

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan industri jasa yang memiliki fungsi pelayanan publik dan misi pengembangan nasional, yang secara umum menjalankan fungsi sebagai pendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Pengembangan transportasi berpedoman pada sistem transportasi nasional (Sistranas), diarahkan untuk mendukung perwujudan Indonesia yang lebih sejahtera sejalan dengan upaya perwujudan Indonesia yang aman dan damai serta adil dan demokratis.

Hal ini sejalan dengan apa yang diungkap oleh Nasution (1996: 12), bahwa:

Peranan transportasi tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia namun juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal.

Transportasi merupakan sektor penting sebagai penunjang pengembangan (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi. Fasilitas transportasi harus disediakan mendahului proyek-proyek pengembangan lainnya. Karena itu, jasa transportasi harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau oleh masyarakat untuk mendukung pertumbuhan dan perkembangan kota.

Pengembangan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Menurut Salim (1993:1),

Lita Sari, 2012

Hubungan Peserta Didik Sekolah Menengah Atas Dengan Pemilihan Sarana Transportasi Di kota Bandung

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara. Untuk tiap tingkatan perkembangan ekonomi diperlukan kapasitas angkutan yang optimum. Akan tetapi penentuan kapasitas dan tingkatan investasi bukan merupakan hal yang mudah.

Sebagai dampak laju pertumbuhan ekonomi yang pesat saat ini semakin tinggi kebutuhan penduduk untuk melakukan pergerakanpun menjadi semakin meningkat. Jumlah penduduk yang tinggal di daerah perkotaan di Indonesia diperkirakan meningkat dari tahun ke tahun akibat tingginya tingkat urbanisasi. Seperti yang diungkapkan oleh Tamin (2000: 491) bahwa,

Tingginya urbanisasi secara tidak langsung dapat dikatakan akibat tidak meratanya pertumbuhan wilayah Indonesia, antara daerah pedalaman dengan daerah perkotaan. Semakin besarnya perbedaan antara tingkat pertumbuhan wilayah menyebabkan semakin tingginya tingkat urbanisasi, yang pada gilirannya akan menimbulkan beberapa permasalahan perkotaan, khususnya transportasi.

Selain permasalahan urbanisasi, masalah transportasi yang paling utama adalah kemacetan lalu lintas. Seperti yang di ungkapkan oleh Sutomo (2005: 118) bahwa,

Permasalahan kemacetan yang sering terjadi di kota-kota besar biasanya ditimbulkan karena kebutuhan transportasi lebih besar dibandingkan prasarana transportasi yang tersedia atau tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Meningkatnya kebutuhan hidup, banyak orang yang memilih kendaraan pribadi untuk beraktifitas dan meninggalkan kendaraan umum, karena orang menganggap bahwa dengan menggunakan kendaraan pribadi aktifitas yang akan dilakukan akan semakin mudah, tepat waktu, aman dan menghemat biaya untuk perjalanan berlalu lintas.

Untuk mengimbangi dan menekan laju peningkatan pengguna angkutan pribadi, harus dilakukan perbaikan sistem angkutan umum berdasarkan kemampuan angkut yang besar, kecepatan yang tinggi, keamanan dan kenyamanan perjalanan yang memadai, karena digunakan secara massal, haruslah dengan biaya perjalanan yang terjangkau. Pengguna angkutan pribadi merasa dirugikan akibatnya

Lita Sari, 2012

Hubungan Peserta Didik Sekolah Menengah Atas Dengan Pemilihan Sarana Transportasi Di kota Bandung

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

angkutan umum makin ditinggalkan, masyarakat luas merasa cara operasi cenderung mengganggu kelancaran lalu lintas dan kemacetan yang makin akut akibat berpindahannya pengguna ke kendaraan pribadi terutama sepeda motor.

