

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. LATAR BELAKANG PENELITIAN**

Dalam latar belakang penelitian ini, diuraikan tentang : (1) Perspektif pemetaan jangkauan pendidikan dalam administrasi pendidikan; (2) Permasalahan tata guna lahan di Kota Sukabumi; dan (3) Keberadaan Kawasan Pendidikan di Kota Sukabumi.

##### **1. Perspektif pemetaan jangkauan pendidikan dalam administrasi pendidikan.**

Administrasi pendidikan sendiri secara sederhana dan mudah, dapat dikatakan sebagai suatu ilmu tentang penyelenggaraan pendidikan di sekolah, agar tercapai tujuan pendidikan di sekolah itu (Daryanto, 1996). Sementara menurut Hadari Nawawi yang dikutip oleh Daryanto (1996), bahwa Administrasi Pendidikan adalah rangkaian kegiatan dan atau keseluruhan proses pengendalian usaha kerjasama sejumlah orang untuk mencapai tujuan pendidikan secara berencana dan sistematis yang diselenggarakan dalam lingkungan tertentu, terutama berupa lembaga pendidikan formal. Selanjutnya dikatakan, ada perbedaan antara administrasi pendidikan dan kegiatan operasional pendidikan. Kegiatan operasional pendidikan adalah kegiatan-kegiatan teknis edukatif, seperti kegiatan belajar mengajar, bimbingan dan penyuluhan dan sebagainya. Sedangkan administrasi pendidikan menyangkut kemampuan mengendalikan kegiatan operasional itu agar serempak seluruhnya bergerak dan terarah pada pencapaian tujuan pendidikan. Tujuan itu adalah mengusahakan terwujudnya efisiensi dan efektifitas yang tinggi.

Kajian bidang administrasi pendidikan diantaranya adalah pemetaan dan analisis daerah jangkauan pendidikan yang merupakan bagian terpenting dalam perencanaan mikro di bidang pendidikan serta kebijakan-kebijakan lain yang berkaitan seperti transportasi, tata ruang, kependudukan, dan sebagainya. Pemetaan sekolah menciptakan suatu kegiatan dari perencanaan mikro dengan menggunakan peta geografis sebagai alat untuk meragakan rencana.

William T.S Gouled dalam Syamsudin (1999) menjelaskan pemetaan sekolah merupakan penerapan dari seperangkat kebijaksanaan dan prosedur administratif untuk merencanakan distribusi sekolah dan ketentuan lainnya seperti ukuran sekolah-sekolah, jarak antar sekolah, sarana belajar mengajar, guru, murid. Sedangkan UNESCO mendefinisikan sebagai suatu pendekatan perencanaan mikro atau regional yang mempergunakan peta geografis sebagai alat untuk meragakan dan menjelaskan rencana lebih lanjut. Jacques (1999) mengemukakan bahwa pemetaan sekolah adalah suatu alat untuk menjelaskan dan pelayanan pendidikan berusaha memberi isi kerangka kerja yang konsepsional dan menjelaskan bagaimana semua itu dapat dilaksanakan dalam kegiatan yang konkrit.

Dari konsepsi di atas Abin, Syamsudin menyimpulkan bahwa pemetaan sekolah yang digunakan adalah salah satu metode perencana mikro melalui suatu upaya penggambaran yang tepat dan rinci mengenai keadaan sekolah, dalam hubungannya dengan jumlah anak usia sekolah, perkembangan penduduk, sosial ekonomi dan lingkungan dalam arti luas di suatu daerah tertentu dan pada kurun waktu tertentu pula.

Bentuk dan luas daerah jangkauan ditentukan oleh waktu yang diperlukan anak dari rumah ke sekolah dan bukan waktu yang harus ditempuh oleh anak, kondisi tersebut tergantung faktor komunikasi/transportasi yang ada, waktu terlama yang dapat disetujui untuk mencapai sekolah di beberapa negara adalah bentuk/luas daerah jangkauan ditentukan oleh waktu terlama yang digunakan untuk mencapai sekolah, peralatan transportasi yang digunakan serta kecepatannya.

Sistem pergerakan pendidikan menjadi motivator penting/utama bagi penetapan lokasi untuk berbagai aktifitas pendidikan dan memungkinkan pergerakan pelajar dan yang lainnya dalam berbagai bagian pada area pendidikan. Perencanaan pergerakan ini mempengaruhi perencanaan area lainnya dan perlu dipertimbangkan seberapa jauh pengaruhnya. Tujuan pendidikan dan kebutuhan pendidikan harus menjadi faktor-faktor utama dalam penetapan bentuk, struktur dan cara kerja/operasi dari sistem pergerakan. Akibat melayani beberapa fungsi/keperluan, pergerakan membentuk struktur dasar sekolah dan

menghubungkannya dengan berbagai sistem aktivitas yang beragam, sebagaimana sistem transportasi dari sebuah kota.

Dari konsepsi-konsepsi di atas maka transportasi yang merupakan bagian dari sub sistem lingkungan mempunyai hal yang tidak bisa dipisahkan dengan sistem perencanaan dan pergerakan pendidikan, dimana pada masyarakat perkotaan sistem transportasi merupakan sarana utama dalam proses pembelajaran yakni sarana pergerakan dari tempat tinggal ke sekolah dan sebaliknya bagi siswa dan guru. Dalam mendukung upaya mewujudkan efektifitas dan efisiensi dalam proses pembelajaran, perlu didukung oleh adanya suatu sistem transportasi.

## 2. Permasalahan tata guna lahan di Kota Sukabumi.

Dalam membangun sebuah kota yang dapat membangkitkan pertumbuhan dari berbagai sektor diperlukan suatu konsep yang terpadu yang dituangkan dalam suatu program yang didesain agar dapat merekayasa perkembangan pembangunan secara cermat, terencana, terpadu dan konsisten agar secara bertahap berbagai kendala dapat teratasi, ada lima faktor penting yang dikemukakan oleh Tjokroamidjoyo (1979:14-15) antara lain :

Pertama, adalah permasalahan pembangunan suatu negara/ masyarakat yang dikaitkan dengan sumber-sumber pembangunan yang dapat diusahakan, dalam hal ini sumber-sumber daya ekonomi dan sumber-sumber daya lainnya. Kedua, adalah tujuan serta sasaran rencana yang ingin dicapai. Ketiga, adalah kebijaksanaan dan cara untuk mencapai tujuan dan sasaran rencana dengan melihat penggunaan sumber-sumbernya dan pemilihan alternatif-alternatifnya yang terbaik. Keempat, penterjemahan dalam program-program atau kegiatan-kegiatan usaha yang konkrit. Kelima, adalah jangka waktu pencapaian tujuan.

Sejalan konsep di atas pemerintah Kota Sukabumi mengangkat masalah pokok dalam pembangunan daerah terletak pada potensi wilayah yang ada di Kota Sukabumi yang dituangkan dalam program pembangunan daerah (propeda) tahun 2001-2005 yang ditetapkan melalui Peraturan Daerah No 18 tahun 2000 tentang Program Pembangunan Daerah (Propeda) Kota Sukabumi tahun 2001-2005. Perda tersebut merupakan produk hukum atau kebijakan publik (*public*

*policy*), yang menurut Dye, 1987 adalah *Whatever Government choose to do or not to do*, kemudian Anderson, (1978) mendefinisikan sebagai *those policies developed by government bodies and officials*, sedangkan Santoso, (1988) menyebutkan bahwa kebijakan publik terdiri atas serangkaian keputusan yang dibuat oleh pemerintah untuk mencapai tujuan tertentu dan petunjuk-petunjuk yang diperlukan terutama dalam bentuk peraturan-peraturan dan dekrit-dekrit pemerintah. Dari konsep-konsep di atas maka jelas bahwa Properda merupakan kebijakan pemerintah Kota Sukabumi yang mengikat seluruh komponen pemerintah baik eksekutif maupun legislatif serta masyarakat dalam upaya mencapai tujuan pembangunan Kota Sukabumi.

Dalam properda Kota Sukabumi tahun 2001-2005 telah ditetapkan Visi dan Misi Kota Sukabumi sebagai **pusat pelayanan jasa terpadu di bidang perdagangan, pendidikan dan kesehatan**. Sedangkan misi pembangunan Kota Sukabumi mengacu kepada visi yang ingin diwujudkan yaitu *outcome* yang ingin dicapai adalah Indeks Pembangunan Manusia, untuk itu rumusannya dapat dikelompokkan kepada tiga sektor pokok dan sektor lainnya sebagai komplementer antara lain dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Mendorong usaha kecil dan menengah/koperasi sebagai basis perekonomian rakyat
2. Melindungi, meningkatkan produktifitas sumber daya manusia
3. Mendorong partisipasi masyarakat dalam pembangunan melalui kemitraan, kebersamaan dan pemberdayaan
4. Memberi kesempatan memperoleh pelayanan pendidikan di semua jenjang pendidikan
5. Meningkatkan kualitas pendidikan dan pengembangan kemampuan profesional yang didukung oleh pemerintah dan masyarakat
6. Mewujudkan pelayanan kesehatan yang bermutu terpadu dan dikelola secara profesional
7. Pelaksanaan otonomi daerah dengan menekankan prinsip-prinsip demokrasi, peran serta masyarakat, pemerataan dan keadilan serta potensi daerah dalam rangka Negara Kesatuan Republik Indonesia

8. Mewujudkan aparatur negara yang profesional, berdaya guna, produktif, transparan dan bebas dari kolusi, korupsi dan nepotisme dalam pelayanan kepada masyarakat.

