

Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Siswa Sebelum dan Sesudah Pemberlakuan Kebijakan Zonasi Layanan Pendidikan

By Sri Lestari Dewanti

Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Siswa Sebelum dan Sesudah Pemberlakuan Kebijakan Zonasi Layanan Pendidikan

Sri Lestari dan Dewanti

26

Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada
e-mail: srilestari90@mail.uGM.ac.id dan dewanti@uGM.ac.id

Abstrak— Kebijakan zonasi layanan pendidikan dapat memperpendek jarak perjalanan ke sekolah dan biaya perjalanan. Pengurangan jarak perjalanan dan biaya perjalanan akan mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Dengan adanya pilihan moda transportasi yang beragam diharapkan penggunaan moda transportasi non motor menjadi lebih dominan, sehingga dapat mengurangi kemacetan lalu lintas dan dapat mendukung terwujudnya kota yang layak huni. Penelitian ini bertujuan untuk membandingkan preferensi pemilihan moda transportasi siswa sebelum dan sesudah pemberlakuan kebijakan zonasi layanan pendidikan. Responden dalam penelitian ini adalah siswa kelas 7 dan kelas 9 SMP. Siswa kelas 7 sebagai sampel siswa yang diberlakukan kebijakan zonasi pada saat proses penerimannya, dan siswa kelas 9 sebagai sampel siswa yang tidak diberlakukan kebijakan zonasi pada saat proses penerimaan. Jumlah responden dalam penelitian ini sebanyak 377 siswa. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif dari kuisioner dan data kualitatif dari wawancara. Penelitian ini menggunakan analisis spasial untuk menjelaskan preferensi pemilihan moda transportasi dengan menggunakan peta. Analisis *cross* dan analisis deskriptif dari wawancara digunakan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Kebijakan zonasi layanan pendidikan tidak berpengaruh terhadap preferensi pemilihan moda transportasi siswa. Sepeda motor mendominasi preferensi pemilihan moda transportasi siswa saat sebelum dan sesudah pemberlakuan kebijakan zonasi. Preferensi pemilihan moda transportasi siswa di sekolah tengah kota dan di pinggiran kota juga didominasi diantar dengan sepeda motor. Preferensi pemilihan moda transportasi di Kota Surakarta dipengaruhi oleh faktor internal individu dan faktor eksternal individu. Faktor internal individu yang berpengaruh adalah jenis kelamin, dan motivasi aktualisasi diri. Faktor eksternal individu yang berpengaruh adalah waktu perjalanan, biaya perjalanan, jarak tempuh perjalanan, besarnya uang saku, kemudahan akses angkutan online, keandalan angkutan online, ketersediaan jalur pejalan kaki, keamanan angkutan umum, keamanan jalur sepeda, ketersediaan marka pembatas jalur pejalan kaki dan pengaruh lingkungan sosial.

Kata Kunci— *cross*tab, kebijakan zonasi layanan pendidikan, pemilihan moda transportasi, preferensi.

I. PENDAHULUAN

TINGGINYA penggunaan kendaraan pribadi menuju sekolah turut menyumbang terjadinya kepadatan lalu lintas jam sibuk pagi dan sore hari. Tingginya penggunaan kendaraan pribadi dapat menyebabkan kemacetan, peningkatan polusi dan penurunan tingkat kenyamanan masyarakat dalam beraktivitas. Kemacetan dapat

menurunkan kualitas hidup masyarakat sehingga konsep *livable city* (kota layak huni) di Kota Surakarta tidak dapat terwujud.

Konsep *livable city* atau kota layak huni menggambarkan kota yang nyaman untuk mendukung aktivitas masyarakat didalamnya menuju kesejahteraan atau peningkatan kualitas hidup. Menurut Metcalf (2002), kota layak huni dapat diwujudkan dengan cara memberikan kemudahan akses pelayanan umum, memberikan rasa aman pada pejalan kaki dan pesepeda, menyediakan perumahan yang terjangkau dan ramah pendatang, penghematan biaya transportasi yang dikeluarkan masyarakat, meningkatkan aksesibilitas, meningkatkan citra kawasan dan menjaga kelestarian lingkungan [1].

Menurut Wiseka dkk. (2018), lokasi SMP dan MTs di Kota Surakarta sudah dapat menjangkau semua wilayah kelurahan dengan jarak tempuh maksimal 6 km. Namun menurut SNI 03-1733-2004 tentang Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan di Perkotaan, radius pencapaian SMP seharusnya 1 km. Hal ini berarti bahwa radius pelayanan fasilitas SMP di Kota Surakarta belum sesuai dengan SNI [2].

Zonasi layanan pendidikan ditetapkan dalam rangka meningkatkan akses terhadap layanan pendidikan tanpa diskriminasi. Pemerintah Kota Surakarta membuat kebijakan zonasi layanan pendidikan melalui aplikasi "PPDB Online" sesuai dengan Peraturan Walikota Surakarta Nomor 17 Tahun 2019 tentang Penerimaan Peserta Didik Baru pada Taman Kanak-Kanak, Sekolah Dasar dan Sekolah Menengah Pertama dan Surat Keputusan Kepala Dinas Pendidikan Kota Surakarta Nomor 954/1095.3/KEP/SET/2019 tentang Petunjuk Teknis Penyelenggaraan Penerimaan Peserta Didik Baru (PPDB) Kota Surakarta Tahun Pelajaran 2019/2020 sebagai pedoman teknisnya. Penerimaan peserta didik baru dilaksanakan dengan 3 jalur yaitu jalur zonasi (kuota 90%), jalur prestasi (kuota 5%) dan jalur perpindahan tugas orang tua/wali (5%). Kebijakan zonasi yang diterapkan yaitu penerimaan siswa baru dengan berdasar pada kedekatan koordinat RT tempat tinggal sesuai data administrasi kependudukan dengan koordinat sekolah, melalui aplikasi "PPDB Online" calon siswa diarahkan untuk mendaftar di sekolah terdekat dengan tempat tinggalnya. Sebelum ada kebijakan ini siswa bisa memilih sekolah sesuai dengan keinginan dan popularitas sekolahnya, namun dengan kebijakan ini siswa hanya bisa memilih sekolah yang terdekat dengan tempat tinggalnya.

Penelitian-penelitian sebelumnya menurut Wulandari et al (2018), Nurjanah (2019), Perdana (2019), Vahzei (2019),

Purwanti et.al (2019) dan Hanifah dan Wahyudi (2019) mengemukakan bagaimana proses implementasi dan efektivitasnya kebijakan zonasi layanan pendidikan dalam pemerataan akses dan mutu pendidikan. Kebijakan zonasi layanan pendidikan berpengaruh terhadap prestasi belajar siswa [3]. Kebijakan zonasi layanan pendidikan berpengaruh terhadap pemerataan mutu pendidikan [4] [5]. Ditinjau dari aspek hukum, efektivitas peraturan terkait kebijakan zonasi layanan pendidikan dinilai kurang efektif [6] [7]. Kebijakan zonasi layanan pendidikan berpengaruh dalam pembentukan karakter siswa [8]. Penelitian lain oleh Khaerunnisa (2017), Lestari dan Rosdiana (2018), Naibaho (2018), Viptri (2019), Pratiwi dan Layang (2019) dan Ulfi (2019) mengemukakan permasalahan-permasalahan yang terjadi beserta faktor pendukung dan penghambat dalam pelaksanaan kebijakan. Dalam implementasi kebijakan zonasi layanan sekolah perlu adanya penguatan peran lembaga pengawasan [9]. Kebijakan zonasi layanan sekolah belum efektif dalam menghilangkan label "sekolah favorit" di masyarakat [10]. Faktor yang menghambat dalam implementasi kebijakan zonasi layanan pendidikan yaitu sumber daya, pelaksana kebijakan dan tingkat kepatuhan [11]. Kurangnya pemerataan persebaran dan fasilitas sekolah juga menimbulkan konflik sehingga menghambat dalam pelaksanaan kebijakan [12]. Dalam pelaksanaannya pun juga ditemukan maladministrasi seperti kelalaian, nepotisme, kolusi dan intervensi pejabat publik [13]. Dibutuhkan sosialisasi terkait kebijakan zonasi layanan pendidikan yang menjangkau seluruh elemen masyarakat [14]. Berdasarkan penelitian-penelitian tersebut diperoleh hasil bahwa kebijakan zonasi layanan pendidikan kurang efektif karena penyediaan fasilitas pendidikan dan ketersediaan guru yang tidak merata pada setiap daerah. Sedangkan penelitian terkait dampak dari kebijakan zonasi layanan pendidikan dari aspek spasial dan transportasi belum banyak dilakukan. Menurut Safarah dan Wibowo (2018) pengurangan jarak perjalanan akibat adanya kebijakan zonasi layanan pendidikan memungkinkan penggunaan sepeda dan berjalan kaki menjadi lebih dominan karena jarak antara tempat tinggal menuju sekolah menjadi lebih pendek [15]. Menurut Khisty dan Lall (2005) alternatif pemilihan moda pada umumnya berdasarkan pada jarak dan waktu tempuh perjalanan [16].

