

# Karakteristik Transportasi Pusat – Pusat Pelayanan di Koridor Jalan Jogja Solo

Maria Anita Oky<sup>\*1</sup>, Solikhah Retno Hidayati<sup>2</sup>, Iwan Aminto Ardi<sup>3</sup>

<sup>1,2</sup>ITNY, Jalan Babarsari, Catur Tunggal, Depok, Sleman, Yogyakarta 55281, Telp. (0274)485390, Fax.(0274)487249

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, ITNY

e-mail : <sup>\*1</sup>[mariaoky18@gmail.com](mailto:mariaoky18@gmail.com), <sup>2</sup>[retno\\_srh@sttnas.ac.id](mailto:retno_srh@sttnas.ac.id), <sup>3</sup>[iwan.ardi@sttnas.ac.id](mailto:iwan.ardi@sttnas.ac.id)

## Abstrak

Transportasi merupakan leading sector dalam perkembangan suatu wilayah, termasuk pada wilayah yang memiliki fungsi sebagai pusat pelayanan kawasan, yaitu fungsi paling bawah dari hirarki fungsi wilayah yang ada. Kondisi pelayanan transportasi yang buruk di wilayah pusat pelayanan dapat mempengaruhi wilayah yang hirarkinya lebih tinggi. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik pelayanan transportasi dari pusat pelayanan yang ada di koridor jalan Jogja Solo, yang meliputi tiga kecamatan yaitu Ceper, Jogonalan, dan Kalasan, yang kemudian dipilih ruas jalan yang menjadi objek studi, yaitu terdiri dari ruas Penggung – Ceper (Kecamatan Ceper), ruas Kraguman – Srowot (Kecamatan Jogonalan), dan ruas Karang Kalasan – Salakan (Kecamatan Kalasan). Karakteristik pelayanan transportasi terkait ketersediaan dan keterandalan, serta tingkat aksesibilitas ditinjau dengan metode pendekan NETS. Berdasarkan analisis aksesibilitas Kecamatan Ceper menempati rating pertama (14 link terbentuk) dengan nilai  $\beta = 2,24$  dan  $\gamma = 1,12$ , kecamatan Kalasan menempati rating kedua (11 link terbentuk) dengan nilai  $\beta = 1,67$  dan  $\gamma = 0,83$ , dan kecamatan Jogonalan menempati rating ketiga (10 link terbentuk) dengan nilai  $\beta = 1,59$  dan  $\gamma = 0,80$ . Hasil analisis menunjukkan semakin lengkap terbentuknya link dari hubungan keterkaitan link dan node berdasarkan jaringan lain pendukung transportasi (variabel NETS) maka semakin tinggi juga nilai aksesibilitas dari wilayah tersebut.

**Kata kunci:** transportasi, pusat pelayanan

## Abstract

Transportation is the leading sector in the development of a region, including in areas that have a function as regional service centers, namely the lowest function of the existing hierarchy of regional functions. Poor transportation service conditions in the central service area can affect areas with a higher hierarchy. The purpose of this study is to determine the characteristics of transportation services from service centers in the corridor of Jalan Jogja Solo, which includes three sub-districts, namely Ceper, Jogonalan, and Kalasan, which then selects the road segment which is the object of study, consisting of the Penggung - Ceper sections. (Ceper District), the Kraguman - Srowot section (Jogonalan District), and the Karang Kalasan - Salakan section (Kalasan District). The characteristics of transportation services related to availability and reliability, as well as the level of accessibility, are reviewed using the NETS shortening method. Based on the accessibility analysis, Ceper District occupies the first rating (14 links are formed) with a value of  $\beta = 2.24$  and  $\gamma = 1.12$ , Kalasan sub-district is in the second rating (11 links are formed) with values  $\beta = 1.67$  and  $\gamma = 0.83$ , and Jogonalan sub-district is in the third rating (10 links are formed) with  $\beta = 1.59$  and  $\gamma = 0.80$ . The results of the analysis show that the more complete the formation of links from the linkage of links and nodes based on other transportation support networks (NETS variables), the higher the accessibility value of the region.