Dengan ditetapkannya Visi dan Misi Kota Sukabumi maka program pembangunan yang akan dilaksanakan diharapkan agar tercapai keserasian sektor pembangunan, keserasian dimaksud meliputi pola pengaturan tata bangunan dan penataan penempatan lahan yang mencakup berbagai aspek pembangunan, sehingga tujuan penataan ruang yang berwawasan lingkungan, terwujudnya pengaturan pemanfaatan ruang sistem pendekatan yang sesuai dan seimbang. Berdasarkan data tahun 1999 tata guna lahan di Kota Sukabumi dapat dirinci seperti pada Tabel 1.1, sedangkan banyak sekolah dengan tingkat pendidikan terlihat pada tabel 1.2 :

Tabel 1.1 : Tata Guna Lahan Di Kota Sukabumi Tahun 2000

No.	Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	%
1	2	3	4
1	Perumahan	1,634.09	86.40
2	Olah Raga dan Rekreasi	8.76	0.46
3	Peribadatan	18.35	0.97
4	Perkantoran	32.03	1.69
5	Pendidikan	118.69	6.28
6	Kesehatan	13.67	0.72
7	Perdagangan	31.50	1.67
8	Hotel	2.52	0.13
9	Industri	31.59	1.67
	Jumlah	1,891.20	100.00

Sumber: Kota Sukabumi Dalam Angka Tahun, 2000

Tabel 1.2 : Kecamatan Menurut Banyaknya Sekolah Dengan Tingkat Pendidikan Di Kota Sukabumi Tahun 2001

Kecamatan	Tingkat Pendidikan										
	TK	SD/ Mi	SLTP/ MTs	SMU		SMK		ALYAH		PT	
				N	S	N	S	N	S		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
1. Baros	6	43	1	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Citamiang	4	32	5	1	2	1	4	1	0	0	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3. Warudoyong	8	28	7	0	1	0	3	1	2	2
4. Gn Puyuh	5	26	5	1	3	0	3	0	2	4
5. Cikole	14	39	15	2	6	2	3	0	1	4
6. Lembur Situ	*)	*)	2	0	0	0	1	0	2	0
7. Cibeureum	*)	*)	2	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	37	168	33	4	12	3	14	2	7	10

Keterangan : N = Negeri S = Swasta

\*) = data masih tergabung dengan Kecamatan Baros

Sumber : Bappeda Kota Sukabumi 2001

Kota Sukabumi pada awal pendiriannya dirancang sebagai sebuah kota kecil di dalam kawasan perkebunan tersebar di wilayah Kabupaten Sukabumi dan Cianjur, fungsi kota lebih menekankan kepada tempat peristirahatan, pusat administrasi pemerintahan serta kebutuhan ekonomi dan pendidikan. Kondisi tersebut masih terlihat dari penggunaan lahan dan sistem jaringan jalan dan kereta api, pemukiman dan kawasan pendidikan yang terencana dengan baik. Pola Grid (kisi) dan jalan yang bersiku yang terkenal dengan istilah Kota-kota benteng (*Banstedes Cities*) yang dikembangkan di Eropa pada waktu itu berpengaruh juga terhadap perencanaan Kota Sukabumi pada waktu itu.

Seiring dengan perkembangan Kota dengan aktifitasnya yang tinggi dari berbagai aspek, serta tingkat pertumbuhan penduduk setiap tahun semakin bertambah, pertumbuhan ekonomi yang tinggi juga mempengaruhi perkembangan kota. Kondisi di atas mempunyai konsekuensi semakin banyak kebutuhan akan pemukiman dan ruang untuk aktifitas ekonomi, pendidikan, pemerintahan, dan lain-lain. Sementara itu perkembangan kota membutuhkan fasilitas ekonomi, prasarana dan utilitas umum sebagai penunjang aktifitas penduduknya. Di sisi lain perkembangan aktifitas tersebut menimbulkan masalah seperti menurunnya kualitas lingkungan perkotaan, peningkatan kebutuhan ruang kegiatan penduduk, penurunan kapasitas sarana dan prasarana kota, termasuk menimbulkan permasalahan penyediaan sarana dan prasarana transportasi. Perubahan dan pembauran fungsi-fungsi kegiatan merupakan contoh lain dari masalah tata ruang kota terutama pada kawasan pusat kota. Dalam hal ini sering timbul pergeseran kegiatan yang telah ada oleh kegiatan fungsional baru yang lebih mampu bereksistensi.

Kawasan pemukiman dan pendidikan yang bersinggungan dengan kawasan strategis CBD, menjadi kawasan strategis yang mempunyai nilai ekonomi karena langka dan mahalnya lahan Kota sehingga sebagian besar pemilik lahan untuk menjualnya dan mengalihkan tempat tinggalnya ke arah pinggiran Kota (Dikum dalam Abu Bakar, 1996-32). Kondisi tersebut dipacu pula oleh kebijakan tata ruang yang memberi peluang perubahan fungsi tersebut. Seiring dengan perluasan wilayah Kota Sukabumi dari 1.255 Ha menjadi 4.800,231 Ha (PP3/1995) memicu semakin berkembangnya kawasan pemukiman di pinggir kota, sedangkan aktifitas penduduk tetap berada di pusat kota sehingga memperpanjang pergerakan orang. Semakin jauh tingkat pergerakan semakin signifikan menimbulkan kemacetan lalu lintas. Kondisi tersebut jg tidak terlepas dari kebijakan yang telah dikeluarkan yang menyangkut penetapan dan pemberian ijin atas penggunaan lahan, di mana semakin tinggi aktivitas ekonomi semakin tinggi pula permintaan atas lahan, hal tersebut merupakan suatu konsekuensi dari perkembangan kota.

Hal tersebut dikarenakan semakin tinggi tingkat penggunaan kendaraan pribadi maupun MPU sebagai sarana transportasi untuk mendukung aktifitasnya. Pergerakan dengan tujuan bekerja dan ke sekolah merupakan keharusan setiap orang dan dilakukan setiap hari. Di negara berkembang, penduduk yang berusia 5-22 tahun jumlahnya 85 %, setiap hari melakukan pergerakan berbasis rumah ke sekolah dan 90 % pergerakan dengan maksud ekonomi, sosial budaya, pendidikan dan agama melakukan perjalanan berbasis tempat tinggal (Tamin, 2000:19).