Preferensi merupakan kecenderungan seorang dalam mengambil keputusan terhadap pilihan suatu hal. Preferensi konsumen berkaitan dengan sikap suka atau tidak suka seorang konsumen terhadap barang dan jasa. Menurut Dwiastuti et.al (2012) perilaku konsumen yaitu perilaku yang terlihat saat konsumen dalam proses mencari, menyeleksi, memilih menggunakan atau tidak menggunakan barang atau jasa untuk memuaskan kebutuhannya [17]. Termasuk juga dalam keputusan seseorang dalam memilih moda transportasi, keputusan menggunakan atau tidak menggunakan moda tertentu. Tamin (2008) membagi variabel-variabel yang mempengaruhi preferensi dalam memilih moda transportasi menjadi faktor karakteristik perjalanan, karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik sistem transportasi, karakteristik kota dan zona [18].

Dinas Pendidikan Kota Surakarta menyampaikan bahwa kebijakan zonasi layanan pendidikan dapat mendorong siswa untuk berjalan kaki saat berangkat dan pulang sekolah, karena lokasi sekolahnya dekat siswa tidak perlu diantar dengan

kendaraan bermotor. Jarak jangkauan layanan pendidikan SMP di Kota Surakarta yang tidak sesuai dengan SNI dan berbagai macam alternatif pilihan moda yang ada memungkinkan penggunaan moda transportasi menuju sekolah yang beragam, dikhawatirkan harapan pengurangan kendaraan bermotor ke sekolah tidak dapat terwujud. Penelitian ini dilakukan untuk mengkaji hubungan kebijakan zonasi layanan pendidikan terhadap pemilihan moda transportasi siswa ke sekolah. Penelitian ini bertujuan untuk:

1. Menjelaskan preferensi pemilihan moda transportasi siswa dari tempat tinggal menuju sekolah saat sebelum dan sesudah diberlakukannya kebijakan zonasi layanan pendidikan.
2. Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi siswa saat sebelum dan sesudah diberlakukannya kebijakan zonasi layanan pendidikan.

II. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan deduktif. Dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian kombinasi (*mixed methods*) yaitu gabungan antara metode penelitian kuantitatif dan metode penelitian kualitatif. Metode penelitian kombinasi dalam penelitian ini digunakan untuk membuktikan teori pemilihan moda transportasi Tamin (2008) dan Khisty dan Lall (2005), dan untuk menjelaskan teori perilaku konsumen Dwiastuti dkk. (2012) dalam kasus pemilihan moda transportasi siswa ke sekolah.

Untuk tujuan penelitian pertama terkait preferensi pemilihan moda transportasi dilakukan dengan pendekatan kuantitatif yaitu dengan analisis statistik deskriptif dan analisis spasial. Analisis spasial dilakukan untuk menjelaskan preferensi pemilihan moda transportasi siswa dengan menggunakan peta. Kemudian untuk tujuan penelitian kedua terkait faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi siswa dilakukan dengan kombinasi (*mixed methods*) yaitu dengan metode kuantitatif analisis statistik *Crosstab* dan metode kualitatif analisis deskriptif dari hasil wawancara sebagai data pendukungnya.

Ada tidaknya hubungan secara statistik antara variabel bebas dengan pemilihan moda transportasi diketahui dengan melakukan analisis *crosstab*. Variabel yang disilangkan yaitu preferensi pemilihan moda dengan variabel bebas, antara lain waktu perjalanan, biaya perjalanan, jarak tempuh perjalanan, jenis kelamin, usia, kepemilikan kendaraan orang tua, pekerjaan orang tua, pendapatan orang tua, besarnya uang saku, ketersediaan angkutan umum, keandalan angkutan umum, kemudahan akses angkutan umum, kemudahan akses angkutan *online*, keandalan angkutan *online*, ketersediaan parkir khusus sepeda, ketersediaan jalur khusus sepeda, ketersediaan trotoar/jalur pejalan kaki, kenyamanan angkutan umum, kenyamanan di jalur sepeda, kenyamanan jalur pejalan kaki, kenyamanan angkutan *online*, keamanan di angkutan umum, keamanan di jalur pejalan kaki, keamanan di jalur sepeda, keamanan di angkutan *online*, ketersediaan tempat penyeberangan, ketersediaan marka jalur pejalan kaki, ketersediaan marka jalur sepeda, jaminan keselamatan di angkutan umum, jaminan keselamatan di angkutan *online*, arahan dari orang tua dan arahan dari pihak sekolah.

Penelitian ini mengambil siswa SMP Negeri sebagai responden karena kebijakan zonasi layanan pendidikan hanya diterapkan pada sekolah negeri. Kebijakan zonasi layanan pendidikan yang menerapkan skema jarak dengan koordinat memungkinkan diperoleh sampel dengan jarak tempat tinggal yang variatif dari jarak yang sangat dekat hingga jarak yang sangat jauh. Selain itu, siswa SMP dipilih karena pelajar SMP sudah berada pada usia remaja yang memungkinkan lebih mudah dalam memberikan informasi. Siswa pada rentang usia SMP sudah memiliki kemandirian dalam melakukan aktivitas, namun masih mendapat pengaruh dari orang tua.

Preferensi pemilihan moda transportasi siswa dianalisis dengan membandingkan kondisi sebelum diberlakukannya kebijakan zonasi layanan pendidikan dan sesudah diberlakukannya kebijakan zonasi layanan pendidikan pada saat proses penerimaannya, yaitu membandingkan antara siswa yang diberlakukan kebijakan zonasi pada saat proses penerimaannya yaitu siswa kelas 7 dan siswa yang tidak diberlakukan kebijakan zonasi pada saat proses penerimaannya yaitu siswa kelas 9.

Tamin (2008) mengemukakan bahwa karakteristik pola perjalanan penduduk di wilayah pinggiran berbeda dengan di wilayah pusat kota. Dengan karakteristik pola perjalanan yang berbeda maka preferensi pemilihan moda transportasi juga berbeda. Oleh karena itu lokasi penelitian berada di 14 SMPN di Kota Surakarta yang tersebar di tengah kota dan di pinggiran kota. Pemilihan sekolah tersebut dimaksudkan untuk mengetahui perbedaan preferensi pemilihan moda transportasi siswa di wilayah pinggiran kota dan wilayah pusat kota. Lokasi penelitian antara lain:

1. Sekolah di pinggiran kota: SMPN 2 Surakarta, SMPN 8 Surakarta, SMPN 9 Surakarta, SMPN 11 Surakarta, SMPN 18 Surakarta, SMPN 19 Surakarta, SMPN 22 Surakarta, SMPN 27 Surakarta; dan
2. Sekolah di tengah kota: SMPN 1 Surakarta, SMPN 10 Surakarta, SMPN 13 Surakarta, SMPN 15 Surakarta, SMPN 24 Surakarta dan SMPN 25 Surakarta.