**Keywords:** transportation, service center

## **1. PENDAHULUAN**

Pusat pelayanan adalah wilayah/kota kecil yang berada diantara kota besar dengan wilayah bawahnya yang bersifat antara, mampu berperan ganda, baik sebagai counter magnet perkembangan kota besar maupun sebagai pusat pelayanan bagi wilayah perdesaan. Terutama untuk transportasi, sebagai leading sector kondisi transportasi di suatu kota sebagai pusat pelayanan memegang peranan penting. Kondisi pelayanan transportasi yang tidak optimal atau bahkan buruk akan mempengaruhi potensi berkembang dari masing – masing wilayah pusat pelayanan yang mana ini akan ikut berdampak buruk bagi wilayah dibawahnya juga wilayah diatasnya.

Wilayah Yogyakarta dan Solo, merupakan wilayah dengan peranan strategis dalam pembangunan nasional baik dalam struktur perekonomian nasional maupun pertahanan keamanan. Keadaan ini turut dipengaruhi oleh peranan wilayah dibawahnya termasuk kota – kota kecil yang berada di sepanjang koridor jalan. Wilayah pusat – pusat pelayanan di yang berada di sepanjang koridor jalan juga ikut memiliki suatu kompleksitas aktifitas yang memiliki hubungan erat dengan akses terhadap pelayanan transportasi akibat hubungannya dengan koridor jalan nasional Jogja Solo. Kondisi pelayanan transportasi merupakan hal penting yang yang perlu diperhatikan terutama dalam hubungannya dengan mendukung kegiatan wilayah yang berada di antara dua wilayah pusat kegiatan ekonomi Yogyakarta Solo.

## **2. METODE PENELITIAN**

### **2.1 Pengumpulan data**

Dalam penelitian ini data primer berupa data hasil observasi lapangan, wawancara, dan hasil kuesioner, yang meliputi kondisi pelayanan transportasi di wilayah studi yaitu terkait ketersediaan dan keterandalan layanan transportasi. Data sekunder berupa data statistik dan profil terkait layanan transportasi. Data ini akan digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik pelayanan di wilayah studi yang terdiri dari enam variabel NETS dan menjadi dasar dalam perhitungan untuk tingkat aksesibilitas berdasarkan table hubungan keterkaitan antara node dan link NEST.

### **2.2 Teknik Analisis**

#### **2.2.1 Pengolahan data**

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan pendekatan NETS yaitu pendekatan untuk mengidentifikasi jaringan lain yang turut mempengaruhi keberlangsungan suatu sistem transportasi. Sistem transportasi dalam moda dan level apapun dapat terjadi tidak hanya oleh jaringan pergerakan kendaraan dan infrastruktur tetapnya, tetapi juga oleh enam jenis jaringan lainnya. Enam jenis jaringan ini tidak memiliki hubungan secara keseluruhan dan satu dengan lainnya tidak membentuk sistem yang sama, tetapi tanpa keenam jaringan tersebut kegiatan sistem transportasi tidak akan dapat terwujud dengan baik. Keenam jaringan tersebut adalah (Kissling, 2007):

1. Jaringan infrastruktur,
2. Jaringan lalu lintas,
3. Jaringan regulasi,
4. Jaringan komunikasi,
5. Jaringan keahlian,
6. Jaringan layanan tambahan.

Data sekunder yang didapat dari instansi (data publikasi) yang merupakan data awal kemudian menjadi input data (sebagai bahan dasar) dalam mengetahui tingkat aksesibilitas transportasi di wilayah pusat – pusat pelayanan, kemudian bersamaan dengan data dari studi literatur akan ditampilkan dalam hubungan dampak 15 (lima belas) link **tabel 1** hubungan keterkaitan antar node dan link NETS yang kemudian akan digambarkan pada jaringan koneksi NETS (jaringan laba – laba) **gambar 1** representasi hubungan node dan link NETS. Bahan ini kemudian menjadi acuan

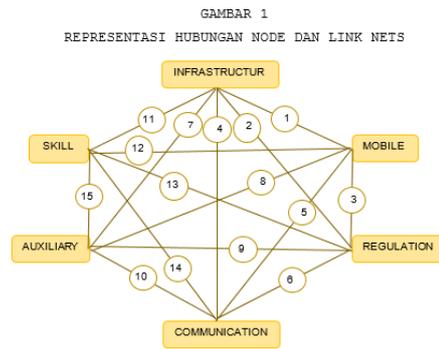
untuk membuat pertanyaan yang kemudian dapat ditanyakan dalam proses interview terhadap pelaku transportasi (penyedia/ pengelola) dan kuesioner untuk ditanyakan kepada pelaku transportasi lain (pengguna).

