

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Umum

Aktivitas dari masyarakat pada tiap zone menuntut adanya proses perpindahan/pergerakan. Proses perpindahan tersebut akan berjalan bila tersedia alat angkut dan gerakan alat angkut yang keseluruhan dikenal sebagai lalu lintas. Gerakan alat angkut tersebut dipengaruhi oleh berbagai proses sebagai berikut:

- a. Pengambilan keputusan untuk melakukan perjalanan (*trip generation*).
- b. Tujuan perjalanan (*trip distribution*).
- c. Dengan moda/alat angkut apa perjalanan akan dilakukan (*moda choice/split*).
- d. Lewat rute mana perjalanan akan dilakukan (*traffic assignment*).
- e. Kapan perjalanan akan dilakukan.

Perkembangan aktivitas tersebut akan dipengaruhi oleh jumlah kepadatan penduduk dan batas-batas wilayah sebagai ruang pergerakannya dan hal-hal lain yang berkaitan dengan masalah tersebut diatas.

2.1.1. Batas-batas administrasi

Kotamadya Yogyakarta terletak ditengah-tengah Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dengan batas-batas wilayah administrasi :



- Sebelah Utara : Kabupaten DATI II Sleman
- Sebelah Timur : Kabupaten DATI II Sleman
- Sebelah Selatan : Kabupaten DATI II Bantul dan
- Sebelah Barat : Kabupaten DATI II Bantul dan Sleman.

2.1.2. Penduduk dan tenaga kerja

Perkembangan jumlah penduduk mempunyai peranan penting dalam proses perpindahan/pergerakan. Tujuan utama perpindahan/pergerakan manusia dalam kota umumnya berupa kegiatan sosial, ekonomi dan pendidikan.

Jadi jelaslah bahwa penduduk mempunyai peranan yang penting dalam melakukan perpindahan. Dalam hal ini ditinjau 2 (dua) faktor penting yaitu penduduk dan struktur tenaga kerja.

a. Penduduk

Kotamadya Yogyakarta mempunyai jumlah penduduk 448.758 jiwa pada tahun 1992 dengan luas wilayah 32,5 km² berarti mempunyai jumlah kepadatan penduduk sekitar 13.808 jiwa per km², sedangkan untuk Kabupaten Sleman mempunyai jumlah penduduk 766.141 jiwa dengan luas wilayah 574,82 km² berarti mempunyai kepadatan penduduk sekitar 1.333 jiwa per km² untuk lebih jelasnya lihat tabel 2.1. dan tabel 2.2.



Tabel 2.1. Kepadatan Penduduk Daerah Kotamadya Yogyakarta
Tahun 1992

No	KECAMATAN	Luas Wil. (km ²)	Jum. Pend. (jiwa)	Kepadatan (j/km ²)
1	MANTRI JERON	2,61	35.637	13.654
2	KRATON	1,40	29.770	21.264
3	MERGANGSAN	2,31	36.037	15.600
4	UMBULHARJO	8,12	51.746	6.373
5	KOTAGEDE	3,07	22.676	7.386
6	GONDOKUSUMAN	3,99	66.390	16.639
7	DANUREJAN	1,10	28.464	25.876
8	PAKUALAMAN	0,63	13.753	21.830
9	GANDOMANAN	1,12	20.559	18.356
10	NGAMPILAN	0,82	21.531	26.257
11	WIROBRAJAN	1,76	26.882	15.274
12	GEDONGTENGGEN	0,96	26.540	27.646
13	JETIS	1,70	35.901	21.118
14	TEGALREJO	2,91	32.872	11.296
Jumlah Kotamadya		32,50	448.758	13.808

Sumber: Biro Pusat Statistik Yogyakarta

Untuk Kabupaten Sleman data kepadatan penduduk hanya diambil wilayah kecamatan Godean mengingat daerah yang disurvei hanya terbatas pada jalan Godean yang merupakan tampungan dari jalan Kyai Mojo yang masih termasuk dalam wilayah kotamadya Yogyakarta.



Tabel 2.2. Kepadatan Penduduk Kecamatan Godean Tahun 1992

No	DESA	Luas Wil. (km ²)	Jum. Pend. (jiwa)	Kepadatan (j/km ²)
1	SIDOREJO	5,44	6.767	1.244
2	SIDOLUHUR	5,19	8.787	1.693
3	SIDOMULYO	2,50	5.190	2.076
4	SIDOAGUNG	3,32	6.619	1.994
5	SIDOKARTO	3,64	8.544	2.347
6	SIDOARUM	3,73	9.548	2.560
7	SIDOMOYO	3,02	6.122	2.027
Jumlah Kecamatan		26,84	51.577	1.922

Sumber: Biro Pusat Statistik Yogyakarta

Dari tabel 2.1. dapat disimpulkan bahwa kepadatan penduduk kecamatan Gedongtengen adalah tertinggi diantara kecamatan-kecamatan yang lain, yaitu sebesar 27.646 jiwa per km², terpadat kedua adalah kecamatan Ngampilan dan terpadat ketiga adalah kecamatan Danurejan.

