarga
3. Kepemilikan kendaraan
4. Penggunaan lahan di tempat asal
5. Jarak dari pusat suatu kota
6. Jauh/jarak perjalanan
7. Pemilihan moda perjalanan
8. Penggunaan kendaraan
9. Penggunaan lahan di tempat tujuan
10. Waktu

## 2.5 Sistem Sebaran Pergerakan

Sebaran Perjalanan merupakan tahapan untuk memperkirakan distribusi jumlah pergerakan dari suatu zona asal (origin, i) ke zona tujuan (destination, j). Sebaran pergerakan lalu lintas terjadi secara bersamaan dalam dua hal, yaitu lokasi dan intensitas tata guna lahan yang menghasilkan kegiatan antara dua lokasi atau tata guna lahan yang akan menghasilkan pergerakan manusia atau barang. Contohnya yaitu pergerakan dari rumah (pemukiman) ke sekolah yang terjadi setiap hari

(Tamin, O.Z., 1997:62-63). *Trip Distribution* yaitu tahapan dari berapa jumlah pergerakan yang menuju dan berasal dari suatu zona. Pada tahapan ini yang diperhitungkan adalah:

- Sistem kegiatan (*Land use*)
- Sistem jaringan (Aksesibilitas)



Sumber: Rahmadani, F., 2015

**Gambar 2. 1**  
**Trip Production dan Trip Attraction**

Sistem transportasi di wilayah perkotaan terdiri dari berbagai kegiatan seperti bekerja, sekolah, belanja, olahraga dan kegiatan lainnya. Banyak aktivitas dan kegiatan yang dilakukan oleh tiap individu ini menimbulkan pergerakan baik kegiatan manusia, pemindahan barang, dan kendaraan yang mengakibatkan berbagai macam interaksi. Adapun secara umum interaksi ini harus dibuat seefektif dan seefisien mungkin. Menurut Tamin (1997) cara perencanaan transportasi untuk mencapai sasaran umum itu antara lain dengan menetapkan kebijakan sebagai berikut:

a. Sistem kegiatan

Rencana terkait tata guna lahan untuk lokasi tempat sekolah, permukiman, perkantoran, dan pusat kegiatan lain yang sesuai dapat mengurangi kebutuhan akan perjalanan yang panjang sehingga membuat interaksi menjadi lebih mudah.

b. Sistem jaringan

Hal yang dapat dilakukan misalnya dengan meningkatkan kapasitas prasarana yang ada seperti pelebaran jalan, menambah jaringan jalan baru, dan lain-lain.

c. Sistem pergerakan

Hal yang dapat dilakukan untuk memperbaiki sistem pergerakan yaitu melalui manajemen lalu lintas secara jangka pendek, fasilitas terkait kinerja angkutan umum yang lebih baik untuk jangka pendek dan menengah, serta dapat melakukan pembangunan jalan untuk jangka panjang.

Guna mengetahui pola pergerakan peserta didik yang timbul dalam penerapan sistem zonasi sekolah maka dibutuhkan identifikasi mengenai pola pergerakan untuk mengetahui bagaimana kesesuaian pola pergerakan peserta didik dari tempat tinggal ke sekolah. Pemahaman pola pergerakan dapat diketahui dengan pencarian data tentang asal dan tujuan pergerakan, kapan terjadinya pergerakan, dan jarak pergerakan.

### 2.5.1 Pola Pergerakan

Tata guna lahan merupakan salah satu faktor penentu pergerakan dan aktifitas yang ada. Bila terdapat kebijakan baru yang telah diterapkan maka tingkat bangkitan dan tarikan perjalanan akan ikut berubah. Bangkitan dan tarikan lalu lintas secara umum dijelaskan oleh Tamim (1997) yang menerangkan bahwa pola perjalanan antar fungsi kegiatan itu terdapat tiga zona kegiatan yaitu pada pusat permukiman (*residential center*), pusat perdagangan (*commercial center*), dan pusat perkantoran (*employment center*).