Data ini kemudian akan menunjukkan kondisi keterjangkauan dari fasilitas yang tersedia. Data kuesioner kemudian akan dimasukkan dalam matriks pembobotan (analisis aksesibilitas) dengan nilai bobot yang diberikan adalah 1 (satu) untuk jawaban ada dan 0 (nol) untuk jawaban tidak ada. Pembagian kuesioner akan dilakukan terhadap masyarakat dengan teknik purposive sampling. Setelah mendapatkan data peneliti akan mengaplikasikan ke dalam angka dan tabel untuk mengetahui aksesibilitas dengan rumus gama dan beta. Hasil dari jaringan koneksi dan hitungan matriks pembobotan ini merupakan karakter transportasi yang dimiliki dari tiga wilayah kecamatan sebagai wilayah pusat pelayanan kawasan.

TABEL 1  
HUBUNGAN KETERKAITAN ANTAR NODE DAN LINK NETS

	Infrastructure	Mobile Facility	Regulatory	Communication	Auxiliary	SKILL
Infrastructure						
Mobile Facility	1					
Regulatory	2	3				
Communication	4	5	6			
Auxiliary	7	8	9	10		
SKILL	11	12	13	14	15	

Sumber: analisis 2018



Sumber: analisis 2018

**Teknik Analisis**

Dalam penelitian studi ini digunakan teknik analisis aksesibilitas:

$\beta = \frac{e}{v}$  , dimana:  $\beta$ = Pendekatan yang digunakan dalam metode NETS

e= Ets/line, hubungan antar 6 elemen NETS

v= Vertec, 6 elemen dalam NETS

$\gamma = \frac{e}{3(v-2)}$  , dimana:  $\gamma$ = Pendekatan yang digunakan dalam metode NETS

e= Ets/line, hubungan antar 6 elemen NETS

v= Vertec, 6 elemen dalam NETS

sumber: Transport Communication, Understanding Global Networkkenabling Transport Service, Jhon Thifin, Dan Chris Kissling, Kogan Page London 2007

e	v	Beta
A	2	0.5
B	3	0.75
C	4	1.0
D	5	1.25

e	3(v-2)	Gamma
A	4	0.44
B	6	0.66
C	9	0.88
D	12	1.0

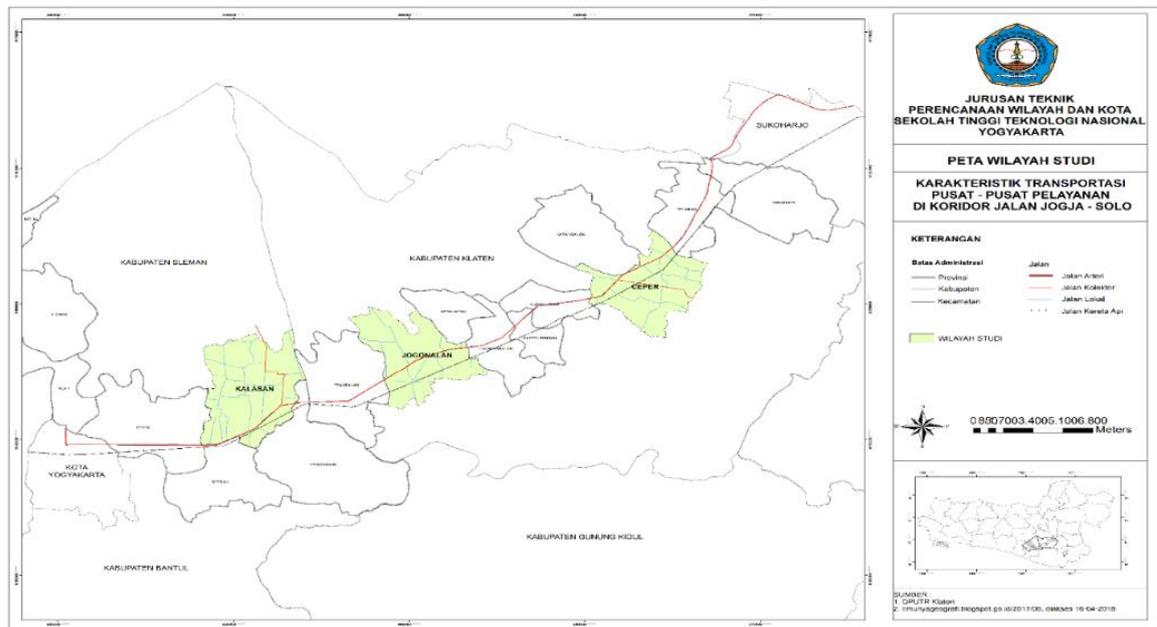
	1	2	3	4	5	6
$\beta$	0.66	0.75	1.0	1.25	1.16	1.11
$\gamma$	0.66	0.5	0.66	0.83	0.58	0.57