Ketiga kecamatan tersebut terletak dipusat kota sebelah barat, yang ketiga-tiganya saling bertetangga, sehingga kecamatan-kecamatan tersebut berfungsi pembangkit aktivitas dalam kota dan pembangkit perjalanan yang tinggi (*trip generation*)

b. Struktur Tenaga Kerja

Berdasarkan data yang diperoleh dari Biro Pusat Statistik Yogyakarta tahun 1991:

- 50% penduduk kotamadya Yogyakarta mempunyai mata pencaharian sebagai karyawan, baik karyawan pada instansi



pemerintah ataupun swasta

- 26% adalah Pelajar/mahasiswa
 - Petani, peternak dan wiraswasta 8,80%
- (untuk lebih jelasnya, lihat tabel 2.3.)

Tabel 2.3. Komposisi Penduduk Sesuai Kegiatan/Pencapaian

No	Macam Kegiatan/Pencapaian	Jumlah Jiwa	Jiwa (%)
1	Pegawai Negeri/ABRI	173.344	42,0
2	Pedagang	42.453	10,3
3	Buruh Industri	16.319	4,0
4	Buruh Bangunan	8.726	2,1
5	Pengrajin	2.734	0,7
6	Petani	4.337	1,1
7	Peternak	736	0,2
8	Jasa Lain	18.654	4,5
9	Pelajar/Mahasiswa	107.728	26,1
10	Anak-anak	37.249	9,0
Jumlah Total		412.280	100,0

Sumber: Biro Pusat Statistik Yogyakarta

Dari tabel 2.3. diatas diperkirakan jumlah tenaga kerja kotamadya Yogyakarta adalah sebesar 64,9% dari jumlah total penduduk sesuai dengan kegiatan/mata pencaharian, sedangkan penduduk yang bekerja adalah sebesar 248.649 jiwa atau 60,5%.

Apabila dihubungkan dengan pola pembentukan lalulintas dalam kota, maka jelas terlihat bahwa sektor pegawai negeri/ABRI, pedagang, buruh industri, pelajar atau mahasiswa dan jasa lain memegang peranan yang



penting didalam membangkitkan pola lalu lintas dalam kota sesuai dengan tingkat dalam jumlah diatas, dalam hal ini akan timbul tujuan perjalanan (*trip distribution*) yang merupakan elemen pembangkit lalu lintas untuk kotamadya Yogyakarta.

2.1.3. Elemen Pembangkit Lalu Lintas

Pembatasan terhadap elemen-elemen pembangkit lalu lintas adalah sangat penting, karena elemen-elemen ini sangat erat hubungannya dengan aktivitas manusia itu sendiri. Secara umum dapat dikatakan bahwa elemen-elemen pembangkit lalu lintas dapat diidentifikasi dengan penggunaan lahan tanah yang ada dalam lingkup kotamadya Yogyakarta, dimana *land use* dapat diterjemahkan sebagai penyebab dan akibat dari pada transportasi di wilayah yang bersangkutan.

Untuk wilayah kotamadya Yogyakarta mempunyai beberapa tinjauan yang berbeda-beda, sesuai dengan fungsinya masing-masing maka elemen-elemen pembangkit lalu lintas dapat diuraikan sebagai berikut:

- Perumahan
- Perindustrian
- Fasilitas dan pelayanan sosial
- Perdagangan dan jasa
- Gedung-gedung pemerintahan dan bangunan umum
- Bangunan Pergudangan
- Tempat rekreasi/hiburan



A. Perumahan

Dari elemen perumahan ini dapat berpengaruh terhadap pergerakan penduduk yang berkaitan dengan kepadatan dan kondisi perumahan pada lingkup wilayah kotamadya Yogyakarta.

Di lihat dari jumlah perumahan tahun 1991 adalah sebesar 61.244 buah dengan perincian 30.609 buah permanen, 12.900 semi permanen, dan 17.735 buah non permanen. Dari data dapat diketahui bahwa prosentase perumahan terbesar adalah permanen (49,98%), kemudian non permanen (28,96%) dan terakhir rumah semi permanen (21,06%).