Usaha pemerintah untuk memecahkan masalah transportasi perkotaan telah banyak dilakukan. Tamin (2000: 493) mengemukakan bahwa,

Usaha pemerintah untuk memecahkan masalah transportasi perkotaan, baik dengan meningkatkan kapasitas jaringan jalan yang ada maupun dengan pengembangan jaringan jalan baru, ditambah dengan rekayasa dan manajemen lalu lintas terutama pengaturan efisien transportasi angkutan umum dan penambahan armadanya. Tetapi, berapapun besarnya biaya yang dikeluarkan, kemacetan dan tundaan tetap tidak bisa dihindari. Hal ini disebabkan karena kebutuhan akan transportasi terus berkembang pesat, sedangkan perkembangan penyediaan fasilitas transportasi sangat rendah sehingga tidak bisa mengikutinya.

Tahapan terpenting dalam berbagai perencanaan dan kebijakan transportasi adalah masalah pemilihan sarana. Sebab hal ini menyangkut efisiensi pergerakan di wilayah perkotaan, ruang yang harus disediakan kota untuk dijadikan prasarana transportasi dan banyaknya sarana transportasi yang dapat dipilih oleh penduduk. Pemilihan sarana merupakan model terpenting dalam perencanaan transportasi. Hal ini disebabkan karena peran kunci dari angkutan umum dalam berbagai kebijakan transportasi.

Secara sederhana sarana berkaitan dengan jenis transportasi yang digunakan. Hal-hal yang dipertimbangkan untuk memilih suatu sarana transportasi juga bermacam-macam. Untuk suatu lingkup lokal (misal: kota Bandung dan sekitarnya), memilih sarana transportasi tersebut mungkin cukup mudah karena selain jalur yang tersedia sedikit, sarana transportasi yang tersedia pun hanya sedikit.

Perkembangan jumlah kendaraan di Kota Bandung yang pesat ini telah menimbulkan banyak permasalahan, salah satunya transportasi. Masalah transportasi yang saat ini sangat terasa di Kota Bandung adalah tidak nyamannya lalu lintas karena banyak terjadi kemacetan. Dari semua akses masuk ke Kota Bandung, semuanya rawan macet, baik dari arah selatan, barat, utara, timur, dan tenggara yang berasal dari daerah sekitar Kota Bandung (Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, Kota Cimahi, dan Kabupaten Sumedang). Kemacetan di jalan raya adalah problem yang biasa mendera kota besar di Indonesia, terutama pada jam-jam sibuk (*rush hour*) pagi dan sore hari. Sebutlah Jakarta, Bandung, Surabaya, Medan, dan kota lainnya mempunyai masalah yang hampir sama tentang kemacetan ini.

Beragam program juga telah dilaksanakan pemerintah kota-kota setempat untuk meminimalisasi kemacetan yang ada. Menurut Tamin (2000: 369),

Kemacetan dan tundaan di daerah perkotaan merupakan masalah yang sangat kritis yang dihadapi banyak kota besar, misal Bandung. Permasalahan ini disebabkan oleh beberapa faktor seperti urbanisasi, pertumbuhan penduduk yang pesat, laju pertumbuhan ekonomi, dan pertumbuhan lalu lintas yang tinggi.

Bandung merupakan salah satu kota besar di Indonesia yang memiliki kepadatan penduduk sangat tinggi, yaitu sekitar 14.300 jiwa/km² (Sensus Tahun 2010). Dalam beberapa tahun terakhir Kota Bandung menunjukkan penambahan jumlah penduduk yang besar, padahal di sisi lain luas administratif wilayahnya relatif tetap. Kepadatan penduduk dan peningkatan jumlah penduduk di Kota Bandung dapat dilihat pada Tabel 1.1 berikut.

Tabel 1.1
Perkembangan Jumlah Penduduk Kota Bandung

No	Tahun	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Luas Wilayah (Km ²)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km ²)
1	2002	2.142.194	167,29	12.805
2	2003	2.228.268	167,29	13.320
3	2004	2.232.624	167,29	13.346
4	2005	2.270.970	167,29	13.505
5	2006	2.296.848	167,29	13.729
6	2007	2.329.928	167,29	13.927
7	2008	2.374.198	167,29	14.192
8	2009	2.390.050	167,29	14.286
9	2010	2.394.873	167,29	14.308

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Bandung, 2010.