$\beta = \frac{e}{v}$        $\gamma = \frac{e}{3(v-2)}$

$\beta$  dan  $\gamma$  merupakan 2 pendekatan yang digunakan dalam metode NETS untuk mengetahui seberapa besar aksesibilitas yang terjadi di wilayah pusat – pusat pelayanan di koridor jalan Jogja – Solo.

**2.2.2 Lokasi penelitian**

Ruang lingkup wilayah dalam penelitian ini adalah: (1) Wilayah dalam koridor jalan Jogja Solo yaitu kecamatan yang memiliki peran dalam RTRW kabupaten sebagai pusat pelayanan kawasan (PPK), (2) Terdiri dari jaringan jalan lokal yang memiliki akses langsung ke jalan nasional, (3) Memiliki kelengkapan fasilitas transportasi darat berupa stasiun yang mana ini dapat menjadi bahan integrasi pergerakan transportasi yang ada. Kecamatan yang menjadi wilayah studi yaitu kecamatan Kalasan, Jogonalan, dan Ceper. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **gambar 2** Peta Lingkup Wilayah berikut.



**Gambar 2** Peta Wilayah Studi Perencanaan  
*Sumber: Penyusun 2018*

**3. HASIL DAN PEMBAHASAN**

Karakter transportasi yang dimaksud adalah terkait kualitas pelayanan transportasi yang dimiliki masing – masing kecamatan. Kualitas pelayanan dalam transportasi akan dilihat dari 6 (enam) jaringan NETS, bagaimana tingkat akses yang dimiliki merupakan karakteristik transportasi dari wilayah kecamatan itu sendiri.

**3.1 Analisis Ketersediaan Pelayanan Transportasi**

Karakteristik pelayanan transportasi menggambarkan performa/ kualitas dari pelayanan transportasi yang dimiliki masing – masing kecamatan yang dapat dilihat dari hubungan keterkaitan antara node dan link, (pada **tabel 2**). Dari tabel keterkaitan yang ada kemudian menjadi dasar untuk mendapatkan data kuesioner dan wawancara yang digunakan dalam perhitungan  $\beta$  dan  $\gamma$  untuk mengetahui nilai dari aksesibilitas yang dimiliki dari masing – masing kecamatan. Hasil dari pengisian tabel analisis kemudian dapat digambarkan dalam diagram jaringan laba - laba terkait link yang terbentuk dan tidak terbentuk.