### 3. Keberadaan Kawasan Pendidikan di Kota Sukabumi.

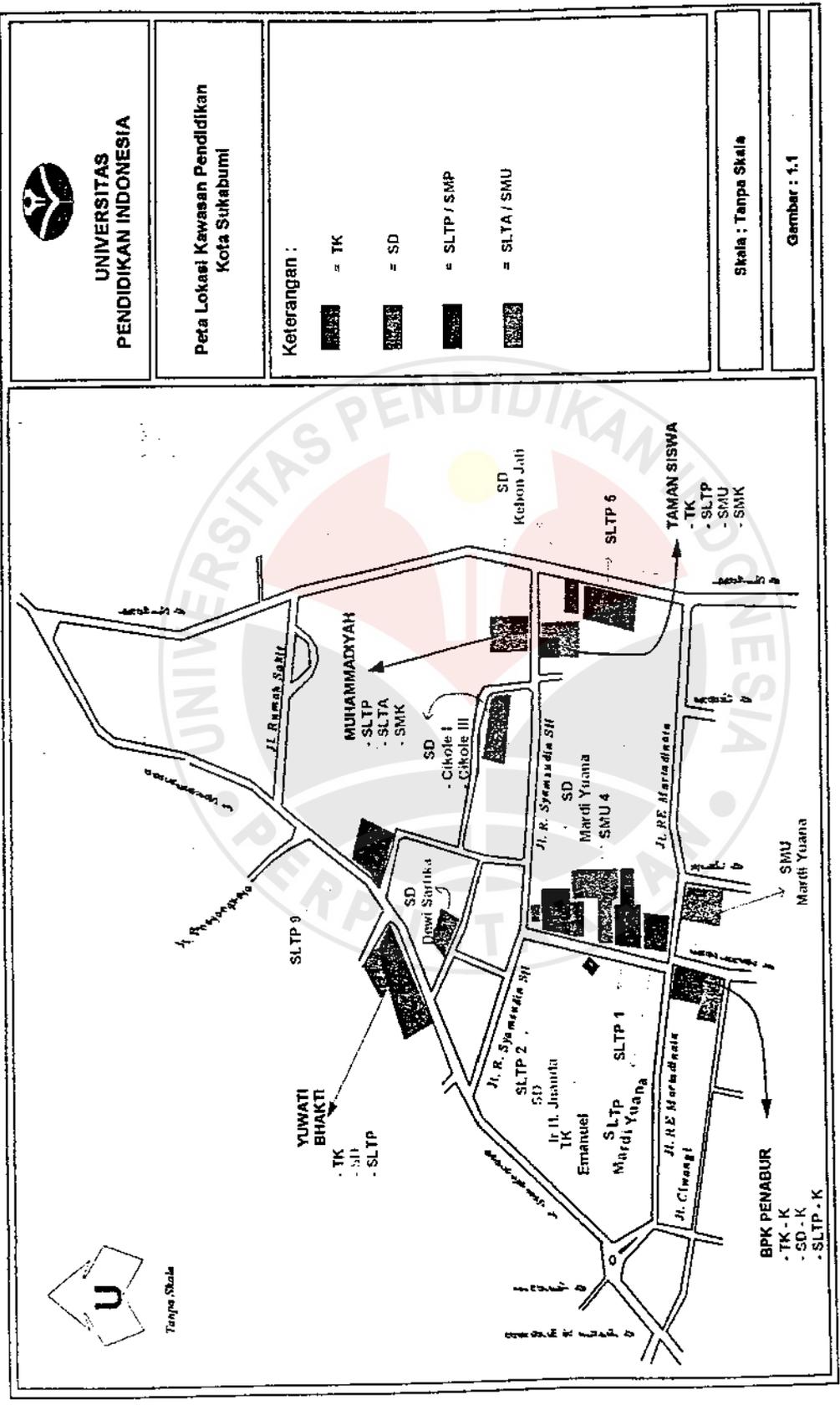
Pada kondisi saat ini, tata guna lahan pendidikan sekolah-sekolah di Kota Sukabumi sebagian besar yang terletak pada satu wilayah yang sama pada pusat Kota Sukabumi. Keberadaan sekolah-sekolah yang berpusat pada satu kawasan di Kota Sukabumi tersebut, membentuk suatu kawasan pendidikan yang didukung pada suatu sistem jaringan jalan yang saling berdekatan, dan langsung berbatasan dengan kawasan perkantoran/pemerintahan dan *Central Business District*. Sekolah-sekolah yang termasuk dalam kawasan tersebut sebagaimana



pada tabel I.3. (Peta lokasi kawasan pendidikan dan jaringan jalan sebagaimana Gambar I.1).

Tabel 1.3 Daftar Sekolah pada Kawasan Pendidikan di Kota Sukabumi

Nomor	Nama Sekolah
1	2
A.	TINGKAT TK
1.	TK Taman Indria (Taman Siswa)
2.	TK Sukapirena (Yuwati Bhakti)
3.	TK-K BPK Penabur
4.	TK Emanuel
B.	TINGKAT SD
1.	SD Yuwati Bhakti
2.	SD-K BPK Penabur
3.	SDN Cikole 1
4.	SDN Cikole 2
5.	SDN Dewi Sartika
6.	SDN Ir. H. Juanda
7.	SDN Kebon Jati
8.	SD Mardi Yuana
C.	TINGKAT SLTP
1.	SLTP Mardi Waluya 2
2.	SLTP Muhammadiyah
3.	SLTP N 1
4.	SLTP N 2
5.	SLTP N 5
6.	SLTP N 9
7.	SLTP Taman Siswa
8.	SLTP Yuwati Bhakti
9.	SLTP-K BPK Penabur
D.	TINGKAT SLTA
1.	SMK Muhammadiyah
2.	SMK-K BPK Penabur
3.	SMU Mardi Yuana
4.	SMU Muhammadiyah
5.	SMU N 4
6.	SMU Taman Siswa



**UNIVERSITAS  
PENDIDIKAN INDONESIA**

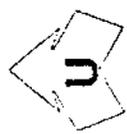
**Peta Lokasi Kawasan Pendidikan  
Kota Sukabumi**

**Keterangan :**

-  = TK
-  = SD
-  = SLTP / SMP
-  = SLTA / SMU

**Skala : Tanpa Skala**

**Gambar : 1.1**



Tanpa Skala



Dari kondisi perkembangan tata guna lahan di Kota Sukabumi sebagaimana tersebut di atas, diketahui telah adanya perubahan penggunaan lahan dari suatu lahan dengan aktivitas rendah menjadi lahan dengan aktivitas tinggi dapat merubah pola perjalanan yang telah ada sebelumnya, seperti perubahan tata guna lahan pada suatu daerah dibangun atau dikembangkannya menjadi suatu pusat pendidikan, perbelanjaan atau pertokoan. Permasalahan terjadi karena pembangunan atau pengembangan pusat kegiatan baru tersebut menghasilkan tarikan atau bangkitan perjalanan baru yang tidak terakomodasi oleh kapasitas ruang kegiatan dan ruang lalu lintas yang ada.

Hal ini dapat mempengaruhi kondisi lalu lintas pada ruas-ruas jalan di sekitar lokasi terutama tingkat pelayanan dan kinerja ruas-ruas jalan tersebut. Hal ini telah ditandai munculnya dampak negatif berupa penurunan tingkat pelayanan dan kinerja ruas jalan, yang dapat menimbulkan kerugian bagi pemakai jalan dari segi biaya, waktu dan tenaga. Oleh karena itu perlu diadakan evaluasi sejauh mana dampak yang ditimbulkan oleh pembangunan dan pengembangan kawasan tersebut.

Analisis Dampak Lalu Lintas atau *Traffic Impact Analysis (TIA)* menurut Stover dan Koepke (1998) dalam bukunya yang berjudul *Transportation and Development*, adalah studi yang mempelajari secara khusus tentang dampak lalu lintas yang ditimbulkan oleh suatu bangunan yang mempengaruhi sistem transportasi. Dampak lalu lintas kawasan pendidikan berorientasi kepada tinjauan terhadap aspek pengembangan tata guna lahan, dikaitkan dengan upaya untuk memprediksi besarnya lalu lintas yang dibangkitkan dan akan ditarik lahan tersebut, serta upaya untuk memperkirakan besarnya tingkat dampak yang ditimbulkan terhadap jaringan jalan sekitarnya. Besarnya lalu lintas yang dibangkitkan atau ditarik oleh adanya kawasan tersebut sangat tergantung kepada luas lahan, fungsi, klasifikasi, lokasi dan tata guna lahan dengan intensitas yang berbeda juga akan mengakibatkan bangkitan, pembebanan, dan dampak yang berbeda pula. Tipe tata guna lahan yang berbeda mempunyai karakteristik yang berbeda pula dan jumlah aktivitas dan intensitas dari lahan tersebut semakin tinggi tingkat penggunaannya akan semakin besar pula lalu lintas yang dihasilkan.

Kawasan Pendidikan di Kota Sukabumi merupakan suatu tarikan lalu lintas yaitu membuat orang melakukan perjalanan menuju tempat kegiatan tersebut. Perjalanan yang dilakukan ini tidak hanya dengan menggunakan kendaraan pribadi saja tapi juga yang menggunakan angkutan umum atau pejalan kaki. Berdasarkan kenyataan empirik konsepsi di atas, terjadi ketidakseimbangan antara kapasitas dan fasilitas. Kondisi di atas menimbulkan beberapa permasalahan antara lain :

- a. Terjadinya titik-titik rawan kemacetan lalu lintas, khususnya di kawasan *CBD (Central Business District)* yang berhimpitan/tumpang tindih dengan kawasan pendidikan baik sebagian ruas jalan maupun persimpangan;
- b. Turunnya tingkat pelayanan jalan, di mana kapasitas jalan yang tersedia telah mencapai tingkat kejenuhan dalam menampung volume lalu lintas yang melintasinya;
- c. Terjadinya pembauran antara pejalan kaki, pedagang kaki lima dan arus lalu lintas dalam aktivitas di pusat kota.