Dalam melakukan pergerakan, penduduk yang mendiami perumahan non permanen sebagian besar menggunakan moda angkutan masal/umum, walaupun penggunaan kendaraan pribadi masih juga terlihat. Sedangkan untuk penduduk yang mendiami perumahan permanen yang merupakan jumlah terbesar, cenderung menggunakan kendaraan pribadi disamping peranan angkutan umum masih dimanfaatkan, ini dapat diartikan dapat menambah jumlah kendaraan yang lewat dalam suatu rute tertentu sesuai dengan tujuan aktivitasnya, dengan demikian akan menambah jumlah lintas harian rata-rata (LHR) rute tersebut.

B. Perindustrian

Dalam studi transportasi perkotaan yang sangat mempengaruhi pola pergerakan penduduk kota, dihubungkan dengan bidang perindustrian adalah kemampuan setiap



industri-industri tersebut dalam menampung jumlah tenaga kerja. Dengan adanya penampungan tenaga kerja ini maka secara tidak langsung akan mempengaruhi pola pergerakan arus lalulintas dari dan ke lokasi industri tersebut berada.

Di kotamadya Yogyakarta terdapat 104 perusahaan industri besar dan sedang, dengan menyerap tenaga kerja 8.703 orang. Industri sedang yang dimaksud adalah perusahaan industri yang mempekerjakan antara 20-99 tenaga kerja, sedang industri besar adalah perusahaan industri yang mempekerjakan lebih dari 100 tenaga kerja. Disini diperlukan suatu metode tentang tata guna tanah yang baik, ini dimaksudkan dalam pembangunan-pembangunan industri baru letaknya harus berjauhan dengan industri yang sudah berdiri lebih dulu dan lebih baiknya didaerah pinggiran kota sehingga tidak terjadi pengumpulan arus lalulintas di dan disekitar lokasi industri tersebut yang dapat mengganggu kelancaran lalulintas.

C. Fasilitas dan Pelayanan Sosial

Pada hakekatnya fasilitas dan pelayanan sosial dalam analisa transportasi ini dapat digolongkan atas dua kriteria:

1. Fasilitas yang menimbulkan trip secara kontinyu, seperti misalnya fasilitas pendidikan.
2. Fasilitas yang menimbulkan trip secara periodik, seperti misalnya fasilitas kesehatan, peribadatan dan lain-lain.



Dengan melihat dua kriteria diatas yang mengenai distribusi dan kondisi fasilitas-fasilitas tersebut, diharapkan akan memperlihatkan seberapa besar kontribusi setiap jenis fasilitas tersebut untuk dapat berperan sebagai elemen penarik atau penggerak lalu lintas.

a. Fasilitas Pendidikan

Menurut data tahun 1991 jumlah fasilitas pendidikan dari taman kanak-kanak sampai perguruan tinggi di kotamadya Yogyakarta berjumlah 725 buah bangunan dengan perincian sebagai berikut:

- | | | |
|----------------------------------|---|-------------------|
| 1. Taman Kanak-kanak | : | 218 buah bangunan |
| 2. Sekolah Dasar Negeri | : | 113 buah bangunan |
| 3. Sekolah Dasar Inpres | : | 84 buah bangunan |
| 4. Sekolah Dasar Swasta | : | 89 buah bangunan |
| 5. Sekolah Dasar Non P & K | : | 2 buah bangunan |
| 6. SMTP Umum | : | 68 buah bangunan |
| 7. SMTP Kejuruan | : | 3 buah bangunan |
| 8. SMTP Non P & K | : | 6 buah bangunan |
| 9. SMTA Umum | : | 56 buah bangunan |
| 10. SMTA Kejuruan | : | 31 buah bangunan |
| 11. SMTA Non P & K | : | 19 buah bangunan |
| 12. Perguruan Tinggi dan Akademi | : | 36 buah bangunan |

Dalam penilaian fasilitas pendidikan ini ditekankan pada pendidikan tingkat SMTP sampai Perguruan Tinggi. Hal ini dianggap bahwa pada jenjang pendidikan ini mampu berlaku sebagai penarik/penggerak lalu lintas kota, sedangkan untuk tingkat Taman Kanak-kanak dan Sekolah



Dasar merupakan elemen pengikat pada setiap lingkungan perumahan, diman setiap distribusi (pelayanannya) dianggap telah merata di setiap kecamatan bahkan sampai tingkat kelurahan, karena jumlah Taman Kanak-kanak dan Sekolah Dasar sendiri relatif lebih banyak dari pada fasilitas pendidikan yang lain.

b. Fasilitas Kesehatan

Fasilitas kesehatan di kotamadya Yogyakarta hingga kini belum menunjukkan distribusi yang merata, seperti pada tahun 1991 yang dapat diterangkan pada tabel 2.4.berikut ini

Tabel 2.4. Banyaknya Fasilitas Kesehatan

No	Macam Fasilitas	Jumlah
1	Rumah Sakit Umum	8
2	Rumah Sakit Mata	1
3	Rumah Sakit BP Paru-paru	14
4	Pusat Kesehatan Masyarakat (PUSKESMAS)	25
5	Klinik Bersalin/BKIA	15
6	Balai Pengobatan Gigi	6
Jumlah		69