Variabel penelitian diperoleh dari teori dan penelitian terdahulu yang relevan. Variabel yang digunakan yaitu:

1. Variabel preferensi:
 - Preferensi pemilihan moda (Penggunaan moda transportasi siswa (berjalan kaki, sepeda, bis/angkutan umum, diantar orang tua dengan sepeda motor, angkutan online sepeda motor, naik motor sendiri, diantar orang tua dengan mobil, atau angkutan online mobil))
2. Variabel faktor pemilihan moda:
 - Faktor karakteristik perjalanan (waktu perjalanan, biaya perjalanan, jarak tempuh perjalanan)
 - Faktor karakteristik pelaku perjalanan (usia, jenis kelamin)
 - Faktor ekonomi
 - Faktor ketersediaan sarana transportasi
 - Faktor ketersediaan prasarana transportasi
 - Faktor kenyamanan
 - Faktor keamanan
 - Faktor keselamatan
 - Faktor lingkungan sosial (peran keluarga/orang tua)

Populasi dalam penelitian ini adalah semua siswa kelas 7 dan 9 berjumlah 6.346 orang. Metode pengambilan sampel yang digunakan adalah *proportional sampling*. Teknik

pengambilan sampel dengan cara *simple random sampling* kemudian diproporsikan untuk masing-masing lokasi sekolah. Jumlah sampel dihitung dengan menggunakan rumus Bungin [19] sebanyak 377 responden. Rincian proporsi sampel dapat dilihat pada Tabel 1.

Sebagai data pendukung dari hasil kuisioner maka dilakukan wawancara kepada responden. Wawancara dilakukan secara tidak terstruktur dan dilakukan secara bersama-sama pada saat penyebaran kuisioner. Penentuan responden yang diwawancara dilakukan dengan metode *accidental sampling*. Namun pada proses pengumpulan data terjadi pandemi Covid-19, yang menyebabkan peneliti terkendala waktu yang terbatas sehingga wawancara yang dilakukan menjadi kurang maksimal. Dari 377 responden

Tabel 1.
Rincian Proporsi Sampel

No.	Nama Sekolah	Jumlah	Jumlah	Jumlah	Jumlah
		Populasi Siswa Kelas 7 (orang)	Populasi Siswa Kelas 9 (orang)	Sampel Siswa Kelas 7 (orang)	Sampel Siswa Kelas 9 (orang)
SMP Negeri di pinggiran kota					
1	SMPN 2	247	257	15	15
2	SMPN 8	253	254	15	15
3	SMPN 9	276	287	16	17
4	SMPN 11	184	184	11	11
5	SMPN 18	241	220	14	13
6	SMPN 19	243	247	14	15
7	SMPN 22	189	196	11	12
8	SMPN 27	180	156	11	9
SMP Negeri di tengah kota					
1	SMPN 1	268	264	16	16
2	SMPN 10	210	216	12	13
3	SMPN 13	254	246	15	15
4	SMPN 15	214	248	13	15
5	SMPN 24	166	241	10	14
6	SMPN 25	175	230	10	14
Jumlah		3.100	3.246	184	193
Total Populasi		6.346			
Total Sampel				377	

tersebut dilakukan wawancara pada 16 sampel siswa yang ditemui. Narasumber dalam wawancara yaitu ARG (siswa kelas 7 SMPN 1 Surakarta), CEH (siswa kelas 7 SMPN 1 Surakarta), Y (siswa kelas 7 SMPN 11 Surakarta), INA (siswa kelas 7 SMPN 13 Surakarta), NKAA (siswa kelas 7 SMPN 18 Surakarta), NVA (siswa kelas 7 SMPN 19 Surakarta), SOA (siswa kelas 7 SMPN 2 Surakarta), VNC (siswa kelas 7 SMPN 22 Surakarta), RAA, siswa kelas 9 SMPN 1 Surakarta), ARF, siswa kelas 9 SMPN 13 Surakarta), F (siswa kelas 9 SMPN 18 Surakarta), AFW (siswa kelas 9 SMPN 8 Surakarta), DYRI (siswa kelas 9 SMPN 9 Surakarta), AA (siswa kelas 9 SMPN 10 Surakarta), IHA (siswa kelas 9 SMPN 18 Surakarta) dan AB (siswa kelas 9 SMPN 24 Surakarta).

III. HASIL DAN DISKUSI

A. Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Siswa

Berdasarkan hasil survey lapangan diperoleh 3 pola pergerakan siswa dalam perjalanan pendidikan yaitu:

1. Berangkat dari rumah menuju sekolah kemudian pulang langsung ke rumah. Siswa berangkat sendiri ataupun diantar orang tua ke sekolah, sedangkan untuk

perjalanan pulang siswa pulang sendiri ataupun dijemput orang tua dan langsung menuju ke rumah tanpa singgah ke tujuan yang lain. Prosentase pola pergerakan ini sebesar 97,08%.

2. Berangkat dari rumah menuju sekolah, lalu pulang berjalan kaki ke rumah saudara baru kemudian pulang dijemput atau dengan memesan angkutan online menuju rumah. Siswa berangkat sendiri ataupun diantar orang tua ke sekolah, sedangkan untuk perjalanan pulang siswa singgah dulu ke rumah saudara yang berada di dekat sekolah baru kemudian pulang ke rumah sendiri ataupun dijemput orang tua. Prosentase pola pergerakan ini sebesar 0,53%.
3. Berangkat dari rumah menuju sekolah, lalu untuk perjalanan pulang dijemput dengan barengan menjemput anggota keluarga yang lain baru kemudian pulang ke rumah. Perjalanan berangkat dan pulang siswa sekaligus perjalanan bekerja orang tua. Prosentase pola pergerakan ini sebesar 2,39%.

Berdasarkan hasil survey dari keseluruhan sampel terdapat perbedaan moda transportasi siswa pada saat berangkat dan pulang sekolah sebesar 18%. Perbedaan moda antara berangkat dan pulang sekolah sebagian besar disebabkan karena orang tua yang tidak bisa menjemput/mengantar. Sebagian besar siswa diantar orang tua dengan motor. Penggunaan moda transportasi siswa kelas 9 didominasi dengan diantar orang tua dengan sepeda motor dan sepeda, untuk siswa kelas 7 didominasi dengan diantar orang tua dengan sepeda motor, sepeda dan berjalan kaki. Dominasi penggunaan sepeda motor ke sekolah dengan diantar orang tua mencerminkan pengambilan keputusan mayoritas siswa dalam memilih moda transportasi yang digunakan masih bergantung kepada orang tua. Hal ini dikarenakan siswa SMP belum cukup umur untuk menggunakan kendaraan bermotor sendiri karena belum bisa mendapatkan SIM.

B. Jarak Tempuh Perjalanan Siswa pada Saat Sebelum dan Sesudah Adanya Kebijakan Zonasi Layanan Pendidikan

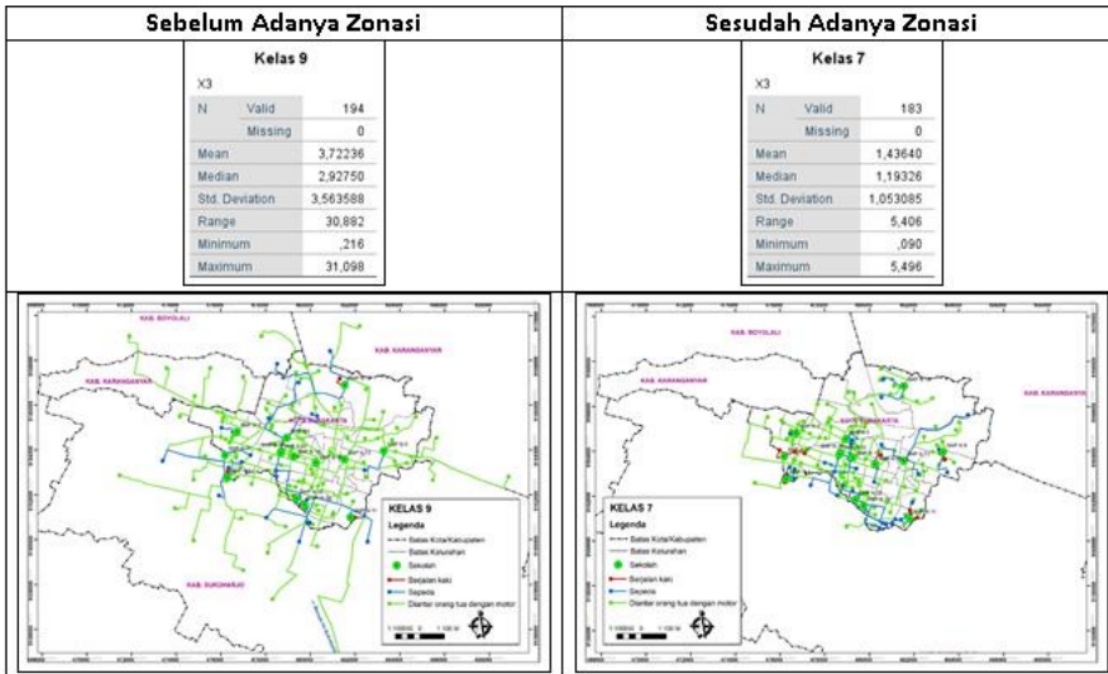
Jarak perjalanan siswa dari rumah menuju sekolah digambarkan secara spasial sesuai dengan Surat Keputusan Kepala Dinas Pendidikan Kota Surakarta Nomor