Dengan tingginya bangkitan perjalanan yang ada, tentu membutuhkan penyiapan sarana dan prasarana lalu lintas seperti penyediaan lahan parkir, tempat pemberhentian angkutan umum maupun fasilitas pejalan kaki seperti trotoar maupun penyeberangan. Dengan demikian pembangunan suatu pusat kegiatan baru dan perkembangan suatu kawasan akan mempengaruhi unjuk kerja jaringan jalan yang ada. Untuk meminimumkan akibat yang ditimbulkan tersebut diperlukan analisis dampak dengan memperhatikan terhadap teknik manajemen pengaturan dan pengendalian lalu lintas. Sehingga bangkitan perjalanan yang ditimbulkan dari fungsi tata guna lahan yang ada dapat diminimalisir dampaknya terhadap lalu lintas dan kondisi lalu lintas yang ada dapat mendukung fungsi dari tata guna lahan itu sendiri.

Dari kondisi dan konsep di atas peneliti tertarik untuk mengetahui tingkat efektifitas ruang yang telah terbangun maupun yang akan dibangun, khususnya fasilitas pendidikan di wilayah penelitian dan wilayah Kota Sukabumi pada umumnya, yang berdampak terhadap manajemen lalu lintas (analisis lalu lintas). Analisis mencakup kondisi saat ini (*existing*) yang terbatas pada permasalahan-

permasalahan yang menonjol, kemudian melakukan strategi pemecahan masalah akibat kebijakan tata guna lahan pendidikan, kebijakan transportasi dan kapasitas jalan di Kota Sukabumi. Sehingga dapat dianalisis, bagaimana pengaruh yang ditimbulkan oleh keberadaan fasilitas pendidikan tersebut, terhadap kondisi kinerja transportasi yang ada. Dan begitu juga sebaliknya, model pelayanan transportasi yang bagaimana yang dapat menunjang sistem pendidikan di Kota Sukabumi.

Permasalahan yang dianalisis merupakan kondisi yang berdampak terhadap tingkat aksesibilitas dan efektifitas pendidikan yang mengarah kepada mobilitas siswa sekolah dan mutu pendidikan, khususnya di daerah penelitian yang merupakan bagian dari Administrasi Pendidikan, dalam rangka pencapaian tujuan pendidikan.

Dengan latar belakang kondisi di lapangan dan dasar teknis tersebut mendorong peneliti untuk melakukan penelitian dengan judul **Pengaruh Unjuk Kerja Transportasi Terhadap Aksesibilitas Sekolah dan Efektifitas Pembelajaran di Kota Sukabumi.**

## **B. RUMUSAN DAN BATASAN MASALAH**

Salah satu faktor pendukung keberhasilan program pendidikan adalah tingkat aksesibilitas dan mobilitas peserta didik dan pendidik yaitu tingkat kemudahan suatu tempat untuk dicapai dalam hal ini dari tempat tinggal ke sekolah. Tingkat aksesibilitas tersebut dipengaruhi seperti jarak tempuh, kebijakan tata ruang dan kebijakan transportasi, kemampuan sosial ekonomi masyarakat.

Pemerintah Kota Sukabumi dalam Properda tahun 2001-2005 menetapkan salah satu visinya adalah sebagai pusat pelayanan pendidikan. Oleh karena itu peneliti tertarik untuk mengetahui dan mengkaji masalah sejauh mana tingkat aksesibilitas sekolah dengan mengkaji unjuk kerja transportasi di Kota Sukabumi.

Penelitian tentang pengaruh unjuk kerja transportasi terhadap aksesibilitas sekolah terdiri atas beberapa tahapan analisis dengan masing-masing dimensi yang mempengaruhi. Adapun dimensi-dimensi tersebut adalah :

1. Keberadaan Kawasan Pendidikan

Dimensi ini dipengaruhi oleh 2 (dua) dasar pokok, yaitu:

- a. Kebijakan Tata Ruang;
- b. Kebijakan Pendidikan.

2. Bangkitan Perjalanan (*Trip Generation*)

Merupakan dimensi yang dipengaruhi oleh adanya pola bangkitan Perjalanan di Kawasan Pendidikan, berupa :

- a. Bangkitan Perjalanan dari jumlah Sekolah;
- b. Bangkitan Perjalanan Siswa;
- c. Bangkitan Perjalanan Guru;
- d. Bangkitan Perjalanan terhadap ketersediaan Prasarana Lalu Lintas.

3. Distribusi Perjalanan (*Trip Distribution*)

Merupakan tahapan analisis penyebaran perjalanan dari dimensi bangkitan perjalanan.

4. Pemilihan Moda (*Moda Split*)

Merupakan penjabaran dari distribusi perjalanan dengan klasifikasi jenis moda yang digunakan, yaitu :

- a. Angkutan Umum (MPU);
- b. Kendaraan Pribadi (Sedan, minibus, dll);
- c. Kendaraan Barang (Truk besar, Truk Kecil);
- d. Sepeda Motor;
- e. Kendaraan tidak bermotor.

Untuk Pemilihan Moda di dapat 2 (dua) target data dan analisis, yaitu :

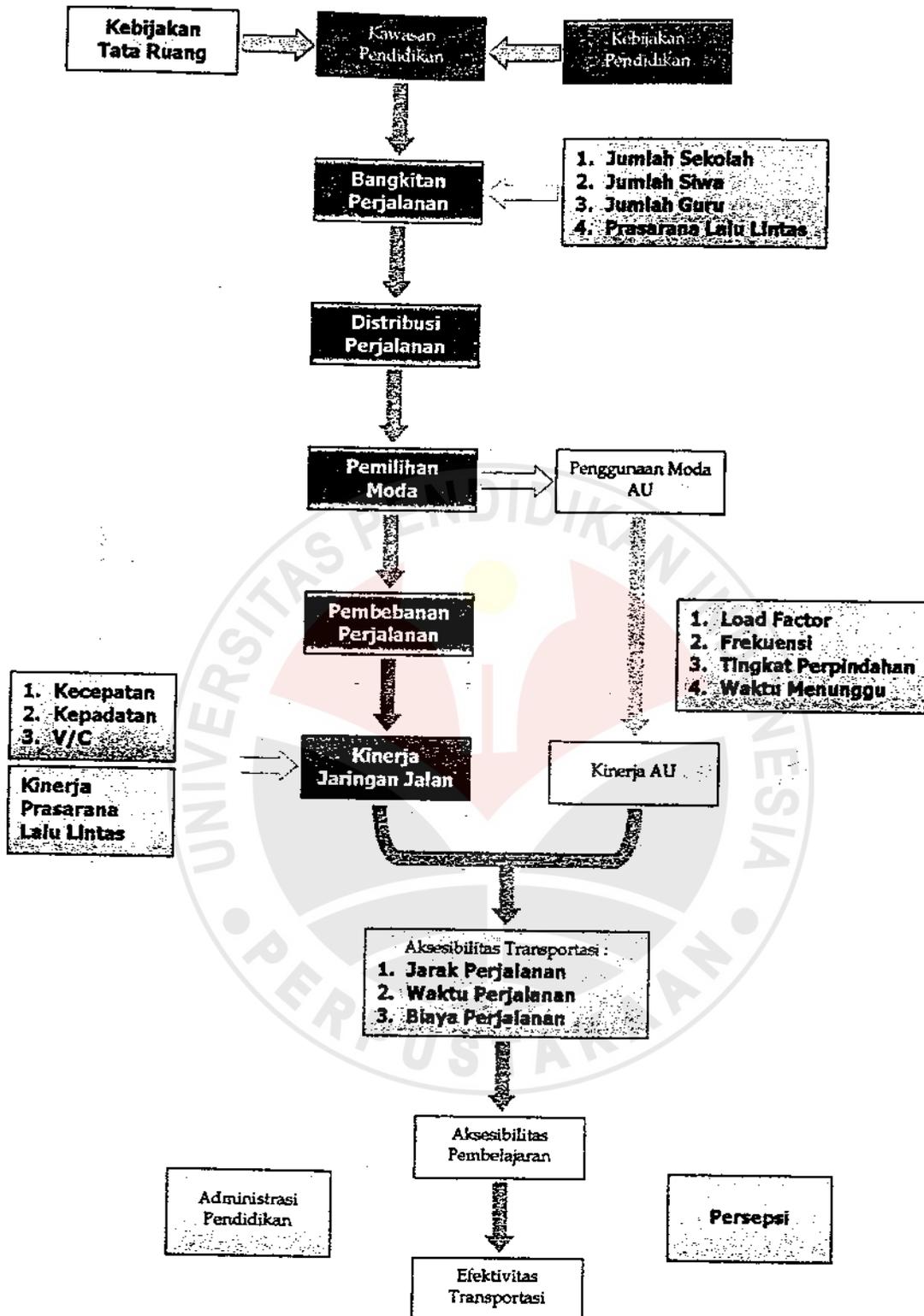
- a. Pembebanan Perjalanan (*Trip Assignment*);
- b. Pemilihan Moda Angkutan Umum (Fokus analisis).

5. Pembebanan Perjalanan (*Trip Assignment*);

Merupakan kelanjutan dari distribusi perjalanan yang sudah terklasifikasi pada pemilihan moda, dengan target data Kinerja Jaringan Jalan.