Berdasarkan tabel 1.1 tersebut setiap tahun jumlah penduduk di Kota Bandung bertambah sekitar 31.423 jiwa atau 1,68 % dari jumlah penduduk tahun 2010. Seiring dengan pertumbuhan penduduk di Kota Bandung maka semakin banyak pula pengguna sarana transportasi yang di gunakan penduduk untuk beraktifitas baik itu dengan menggunakan kendaraan pribadi maupun kendaraan umum yang menyebabkan semakin padatnya lalu lintas di Kota Bandung.

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Bandung (2010) ruas-ruas jalan jalan utama di Kota Bandung dan mengalami kemacetan diantaranya Jl. Jend. Sudirman, Jl. Asia Afrika, Jl. Jend. Ahmad Yani, Jl. Raya Ujungberung, Jl. Soekarno Hatta, Jl. Dr. Junjuran, Jl. Pasteur, Jl. Cikapayang, Jl. Surapan, Jl. PHH Mustofa, Jl. Setiabudhi, Jl. Sukajadi, Jl. HOS.Cjokroaminoto (Pasirkaliki), Jl.

Lita Sari, 2012

Hubungan Peserta Didik Sekolah Menengah Atas Dengan Pemilihan Sarana Tranportasi Di kota Bandung

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

Gardujati, Jl. Astana Anyar, Jl. Pasir Koja, Jl. K.H. Wahid Hasyim (Kopo), Jl. Moch. Toha, Jl. Trs. Buah Batu, Jl. Terusan Kiaracandong, Jl. Moch. Ramdan, Jl. Terusan Pasir Koja, dan Jl. Gedebage. Berikut data sekolah menengah atas di Kota.

Untuk memecahkan masalah kemacetan lalu lintas, diperlukan manajemen jalan agar dapat melaksanakan peranya dengan baik sesuai dengan fungsi dan kapasitasnya. pemecahan masalah kemacetan lalu lintas memerlukan tinjauan dari berbagai hal baik dari aspek manajemen jalan maupun penyediaan sarana angkutan umum. Kenyamanan pelayanan juga penting karena pengguna jalan lebih menikmati angkutan umum. Apabila hal itu terjadi, tingkat penggunaan kendaraan pribadi dapat berkurang. Menurut Dinas Pendidikan Kota Bandung 2011, SMA yang tersebar di kota Bandung terdapat 134 SMA Negeri dan Swasta, yakni 27 SMA Negeri dan 107 SMA Swasta yang tersebar di tiap daerahnya masing-masing. Namun dari tiap daerah tersebut terdapat lokasi atau daerah yang dilewati untuk pergi dan pulang sekolah tidak lancar atau macet. Berikut data sekolah menengah atas Negeri di Kota Bandung. Berikut trayek-trayek angkutan umum yang berada di Kota Bandung.

Tabel 1.2
Rute Angkutan Umum di Kota Bandung

No.	Trayek	Panjang Trayek (km)	Jumlah Kendaraan			Koperasi	Jenis Trayek/Rute
			SK Wali kota	SK DIS HUB	Beroperasi		
1	Abdul Muis - Cicaheum via Binong	16,3	355	394	325	Kobanter Baru	Trayek utama
2	Abdul Muis - Cicaheum via Aceh	11,55	100	100	86	idem	Trayek utama
3	Abdul Muis – Dago	22	275	270	244	idem	Tayek utama sekunder
4	Abdul Muis – Ledeng	16	245	244	223	idem	Trayek utama
5	Abdul Muis – Elang	9,75	101	101	91	idem	Trayek utama
6	Cicaheum – Ledeng	14,25	214	217	159	idem	Trayek Langsung
7	Cicaheum – Ciroyom	17	206	204	191	idem	Trayek Langsung
8	Cicaheum - Ciwastra – Derwati	17	200	200	169	Kobutri	Trayek Langsung
9	Cicaheum – Cibaduyut	16,1	150	149	110	idem	Trayek Utama Sekunder
10	Stasiun Hall – Dago	10	52	51	43	Kobanter Baru	Trayek utama Sekunder
11	Stasiun Hall – Sadang Serang	18	150	129	108	idem	Trayek Utama Sekunder
12	St. Hall - Ciumbuleuit via Eyckman	9,8	53	53	49	Kobutri	Trayek Utama Sekunder
13	St.Hall-Ciumbuleuit via Cihampelas	8,3	30	30	27	idem	Trayek Utama Sekunder
14	Stasiun Hall – Gede Bage	21	200	200	173	Kobanter Baru	Trayek Utama
15	Stasiun Hall – Sarijadi	10,2	60	60	54	Kopamas	Trayek Utama Sekunder
16	Stasiun Hall – Gunung Batu	8,5	40	40	37	Idem	Trayek Utama
17	Margahayu Raya – Ledeng	19,8	125	125	117	Kobanter Baru	Trayek Langsung
18	Dago - Riung Bandung	20,6	201	201	173	Idem	Trayek Langsung
19	Pasar Induk Caringin – Dago	19,85	125	125	107	Idem	Trayek Langsung
20	Panghegar Permai – Dipati Ukur – Dago	19,35	155	155	149	Idem	Trayek Langsung