Pergerakan dalam penerapan sistem zonasi sekolah akan terbatas karena lokasi dari tempat tinggal ke sekolah berada dalam lingkup cakupan wilayah yang cukup berdekatan. Pergerakan yang terjadi antara manusia, kendaraan, dan barang dapat mengakibatkan berbagai macam kegiatan salah satunya yaitu antara pelajar dengan tempat mereka sekolah, pekerja dengan lokasi kantor, ibu rumah tangga dengan lokasi pasar. Sehingga interaksi atau kegiatan tersebut memerlukan perjalanan yang dapat menghasilkan pergerakan lalu lintas (Tamin, 1997).



Pergerakan merupakan interaksi antara lokasi tempat kegiatan dengan orang yang melakukan kegiatan di lokasi tersebut. Interaksi antar kegiatan tersebut termasuk ke dalam bentuk pergerakan manusia, barang, dan informasi. Berikut merupakan alasan terjadinya pergerakan dari satu tempat ke tempat lainnya (Khisty, dll, 2005:9):

1. Komplementaris merupakan daya tarik antar dua atau lebih lokasi tujuan.
2. Keinginan untuk menghilangkan kendala jarak yang ditinjau dari biaya dan waktu yang dibutuhkan, serta teknologi terbaik yang tersedia guna mencapai lokasi tersebut.
3. Persaingan antara beberapa zona untuk memenuhi *supply* dan *demand*.

Adapun alat yang digunakan dalam pergerakan dari tempat asal ke tujuan merupakan sebuah pilihan. Pilihan tersebut dibuat dengan memperhitungkan beberapa faktor seperti waktu, jarak, biaya, keamanan, dan kenyamanan. Pengaruh pola pergerakan di kawasan perkotaan disebabkan oleh tata letak pusat kegiatan seperti sekolah, permukiman, perkantoran, komersial, rumah sakit, dan pusat kegiatan lainnya. Berikut faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya pola pergerakan di kawasan perkotaan:

1. Aspek Waktu

Pola aktivitas harian dapat dibedakan menjadi aktivitas pada akhir pekan (*weekend*) dan hari kerja (*weekdays*) Perbedaan pola aktivitas yang dilihat dari aspek waktu ini dapat mempengaruhi pola perjalanan seseorang, sehingga perilaku perjalanannya pun berbeda.

2. Aspek Spasial

Aspek spasial yaitu yang dilihat dari pola atau bentuk dan struktur kota yang dapat mempengaruhi perilaku perjalanan. Unsur aspek spasial yang memiliki pengaruh terhadap perilaku perjalanan manusia menurut Yunus (2005) yaitu jarak dan aksesibilitas seperti kinerja angkutan umum, jarak terhadap pusat kota, dan jarak terhadap fasilitas lokal seperti lokasi kerja, lokasi sekolah, fasilitas belanja dan fasilitas rekreasi.

### 3. Aspek Sosial

Menurut Gliebe dan Koppelman dalam Ettema, et al (2006) perilaku perjalanan dipengaruhi oleh aspek sosial demografi seperti aspek usia, jenis kelamin, pendidikan terakhir, struktur rumah tangga, dan kepemilikan kendaraan pribadi.

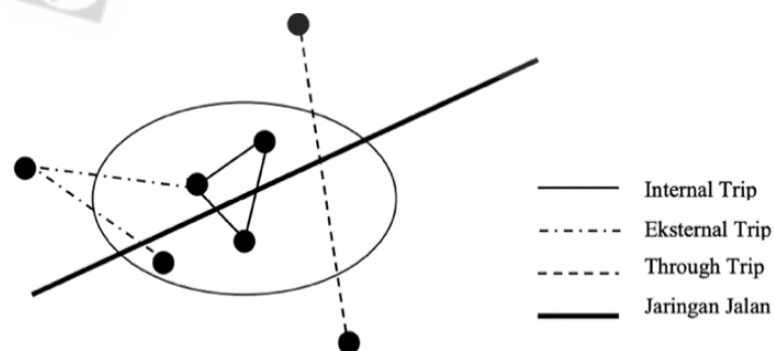
### 4. Aspek Ekonomi

Menurut Levinson (1999) aspek ekonomi secara tidak langsung dapat mempengaruhi perilaku perjalanan atau pergerakan individu yang dilihat dari jenis pekerjaan, hasil pendapatan, pengeluaran rumah tangga, biaya transportasi, dan status pekerjaan dari individu tersebut.