6. Pemilihan Moda Angkutan Umum.  
Merupakan analisis yang diperoleh pada analisis Pemilihan Moda, untuk kemudian mengetahui dimensi Kinerja Angkutan Umum.
7. Kinerja Jaringan Jalan, dengan indikator :
  - a. Kecepatan rata-rata;
  - b. Frekuensi arus lalu lintas/kepadatan lalu lintas;
  - c. V/C Ratio (volume/ kapasitas).
8. Kinerja mobil penumpang umum, dengan indikator :
  - a. Load Faktor;
  - b. Frekuensi;
  - c. Tingkat Perpindahan;
  - d. Waktu menunggu rata-rata.
9. Aksesibilitas transportasi, dengan indikator :
  - a. Jarak perjalanan;
  - b. Waktu perjalanan;
  - c. Biaya perjalanan.
10. Aksesibilitas Sekolah, dengan indikator :
  - a. Jarak perjalanan guru / siswa sekolah;
  - b. Waktu perjalanan guru / siswa sekolah;
  - c. Biaya perjalanan guru / siswa sekolah;
  - d. Kemudahan mendapatkan moda.
11. Efektifitas pembelajaran, dengan indikator :
  - a. Pengaruh kinerja angkutan dan lalu lintas terhadap pembelajaran
  - b. Dampak biaya transportasi terhadap pembelajaran
  - c. Dampak waktu tempuh terhadap pembelajaran
  - d. Kondisi prasarana pendukung pembelajaran

Tahapan analisis dapat dilihat pada Gambar 1.1. Bagan Alir (*Flow Chat*) Penelitian.

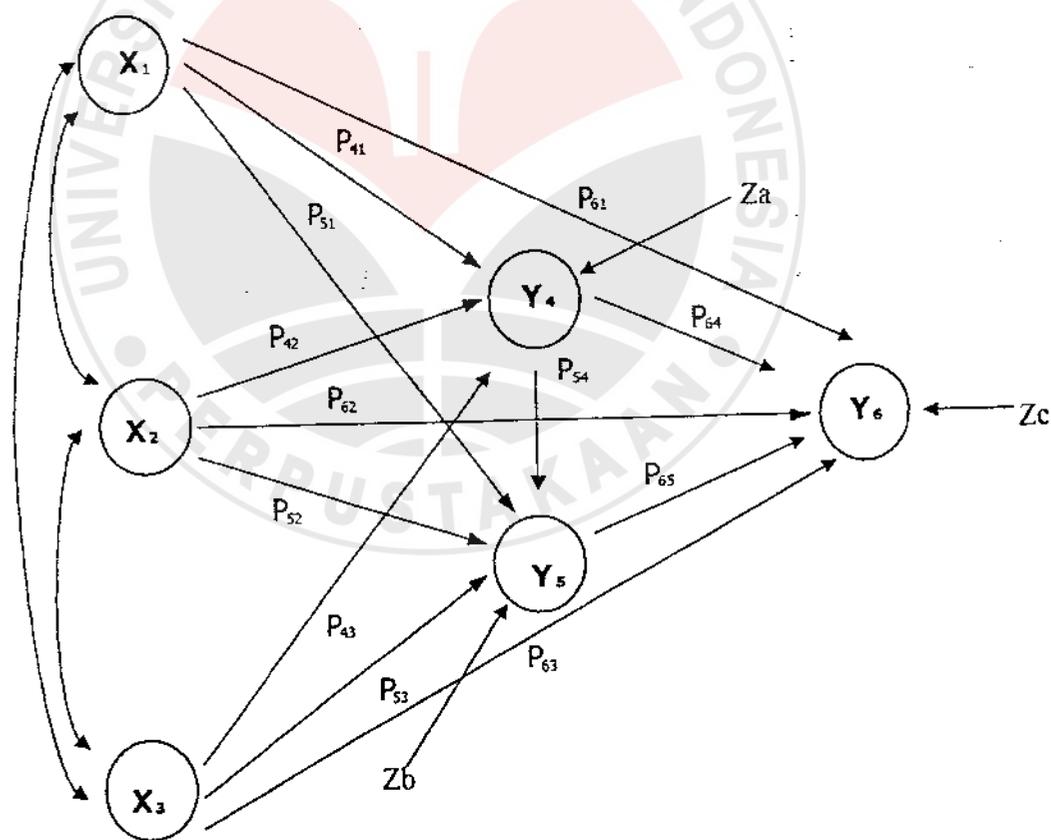


Gambar 1.2 Bagan Alir (Flow Chat) Penelitian

Dari keterkaitan tahapan analisis tersebut di atas dapat dirumuskan masalah penelitian dalam format pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Seauhmana Kawasan Pendidikan menimbulkan Bangkitan Perjalanan, mencakup Distribusi, pemilihan moda, dan perjalanan, yang mempengaruhi kinerja transportasi dari dan ke kawasan pendidikan tersebut;
2. Seauhmana Bangkitan Perjalanan berpengaruh terhadap Kinerja Jaringan Jalan dan Kinerja Angkutan Umum;
3. Seauhmana Kinerja Jaringan Jalan dan Kinerja Angkutan Umum berpengaruh terhadap Aksesibilitas Transportasi dan Aksesibilitas Sekolah;
4. Seauhmana Aksesibilitas Transportasi dan Aksesibilitas Sekolah berpengaruh terhadap Efektifitas Pembelajaran.

Dari dimensi-dimensi yang terkait dalam penelitian ini, peneliti mencoba membuat hubungan atau variabel sebagaimana Gambar berikut ini :



Gambar 1.3 Hubungan Variabel-variabel terhadap Efektifitas Pembelajaran

Keterangan :

$X_1$  = Variabel Demografi, meliputi :

1. Banyak Siswa
2. Banyak Guru

$X_2$  = Variabel Prasarana Pendidikan

1. Luas Bangunan Sekolah
2. Luas Lahan Sekolah

$X_3$  = Variabel Transportasi

1. Kapasitas Prasarana Jalan
2. Kecepatan Rata-rata Prasarana Jalan
3. Kepadatan Rata-rata Prasarana Jalan

$Y_4$  = Variabel Aksesibilitas Transportasi

$Y_5$  = Variabel Aksesibilitas Sekolah

$Y_6$  = Variabel Efektifitas Pembelajaran

$Z_{a,b,c}$  = Variabel luar yang turut mempengaruhi variable yang diteliti (epsilon)

Untuk mengetahui sejauhmana pengaruh antar variabel digunakan Analisis Path, dengan maksud menjelaskan hubungan-hubungan dari variabel yang serba kompleks. Dalam penelitian ini juga, Analisis Path terlebih dahulu diawali dengan pengolahan data primer dan data sekunder yang sudah ada, dengan menggunakan *Multy Serial Interval (MSI)*. *Multy Serial Interval (MSI)* ini digunakan untuk merubah data ordinal menjadi interval.

### C. MAKSUD DAN TUJUAN PENELITIAN

Penelitian ini bermaksud untuk mendeskripsikan, mengkaji dan menganalisis kebijakan transportasi dan tata ruang pendidikan dan keterkaitannya dengan pergerakan pendidikan sehingga mempengaruhi proses belajar mengajar khususnya di kawasan pendidikan Kota Sukabumi. Adapun tujuan penelitian ini adalah mempelajari, mengkaji dan menganalisis serta mengidentifikasi implementasi kebijakan pemerintah tentang sistem pergerakan pendidikan khususnya dalam hal :

1. Menganalisis keterkaitan Kawasan Pendidikan yang menimbulkan Bangkitan Perjalanan, dan berpengaruh terhadap Unjuk kerja Jaringan Jalan dan Angkutan Umum;
2. Menganalisis keterkaitan aksesibilitas transportasi terhadap Aksesibilitas Sekolah;
3. Menganalisis keterkaitan Aksesibilitas Transportasi dan Aksesibilitas Sekolah terhadap efektifitas pembelajaran;
4. Menganalisis kebutuhan peningkatan Kinerja Jaringan Jalan dan Angkutan Umum, dalam menopang pelaksanaan Administrasi Pendidikan.

#### **D. MANFAAT PENELITIAN**

Dalam studi kebijakan pemerintah termasuk kebijakan pendidikan, serta dalam upaya memahami proses implementasi kebijakan merupakan suatu hal yang penting. Dalam hal ini kaitan bagaimana kebijakan khususnya Pemerintah Kota Sukabumi terhadap kebijakan tata ruang pendidikan serta dampaknya terhadap sistem transportasi sehingga berpengaruh terhadap pergerakan pendidikan.