Sumber: Biro Pusat Statistik Yogyakarta

Untuk Rumah Sakit Umum, Rumah Sakit Mata, Rumah Sakit Paru-paru, Balai Pengobatan Gigi, pelayanannya telah meliputi seluruh kota, sedangkan untuk distribusi PUSKESMAS dan Klinik Bersalin/BKIA pelayanannya hanya meliputi kecamatan setempat, ini akan mengakibatkan ketidakseimbangan arus lalu lintas pada waktu-waktu



tertentu dimana permintaan pelayanan kesehatan meningkat.

D. Perdagangan dan Jasa

Fasilitas perdagangan dan jasa pada kotamadya Yogyakarta belum memperlihatkan sistem yang cukup baik, sehingga hal ini secara tidak langsung akan berpengaruh terhadap pola pergerakan penduduk kota, dalam hal ini yang dianalisa adalah daerah pertokoan/kios dan pasar.

Kegiatan perdagangan di kotamadya Yogyakarta terdiri dari perdagangan grosir dan perdagangan eceran. Perdagangan grosir merupakan lingkungan pusat usaha dan perdagangan dengan skala regional yang mana terletak pada jalur-jalur sebagai berikut:

- Sepanjang jalan P. Mangkubumi, jalan Malioboro, jalan Jendral Akhmad Yani dan pasar Beringharjo/Ketandan.
- Sepanjang jalan P. Diponegoro, jalan Urip Sumoharjo dan jalan Kyai Mojo serta jalan Magelang.
- Sepanjang jalan K.H.A. Dahlan, jalan Sultan Agung dan jalan Kususmanegara.
- Sepanjang jalan Brig.Jend. Katamso dan jalan Suryotomo.

Perdagangan eceran merupakan lingkungan sub-sub pusat perdagangan pusat perdagangan yang melayani intern kota (lokal) dan ini terdapat pada jalan Wirobrajan, Jalan Gejayan, Jalan M.T. Haryono, jalan Parang Tritis, jalan Sindunegaran.

Selain dari pada itu terdapat pasar-pasar sedang dan kecil yang berfungsi sebagai pusat pelayanan lokal, serta pasar-pasar khusus misalnya pasar burung, pasar



hewan dan hasil bumi.

Berdasarkan pengamatan daerah sepanjang kawasan jalan Malioboro sudah tidak mampu lagi untuk menampung arus lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya konsumen pembeli pada kawasan tersebut bahkan pada malam-malam tertentu terjadi antrian panjang sepanjang rute kawasan tersebut dan ini semakin kacau lagi dengan hadirnya pusat perbelanjaan Malioboro Plaza. Khusus untuk kawasan sepanjang jalan Malioboro memerlukan penanganan yang serius dari berbagai aparat pemerintah yang terkait.

E. Gedung-gedung Pemerintahan dan Bangunan Umum.

Di kotamadya Yogyakarta hingga saat ini terdapat bangunan-bangunan pemerintah dan bangunan umum antara lain adalah :

1. Kantor-kantor pemerintahan Daerah Tingkat I maupun Tingkat II, Gedung Militer dan Instansi Pemerintah setingkat Pemerintah Daerah Tingkat I serta Kraton Kasultanan dan Pakualaman.
2. Bank-bank Negeri maupun Bank-bank Swasta.
3. Banqunan-bangunan perkantoran BUMN dan lain-lain.

Ad.1. Pada umumnya gedung-gedung kantor pemerintah berada di kecamatan Danurejan didalam satu kompleks yaitu kompleks Kepatihan untuk gedung kantor pemerintah daerah tingkat I DIY, sedang bangunan gedung pemerintah yang setingkat dengan pemerintah daerah tingkat I (Kantor wilayah dan sebagainya) terdapat



di kecamatan Umbulharjo. Untuk gedung kantor pemerintahan daerah tingkat II dipusatkan satu kompleks, disebut kompleks Timoho yang berada di kecamatan Umbulharjo. Gedung-gedung kantor Militer/ABRI berada di kecamatan Umbulharjo, kecamatan Danurejan, kecamatan Ngampilan dan kecamatan Jetis. Sedang Kraton Kesultanan berada di kecamatan Kraton, dan Kraton Pakualaman berada di kecamatan Pakualaman.