#### 2.5.2 Klasifikasi Pergerakan

Berikut merupakan pembagian kelompok mengenai pergerakan menurut Hutchinson (1974):

- Pergerakan berbasis rumah yaitu perjalanan yang berasal dari rumah ke tempat tujuan seperti sekolah, bekerja, atau belanja.
- Pergerakan berbasis bukan rumah yaitu perjalanan yang berasal dari tempat pertama selain rumah, yaitu perjalanan yang terjadi pada tempat kerja atau perdagangan antara dua tempat atau lokasi.



Sumber: Morlok, 1978

**Gambar 2. 2**  
**Pola Pergerakan Spasial**

Pergerakan terjadi dalam suatu kota besar merupakan pergerakan rutin dari tempat tinggal ke tempat kerja. Pergerakan ini akan membentuk suatu pola misalnya alat pergerakan, maksud perjalanan, pilihan moda, dan pilihan rute tertentu.

## **2.6 Pemilihan Moda**

Pemilihan moda merupakan sebuah model yang sulit untuk dimodelkan, walaupun hanya terdapat dua moda yang digunakan yaitu kendaraan pribadi atau kendaraan umum (Tamin, 2003). Hal tersebut diakibatkan oleh beberapa faktor yang sulit dipilih misalnya kenyamanan, keamanan, keandalan, atau ketersediaan mobil saat diperlukan. Banyak kegiatan yang menyebabkan pergerakan salah satunya yaitu pergerakan di kawasan pendidikan yang perlu ditentukan pemilihan moda yang digunakan. Pilihan yang dapat diambil yaitu tidak menggunakan dan menggunakan kendaraan. Faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda, sebagai berikut:

### **1. Karakteristik pengguna jalan**

- Semakin banyak jumlah kepemilikan kendaraan pribadi maka semakin kecil pula ketergantungan pada penggunaan angkutan umum.
- Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM).
- Struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga dengan anak, belum berkeluarga, dan lain-lain).
- Pendapatan.
- Keperluan mengantar anak sekolah dan keharusan menggunakan kendaraan pribadi ke tempat kerja.

### **2. Ciri Pergerakan**

- Tujuan pergerakan. Contohnya yaitu di negara maju, pergerakan lebih mudah menggunakan angkutan umum (murah, tepat waktu, nyaman, dan aman). Tetapi di negara berkembang, masyarakat cenderung menggunakan kendaraan pribadi karena angkutan umum yang memiliki waktu kedatangan dan keberangkatan yang tidak pasti dan kurang nyaman.
- Jarak perjalanan.
- Waktu terjadinya pergerakan.

### **3. Ciri fasilitas moda transportasi**

- Kuantitatif seperti waktu tempuh, biaya, dan ketersediaan ruang.
- Kualitatif seperti keamanan dan kenyamanan pengguna.