Tingkat kemacetan di kawasan pendidikan di Kota-kota Indonesia menjadi fenomena yang menarik untuk dipelajari untuk mengetahui penyebab timbulnya kemacetan tersebut dilihat dari aspek kebijakan pemerintah dalam memberikan dukungan terhadap Aksesibilitas Sekolah. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat antara lain :

1. Secara akademik, penelitian ini akan memberikan kontribusi positif untuk pengembangan studi Administrasi Pendidikan yang merupakan bagian dari kebijakan pendidikan dari ruang lingkup kebijakan pemerintah;
2. Secara politis kiranya penelitian ini hasilnya dapat dimanfaatkan bagi Pemerintah Kota Sukabumi dalam merancang atau sebagai landasan kebijakan lebih lanjut khususnya tata ruang pendidikan dan sistem transportasi di masa yang akan datang.

## E. PARADIGMA PENELITIAN

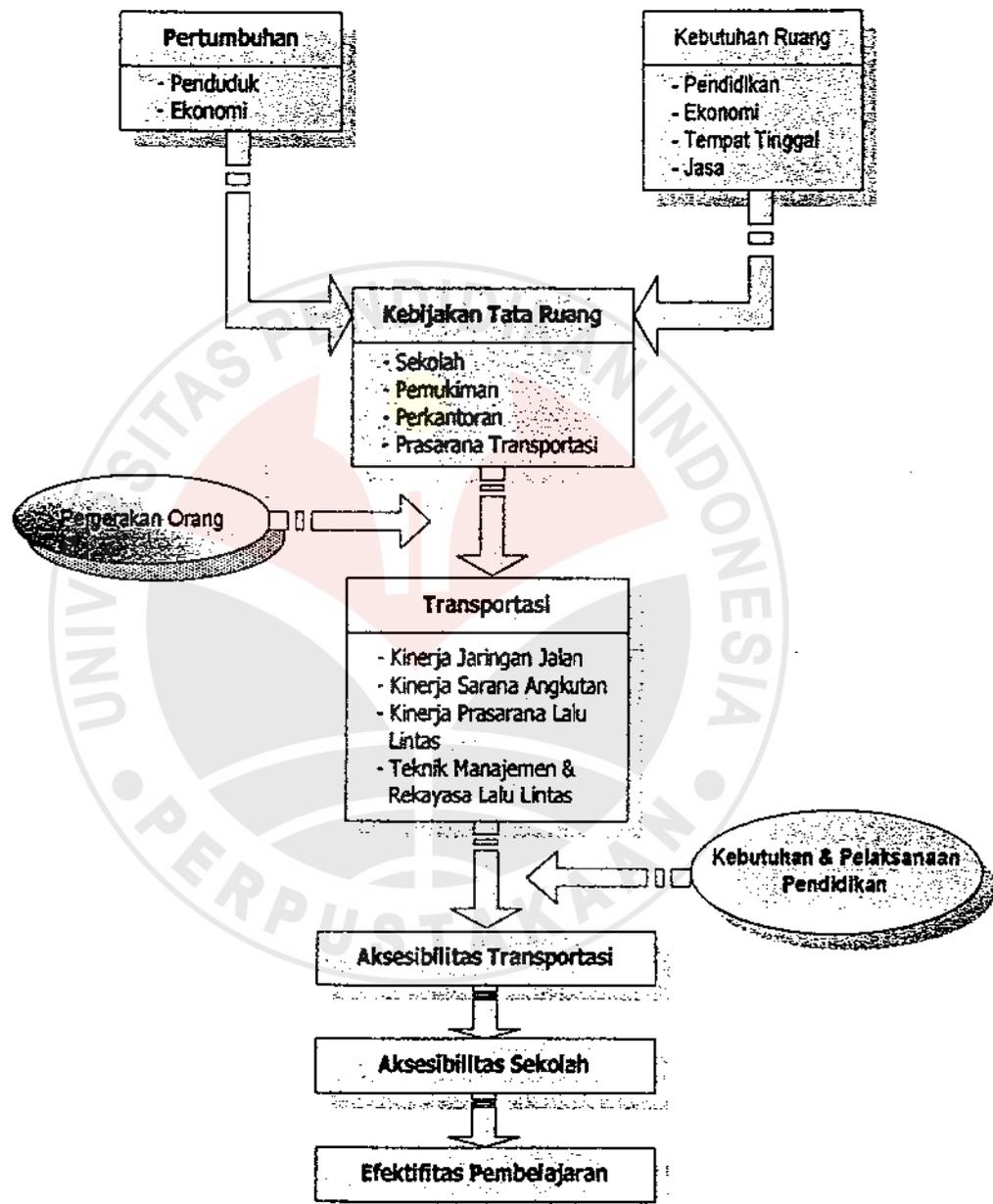
Pada saat ini pendidikan nasional masih dihadapkan beberapa permasalahan yang menonjol seperti yang dikemukakan oleh DR. Yahya A. Muhaimin antara lain : (1) masih rendahnya pemerataan memperoleh pendidikan; (2) masih rendahnya mutu dan relevansi pendidikan; dan (3) masih lemahnya manajemen pendidikan (Jalal, 2001).

Permasalahan pokok di atas, merupakan permasalahan yang diemban pula oleh pemerintah Kota Sukabumi. Untuk mengantisipasinya telah banyak dikeluarkan kebijakan pendidikan yang mengarah kepada pemecahan masalah pokok di atas. Salah satu kebijakan strategisnya adalah penetapan visi Kota Sukabumi sebagai jasa pelayanan terpadu di bidang perdagangan, pendidikan dan kesehatan. Sebagai konsekuensi ditetapkannya sebagai kota jasa pendidikan harus didukung oleh sektor lainnya bagaimana kondisi ruang yang telah terbangun khususnya sarana pendidikannya bagaimana sarana pendukungnya transportasi jalan dan banyak variabel lainnya, kemudian aspek perencanaan yang meliputi arah kebijakan pengembangan wilayah perdagangan, pendidikan, kesehatan, industri, pemukiman dan sebagainya. Konsepsi tersebut tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Sukabumi.

Timbulnya permasalahan kota khususnya kemacetan lalu lintas di beberapa ruas jalan tertentu, tidak terlepas dari dampak kebijakan yang telah ditetapkan oleh pemerintah Kota Sukabumi. Salah satunya adalah kebijakan tata ruang pendidikan yang dimaksudkan untuk memperoleh keseimbangan agar kehidupan dan penghidupan warga kota aman, tertib lancar sehat melalui perwujudan pemanfaatan rencana tata ruang kota yang serasi dan seimbang sesuai dengan kebutuhan dan kemampuan daya dukung pertumbuhan dan perkembangan kota belum sepenuhnya terpenuhi.

Konsepsi tata ruang bukan harga mati seperti yang diisyaratkan pasal 13 ayat (1) Undang-undang No 24 tahun 1992 tentang penataan ruang menyebutkan " apabila dalam suatu saat rencana tata ruang tersebut sudah tidak sesuai, maka terhadapnya dapat ditinjau kembali dan atau disesuaikan secara berkala". Beranjak dari konsepsi di atas peneliti tertarik untuk meneliti dan mengevaluasi sejauhmana kebijakan yang telah ditetapkan oleh pemerintah Kota

Sukabumi mengenai kebijakan pengalokasian fasilitas pendidikan berdampak terhadap sektor transportasi serta memberikan alternatif pemecahan masalah yang ditemukan. Dan begitu juga sebaliknya, bagaimana kondisi transportasi yang ada dapat mendukung keefektifan proses pembelajaran di Kota Sukabumi. Konsepsi paradigma penelitian terlihat pada Gambar 1.4.