954/1095.3/KEP/SET/2019 tentang Petunjuk Teknis Penyelenggaraan Penerimaan Peserta Didik Baru (PPDB) Kota Surakarta Tahun Pelajaran 2019/2020, yaitu dengan berdasar pada kedekatan koordinat RT tempat tinggal sesuai data administrasi kependudukan dengan koordinat sekolah. Secara spasial digambarkan dengan menghubungkan titik koordinat RT tempat tinggal siswa dengan titik koordinat sekolah sehingga diperoleh jarak tempuh perjalanan siswa.

Terdapat perbedaan signifikan rata-rata jarak tempat tinggal siswa pada saat sebelum dan sesudah pemberlakuan kebijakan zonasi layanan pendidikan, yaitu dari 3,722 km menjadi 1,436 km. Pada saat sebelum adanya kebijakan zonasi layanan pendidikan, preferensi pemilihan moda transportasi siswa didominasi oleh diantar orang tua dengan sepeda motor dan sepeda. Sedangkan pada saat sesudah adanya kebijakan zonasi layanan pendidikan, preferensi pemilihan moda transportasi siswa didominasi oleh diantar orang tua dengan sepeda motor, sepeda dan berjalan kaki. Pemilihan moda sepeda dan berjalan kaki pada saat sesudah adanya kebijakan zonasi lebih besar pada saat sebelum adanya kebijakan zonasi, hal ini dimungkinkan karena jarak perjalanan pada saat sesudah adanya kebijakan zonasi menjadi lebih pendek. Pemilihan moda bis/angkutan umum dan naik motor sendiri tidak ditemukan pada siswa Kelas 7, hal ini dimungkinkan karena faktor usia siswa dan kekhawatiran orang tua siswa. Perbandingan preferensi pemilihan moda transportasi siswa pada saat sebelum dan sesudah adanya kebijakan zonasi secara rinci dapat dilihat Gambar 1 dan Gambar 2.



Gambar 1. Perbandingan Penggunaan Moda Transportasi Siswa pada Saat Sebelum dan Sesudah Adanya Kebijakan Zonasi Layanan Pendidikan



Gambar 2. Perbandingan Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Siswa pada Saat Sebelum dan Sesudah Pemberlakuan Kebijakan Zonasi Layanan Pendidikan

Pada Tabel 2 dihasilkan alternatif pemilihan moda untuk SMP adalah pada jangkauan radius 1.000 m [20]. Jarak Tabel 2.

Perbandingan Jarak Rata-Rata pada Pemilihan Moda Transportasi Siswa pada Saat Sebelum dan Sesudah Adanya Kebijakan Zonasi

No.	Moda Transportasi	Sebelum Adanya Zonasi			Sesudah Adanya Zonasi		
		Jarak minimal (km)	Jarak maksimal (km)	Jarak rata-rata (km)	Jarak minimal (km)	Jarak maksimal (km)	Jarak rata-rata (km)
1	Berjalan kaki	0,238	0,812	0,39	0,099	1,137	0,0193233
2	Sepeda	0,55	4,915	2,41	0,264	4,186	0,0132334
3	Bis/angkutan umum	1,894	31,098	13,85	-	-	0,0132334
4	Sepeda motor	0,216	19,652	3,71	0,09	5,496	0,2343343
5	Mobil	1,502	17,587	6,2	0,548	2,902	0,0234443

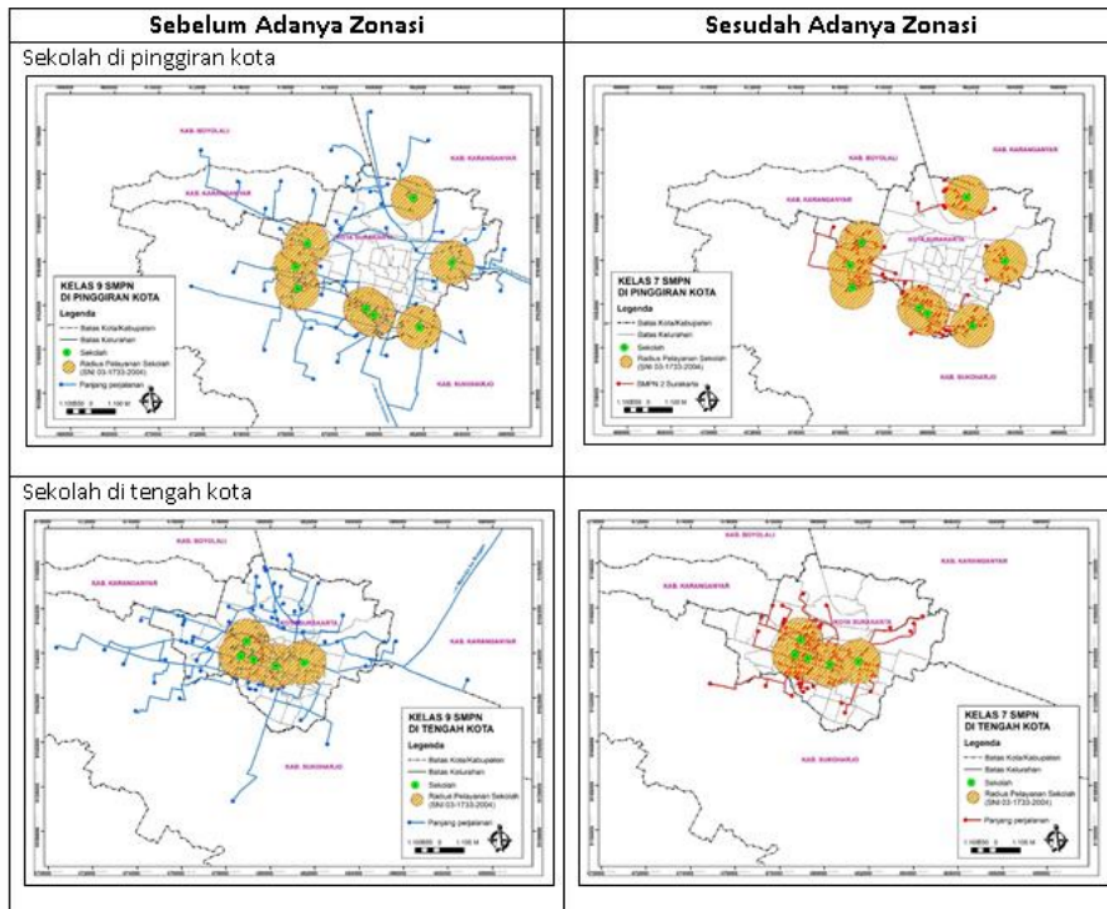
perjalanan jarak dekat (0,4 km) ditempuh dengan berjalan kaki, untuk perjalanan jarak dekat (1-2 km) ditempuh dengan alternatif moda sepeda atau sepeda motor, untuk perjalanan jarak sedang (3-5 km) ditempuh dengan alternatif moda mobil, sedangkan moda bus/angkutan umum digunakan untuk perjalanan jarak jauh (lebih dari 10 km).