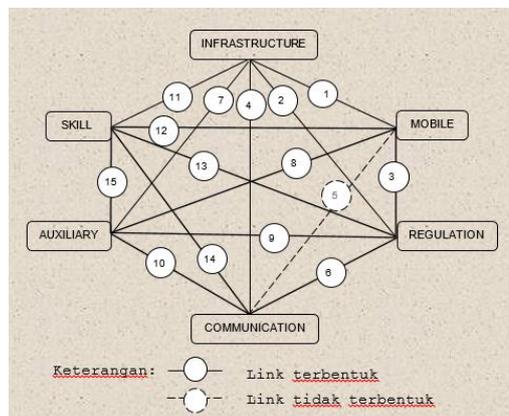
**3.1.1 Kecamatan Ceper**

Untuk Kecamatan Ceper koridor jalan yang menjadi objek penilaian adalah pada ruas jalan Penggung - Ceper yang merupakan jalan lokal yang masuk dalam lingkup administrasi kecamatan Ceper dan merupakan akses jalan menuju jalan nasional. Berdasarkan pada **gambar 3**, link hubungan dampak yang tidak terbentuk adalah nomor link lima, hal ini karena papan informasi terkait rute angkutan yang ada di Sub Terminal Penggung sudah rusak karena tidak ada perawatan sehingga pada waktu sekarang tidak terdapat lagi papan informasi (**tabel 3**).

TABEL 2. HUBUNGAN KETERKAITAN ANTAR NODE DAN LINK NETS

	infrastructure	Mobile Facility	Regulatory	Communication	Auxiliary	Skill
<b>Infrastructure</b>						
<b>Mobile Facility</b>	1 Kapasitas fasilitas transportasi harus disediakan secara cukup agar dapat melayani kegiatan transportasi di seluruh bagian wilayah secara efektif dan efisien (lancar, aman, nyaman, dan murah)					
<b>Regulatory</b>	2 Jaringan prasarana transportasi yang efektif dan efisien dapat ditempuh melalui kebijakan pembangunan prasarana yang dimiliki berdasarkan pertimbangan perekonomian,	3 Jaringan pelayanan transportasi yang aman dan nyaman dapat ditempuh melalui kebijakan penyediaan sarana angkutan umum yang meliputi waktu melayani, jumlah, jenis dan kapasitas yang sesuai, juga penentuan rute dan tarif				
<b>Communication</b>	4 Adanya media informasi terkait transportasi seperti penanda/ petunjuk/radio/ speaker jalan, rambu – rambu elektronik terkait kondisi lalu lintas, penggunaan jalur	5 Adanya media informasi berupa peta info rute – rute angkutan, informasi jadwal	6 Adanya media informasi berupa brosur – brosur/papan informasi terkait peraturan lalu lintas/kebijakan yang ada			
<b>Auxiliary</b>	7 Adanya penambahan infrastruktur jalan yang memadai secara merata diseluruh bagian wilayah, juga termasuk pengadaan titik henti (terminal/ haltebus)	8 Terdiri dari mobilitas yang aman, nyaman, dan cepat (kapasitas, pendingin ruangan, wifi), serta layanan pendukung berupa pom bensin, dan engkel	9 Adanya aturan mengenai pengadaan layanan tambahan	10 Adanya komunikasi internal yang baik terkait pengadaan layanan tambahan, informasi mengenai keberadaan layanan tambahan untuk dapat dimanfaatkan		
<b>Skill</b>	11 Memiliki sumber daya manusia yang dapat menyelenggarakan kegiatan pada infrastruktur jalan sesuai aturan yang ada	12 Untuk menyelenggarakan layanan angkutan umum, diperlukan dukungan tersedianya sumber daya manusia (pengelola dan penyelenggara kegiatan) serta sopir yang berkemampuan, terampil, disiplin, dan memiliki SIM dan Izin.	13 Aturan mengenai pengadaan kursus – kursus cara mengemudi/ pembekalan karyawan	14 Memiliki sumber daya manusia yang memahami dan bertindak dalam komunikasi transportasi	15 Memiliki sumber daya manusia yang dapat mengakomodasi layanan tambahan yang ada	