Gambar 1.4 : Paradigma Penelitian



## F. ASUMSI

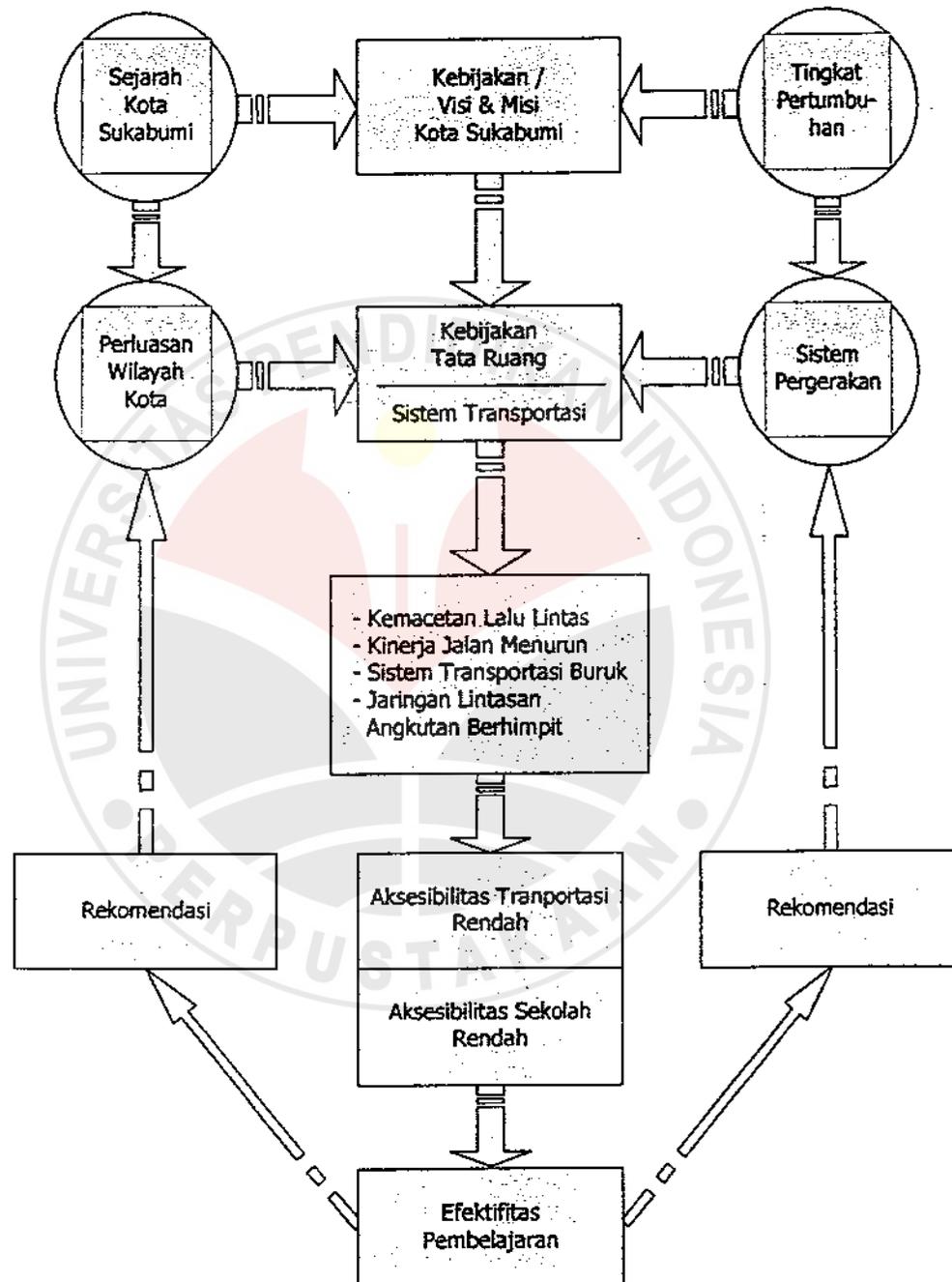
Seiring dengan perkembangan Kota dengan aktifitasnya yang tinggi dari berbagai aspek, serta tingkat pertumbuhan penduduk setiap tahun semakin bertambah, pertumbuhan ekonomi yang tinggi juga mempengaruhi perkembangan kota. Kondisi di atas mempunyai konsekuensi semakin banyak kebutuhan akan pemukiman dan ruang untuk aktifitas ekonomi, pendidikan, pemerintahan, dan lain-lain.

Kawasan pemukiman dan pendidikan yang bersinggungan dengan kawasan strategis pusat kegiatan perekonomian atau *Central Business Distric (CBD)* menjadi kawasan strategis. Ditambah lagi dengan perluasan wilayah Kota Sukabumi memicu semakin berkembangnya kawasan pemukiman di pinggir kota, sedangkan aktifitas penduduk tetap berada di pusat kota sehingga memperpanjang pergerakan orang. Hal tersebut dikarenakan semakin tinggi tingkat penggunaan kendaraan pribadi maupun MPU sebagai sarana transportasi untuk mendukung aktifitasnya..

Dari asumsi di atas dapat disimpulkan bahwa pergerakan atau perjalanan terbentuk karena adanya aktifitas yang dilakukan bukan di tempat tinggal sehingga pola sebaran tata guna lahan suatu kota akan sangat mempengaruhi pola perjalanan orang, oleh karena itu sistem pergerakan pendidikan menjadi motivator penting/utama, bagi penetapan lokasi untuk berbagai aktifitas pendidikan (Banhart & Trull, 1973).

Perkembangan Kota Sukabumi dan konsepsi pergerakan di atas bila dikaitkan dengan kondisi eksisting Kota Sukabumi, dapat disimpulkan bahwa tingginya tingkat pertumbuhan penduduk dan ekonomi mempunyai korelasi yang kuat dengan tingginya permintaan lahan perkotaan. Sehingga menggeser kawasan pemukiman yang berada di sekitar *Central Business Distric (CBD)* ke wilayah pinggiran kota, dan berakibat semakin jauhnya jarak pergerakan penduduk untuk melakukan aktifitasnya di pusat kota. Kondisi ini juga berdampak semakin tingginya penggunaan kendaraan pribadi maupun Mobil Penumpang Umum (MPU) sebagai sarana transportasi yang memberikan kontribusi yang besar terhadap tingkat kemacetan lalu lintas di pusat kota, khususnya di kawasan pendidikan sehingga menjadi faktor penghambat sistem

pergerakan, dan menimbulkan biaya tinggi dan waktu yang lebih lama dalam melakukan perjalanan. Dengan Kondisi yang ada ini, mempengaruhi tingkat aksesibilitas sekolah sehingga mempengaruhi efektifitas pembelajaran. Secara keseluruhan Asumsi Penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 1.5



Gambar 1.5 Asumsi Penelitian

## **G. HIPOTESIS**

Deskripsi dari asumsi yang telah diuraikan sebelumnya dapat dibuat hipotesis sebagai acuan penelitian antara lain sebagai berikut :

1. Aksesibilitas Sekolah dipengaruhi secara negatif oleh Aksesibilitas Transportasi dengan indikator waktu tempuh dan biaya.
2. Efektifitas pembelajaran dipengaruhi secara positif oleh luas bangunan.
3. Keberadaan sekolah-sekolah yang berpusat pada satu kawasan pendidikan, berpengaruh terhadap bangkitan transportasi dan tingkat pelayanan kinerja ruas-ruas jalan di sekitar lokasi tersebut.
4. Rendahnya kinerja pelayanan transportasi dari dan ke kawasan pendidikan, berpengaruh terhadap aksesibilitas sekolah dan efektifitas pembelajaran.

## **H. PENDEKATAN PENELITIAN**

Dalam penelitian ini digunakan pendekatan terpadu kualitatif dan kuantitatif yang analisisnya menekankan kepada data numerik, kemudian diolah dengan menggunakan metode statistik. Berdasarkan karakteristik fungsionalnya penelitian tersebut merupakan survey deskriptif korelasional, yaitu penelitian yang dilakukan pada populasi besar atau kecil, tetapi data yang dipelajari adalah data dari sampel yang diambil dari populasi tersebut sehingga ditemukan kejadian-kejadian relatif, distributif dan hubungan-hubungan antar variabel sosiologis maupun psikologis (Karlinger, 1996). Populasi menjadi objek dan subjek penelitian adalah :

1. Guru dan murid sekolah dalam aktifitas proses belajar mengajar di wilayah penelitian.
2. Moda angkutan yang keluar masuk wilayah penelitian.
3. Sarana dan prasarana lalu lintas.

Sampel guru dan murid sekolah ditentukan dengan tabel Krejcie, sedangkan moda angkutan yang ditentukan berdasarkan lalu lintas harian pada jam sibuk dan tidak sibuk. Data yang diperlukan terdiri atas data sekunder dan primer, data sekunder didapatkan dari dinas/instansi atau lembaga serta hasil penelitian terdahulu, sedangkan data primer didapatkan dari wawancara, angket

serta pengukuran terhadap subjek penelitian dengan alat ukur menurut jenis data baik kuantitatif maupun kualitatif berupa kategori. Instrumen penelitian yang akan dikembangkan menggunakan skala ukur dan *Rating Scall* untuk mengukur sikap dan persepsi responden terhadap variabel-variabel yang diteliti.

## I. LOKASI PENELITIAN

Lokasi penelitian yang akan diteliti dalam penelitian ini merupakan Kawasan Pendidikan di Kota Sukabumi, meliputi sekolah-sekolah sebagaimana pada tabel Tabel I.3 (Daftar Sekolah pada Kawasan Pendidikan di Kota Sukabumi) di atas, dengan kajian dibatasi pada jaringan jalan dan persimpangan yang diperkirakan akan terpengaruh tingkat pelayanannya akibat dari tarikan perjalanan yang ditimbulkan oleh kawasan pendidikan. Untuk ruas jalan yang dimaksud tersebut adalah :

1. Ruas Jl. RE. Martadinata;
2. Ruas Jl. Ir. H. Juanda;
3. Ruas Jl. R. Syamsuddin SH.;
4. Ruas Jl. Siliwangi;
5. Ruas Jl. Surya Kencana;
6. Ruas Jl. Zaenal Zakse;
7. Ruas Jl. Perintis Kemerdekaan;
8. Ruas Jl. Veteran II;
9. Ruas Jl. Gudang;
10. Ruas Jl. Ciwangi;
11. Ruas Jl. Cikiray.