Lita Sari, 2012

Hubungan Peserta Didik Sekolah Menengah Atas Dengan Pemilihan Sarana Tranportasi Di kota Bandung
Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

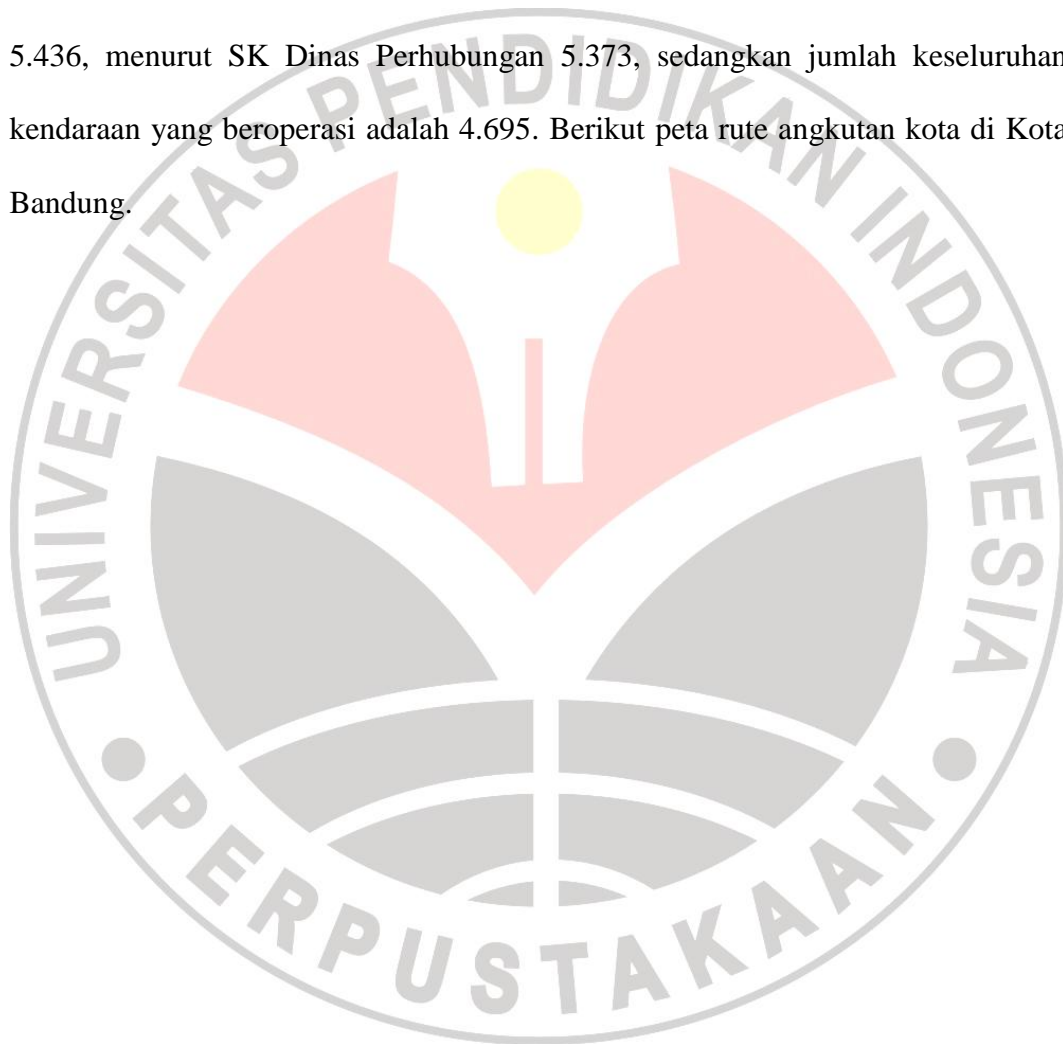
No.	Trayek	Panjang Trayek (km)	Jumlah Kendaraan			Koperasi	Jenis Trayek/Rute
			SK Wali kota	SK DIS HUB	Beroperasi		
21	Ciroyom – Sarijadi via sukajadi	11,75	88	88	79	Kobutri	Trayek Langsung
22	Ciroyom - Bumi Asri	8,35	115	115	96	Kobanter Baru	Trayek Langsung
23	Ciroyom – Cikudapateuh	12,9	125	125	120	Idem	Trayek Langsung
24	Sederhana – Cipagalo	16,05	275	275	256	Idem	Trayek Langsung
25	Sederhana – Cijerah	8,9	62	62	53	Kobutri	Trayek Langsung
26	Sederhana – Cimindi	9	45	45	42	Kopamas	Trayek Langsung
27	Ciwastra - Ujung Berung	13,4	27	27	26	Kobutri	Trayek Langsung
28	Cisitu – Tegallega	13,95	82	82	71	Kobanter Baru	Trayek Langsung
29	Cijerah - Ciwastra – Derwati	22,3	200	200	188	Idem	Trayek Langsung
30	Elang – Gede Bage - Ujung Berung	22,45	100	100	86	Kobanter Baru & Kobutri	Trayek Langsung
31	Abdul Muis – Mengger	10,55	25	24	19	Kobanter Baru	Trayek Utama Sekunder
32	Cicadas – Elang	18,05	300	300	255	Idem	Trayek Langsung
33	Antapani – Ciroyom	13,7	150	150	137	Idem	Trayek Langsung
34	Cicadas - Cibiru – Penyileukan	13,65	200	200	160	Idem	Trayek Langsung
35	Bumi Panyileukan – Sekemirung	24,35	118	117	107	Idem	Trayek Langsung
36	Sadang Serang – Caringin	18,1	190	190	168	Idem	Trayek Langsung
37	Cibaduyut - Karang Setra	16,6	200	200	172	Idem	Trayek Langsung
38	Cibogo Atas – Elang	7	25	25	25	Kopamas	Trayek Langsung
	Total		5.436	5.373	4.695		