#### 4. Ciri kota atau zona.

Keberagaman jenis pemilihan moda yang ada di kawasan perkotaan dapat dilihat dari kelompok pelaku transportasi yang hanya dapat memilih salah satu pilihan moda transportasi karena memiliki hambatan tertentu seperti, aspek ekonomi yang menyangkut tingkat penghasilan yang belum memungkinkan seseorang tersebut untuk memiliki kendaraan pribadi, aspek hukum menyangkut mengenai surat izin mengemudi, dan aspek fisik menyangkut mengenai kondisi tubuh yang belum memungkinkan untuk menggunakan kendaraan pribadi. Adapun moda transportasi menurut Miro (2008) terbagi menjadi dua kelompok moda transportasi, yaitu:

1. Kendaraan Pribadi (*Private Transportation*) merupakan moda transportasi yang dikhususkan untuk kepemilikan pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya ke mana saja, di mana saja dan kapan saja. Mungkin juga kendaraan tersebut tidak dipakai sama sekali (disimpan di garasi).
2. Kendaraan Umum (*Public Transportation*) merupakan alat transportasi yang diperuntukkan dan digunakan untuk kepentingan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, menerima pelayanan bersama, serta terikat dengan peraturan mengenai trayek yang sudah ditentukan dan memiliki jadwal yang sudah ditetapkan. Menurut Andriansyah dalam buku Manajemen Transportasi, angkutan umum tersebut diperuntukkan untuk masyarakat kecil maupun masyarakat menengah agar tetap dapat melakukan aktivitasnya sesuai dengan tugas dan fungsinya dalam masyarakat. Adapun pelaku perjalanan wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan apabila angkutan umum tersebut sudah mereka pilih dan angkutan umum untuk penumpang ini menggunakan sistem sewa atau terdapat biaya membayar (Warpani, 1990).

## 2.7 Angkutan Umum

Angkutan umum telah diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan, menyatakan bahwa angkutan umum adalah pemindahan orang atau pemindahan barang dari satu tempat ke tempat lain di wilayah perkotaan menggunakan kendaraan bermotor yang disediakan atau yang akan dipergunakan untuk kepentingan publik atau kepentingan umum, serta dalam penggunaan angkutan umum terdapat pemungutan biaya. Adapun dalam penggunaan angkutan umum terdapat kualitas guna meningkatkan pelayanan sistem transportasi yang lebih baik untuk kinerja angkutan umum.

Menurut Tamin (2002), terdapat beberapa kriteria yang dijadikan sebagai unsur penilaian dalam Standar Pelayanan Minimum (SPM) angkutan umum yaitu kenyamanan, aksesibilitas, keandalan, ketepatan waktu, dan ketersediaan informasi. Selain itu, pelayanan kinerja angkutan umum diharapkan dapat memberi fasilitas yang baik kepada masyarakat. Menurut Victoria (2006) guna dapat mengevaluasi kualitas pelayanan angkutan umum, berikut merupakan faktor-faktor mengenai pelayanan angkutan umum:

- Ketersediaan angkutan umum yang dapat melayani kebutuhan masyarakat
- Kecepatan perjalanan
- Keandalan mengenai ketepatan pelayanan, kenyamanan dan keamanan dalam mengikuti jadwal yang telah ditetapkan serta dalam penggunaan angkutan umum
- Harga yang *affordable* ramah untuk setiap kalangan
- Pemilihan metode pembayaran
- Informasi mengenai layanan angkutan yang mudah diperoleh serta dapat mudah untuk dimengerti oleh pengguna angkutan umum
- Penampilan dan ketersediaan dari sarana angkutan seperti halte, stasiun, papan informasi, dan sarana lainnya

## 2.8 Tata Guna Lahan dan Transportasi

Tata guna lahan merupakan suatu upaya guna dapat mengatur penggunaan tanah yang rasional dan serasi dimulai dari ,penguasaan, penggunaan, dan pemanfaatan tanah melalui peraturan kelembagaan yang terkait dengan pemanfaatan tanah untuk kepentingan masyarakat secara adil (UU No. 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang). Peran mengenai tata guna lahan sangat penting, bukan sebagai ruang fungsional tempat berlangsungnya aktivitas tetapi mengenai keseluruhan wilayah. Adapun perubahan tata guna lahan ini diakibatkan oleh bertambahnya suatu guna lahan dari satu sisi menjadi guna lahan lainnya dari waktu ke waktu berikutnya, atau berubahnya fungsi guna lahan dalam kurun waktu berbeda (Wahyunto dalam Widayanti, 2010).