Wilayah tersebut secara faktual menimbulkan bangkitan perjalanan sehingga membentuk sistem pergerakan pendidikan. Sedangkan yang menyangkut sistem transportasi lokasi penelitian ditetapkan berdasarkan zona yaitu zona eksternal yaitu kawasan yang berada di luar wilayah penelitian. Penetapan zona ini digunakan untuk mengetahui asal dan tujuan perjalanan. Untuk menjelaskan Kawasan Pendidikan dan eksisting sekolah yang berada di kawasan pendidikan serta pembagian zona penelitian terlihat pada Gambar 1.6.



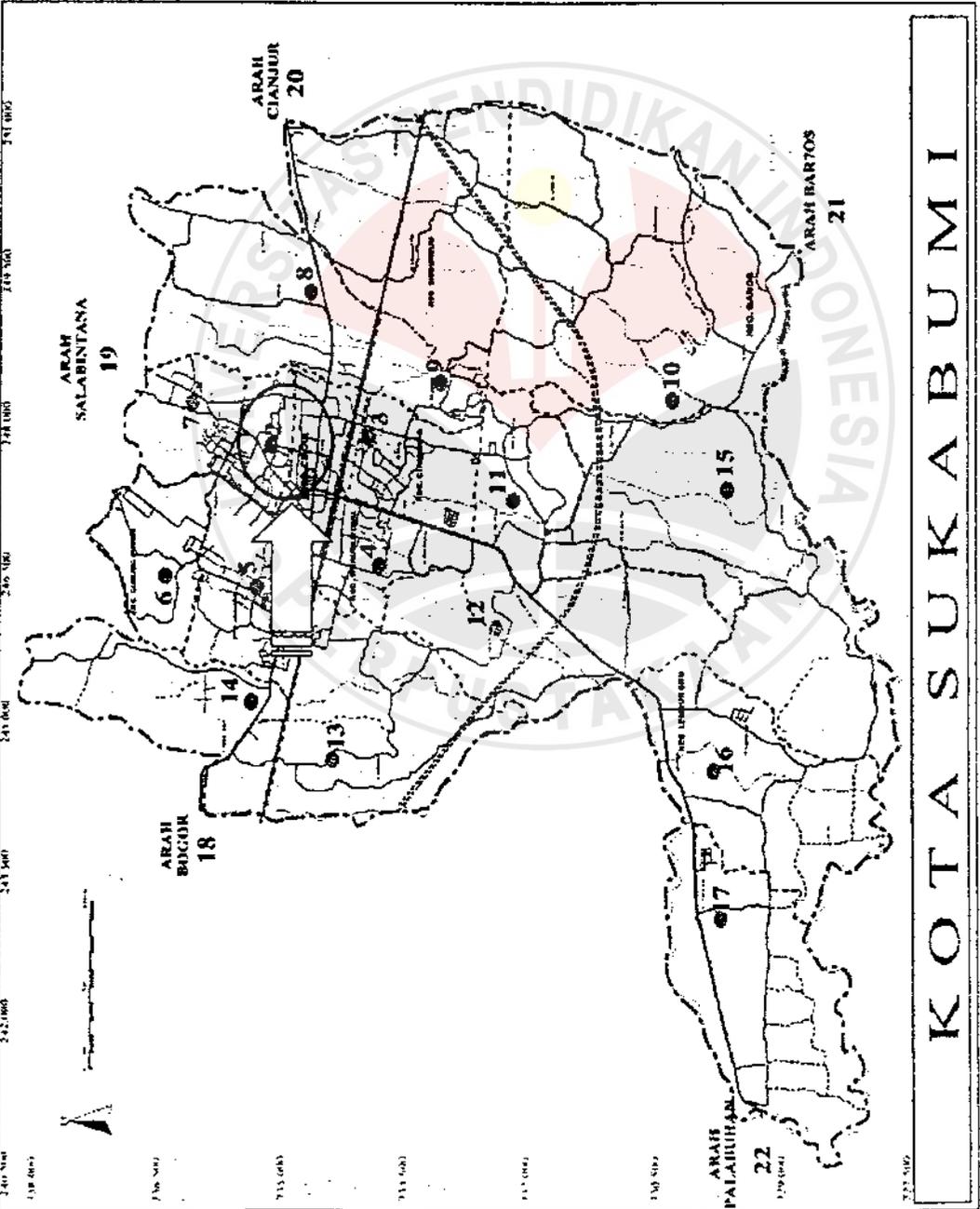
**UNIVERSITAS  
PENDIDIKAN INDONESIA**

Gambar 1.6 :  
**PETA  
ZONANISASI KOTA SUKABUMI**

**Keterangan :**

- Batas Kota (Wil. Studi)
- Batas Kecamatan
- Batas Desa
- Centroid
- 1-22 No. Zona
- Batas Zona
- Jalan Kereta Api
- Sungai
- Jalan Raya
- Rencana Jalan Lingkar

Sumber Peta: *RPPM31 Kota Sukabumi*  
*Disusun Oleh: Sukabumi*



# KOTA SUKABUMI

## J. DAFTAR ISTILAH

Tahapan Analisis penelitian tersebut harus dapat didefinisikan dan dioperasionalkan serta diakui secara jelas agar tidak terjadi kesalahan dalam menafsirkan dimensi yang akan diteliti dan dianalisis. Dalam penelitian pengaruh unjuk kerja transportasi terhadap Aksesibilitas Sekolah di Kota Sukabumi dapat dijelaskan definisi operasional sebagai berikut :

- a. Lalu lintas adalah gerakan kendaraan, orang, dan hewan di jalan.
- b. Angkutan adalah perpindahan dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.
- c. Jalan adalah jalan yang diperuntukan bagi lalu lintas umum.
- d. Analisis Dampak Lalu Lintas adalah studi yang mempelajari secara khusus tentang dampak lalu lintas yang ditimbulkan oleh suatu bangunan yang mempengaruhi sistem transportasi.
- e. Manajemen lalu lintas adalah kegiatan yang mengatur lalu lintas dan bagaimana arus lalu lintas tersebut dikendalikan dengan menggunakan teknik rekayasa lalu lintas untuk optimasi efisiensi dan keselamatan penggunaan prasarana yang ada.
- f. Kapasitas jalan merupakan jumlah maksimum kendaraan yang dapat melintasi suatu penampang ruas jalan pada satuan waktu tertentu.
- g. Volume lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang melalui satu titik yang tetap pada jalan dalam satuan waktu. Volume biasanya dihitung dalam kendaraan/hari atau kendaraan/jam. Volume dapat juga dinyatakan dalam periode waktu yang lain.
- h. Kecepatan adalah perubahan jarak dibagi dengan waktu. Kecepatan dapat diukur sebagai kecepatan titik, kecepatan perjalanan, kecepatan ruang dan kecepatan gerak.
- i. Kepadatan adalah rata-rata jumlah kendaraan persatuan panjang jalan.
- j. *V/C Ratio* adalah angka perbandingan antara volume dengan kapasitas ruas jalan. Semakin besar angka perbandingan tersebut, maka menunjukkan penurunan unjuk kerja ruas jalan.

- k. *CBD (Central Business District)*, yaitu daerah pusat kegiatan kota yang merupakan pusat perdagangan, pertokoan, perkantoran yang menimbulkan tarikan perjalanan yang tinggi.
- l. *Desire line*, yaitu garis ketebalan yang menunjukkan jumlah perjalanan antar zona.
- m. *Node*, yaitu titik persimpangan.
- n. *Link*, yaitu ruas jalan diantara persimpangan.
- o. *On Street Parking*, yaitu parkir kendaraan di badan jalan/tepi jalan.
- p. *Off Street Parking*, yaitu parkir di luar badan jalan.
- q. *Peak Hour*, yaitu jam sibuk.
- r. *Off Peak*, yaitu waktu di luar jam sibuk.
- s. *Delay*, yaitu tundaan perjalanan.
- t. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan.
- u. Kendaraan Penumpang Umum (MPU) adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran.
- v. Karakteristik lalu lintas adalah kondisi tingkat kepadatan arus lalu lintas pada waktu tertentu menurut jenis, ukuran, dan daya angkut kendaraan.
- w. Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
- x. Mobil barang adalah setiap kendaraan bermotor selain sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, dan kendaraan khusus.
- y. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.
- z. Moda adalah sarana atau alat transportasi yang digunakan baik untuk didarat, laut, maupun udara.