Sumber: analisis 2018



**Gambar 3** Representasi hubungan node dan link NETS Kecamatan Ceper   
 Sumber: Penyusun 2018

TABEL 3  
HUBUNGAN KETERKAITAN ANTAR NODE DAN LINK NETS DI KECAMATAN CEPER

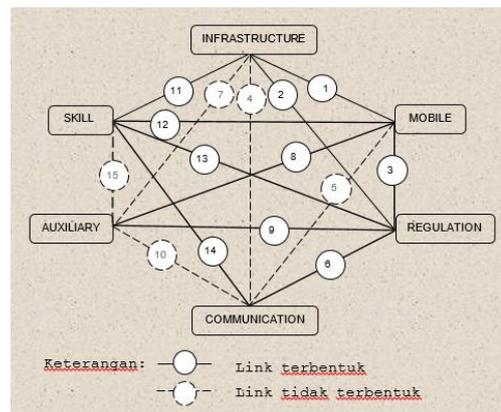
	Infrastructure	Mobile Facility	Regulatory	Communication	Auxiliary	Skill
Infrastructure						
Mobile Facility	Terdapat 12 armada bus sedang yang beroperasi, yang sudah mencakupi penumpang yang menggunakan angkutan 1 Waktu beroperasi angkutan dari pagi sampai sore hari (pukul 07.00 – 16.00 WIB), frekuensi perjalanan sebanyak 6x PP dengan durasi waktu ngetem di terminal selama 30 menit sampai 1 jam, dan tarif berkisar dari harga Rp. 5.000,-					
Regulatory	Aturan yang menjadi acuan yaitu UU jalan, Permen PU no. 19/2011; syarat teknis perencanaan jalan, no. 4/2012; pengawasaan jalan, no. 13/2011 pemeliharaan jalan, SK Bupati status jalan. Terdapat Terdapat dokumen makro yang menjadi acuan yaitu RENSTRA (2016 - 2021) – RENJA – DPA (dokumen pelaksanaan anggaran), juga ada pembuatan data base kondisi jalan yang memuat tentang kinerja jalan. 2 Selain berdasarkan aturan, juga terdapat survei dari dinas terkait dan mengikutsertakan saran masyarakat yaitu melalui MUSRENBANG	Aturan terkait rute angkutan mengacu pada SK Trayek dan Sk kepala dinas Perhubungan 3				
Communication	Terdapat rambu lau lintas berupa rambu biasa ukuran 60 x 60 dan rambu tipe F 4		(1) Informasi terkait kebijakan pembangunan/peremajaan jalan melalui sosialisasi saat MUSRENBANG, saat pengadaaan proyek berupa papan informasi rincian tentang proyek, aturan, ruas jalan dan anggaran, juga pada papan informasi tahunan yang ada di depan kantor, serta 6			

Lanjutan dari tabel 3

	Infrastructure	Mobile Facility	Regulatory	Communication	Auxiliary	Skill
			melalui aplikasi sosial media Twitter. (2) Terkait izin lokasi, di setiap desa, kecamatan, juga di kantor terdapat peta pola ruang Kabupaten Klaten			
	Lokasi keberadaan rambu lau lintas pada titik – titik jalan yang strategis sehingga dapat dilihat dan menjadi informasi					
Auxiliary	Terdapat sub Terminal Penggung dengan kondisi yang baik 7 Di sub Terminal Penggung, terdapat mandor yang membantu mengatur waktu operasi angkutan.	Armada bus yang tersedia sudah mencukupi masyarakat yang menggunakan angkutan. Dan terdapat satu pom bensin dan bengkel di sepanjang ruas jalan 8 Kapasitas angkutan yang pada waktu biasa tidak mengalami overload penumpang, pom bensin yang beroperasi 24 jam.	Terkait lokasi pengadaan pom bensin/bengkel, terdapat pada perda RTRW yaitu pada kawasan peruntukan permukiman 9 Proses perizinan diawali dengan pengecekan lokasi ke dinas tata ruang, setelah itu baru dilanjutkan ke kantor perizinan	Terdapat papan penanda yang menunjukkan keberadaan pom bensin/bengkel 10 Lokasi dan ukuran papan penanda yang baik dan jelas sehingga dapat diketahui pengguna jalan		
Skill	Penyelenggaraan kegiatan di jalan mengacu pada uu tentang jalan dan uu tentang LLAU (lau lintas dan angkutan jalan raya) 11	Terdapat ORGANDA (Organisasi Angkutan Daerah) cabang Klaten, terkait pemilihan sopir tergantung dari pihak pengelola, tetapi syarat dasar yang biasa menjadi acuan terkait SIM yaitu memiliki SIM B umum 12 Sopir angkutan yang ada sudah berpengalaman dan memiliki SIM	Terdapat pelatihan untuk skill sopir angkutan yang diadakan pemerintah dengan nama kegiatan Abdi Yasa Teladan AKUT; Awak Kendaraan Umum Teladan yaitu pelatihan, pembinaan awak angkutan umum kendaraan 13 Pelatihan, pembinaan, sosialisasi untuk awak angkutan secara rutin dilakukan setiap tahun	Yang bertanggung jawab dalam pemasangan marka dan rambu lau lintas oleh Pemda yaitu DISHUB bidang Lau Lintas dengan aturan yang menjadi acuan: PM no. 34/2014 tentang rambu 14 Selain berdasarkan aturan, dalam pemasangan juga dilakukan survei dan mengikutsertakan saran masyarakat yaitu melalui surat pengajuan yang ditujukan ke dinas 15	Pelayanan yang ada di pom bensin/ bengkel dilakukan oleh karyawan/ tenaga yang sudah kompeten	