C. Jangkauan Pelayanan Fasilitas Pendidikan pada Saat Sebelum dan Sesudah Adanya Kebijakan Zonasi Layanan Pendidikan

Sesuai dengan 41 03-1733-2004 tentang Tatacara Perencanaan Lingkungan Perumahan di Perkotaan, standar pelayanan minimal pelayanan fasilitas pendidikan tingkat

pelayanan fasilitas pendidikan digambarkan secara spasial sesuai dengan SNI 03-1733-2004, yaitu dengan menarik garis radius 1.000 m dari titik koordinat sekolah. Kemudian area jangkauan pelayanan tersebut dibandingkan dengan jarak tempuh perjalanan siswa dari rumah menuju ke sekolah.

Pada saat sebelum adanya kebijakan zonasi, jangkauan pelayanan fasilitas pendidikan tidak memenuhi standar pelayanan minimal tersebut. Pada saat sesudah adanya kebijakan zonasi, jangkauan pelayanan fasilitas pendidikan mendekati standar pelayanan minimal tersebut. Perbandingan jangkauan pelayanan fasilitas pendidikan pada saat sebelum dan sesudah pemberlakuan kebijakan zonasi layanan pendidikan untuk sekolah di pinggiran kota dan sekolah di tengah kota ditampilkan pada Gambar 3.



Gambar 3. Perbandingan Jangkauan Pelayanan Fasilitas Pendidikan pada Saat Sebelum dan Sesudah Pemberlakuan Kebijakan Zonasi Layanan Pendidikan

Tabel 3.
Hasil Analisis *Crosstab* pada Sebelum Kebijakan Zonasi

No.	Variabel	Pearson Chi-Square	Asymp. Sig. (2-sided)	Keputusan
1	Waktu perjalanan	41,747	0,000	H0 ditolak
2	Biaya perjalanan	137,582	0,000	H0 ditolak
3	Jarak tempuh perjalanan	38,499	0,000	H0 ditolak
4	Jenis kelamin	16,693	0,019	H0 ditolak
5	Usia	7,675	0,362	H0 diterima
6	Kepemilikan kendaraan orang tua	-	-	-
7	Pekerjaan orang tua	44,493	0,866	H0 diterima
8	Pendapatan orang tua	18,517	0,184	H0 diterima
9	Besarnya uang saku	166,515	0,000	H0 ditolak
10	Ketersediaan angkutan umum	9,738		
11	Keandalan angkutan umum		0,204	H0 diterima
12	Kemudahan akses angkutan umum	26,940	0,020	H0 ditolak
13	Kemudahan akses angkutan online	4,926	0,669	H0 diterima
14	Keandalan angkutan online	19,155	0,159	H0 diterima
15	Ketersediaan parkir khusus sepeda	21,007	0,101	H0 diterima
16	Ketersediaan jalur khusus sepeda	3,873	0,794	H0 diterima
17	Ketersediaan trotoar/jalur pejalan kaki	12,444	0,571	H0 diterima
18	Kenyamanan angkutan umum	19,321	0,153	H0 diterima
19	Kenyamanan di jalur sepeda	12,002	0,606	H0 diterima
20	Kenyamanan jalur pejalan kaki	17,087	0,252	H0 diterima
21	Kenyamanan angkutan online	15,407	0,351	H0 diterima
22	Keamanan di angkutan umum	23,155	0,058	H0 diterima
23	Keamanan di jalur pejalan kaki	31,923	0,004	H0 ditolak
24	Keamanan di jalur sepeda	10,802	0,702	H0 diterima
25	Keamanan di angkutan online	20,075	0,128	H0 diterima
26	Ketersediaan tempat penyeberangan	14,277	0,429	H0 diterima
27	Ketersediaan marka jalur pejalan kaki	4,964	0,664	H0 diterima
28	Ketersediaan marka jalur sepeda	9,968	0,190	H0 diterima
29	Jaminan keselamatan di angkutan umum	11,793	0,108	H0 diterima
30	Jaminan keselamatan di angkutan online	6,915	0,438	H0 diterima
31	Arahan dari orang tua	5,448	0,605	H0 diterima
32	Arahan dari pihak sekolah	16,166	0,024	H0 ditolak

Tabel 4.
Hasil Analisis *Crosstab* pada Saat Sesudah Kebijakan Zonasi

No.	Variabel	Pearson Chi-Square	Asymp. Sig. (2-sided)	Keputusan
1	Waktu perjalanan	8,235	0,083	H0 diterima
2	Biaya perjalanan	29,195	0,000	H0 ditolak
3	Jarak tempuh perjalanan	0,617	0,961	H0 diterima
4	Jenis kelamin	1,240	0,871	H0 diterima
5	Usia	4,878	0,300	H0 diterima
6	Kepemilikan kendaraan orang tua	6,544	0,162	H0 diterima
7	Pekerjaan orang tua	47,742	0,091	H0 diterima
8	Pendapatan orang tua	11,507	0,175	H0 diterima
9	Besarnya uang saku	5,670	0,684	H0 diterima
10	Ketersediaan angkutan umum	10,011	0,040	H0 ditolak
11	Keandalan angkutan umum	4,976	0,760	H0 diterima
12	Kemudahan akses angkutan umum	11,340	0,183	H0 diterima
13	Kemudahan akses angkutan online	19,145	0,014	H0 ditolak
14	Keandalan angkutan online	16,060	0,042	H0 ditolak
15	Ketersediaan parkir khusus sepeda	0,420	0,981	H0 diterima
16	Ketersediaan jalur khusus sepeda	13,819	0,087	H0 diterima
17	Ketersediaan trotoar/jalur pejalan kaki	22,186	0,005	H0 ditolak
18	Kenyamanan angkutan umum	6,180	0,627	H0 diterima
19	Kenyamanan di jalur sepeda	10,231	0,249	H0 diterima
20	Kenyamanan jalur pejalan kaki	9,265	0,320	H0 diterima
21	Kenyamanan angkutan online	5,415	0,247	H0 diterima
22	Keamanan di angkutan umum	3,529	0,897	H0 diterima
23	Keamanan di jalur pejalan kaki	8,272	0,407	H0 diterima
24	Keamanan di jalur sepeda	16,345	0,038	H0 ditolak
25	Keamanan di angkutan online	4,416	0,818	H0 diterima
26	Ketersediaan tempat penyeberangan	8,507	0,075	H0 diterima
27	Ketersediaan marka jalur pejalan kaki	12,383	0,015	H0 ditolak
28	Ketersediaan marka jalur sepeda	7,882	0,096	H0 diterima
29	Jaminan keselamatan di angkutan umum	2,977	0,562	H0 diterima
30	Jaminan keselamatan di angkutan online	4,811	0,307	H0 diterima
31	Arahan dari orang tua	5,754	0,218	H0 diterima
32	Arahan dari pihak sekolah	5,174	0,270	H0 diterima

Pada sekolah di tengah kota, sebelum adanya kebijakan zonasi jangkauan fasilitas pendidikan rata-rata 3,264 km. Pada saat sesudah adanya kebijakan zonasi panjang perjalanan siswa menjadi lebih pendek yaitu rata-rata 1,195 km, namun jangkauannya masih tidak sesuai SNI. Hal ini dikarenakan lokasi sekolah yang tidak berdekatan dengan kawasan permukiman, jarak antar sekolah yang terlalu dekat dan daya tampung sekolah masih tersedia untuk menampung siswa dari tempat tinggal yang lebih jauh. Sedangkan pada sekolah di pinggiran kota, saat sebelum adanya kebijakan zonasi jangkauan fasilitas pendidikan rata-rata 4,286 km. Pada saat sesudah adanya kebijakan zonasi, rata-rata jarak perjalanan berkurang signifikan menjadi 1,776 km, namun masih ditemukan sekolah yang tidak sesuai SNI, yaitu SMPN 18 Surakarta, SMPN 19 Surakarta dan SMPN 22 Surakarta. Hal ini dikarenakan jarak antar sekolah berdekatan dengan sekolah lain dan daya tampung sekolah masih tersedia untuk menampung siswa dari tempat tinggal yang lebih jauh.