Ad.2. Gedung-gedung Bank sebagian besar berada di kecamatan Jetis, seperti Bank Bumi Daya, Bank Pembangunan Daerah, Bank Niaga, Bank Pembangunan Indonesia. Sedang bank-bank yang lain terdapat di kecamatan Gondamanan seperti Bank Indonesia, Bank Negara Indonesia 1946, Bank Bumi Daya cabang. Di kecamatan Gondokusuman juga terdapat beberapa gedung bank antara lain Bank Central Asia, Bank Dagang Negara, LIPPO Bank dan lain-lain. Dari penjelasan tersebut diatas, secara umum dapat disimpulkan bahwa kecamatan Gondokusuman, kecamatan Gondomanan dan kecamatan Jetis mempunyai potensi sebagai pembangkit lalulintas yang besar dibanding dengan kecamatan-kecamatan yang lain.

Ad.3. Di kotamadya Yogyakarta kantor-kantor perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) cukup banyak dan distribusi penyebarannyapun tidak merata, sehingga sulit untuk di analisa sebagai pembangkit

lalulintas.

F. Pergudangan, Stasiun Kereta Api dan Terminal

Didalam memperlihatkan pergerakan barang dan penumpang yang keluar masuk kotamadya Yogyakarta, secara garis besar dapat ditinjau dari aktivitas di pergudangan, stasiun kereta api dan terminal.

1. Bangunan pergudangan di sekitar stasiun kereta api Tugu, stasiun dan sekitar pasar Beringharjo. Sedangkan di kotamadya Yogyakarta tidak ada terminal truk, sehingga pusat-pusat pergudangan ini masing-masing berada di kecamatan Jetis dan Danurejan sangat dominan sebagai pembangkit lalulintas di kotamadya Yogyakarta.
2. Stasiun kereta api pada hakekatnya hampir sama dengan bangunan pergudangan, bahkan lebih dominan lagi, karena bangunan pergudangan hubungannya terbatas pada lalulintas barang, sedangkan untuk stasiun kereta api adalah lalulintas barang dan penumpang. Kereta api merupakan sarana angkutan penumpang yang dapat dikategorikan murah, meskipun dalam hal ini terdapat variasi harga karcisnya, tetapi bila dikaitkan dengan kota Yogyakarta sebagai kota pelajar cenderung memilih sarana angkutan kereta api untuk pulang dan bepergian dari Yogyakarta. Demikian pula untuk angkutan barang, kereta api pun mempunyai nilai tersendiri bagi pengusaha yang akan mengirim barang-barang hasil produksinya. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa stasiun kereta api Tugu yang terletak di kecamatan



Jetis dan stasiun kereta api Lempuyangan yang berada di kecamatan Danurejan merupakan pembangkit lalu lintas di kotamadya Yogyakarta.

3. Terminal yang dimaksud disini adalah terminal bis di kotamadya Yogyakarta yang berada di kecamatan Umbulharjo. Terminal bis ini selain terminal bis antar kota juga terminal bis kota. Penganalisaan yang dilakukan dengan cara memperkirakan jumlah penumpang yang keluar dan masuk terminal tersebut baik untuk bis malam, bis antar kota atau bis lokal, karena jumlah angka yang sukar dikalkulasikan maka penulis tidak mencantumkan. Pendistribusian jalur bis lokal yang didalam termasuk bis kota yang melayani jalur jalan pada sebagian besar rute-rute jalan di kotamadya Yogyakarta memperlihatkan bahwa terminal merupakan sentral bangkitan lalulintas bukan hanya di wilayah kotamadya Yogyakarta saja tetapi meliputi seluruh wilayah propinsi DIY pada umumnya.

G. Tempat Rekreasi/Hiburan

Fasilitas rekreasi/hiburan akan diuraikan sebagai berikut ini:

1. Tempat-tempat parawisata di kotamadya Yogyakarta adalah sebagai berikut:
 - Purawisata di kecamatan Mergangsan.
 - Kebun binatang Gembira Loka di kecamatan Umbulharjo.
 - Sasana Wiratama di kecamatan Tegalrejo.
 - Kraton Kasultanan di kecamatan Kraton bersama dengan

Kereta Kraton dan Taman Sarinya.

- Musium Panglima Besar Jendral Sudirman di kecamatan Merqangsan.
- Musium Biologi di kecamatan Merqangsan.
- Musium perjuangan di kecamatan Merqangsan.
- Musium Sonobudoyo di kecamatan Ngampilan.

2. Tempat rekreasi di kotamadya Yoqyakarta terdiri dari gedung bioskop, billiard centre dan lain sebagainya. Sebaqai pendukung obyek-obyek wisata, hotel ataupun losmen tidak dapat diabaikan. Gedung bioskop di kotamadya Yogyakarta berjumlah 31 buah, sedangkan billiard centre jumlahnya tidak dapat dimonitoring dikarenakan pertambahannya sangat cepat.