Pergerakan manusia dan barang disebut juga sebagai *traffic flow* atau arus lalu lintas, hal tersebut merupakan suatu dampak dari adanya aktivitas lahan dan kemampuan sistem transportasi dalam mengatasi permasalahan arus lalu lintas. Salah satu tujuan utama perencanaan setiap tata guna lahan dan transportasi yaitu guna menjamin keseimbangan antara aktivitas tata guna lahan dan sistem transportasi yang baik (Blunden dan Black, 1984: ASCE, 1986). Adapun hubungan antara transportasi dan tata guna lahan, sebagai berikut:

- Hubungan fisik dalam skala makro yaitu memiliki pengaruh jangka panjang dan bagian dari proses perencanaan.
- Hubungan fisik dalam skala mikro yaitu memiliki pengaruh jangka pendek dan jangka panjang. Umumnya dianggap sebagai masalah desain wilayah perkotaan (skala lokasi tertentu atau fasilitas tertentu)
- Hubungan proses yaitu berhubungan dengan aspek administrasi, hukum, keuangan, dan aspek lainnya yang terkait dengan pengaturan lahan dan pengembangan sistem transportasi.

## 2.9 Studi Terdahulu

Studi terdahulu merupakan upaya yang dilakukan sebelum penelitian dimulai sehingga peneliti selanjutnya dapat menerima berbagai macam informasi, inspirasi,

serta perbandingan yang dapat membantu untuk menunjukkan nilai orisinal dalam sebuah penelitian. Berikut merupakan hasil penelitian dari studi terdahulu:

1. Fera (2015) dalam penelitian berjudul *Studi Karakteristik Perilaku Perjalanan Siswa SMA Negeri di Kota Bandar Lampung* menjelaskan bahwa pemilihan moda untuk pelajar laki-laki lebih banyak menjadi pengendara dibanding dengan pelajar perempuan dan faktor yang mempengaruhi pemilihan moda yaitu waktu, biaya, jarak, keamanan, izin orang tua, diantar orang tua, tidak ada SIM. Adapun zona yang berpotensi sebagai tarikan perjalanan terbesar yaitu Rajabasa sebesar 16,5%.
2. Muthahhari, Q. (2016) dalam penelitian berjudul *Identifikasi Hubungan Antara Keunggulan Sekolah Dengan Jangkauan Pelayanan Rata-Rata Siswa Serta Dampaknya Terhadap Mobilitas di Wilayah Rayon B Kota Bandung* menjelaskan mengenai jangkauan pelayanan sekolah dan jarak pergerakan siswa menggunakan MAT (Matriks Asal Tujuan) dan hubungan jarak tempat tinggal dengan moda transportasi yang digunakan.
3. Fadillah Dalius (2018) dalam penelitian yang berjudul *Karakteristik Perilaku Perjalanan Pelajar Sekolah Menengah Atas Swasta di Bandar Lampung* yang menjelaskan mengenai kemacetan di Bandar Lampung dari kondisi perjalanan di sekolah yang dipenuhi oleh penggunaan kendaraan pribadi. Adapun faktor yang mempengaruhi bangkitan pergerakan pelajar di Kota Bandar Lampung antara lain belajar, bimbel/les, berbelanja, olah raga, bermain, dan kegiatan sosial.

Guna mengetahui terkait identifikasi pola pergerakan peserta didik sebelum dan sesudah penerapan sistem zonasi sekolah terdapat perbedaan mengenai lokasi studi dan perbedaan variabel dengan penelitian terdahulunya. Berikut merupakan tabel desain penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini:

**Tabel 2. 2**  
**Desain Penelitian**

Aspek	Variabel	Indikator	Sumber
Aksesibilitas	Karakteristik Pola Pergerakan	Jenis perjalanan	Warpani, 1990 Tamin, 1997
		Waktu perjalanan	