### 3.1.2 Kecamatan Jogonalan

Untuk Kecamatan Jogonalan koridor jalan yang menjadi objek penilaian adalah pada ruas jalan Kraguman - Srowot yang merupakan jalan lokal yang masuk dalam lingkup administrasi kecamatan Jogonalan dan merupakan akses jalan menuju jalan nasional. Berdasarkan pada gambar 4 link hubungan dampak yang tidak terbentuk adalah nomor link 4, 5, 7, 10, dan 15. Pada ruas jalan Kraguman–Srowot, didominasi dengan kegiatan pertanian (sawah) dan hunian masyarakat, sehingga tidak terdapat papan penanda jalan, dan untuk informasi jadwal dan tarif angkutan biasanya berupa lisan (tabel 4).



Gambar 4 Representasi hubungan node dan link NETS Kecamatan Jogonalan  
Sumber: Penyusun 2018

### 3.1.3 Kecamatan Kalasan

Untuk Kecamatan Kalasan koridor jalan yang menjadi objek penilaian adalah pada ruas jalan Karang Kalasan – Salakan yang merupakan jalan lokal yang masuk dalam lingkup administrasi kecamatan Kalasan dan merupakan akses jalan menuju jalan nasional. Berdasarkan pada gambar 5, link hubungan dampak yang tidak terbentuk adalah nomor link 1, 4, 5, dan 7. Pada ruas jalan Karang Kalasan - Salakan, didominasi dengan kegiatan perkantoran dan aneka industri sehingga tidak terdapat angkutan yang beroperasi (tabel 5).

