



INTISARI

Perkembangan penduduk perkotaan yang sangat pesat menyebabkan pemerintah kesulitan untuk menyediakan sarana dan prasarana pelayanan umum yang salah satunya adalah transportasi. Semakin lama kondisi transportasi semakin memprihatinkan. Pertambahan kendaraan yang sangat cepat, tidak diimbangi dengan pertumbuhan panjang jalan. Hal ini menyebabkan volume lalu lintas meningkat dan terjadi kemacetan lalu lintas. Sehingga perlu pengaturan kembali masalah lalu lintas. Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui distribusi daerah kemacetan lalu lintas di sebagian Kota Yogyakarta, mengetahui faktor yang paling berpengaruh terhadap kemacetan lalu lintas, mengetahui hubungan antara kemacetan lalu lintas dengan keberadaan fasilitas pelayanan sosial ekonomi, dan mengetahui hubungan antara kemacetan lalu lintas dengan jarak terhadap fasilitas pelayanan.

Dengan mengambil 30 sampel jalan dan dilakukan pengamatan dan wawancara yang didukung dengan data sekunder, sebagian besar pengguna jalan yang ada di Kota Yogyakarta berasal dari daerah pinggiran atau luar Kota Yogyakarta. Tujuan mereka pada pagi hari sebagian besar yaitu untuk sekolah dan bekerja, sedang sisanya dengan tujuan sosial dan ekonomi. Pada siang hari juga sama yaitu sebagian besar dengan tujuan sekolah dan bekerja, sedang sisanya dengan tujuan sosial dan ekonomi. Pada malam hari sebagian besar dengan tujuan ekonomi dan sosial, sedang sisanya dengan tujuan sekolah dan bekerja. Alasan mereka melewati jalan tersebut hampir semuanya menyatakan sebagai jalan terdekat, kecuali pada malam hari, ada yang beralasan jalan-jalan. Data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder, kemudian data diolah untuk mendapatkan volume lalu lintas, kapasitas jalan, kondisi jalan, ketersediaan fasilitas sosial ekonomi, nilai derajat kejenuhan, jarak terhadap fasilitas pelayanan. Dari hasil pengolahan tersebut kemudian dilakukan analisis korelasi dan regresi ordinal.

Melihat hasil pengolahan data didapat bahwa distribusi kemacetan lalu lintas di Kota Yogyakarta tidak merata, sebagian besar kemacetan lalu lintas terjadi pada ruas jalan yang banyak fasilitas sosial dan ekonominya. Faktor-faktor yang berhubungan dengan kemacetan lalu lintas adalah jarak terhadap fasilitas pelayanan dan kapasitas jalan. Jam puncak yang terjadi pada jalan yang menuju fasilitas pelayanan sosial, seperti sekolah dan kantor terjadi pada jam 6.30 sampai dengan jam 8.00, sedang pada siang hari terjadi pada jam 13.00 sampai 14.00. Hal ini diakibatkan karena jam-jam masuk dan pulang sekolah atau kantor. Untuk jalan yang menuju fasilitas ekonomi seperti pasar, jam puncak terjadi pada pagi hari sekitar jam 6.00-8.00. Tetapi untuk fasilitas ekonomi seperti mall dan pertokoan terjadi pada malam hari sekitar jam 19.00 sampai jam 21.00. Hal ini disebabkan, kebanyakan orang belanja di pasar pada pagi hari, dan belanja di pertokoan atau mall pada malam hari.

Untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas tersebut, ada beberapa alternatif yang dapat diterapkan oleh pemerintah daerah, yaitu alternatif pertama dengan pengaturan kembali arah arus lalu lintas. Alternatif ke dua yaitu pengaturan moda transportasi. Alternatif ke tiga yaitu pengaturan sistem perparkiran. Alternatif ke empat yaitu peningkatan pelayanan angkutan umum.



ABSTRACT

The very fast growth of urban population causes difficulties for the government to provide public facilities, which one of those is transportation system. As time goes by the transportation condition is getting worse. The number of vehicles increases rapidly, while the length of the road does not increase. It causes traffic jam as a result of the increasing vehicle volume. Therefore, reorganization of the traffic system is needed. The objective of this research is to find out the distribution of traffic jam area in some parts of Yogyakarta city, the most affective factors which cause traffic jam, the correlation between traffic jam and the location of social and economical public service facilities, and the correlation between traffic jam and the distance of those facilities.

By taking 30 roads as sample and doing some observation and interview, which is supported by secondary data, it can be drawn that most of the road users come from rural area or outside of Yogyakarta city. In the morning, most of their aims are to go to school or working place, while the rest is for social and economical reason. In the afternoon, most of the aims are still the same like in the morning. In the evening, most of their aims are for social and economical reason, while the rest is for schooling and working. Their reason for taking the road is because it is the shortest route, except in the evening, there is a reason to go for a walk. The data used in this research are primary and secondary data. Then the data will be processed to find out the traffic volume, road capacity, road condition, social and economical facilities availability, value of satiety degree, and the distance of public service facilities. Based on the result of the process above, ordinal correlation and regression analysis will be done.

From the data processing, it can be inferred that the distribution of traffic jam area in Yogyakarta city is not in the same level. Mostly occurs on the roads in which there are many social and economical facilities. The factors dealing with traffic jam are the distance of public service facilities and the road capacity. Peak hours on road with social public service facilities, like school and office at 06.30 to 08.00 and in the afternoon at 13.00 to 14.00. It causes when go to school or office and back to home. Peak hours on road with economical public service facilities like market at 06.00 to 08.00, but for economical public service facilities like mall and shopping center at 19.00 to 21.00. It causes more of people shopping in market in the morning and in shopping center or mall in the evening.

To overcome the traffic jam problem, there are some alternatives which are possible to apply by the government; the first by rearranging traffic direction, the second by rearranging transportation means, the third by rearranging parking system, and the fourth by improving public transportation service.