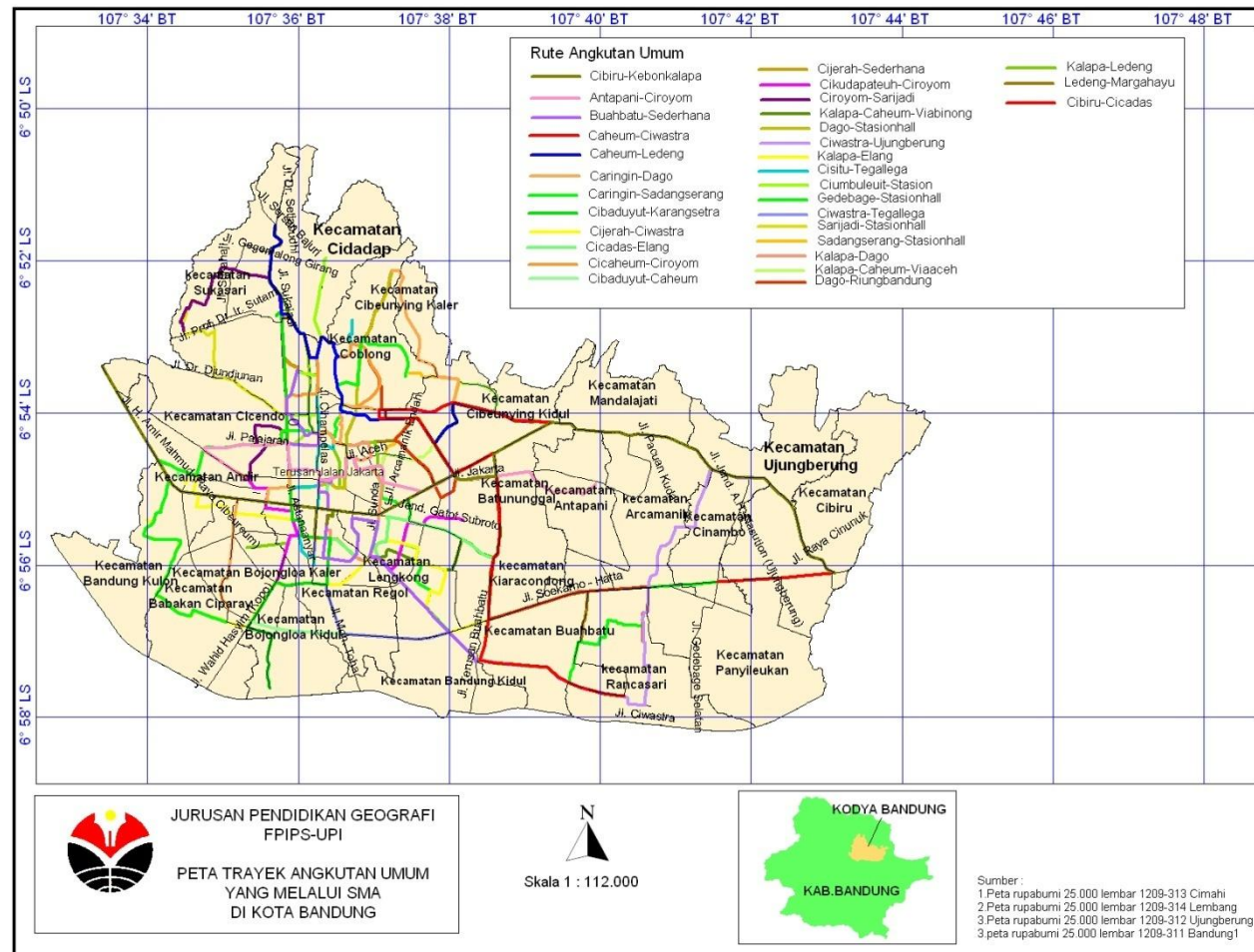
Sumber :Dinas Perhubungan Jawa Barat 2010