Denqan demikian dapat disimpulkan bahwa dari segi tempat rekreasi/hiburan maka:

- a. Obyek wisata yang berada di kecamatan Merqangsan, Kraton dan Umbulharjo sangat dominan sebagai tempat penarik lalulintas terutama pada hari-hari libur.
- b. Tempat rekreasi/gedung bioskop yang berada di kecamatan Gondomanan, Gondokusuman dan Jetis akan dapat menjadi tempat menarik untuk dikunjungi sehingga merupakan tempat pembangkit lalulintas.
- c. Adapun hotel/losmen merupakan tempat transit sementara bagi para wisatawan sehingga akan dapat mempengaruhi banyaknya jumlah kendaraan yang melewati di dan sekitar dimana lokasi hotel/losmen tersebut berada.

2.1.4. Pola Jaringan Jalan

Kotamadya Yogyakarta mempunyai pola jaringan jalan Papan Catur (grid sitem) yang pada umumnya semua jaringan saling berpotongan pada sumbu utara-selatan dan sumbu timur-barat.

Berdasarkan pengamatan penulis, maka klasifikasi fungsional jalan di kotamadya Yogyakarta pada saat sekarang dapat terdiri dari:

- Jaringan jalan arteri primer.

Jaringan jalan ini diperuntukkan bagi lalulintas perjalanan jarak jauh, dari dan ke pusat-pusat kegiatan usaha dan ada beberapa jalan masuk.

- Jaringan jalan arteri sekunder.

Jaringan jalan ini diperuntukkan bagi lalulintas dari dan ke pusat-pusat kegiatan usaha di daerah kota dan ada jalan masuk.

- Jaringan jalan kolektor primer.

Jaringan jalan ini merupakan jalan penghubung menuju baik jalan arteri primer ataupun arteri sekunder dan ada jalan masuk.

Berubahnya keadaan tata kota pada masa yang akan datang dapat mengakibatkan perubahan fungsi dari sistem jaringan jalan tersebut.



2.2. Tinjauan Khusus

2.2.1. Lokasi daerah studi kasus

Lokasi daerah studi kasus terletak dikawasan jalan Magelang - jalan Kyai Mojo - jalan Godean, tepatnya di kecamatan Jetis dan kecamatan Godean.

2.2.2. Sistim jaringan jalan di lokasi studi kasus.

Sistim jaringan jalan di lokasi studi kasus meliputi:

- Arteri primer, digunakan untuk melayani angkutan jarak jauh antar pusat-pusat kegiatan, baik kegiatan perkantoran, studi maupun perdagangan. Ruas jalan Magelang dan jalan Kyai Mojo merupakan lokasi studi kasus yang termasuk dalam sistim jaringan jalan arteri primer.
- Kolektor primer, dimaksudkan untuk mengumpulkan dan mendistribusikan lalulintas ke dan dari jalan lokal. Lokasi studi kasus yang termasuk ruas jalan kolektor primer adalah jalan Magelang, jalan Kyai Mojo dan jalan Godean.

2.2.3. Sistem Arus LaluLintas

Kawasan jalan Magelang - jalan Kyai Mojo - jalan Godean merupakan tampungan dari 13 (tigabelas) ruas jalan di sekitarnya. Ketigabelas jalan tersebut adalah merupakan lalulintas dua arah. Kesebelas ruas jalan tersebut adalah:

1. Ruas jalan Panqeran Diponeqoro.
2. Ruas jalan Tentara Rakyat Mataram.
3. Ruas jalan HOS.Cokroaminoto.
4. Ruas jalan Tentara Pelajar.
5. Ruas jalan Wolter Mongunsidi.
6. Ruas jalan Pingit Kidul.
7. Ruas jalan Pakuningratan - jalan Kranggan - jalan Poncowinatan.
8. Ruas jalan Tata Bumi - jalan Soragan - jalan Tompeyan.
9. Ruas jalan Bener.

Ad.1. Ruas jalan ini berada di sebelah timur jalan Kyai Mojo yang menampung arus lalulintas dari jalan Jendral Sudirman - jalan AM.Sangaji - jalan Bumijo dan jalan Asem Gede. Selain itu daerah tersebut juga merupakan daerah sektor penunjang ekonomi yang cukup berperan bagi penduduk kotamadya Yogyakarta yaitu adanya pasar Kranggan. Jalan ini cukup berperan dalam mendistribusikan arus lalulintas ke daerah studi kasus.

Ad.2. Ruas jalan ini merupakan ruas jalan alternatif yang harus ditempuh bagi arus lalulintas yang akan menuju jalan Kyai Mojo. Disepanjang jalan ini terdapat tempat pendidikan seperti: Universitas, Sekolah Menengah Atas (SMA), Sekolah Dasar (SD) dan juga kantor Departemen.