D. Analisis Crosstab pada Saat Sebelum dan Sesudah Adanya Kebijakan Zonasi Layanan Pendidikan

Ada tidaknya hubungan secara statistik antara variabel bebas dengan pemilihan moda transportasi pada sampel siswa kelas 9 diketahui dengan melakukan analisis *crosstab*. Berdasarkan hasil analisis *crosstab* pada sampel siswa kelas 9 (Tabel 3), variabel waktu perjalanan, biaya perjalanan, jarak tempuh perjalanan, jenis kelamin, besarnya uang saku, keandalan angkutan umum, keamanan angkutan umum dan arahan orang tua secara statistik berhubungan dengan pemilihan moda.

Berdasarkan hasil analisis *crosstab* pada sampel siswa kelas 7 (Tabel 4), terdapat variabel bebas yang secara statistik berhubungan dengan pemilihan moda yaitu variabel biaya perjalanan, ketersediaan angkutan umum, kemudahan akses angkutan *online*, keandalan angkutan *online*, ketersediaan jalur pejalan kaki, keamanan jalur sepeda dan ketersediaan marka pembatas jalur pejalan kaki.

Berdasarkan perbandingan faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi siswa pada saat

Tabel 5.
Perbandingan Faktor Pemilihan Moda pada Saat Sebelum dan Sesudah Kebijakan Zonasi Layanan Pendidikan

Kondisi	Variabel yang berhubungan (Hasil <i>Crosstab</i>)
Sebelum Kebijakan Zonasi Layanan	<ul style="list-style-type: none"> • Waktu perjalanan • Biaya perjalanan • Jarak tempuh perjalanan • Jenis kelamin • Besarnya uang saku • Keandalan angkutan umum • Keamanan angkutan umum • Arahan orang tua
Sesudah Kebijakan Zonasi Layanan Pendidikan	<ul style="list-style-type: none"> • Biaya perjalanan • Ketersediaan angkutan umum • Kemudahan akses angkutan <i>online</i> • Keandalan an <i>online</i> • Ketersediaan jalur pejalan kaki • Keamanan jalur sepeda • Ketersediaan marka pembatas jalur pejalan kaki

sebelum dan sesudah kebijakan zonasi layanan pendidikan (Tabel 5), faktor yang mempengaruhi pemilihan moda

transportasi siswa pada saat sebelum adanya kebijakan zonasi adalah waktu perjalanan, biaya perjalanan, jarak tempuh perjalanan, jenis kelamin, besarnya uang saku, keandalan angkutan umum, keamanan angkutan umum dan arahan orang tua. Sedangkan pada saat sesudah adanya kebijakan zonasi faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi siswa antara lain biaya perjalanan, ketersediaan angkutan umum, kemudahan akses angkutan *online*, keandalan angkutan *online*, ketersediaan jalur pejalan kaki, keamanan jalur sepeda dan ketersediaan marka pembatas jalur pejalan kaki.

E. Analisis Hasil Wawancara

Pada siswa sebelum adanya kebijakan zonasi (siswa kelas 9) yaitu RAA, F, AFW, DYRI, AA, IHA dan AB, mengonfirmasi hasil analisis *crosstab* bahwa waktu perjalanan, besarnya uang saku, biaya perjalanan dan pengaruh orang tua berpengaruh dalam pemilihan moda transportasi menuju ke sekolah. Sedangkan pada siswa sesudah adanya kebijakan zonasi (siswa kelas 7) yaitu VNC, mengonfirmasi hasil analisis *crosstab* bahwa biaya perjalanan berpengaruh terhadap pemilihan moda transportasi ke sekolah.

CEH, NKA, SOA, DYRI, AA, IHA dan NVA menyatakan adanya pengaruh dari keluarga dalam menggunakan moda transportasi ke sekolah. Pengaruh dari keluarga termasuk dalam pengaruh lingkungan sosial mikro. Dalam memilih moda transportasi yang digunakan siswa tidak menentukan sendiri tetapi ada pengaruh dari lingkungan terdekatnya. F, ARG, VNC dan Y menyatakan adanya motivasi yaitu kebutuhan aktualisasi diri. AFW, AB, RAA, ARF dan INA menyatakan persepsi terhadap moda tertentu yang melibatkan proses kognitif (melibatkan pikiran) dan afeksi (melibatkan perasaan). Siswa-siswa ini dalam menentukan pilihan moda transportasi yang digunakan dipengaruhi dari preferensi yang berasal dari internal individu dengan melalui tahapan kognitif dan afeksi.

Hasil wawancara mengonfirmasi hasil analisis *crosstab* bahwa jarak, biaya perjalanan, waktu perjalanan dan kemudahan akses angkutan *online* berpengaruh terhadap preferensi pemilihan moda transportasi siswa. Berdasarkan dari hasil wawancara siswa diketahui bahwa preferensi pemilihan moda transportasi siswa juga dipengaruhi oleh preferensi individu dan pengaruh lingkungan sosial. Perilaku siswa dalam menggunakan moda transportasi menuju ke sekolah muncul karena adanya tahapan kognitif dan afeksi pada siswa. Sedangkan pengaruh lingkungan sosial yang dapat mempengaruhi berasal dari lingkungan terdekat seperti lingkungan keluarga dan lingkungan kelompok pertemanan di sekolah. Sesuai dengan teori perilaku konsumen dimana perilaku konsumen terbentuk karena adanya aspek internal individu (tahapan kognisi dan afeksi) dan adanya aspek eksternal individu (pengaruh lingkungan keluarga, kelompok sosial, strata sosial) [18].

F. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Siswa pada Saat Sebelum dan Sesudah Adanya Kebijakan Zonasi Layanan Pendidikan

Preferensi pemilihan moda transportasi siswa SMP di Kota

Surakarta dipengaruhi oleh:

1. Faktor internal individu:
 - Jenis kelamin, dan
 - Motivasi aktualisasi diri.
2. Faktor eksternal individu:
 - Faktor karakteristik perjalanan (waktu perjalanan, biaya perjalanan, jarak tempuh perjalanan),
 - Faktor ekonomi (besarnya uang saku),
 - Faktor ketersediaan sarana transportasi (kemudahan akses angkutan *online*, keandalan angkutan *online*, ketersediaan angkutan umum, keandalan angkutan umum),
 - Faktor ketersediaan prasarana transportasi (ketersediaan jalur pejalan kaki),
 - Faktor keamanan (keamanan angkutan umum, keamanan jalur sepeda),
 - Faktor keselamatan (ketersediaan marka pembatas jalur pejalan kaki), dan
 - Pengaruh lingkungan sosial (arahan orang tua).

IV. KESIMPULAN/RINGKASAN

Kebijakan zonasi layanan pendidikan tidak berpengaruh terhadap preferensi pemilihan moda transportasi siswa. Berdasarkan hasil analisis dari keseluruhan sampel siswa saat sebelum kebijakan zonasi layanan pendidikan (siswa kelas 9) dan sesudah kebijakan zonasi layanan pendidikan (siswa kelas 7) sebagian besar siswa diantar orang tua dengan sepeda motor.

Preferensi pemilihan moda transportasi siswa di Kota Surakarta dipengaruhi adanya faktor internal individu dan faktor eksternal individu. Faktor internal individu yang berpengaruh adalah jenis kelamin, dan motivasi aktualisasi diri. Faktor eksternal individu yang berpengaruh adalah faktor karakteristik perjalanan (waktu perjalanan, biaya perjalanan, jarak tempuh perjalanan), faktor ekonomi (besarnya uang saku), faktor ketersediaan sarana transportasi (kemudahan akses angkutan *online*, keandalan angkutan *online*, ketersediaan angkutan umum, keandalan angkutan umum), faktor ketersediaan prasarana transportasi (ketersediaan jalur pejalan kaki), faktor keamanan (keamanan angkutan umum, keamanan jalur sepeda), faktor keselamatan (ketersediaan marka pembatas jalur pejalan kaki), dan pengaruh lingkungan sosial (arahan orang tua).

Dengan adanya kebijakan zonasi layanan pendidikan maka jangkauan pelayanan fasilitas pendidikan mendekati standar pelayanan minimal sesuai dengan SNI 03-1733-2004 tentang Tatacara Perencanaan Lingkungan Perumahan di Perkotaan. Kebijakan zonasi layanan pendidikan membuat fasilitas pendidikan dapat diakses pada jarak yang lebih dekat dan dapat ditempuh dengan moda transportasi non motor.