Lita Sari, 2012

Hubungan Peserta Didik Sekolah Menengah Atas Dengan Pemilihan Sarana Tranportasi Di kota Bandung
Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

Berdasarkan tabel 1.3 di atas jelas terlihat bahwa dari ke 38 trayek yang ada di Kota Bandung panjang trayek terpanjang adalah trayek angkutan umum Bumi Panyileukan – Sekemirung dengan panjang trayek 24,35 km. Sedangkan panjang trayek terpendek adalah trayek angkutan umum Cibogo Atas – Elang dengan panjang trayek 7 km. Jumlah kendaraan keseluruhan menurut SK Walikota adalah 5.436, menurut SK Dinas Perhubungan 5.373, sedangkan jumlah keseluruhan kendaraan yang beroperasi adalah 4.695. Berikut peta rute angkutan kota di Kota Bandung.





Gambar 1.1 Peta Trayek Angkutan Umum Kota Bandung

Lita Sari, 2012

Hubungan Peserta Didik Sekolah Menengah Atas Dengan Pemilihan Sarana Transportasi Di kota Bandung
Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

Menurut Dinas Perhubungan Kota Bandung 2010, terdapat 30 sumber atau faktor yang menyebabkan kemacetan di Kota Bandung, antara lain disebabkan oleh kondisi jalan (panjang, lebar, kualitas), jumlah kendaraan pribadi yang terus bertambah, jarak persimpangan yang terlalu dekat, adanya pasar tumpah, tidak adanya ruang parkir, banyaknya angkot (angkutan kota), pengemudi yang kurang disiplin, dan akibat adanya pusat perbelanjaan atau mall.