Ad.3. Merupakan ruas jalan yang dilalui angkutan jarak jauh antar kota, seperti bus dan truk. Arus lalu

lintas yang melewati ruas jalan ini berasal dari jalan Wates - jalan Kapten Tendean - jalan RE. Martadinata dan jalan Peta, sehingga arus lalu lintas yang mengisi ketiga ruas jalan tersebut diatas sangat mempengaruhi arus lalulintas di ruas jalan Kyai Mojo.

- Ad.4. Ruas jalan ini merupakan tampungan arus lalulintas dari arah barat yaitu: jalan Peta, dari arah timur yaitu: jalan Sosrowijayan dan jalan Pasar kembang, dari arah selatan yaitu jalan Let.Jend. Suprpto, maka ruas jalan ini merupakan pensuplai arus lalu lintas terhadap tiga ruas jalan yaitu: jalan Kyai Mojo, jalan P.Diponegoro, jalan Magelang.
- Ad.5. Ruas jalan ini merupakan tempat bertemunya arus lalulintas dari arah jalan Monumen Yogya Kembali - jalan AM. Sangaji - jalan Prof.Dr. Sardjito. Arus lalulintas yang berasal dari jalan Wolter Mongunsidi tidak sepenuhnya menuju jalan Magelang (daerah studi kasus) tetapi sebagian menuju ke jalan Magelang diluar daerah studi kasus. Ruas jalan jalan ini dilewati beberapa macam angkutan kota dan arus pelajar/mahasiswa serta karyawan yang menuju tempat aktivitasnya masing-masing.
- Ad.6. Ruas jalan ini letaknya diantara dua jalan, yaitu: jalan Tentara Pelajar dan jalan Tentara Rakyat Mataram, jadi jalan ini merupakan jalan alternatif menuju jalan Kyai Mojo. Ruas jalan ini tidak banyak



memberikan bangkitan arus lalulintas ke jalan Kyai Mojo.

Ad.7. Ketiga ruas jalan ini letaknya sejajar dan arus lalulintas yang mengisinya sebagian besar dari jalan AM.Sangaji, pada ketiga ruas jalan tersebut dihubungkan oleh jalan Asem Gede, jadi arus lalulintasnya tidak sepenuhnya menuju jalan Magelang tetapi ada juga ke jalan P. Diponegoro karena arah arus dari jalan Asem Gede menuju jalan P. Diponegoro.

Ad.8. Arus lalulintas dari ketiga ruas jalan ini yang letaknya sejajar yang menuju ke jalan Godean sebagian besar berasal dari penghuni sekitar daerah tersebut yang menuju ke pusat kota serta dari mahasiswa Akedemi Ilmu Gizi dan Perawat dan Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional.

Ad.9. Bangkitan arus lalulintas ruas jalan ini sebagian berasal dari penghuni sekitar daerah tersebut dan dari para pelajar/mahasiswa yang pulang setelah selesai aktivitasnya, arus lalulintas akan mengisi jalan Kyai Mojo.

2.2.4. Persimpangan.

Pada kawasan daerah studi kasus terdapat 8 (delapan) buah persimpangan, 7 (tujuh) diantaranya simpang tiga dan 1 (satu) simpang empat. Diantara persimpangan tersebut ada dua persimpangan yang menggunakan lampu pengatur lalulintas (*traffic light*). Adapun persimpangan-

persimpangan tersebut:

1. Simpang tiga jalan HOS Cokroaminoto - jalan Kyai Mojo.
2. Simpang tiga jalan Tentara Rakyat Mataram - jalan Kyai Mojo.
3. Simpang tiga jalan Pingit Kidul - jalan Kyai Mojo.
4. Simpang tiga jalan Wolter Mongunsidi - jalan Magelang, simpang tiga jalan ini menggunakan *traffic light*.
5. Simpang tiga jalan Pakuningratan - jalan Magelang.
6. Simpang tiga jalan Kranggan - jalan Magelang.
7. Simpang tiga jalan Poncowinatan - jalan Magelang.
8. Simpang empat jalan Magelang - jalan Tentara Pelajar - jalan Kyai Mojo - jalan P. Diponegoro, persimpangan menggunakan *traffic light*.

2.2.5. Elemen-elemen Pembangkit Lalulintas.

Pada lokasi studi kasus di kawasan jalan Magelang - jalan Kyai Mojo - jalan Godean terdapat berbagai macam kegiatan sebagai pembangkit arus lalulintas antara lain sebagai berikut :

- a. Kegiatan pendidikan yaitu : Akademi Akutansi YKP, Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional, Lembaga Pendidikan Bina Artha, Akademi Ilmu Gizi dan Perawat, Sekolah Dasar Demakijo I, Balai Latihan Kerja, dan Bimbingan Test yang berlokasi di jalan Magelang - jalan Kyai Mojo - jalan Godean yang sangat dominan dalam mempengaruhi arus lalulintas.
- b. Kegiatan Pertokoan dan Supermarket antara lain, Mirota Kampus, Rumah Toko (RUKO), Apotik, beberapa toko besi



dan lain-lain.