Aspek	Variabel	Indikator	Sumber
		Jarak Tempat Tinggal	
		pemilihan moda	
		Kepemilikan Kendaraan Pribadi	
		Usia	
		Jenis Kelamin	
		Jarak perjalanan	
Infrastruktur	Penerapan sistem zonasi	Jumlah peserta didik	Permendikbud No 14 Tahun 2018 Perwal No 610 Tahun 2016
		Alamat peserta didik	
		Jalur diterima peserta didik	
		Jarak tempat tinggal ke sekolah	
Moda Transportasi	Pemilihan Moda	Waktu	Konsep Perencanaan Transportasi (Tamin, 2000) Miro, 2005
		Biaya perjalanan	
		Jarak	
		Keamanan	
		Izin orangtua	
		diantar oleh orang tua	
		Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM)	
Angkutan Umum	Kinerja Angkutan Umum	Ketersediaan angkutan umum	Basuki, 2008
		Kecepatan perjalanan	
		Keandalan, kenyamanan, keamanan, dan ketepatan waktu	
		Harga terjangkau	
		pemilihan metode pembayaran	
		Informasi angkutan umum	
		Ketersediaan sarana angkutan umum (halte, terminal)	

Sumber: Hasil Telaah Pustaka, 2019

Tabel variabel dan indikator digunakan untuk memilih hal-hal pokok dan hal penting, sehingga setelah pengurangan data dari tabel desain penelitian di atas dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai pola pergerakan peserta didik sebelum dan sesudah sistem zonasi sekolah diterapkan di Wilayah Zona D Kota Bandung (Sugiyono, 2008). Berikut merupakan tabel *Checklist* Variabel dalam penelitian ini:



**Tabel 2. 3**  
**Checklist Variabel**

Variabel	Indikator	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Penulis
Karakteristik Pola Pergerakan	Jenis perjalanan		√				√						
	Waktu perjalanan	√	√		√								√
	Tempat Tinggal	√	√				√						√
	pemilihan moda	√	√			√							√
	Kepemilikan Kendaraan Pribadi	√	√	√	√	√	√						√
	Usia	√	√			√							√
	Jenis Kelamin	√	√			√							√
	Struktur rumah tangga		√	√									
	Pendapatan keluarga	√	√	√		√	√				√		√
	Jarak perjalanan	√	√										√
Pemilihan Moda	Waktu			√	√	√	√				√		√
	Biaya perjalanan				√	√					√		√
	Jarak			√		√	√						√
	Izin orangtua			√									
	diantar oleh orang tua (keperluan lain)			√									
	Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM)			√		√							√
Penerapan sistem zonasi sekolah	Jumlah peserta didik							√	√	√			√
	Alamat peserta didik								√	√			√
	Jarak dari rumah ke sekolah							√	√	√			√
	Jalur diterima di sekolah							√		√			√

Variabel	Indikator	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Penulis
Kinerja Angkutan Umum	Ketersediaan angkutan umum											√	√
	Kecepatan perjalanan menggunakan angkutan umum											√	√
	Keandalan, keamanan, kenyamanan, dan ketepatan waktu											√	√
	Harga Terjangkau											√	√
	Pemilihan metode pembayaran											√	
	Informasi angkutan umum											√	
	Ketersediaan sarana angkutan umum (halte stasiun)											√	

Sumber: Hasil Telaah Pustaka, 2019

Keterangan:

- 1 = Warpani, 1990
- 2 = Tamin, 1997
- 3 = Putra Syah, 2018
- 4 = Khisty & Lall, 2005
- 5 = Primasari, dkk, 2013
- 6 = Martin, 1966
- 7 = Peraturan Walikota No 610 tahun 2016 tentang Tata Cara Penerimaan Peserta Didik Baru
- 8 = Wulansari, 2018
- 9 = Permendikbud No 14 tahun 2018 tentang Penerimaan Peserta Didik Baru
- 10 = Miro F, 2005
- 11 = Basuki I, 2008