Kebijakan zonasi layanan pendidikan dapat meningkatkan kualitas lingkungan karena penggunaan moda transportasi non motor dapat mengurangi polusi udara dan kemacetan. Selain itu, ketersediaan zona selamat sekolah dapat memberikan rasa aman pada pejalan kaki dan pesepeda, dapat mencegah terjadinya kecelakaan dan menjamin keselamatan anak di sekolah. Sehingga kebijakan zonasi layanan pendidikan dapat mendukung terwujudnya kota layak huni.

Saran untuk pemerintah:

1. Adanya temuan faktor preferensi internal individu dan

pengaruh lingkungan sosial yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi perlu mendapat perhatian dalam penyediaan transportasi di Kota Surakarta. Dalam pengambilan kebijakan publik pemerintah perlu memperhatikan faktor preferensi pribadi/individu dan preferensi kelompok sosial. Perlu dilakukan forum diskusi publik dalam proses perencanaan kebijakan.

2. Pemerintah perlu melakukan peningkatan kualitas sarana prasarana transportasi jarak pendek, seperti jalur sepeda dan jalur pejalan kaki. Selain itu, sebagai upaya untuk mewujudkan kota layak huni dapat dilakukan dengan memberikan rasa aman pada pejalan kaki dan pesepeda. Pemerintah perlu menyediakan zona selamat sekolah untuk mencegah terjadinya kecelakaan dan menjamin keselamatan siswa di sekolah. Pemerintah Kota Surakarta dapat bekerja sama dengan kepolisian dan pihak sekolah untuk meningkatkan sosialisasi terkait zona selamat sekolah, tertib berlalu lintas serta program keselamatan lalu lintas angkutan jalan.
3. Pihak sekolah perlu bekerjasama dengan kepolisian untuk melakukan monitoring dan penegakan aturan dengan pemberian sanksi terhadap siswa yang menggunakan sepeda motor sendiri ke sekolah. Pihak sekolah juga perlu menggalakkan program *bike to school* untuk meningkatkan kesadaran siswa agar menggunakan transportasi non motor menuju sekolah.
4. Untuk meningkatkan aksesibilitas sebagai upaya mewujudkan kota layak huni Pemerintah Kota Surakarta perlu melakukan evaluasi terhadap layanan angkutan umum yang ada dan perlu menyediakan angkutan umum atau bus sekolah yang menjangkau fasilitas-fasilitas pendidikan.

Saran untuk penelitian selanjutnya:

1. Perlu dilakukan penelitian mendalam terkait evaluasi jangkauan layanan pendidikan di Kota Surakarta dengan kebijakan zonasi layanan pendidikan secara spasial dengan mempertimbangkan persebaran lokasi sekolah, daya tampung sekolah, persebaran kawasan permukiman dan kepadatan penduduk.
2. Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut terkait pengaruh faktor preferensi pribadi/individu dan preferensi kelompok sosial terhadap preferensi pemilihan moda transportasi dengan pendekatan psikologis.
3. Pengaruh lingkungan sosial (keluarga) mempunyai peran yang dominan dalam pemilihan moda transportasi siswa SMP di Kota Surakarta. Hal ini berkaitan dengan usia siswa SMP yang belum cukup umur untuk menggunakan kendaraan bermotor sendiri karena belum bisa mendapatkan SIM sehingga dalam melakukan perjalanan ke sekolah masih bergantung kepada orang tua. Perlu dilakukan penelitian lanjutan terkait preferensi orang tua dalam pemilihan moda transportasi bagi anak-anak ke sekolah.
4. Metode yang digunakan dalam penelitian ini kurang mampu dalam menjelaskan bobot faktor yang dominan mempengaruhi pemilihan moda. Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut dengan pengukuran preferensi menggunakan skala likert untuk mengetahui bobot faktor yang dominan.
5. Pada kondisi di daerah lain dengan acuan kebijakan yang berbeda di masing-masing daerah, dapat berbeda