Ketersediaan sistem transportasi dan perkembangan kota atau wilayah secara lebih luas, harus seimbang agar tidak kehilangan manfaatnya pengembangan maupun kekurangan sarana dan prasarana pengembangan yang justru akan menimbulkan permasalahan baru yang lebih kompleks. Untuk mengimbangi atau mungkin menekan laju kepemilikan dan penggunaan kendaraan pribadi sebaiknya dilakukan perbaikan angkutan umum. Seperti yang diungkapkan oleh Syawaluddin (2007: 86),

Perbaikan dapat berupa peningkatan kemampuan angkut yang besar, kecepatan yang tinggi, keamanan dan kenyamanan perjalanan yang memadai. Dikarenakan pengguna angkutan pribadi cenderung meningkat dengan berbagai alasan maka perlu dilakukan usaha untuk memperbaiki sistem transportasi secara menyeluruh. Akan tetapi karena keterbatasan dana maka dilakukan skala prioritas dengan segala konsekuensi yang mengikutinya.

Kecenderungan kinerja angkutan umum dapat menurun akibat peningkatan jumlah kendaraan pribadi di jalan raya yang mengakibatkan kecepatan rata-rata akan terus menurun. Hal ini mengakibatkan jumlah orang yang diangkut per arah dan per jam akan berkurang. Penggunaan jalan perlu kembali dipertimbangkan mengingat kemampuan daya angkut yang besar. Kecepatan rata-rata yang cukup tinggi dan tingkat kenyamanan yang baik. Karena itu, untuk mengatasi masalah

kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh kemampuan jaringan jalan yang relatif tetap, di sisi lain pertumbuhan jumlah kendaraan terus meningkat dan juga kondisi kehidupan ekonomi masyarakat yang semakin meningkat atau semakin tingginya pendapatan akan semakin besar peluang masyarakat menggunakan kendaraan pribadi dan meninggalkan kendaraan umum. Selain itu faktor yang mempengaruhi pemilihan sarana transportasi ketersediaan atau gaya hidup pribadi akan semakin kecil pula ketergantungan pada angkutan umum. Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis sangat tertarik untuk melakukan penelitian hubungan peserta didik SMA terhadap pemilihan sarana transportasi di Kota Bandung.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan penulis, dapat disimpulkan bahwa jumlah penduduk di Kota Bandung yang terus meningkat mengakibatkan banyaknya pengguna jalan yang tidak diimbangi dengan penambahan jaringan jalan, serta meluapnya volume kendaraan baik itu kendaraan pribadi maupun kendaraan umum dari tahun ke tahun yang terus bertambah. Karena itu, penulis mengambil masalah utama, yaitu “Adakah Hubungan Peserta Didik Sekolah Menengah Atas Dengan Pemilihan Sarana Transportasi di Kota Bandung?”. Secara lebih rinci masalah penelitian dirumuskan dalam bentuk pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Adakah hubungan aksesibilitas peserta didik SMA dengan pemilihan sarana transportasi di Kota Bandung?

Lita Sari, 2012

Hubungan Peserta Didik Sekolah Menengah Atas Dengan Pemilihan Sarana Transportasi Di kota Bandung

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

2. Adakah hubungan gaya hidup peserta didik SMA dengan pemilihan sarana transportasi di Kota Bandung?

C. Tujuan Penelitian

Adapun penelitian yang dilakukan ini dimaksudkan untuk:

1. Untuk mengetahui hubungan aksesibilitas peserta didik SMA dengan pemilihan sarana transportasi di Kota Bandung.
2. Untuk mengetahui hubungan gaya hidup peserta didik SMA dengan pemilihan sarana transportasi di Kota Bandung.

D. Manfaat Penelitian

Setelah penelitian ini selesai dilaksanakan, maka diharapkan memberikan nilai guna, di antaranya yaitu:

1. Sebagai suatu studi banding antara teori-teori yang pernah didapatkan dibangku kuliah serta literatur-literatur lainnya dengan praktek sesungguhnya yang terjadi di lapangan.
2. Sebagai bahan pengayaan dalam proses belajar mengajar pada materi tentang jalan dan transportasi.
3. Sebagai bahan masukan kepada pemerintah Kota Bandung agar lebih memberikan arahan tentang respon transportasi angkutan umum.
4. Sebagai sumber informasi bagi pengembangan penelitian sejenis dikemudian hari.