- c. Kegiatan Perkantoran, seperti Bank Rakyat Indonesia (BRI), Bank Perkreditan Rakyat (BPR), Bank Central Asia (BCA), Dinas LaluLintas Angkutan Jalan Raya (DLLAJR), Dinas Kesehatan, PT. Askes, Pol.Sek. Jetis, Perumtel/Wartel, Bank Dagang Negara Indonesia (BDNI) dan lain sebagainya
- d. Kegiatan lain-lain, seperti Sanggar Tari, Hotel, Gereja Pantekosta, Rumah Makan dan lain sebagainya yang juga merupakan pembangkit lalu lintas di daerah lokasi studi kasus.

2.2.6. Lokasi Parkir dan Trotoar.

Parkir merupakan salah satu fenomena transportasi yang selalu ada. Konsentrasi parkir terutama terjadi di pusat daerah kegiatan (toko, pasar, bioskop dan lain-lain) merupakan pembangkit parkir aktual maupun potensial., sementara itu perencanaan prasarana jalan yang sekali memasukkan aspek parkir kedalam model perencanaan. Karena itu masalah utama terjadi karena permintaan parkir yang terus meningkat tetapi jarang sekali disediakan ruang parkir yang memadai, sehingga kegiatan parkir dilakukan ditepi jalan yang jelas mengurangi kapasitas jalan dan menimbulkan banyak hambatan maupun kemacetan lalu lintas.

Lokasi parkir pada daerah lokasi studi kasus sangat tidak memenuhi syarat terutama di sepanjang ruas jalan Magelang (perempatan Pingit) sampai pertigaan

Borobudur Plaza, karena bangunan-bangunan pertokoan dan perkantoran di sepanjang jalan tersebut tidak menyediakan tempat parkir. Sehingga daerah yang seharusnya dimanfaatkan untuk arus lalu lintas, dipergunakan untuk sarana parkir kendaraan, terutama kendaraan roda empat. Bangunan-bangunan yang memenuhi persyaratan dalam menyediakan sarana parkir terletak di sepanjang ruas jalan Kyai Mojo sampai perbatasan jalan Godean. Sepanjang ruas jalan Godean sampai Km 5 (daerah studi kasus) untuk ruang parkir berada di luar marka jalan.

Sebagian dari lokasi trotoar juga sudah tidak memenuhi persyaratan. Hal ini disebabkan karena :

- Pada ruas jalan Magelang yang memiliki lebar trotoar 1,5 m yang seharusnya dimanfaatkan untuk para pejalan kaki (pedestrian), digunakan para pedagang kaki lima, parkir becak dan sepeda motor.
- Pada ruas jalan Kyai Mojo yang memiliki lebar 1,80 m hanya sebagian kecil saja yang digunakan pedagang kaki lima.
- Pada ruas jalan Godean sarana trotoar belum tersedia.

2.2.7. Permasalahan Yang Timbul Serta Penyebabnya.

Permasalahan yang timbul pada lokasi studi kasus dikarenakan pada jam-jam sibuk terjadi keruwetan, terutama pada lokasi-lokasi:

1. Perempatan Pingit karena mengabaikan marka jalan antara lain terlihat dari:
 - a. Pengambilan posisi pada waktu berhenti karena tanda

- lampu merah diperempatan.
- b. Mengambil lintasan di jalur yang diperuntukkan arus dari arah yang berlawanan.
 - c. Tidak mengurangi kecepatan menjelang zebra cross, meskipun melihat ada yang akan menyeberang.

Dilihat dari arus yang timbul, perempatan Pingit ini merupakan tempat bertemunya berbagai macam kendaraan baik lalulintas cepat maupun lalulintas lambat.

2. Pada pertigaan Borobudur Plaza kasus yang timbul disebabkan oleh arus lalulintas dari selatan yang menuju lokasi parkir di Borobudur Plaza terhalang oleh antrian kendaraan-kendaraan yang berhenti karena tanda lampu merah, sehingga arus lalulintas dibelakang kendaraan yang akan berbelok menuju tempat parkir tersebut terhalang, ini menyebabkan arus lalulintas pada lokasi tersebut mengalami keruwetan.
3. Pada ruas jalan Kyai Mojo - jalan Godean masalah yang timbul disebabkan oleh banyaknya pemakai jalan pada jam-jam sibuk dan bertemunya berbagai macam kendaraan baik lalulintas cepat ataupun lalulintas lambat.