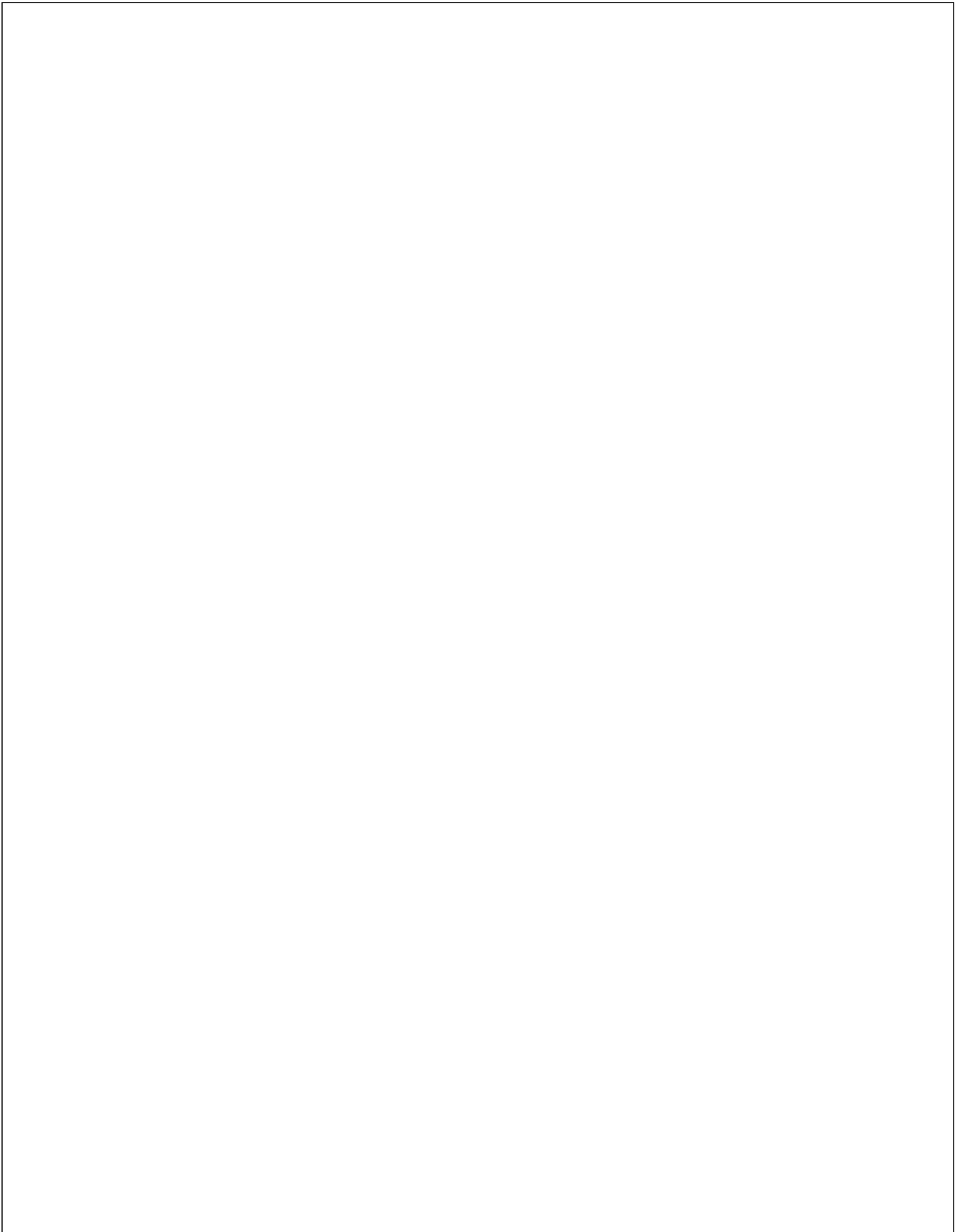
pula prosentase kuota zonasi yang ditetapkan. Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk mengetahui dampak kebijakan zonasi layanan pendidikan di daerah lain dengan prosentase kuota zonasi yang berbeda.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Pusbindiklatren Bappenas yang telah memberikan kesempatan dan dukungan finansial kepada penulis. Penulis juga mengucapkan terimakasih kepada seluruh civitas akademik Universitas Gadjah Mada, Pemerintah Kota Surakarta dan semua pihak yang tidak dapat penulis sampaikan satu persatu yang telah membantu penulis hingga terselesaikannya penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Metcalf, G. (2002). *The Path to a Livable City*. San Francisco: Transportation for a Livable City.
- [2] Wiseka, S. A., Yuniaristanto, & Hisjam, M. (2018). Evaluasi Kapasitas dan Jangkauan Pelayanan Fasilitas Pendidikan Sekolah Menengah Pertama dan Madrasah Tsanawiyah di Kota Surakarta. *Media Ilmiah Teknik Industri* 17(1), 71-77.
- [3] Wulandari, D., Hasyim, A., & Nurmalisa, Y. (2018). Pengaruh Penerimaan Peserta Didik Baru Melalui Sistem Zonasi Terhadap Efektivitas Belajar Siswa. *Jurnal Kultur Demokrasi*, 5(9).
- [4] Nurjanah. (2019). *Implementasi Sistem Zonasi dalam Menjamin Pemerataan Pendidikan pada Masyarakat Pedesaan (Penelitian di Desa Patengan Kecamatan Rancabali Kabupaten Bandung)*. (Skripsi), Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati Bandung, Bandung.
- [5] Perdana, N. S. (2019). Implementasi PPDB Zonasi dalam Upaya Pemerataan Akses dan Mutu Pendidikan. *Jurnal Pendidikan Glasser*, 1(1), 78-92.
- [6] Vahrezi, M. O. (2019). *Efektivitas Peraturan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Nomor 14 Tahun 2018 tentang Sistem Zonasi*. (Skripsi), Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta, Yogyakarta.
- [7] Purwanti, D., Irawati, I., & Adiwisasta, J. (2019). Efektivitas Kebijakan Penerimaan Peserta Didik Baru Sistem Zonasi Bagi Siswa Rawan Melanjutkan Pendidikan. *Jurnal GOVERNANSI*, 5(1), 1-7.
- [8] Hanifah, L. N., & Wahyudi, T. N. (2019). *Peranan Sekolah Kawasan Berbasis Sistem Zonasi Sekolah dalam Pembentukan Karakter Siswa di Era Milenial (Studi Kasus di SMA Negeri 2 Wonogiri)*. Paper presented at the Seminar Nasional Pendidikan Pengembangan Kualitas Pembelajaran Era Globalisasi Milenial.
- [9] Khaerunnisa, R. (2017). *Peran Lembaga Ombudsman Daerah Istimewa Yogyakarta dalam Pengawasan Penyelenggaraan Penerimaan Peserta Didik Baru (PPDB) Sekolah Menengah Atas (SMA) Tahun Pelajaran 2017/2018 Di DIY*. (Skripsi), Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, Yogyakarta.
- [10] Lestari, H. A., & Rosdiana, W. (2018). *Implementasi Kebijakan Penerimaan Peserta Didik Baru (PPDB) di SMA Negeri 4 Kota Madiun Tahun 2017*. (Skripsi), Universitas Negeri Surabaya, Surabaya.
- [11] Naibaho, A. R. (2018). *Implementasi Kebijakan Penerimaan Peserta Didik Baru (PPDB) Online Tingkat Sekolah Menengah Atas di Dinas Pendidikan Provinsi Sumatera Utara*. (Skripsi), Universitas Sumatera Utara, Medan.
- [12] Viptri, I. S. (2019). *Konflik Penerapan Sistem Zonasi Penerimaan Peserta Didik Baru 2018 (Studi Kasus pada SMPN 11 Medan)*. (Skripsi), Universitas Sumatera Utara, Medan.
- [13] Pratiwi, A. A. A. I., & Layang, I. W. B. S. (2019). Bentuk-Bentuk Maladministrasi Pendidikan pada Penerimaan Peserta Didik Baru Tahun 2018 di Kota Denpasar. *Jurnal Kertha Negara*, 7(2), 1-13.
- [14] Ulfy, N. F. Z. (2019). *Implementasi Permendikbud Nomor 17 Tahun 2017 tentang Penerimaan Peserta Didik Baru (PPDB) di Kabupaten Bantul Tahun 2018*. (Skripsi), Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, Yogyakarta.
- [15] Safarah, A. A., & Wibowo, U. B. (2018). Program Zonasi di Sekolah Dasar sebagai Upaya Pemerataan Kualitas Pendidikan di Indonesia. *Jurnal Pendidikan*, 21(2), 206-213.
- [16] Khisty, C. J., & Lall, B. K. (2005). *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- [17] Dwiastuti, R., Shinta, A., & Isaskar, R. (2012). *Ilmu Perilaku Konsumen*. Malang: Universitas Brawijaya Press (UB Press).
- [18] Tamin, O. Z. (2008). *Perencanaan, Pemodelan, & Rekayasa Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- [19] Bungin, B. (2018). *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Depok: Prenada Media Group.
- [20] BSN (2004). *Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan di Perkotaan, SNI-03-1733-2004*.



Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Siswa Sebelum dan Sesudah Pemberlakuan Kebijakan Zonasi Layanan Pendidikan

ORIGINALITY REPORT

14%

SIMILARITY INDEX

PRIMARY SOURCES

1	repository.unair.ac.id Internet	84 words — 1%
2	pt.scribd.com Internet	57 words — 1%
3	es.scribd.com Internet	56 words — 1%
4	www.scribd.com Internet	49 words — 1%
5	surakarta.go.id Internet	48 words — 1%
6	dinaspendidikan.surakarta.go.id Internet	34 words — 1%
7	journal.uny.ac.id Internet	34 words — 1%
8	docplayer.info Internet	33 words — 1%
9	id.123dok.com Internet	32 words — 1%

10	repositori.usu.ac.id Internet	27 words — < 1%
11	journal2.um.ac.id Internet	25 words — < 1%
12	iptek.its.ac.id Internet	22 words — < 1%
13	repository.ub.ac.id Internet	21 words — < 1%
14	digilib.uinsgd.ac.id Internet	20 words — < 1%
15	jurnal.uns.ac.id Internet	20 words — < 1%
16	ejournal.umm.ac.id Internet	19 words — < 1%
17	repository.its.ac.id Internet	19 words — < 1%
18	garuda.ristekdikti.go.id Internet	18 words — < 1%
19	garuda.ristekbrin.go.id Internet	17 words — < 1%
20	Hisham Abusaada, Abeer Elshater. "chapter 4 Internet of Things Interpreting a Myth", IGI Global, 2019 Crossref	16 words — < 1%
21	ocs.unud.ac.id Internet	

16 words — < 1%

22 www.slideshare.net
Internet

16 words — < 1%

23 eprints.iain-surakarta.ac.id
Internet

15 words — < 1%

24 ejurnal.bunghatta.ac.id
Internet

14 words — < 1%

25 repositori.umsu.ac.id
Internet

13 words — < 1%

26 Verry Octa Kurniawan, Estuning Yas Wulan Mei, Danang Sri Hadmoko. "Pemodelan aliran lahar Gunung Api Merapi untuk perhitungan risiko kerugian pada penggunaan lahan terdampak di bantaran Sungai Boyong, Pakem, Sleman, D.I. Yogyakarta", Jurnal Geografi Lingkungan Tropik, 2020
Crossref

12 words — < 1%

27 ardy-giawa.blogspot.com
Internet

12 words — < 1%

28 ojs.stiami.ac.id
Internet

12 words — < 1%

29 repository.sustech.edu
Internet

12 words — < 1%

30 transformative.ub.ac.id
Internet

12 words — < 1%

31 eprints.ulm.ac.id
Internet

10 words — < 1%

32	johannessimatupang.wordpress.com Internet	10 words — < 1%
33	uad.portalgaruda.org Internet	10 words — < 1%
34	adoc.pub Internet	9 words — < 1%
35	digilibadmin.unismuh.ac.id Internet	9 words — < 1%
36	text-id.123dok.com Internet	9 words — < 1%

EXCLUDE QUOTES ON
EXCLUDE BIBLIOGRAPHY ON

EXCLUDE MATCHES OFF