Lita Sari, 2012

Hubungan Peserta Didik Sekolah Menengah Atas Dengan Pemilihan Sarana Transportasi Di kota Bandung

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu

E. Definisi Operasional

Penelitian ini diberi judul “Hubungan Peserta Didik Sekolah Menengah Atas Terhadap Pemilihan Sarana Transportasi Di Kota Bandung”. Supaya menghindari kesalahan penafsiran, maka perlu dijelaskan beberapa definisi yang dipakai dalam penelitian ini, yaitu:

1. Peserta Didik

Dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional, sebagaimana yang dikutip oleh Murip Yahya (2008:113), dijelaskan bahwa yang dimaksud peserta didik adalah “anggota masyarakat yang berusaha mengembangkan diri melalui proses pembelajaran yang tersedia pada jalur, jenjang, dan jenis pendidikan tertentu”. Peserta didik dalam hal ini adalah anggota masyarakat yang menjadi populasi dan sampel dalam penelitian, yang berada di Kota Bandung.

2. Transportasi

Menurut Salim (1993: 6), “transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain”. Perkembangan dan pembentukan suatu kota tidak bisa lepas dari peranan sistem transportasi yang terdapat pada suatu kota tersebut. Perencanaan transportasi mutlak diperlukan didalam suatu perencanaan kota, sebab tanpa adanya perencanaan transportasi maka dapat dipastikan akan timbul ketidakteraturan dalam menjalankan aktivitas di kota tersebut.

Transportasi merupakan bagian dalam penelitian ini, karena banyak masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi, sehingga terjadi kepadatan lalu lintas oleh kendaraan pribadi yang dimiliki oleh masyarakat umumnya peserta didik khususnya di Kota Bandung yang menyebabkan kemacetan dan polusi udara.

3. Sarana Transportasi

Menurut kamus besar Bahasa Indonesia yang dimaksud dengan sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud atau tujuan, alat, media. Sarana transportasi merupakan alat transportasi darat yang digunakan oleh manusia untuk mencapai kemudahan. Alat transportasi ini bertujuan untuk pengangkutan barang atau manusia oleh berbagai jenis kendaraan yang sesuai dengan kemajuan teknologi.

Sarana transportasi dalam hal ini adalah kendaraan yang digunakan untuk berangkat ke sekolah, apakah dengan menggunakan sarana transportasi umum atau sarana transportasi pribadi. Semakin banyak manusia semakin banyak barang dan orang untuk bergerak, sehingga semakin padat pula jaringan transportasi. Maka dari itu penelitian ini meneliti apakah banyak masyarakat yang menggunakan transportasi umum dalam beraktifitas atau kendaraan milik pribadi.

4. Aksesibilitas

Aksesibilitas menurut Nasution (2008:97), “menyatakan tentang kemudahan orang dalam menggunakan suatu sarana transportasi tertentu dan bisa berupa fungsi dari jarak maupun waktu”. Suatu sistem transportasi sebaiknya bisa diakses dengan mudah dari berbagai tempat dan pada setiap saat untuk

mendorong orang menggunakan dengan mudah. Aksesibilitas dalam hal ini adalah yang menjadi objek penelitian yang di dalamnya meneliti tentang jarak, waktu tempuh dan kondisi jalan yang di lalui.

5. Gaya Hidup

Menurut Kotler (2002: 192) “gaya hidup adalah pola hidup seseorang di dunia yang mengekspresikan dalam aktivitas, minat, dan opininya”. Gaya hidup menggambarkan keseluruhan diri seseorang dalam berinteraksi dengan lingkungannya. Gaya hidup menggambarkan seluruh pola seseorang dalam beraksi dan berinteraksi di dunia. Gaya hidup dalam penelitian ini adalah apakah peserta didik di fasilitasi atau tidak dalam penggunaan sarana transportasi untuk pulang dan pergi ke sekolah atau dalam jenis kendaraan dan biaya angkutan.