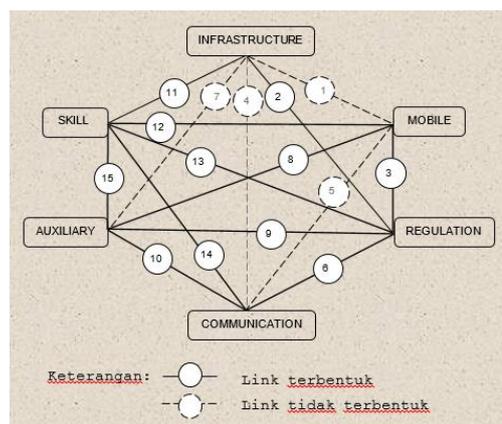
TABEL 4

HUBUNGAN KETERKAITAN ANTAR NODE DAN LINK NETS DI KECAMATAN JOGONALAN

	Infrastructure	Mobile Facility	Regulatory	Communication	Auxiliary	Skill
Infra-structure						
Mobile Facility	Terdapat armada bus sedang yang beroperasi, yang sudah mencakupi penumpang yang menggunakan angkutan 1 Waktu beroperasi angkutan dari pagi sampai sore hari (pukul 07.00 – 16.00 WIB), durasi waktu ngetem di pos ojek/depan stasiun Srowot sesuai dengan kedatangan angkutan berikutnya, dan tarif berkisar dari harga Rp. 5.000,-					
Regulatory	Aturan yang menjadi acuan yaitu UU jalan, Permen PU no. 19/2011: syarat teknis perencanaan jalan, no. 4/2012: pengawasan jalan, no. 13/2011: pemeliharaan jalan, Sk Bupati: status jalan. Terdapat Terdapat dokumen makro yang menjadi acuan yaitu RENSTRA (2016 - 2021) – RENJA – DPA (dokumen pelaksanaan anggaran), juga ada pembuatan data base kondisi jalan yang memuat tentang kinerja jalan. 2 Selain berdasarkan aturan, juga terdapat survei dari dinas terkait dan mengikutsertakan saran masyarakat yaitu melalui MUSRENBANG	Aturan terkait rute angkutan mengacu pada SK Trayek dan SK kepala dinas Perhubungan 3				
Communi-cation	-	-	(1) Informasi terkait kebijakan pembangunan/peremajaan jalan melalui sosialisasi saat MUSRENBANG, saat pengadaan proyek berupa papan informasi rincian tentang proyek aturan, ruas jalan dan anggaran, juga pada papan informasi tahunan yang ada di			
	4	5	6			

Lanjutan dari tabel 4

	Infrastructure	Mobile Facility	Regulatory	Communication	Auxiliary	Skill
			depan kantor, serta melalui aplikasi sosial media Twitter. (2) Terkait izin lokasi, di setiap desa, kecamatan, juga di kantor terdapat peta pola ruang Kabupaten Klitan			
Auxiliary	-	Armada bus yang tersedia sudah mencakupi masyarakat yang menggunakan angkutan, dan terdapat satu bengkel pada ruas jalan 8 Kapasitas angkutan yang pada waktu biasa tidak mengalami overload penumpang	Terkait lokasi pengadaan pom bensin/bengkel, terdapat pada perda RTRW yaitu pada kawasan peruntukan permukiman 9 proses perizinan diawali dengan pengecekan lokasi ke dinas tata ruang, setelah itu baru dilanjutkan ke kantor perizinan	-		
Skill	Penyelenggaraan kegiatan di jalan mengacu pada uu tentang jalan dan uu tentang LLAJ (lalu lintas dan angkutan jalan raya)	Terdapat ORGANDA (Organisasi Angkutan Daerah) cabang Klitan , terkait pemilihan sopir tergantung dari pihak pengelola, tetapi syarat dasar yang biasa menjadi acuan terkait SIM yaitu memiliki SIM B umum 12 Sopir angkutan yang ada sudah berpengalaman dan memiliki SIM	Terdapat pelatihan untuk skill sopir angkutan yang diadakan pemerintah dengan nama kegiatan Abdi Yasa Teladan AKUT: Awak Kendaraan Umum Teladan yaitu pelatihan, pembinaan awak angkutan umum kendaraan 13 Pelatihan, pembinaan, sosialisasi untuk awak angkutan secara rutin dilakukan setiap tahun	Yang bertanggung jawab dalam pemasangan marka dan rambu lalu lintas oleh Pemda yaitu DISHUB bidang Lalu Lintas dengan aturan yang menjadi acuan: PM no. 34/2014 tentang rambu 14 Selain berdasarkan aturan, dalam pemasangan juga dilakukan survei dan mengikutsertakan saran masyarakat yaitu melalui surat pengajuan yang ditunjukkan ke dinas		
					10	11
						15



Gambar 5 Representasi hubungan node dan link NETS Kecamatan Kalasan

Sumber: Penyusun 2018

TABEL 5  
HUBUNGAN KETERKAITAN ANTAR NODE DAN LINK NETS DI KECAMATAN KALASAN

	Infrastructure	Mobile Facility	Regulatory	Communication	Auxiliary	Skill
Infra-structure	-	-	-	-	-	-
Mobile Facility	1	-	-	-	-	-
Regulatory	2 Aturan yang menjadi acuan yaitu UU jalan, Permen PU no. 19/2011: syarat teknis perencanaan jalan, no. 4/2012: pengawasan jalan, no. 13/2011: pemeliharaan jalan, Sk Bupati: status jalan, serta dalam melakukan perencanaan dan peremajaan jalan mengikuti tema pembangunan daerah setiap tahun Selain berdasarkan aturan, juga terdapat survei dari dinas terkait dan mengikutsertakan saran masyarakat yaitu melalui MUSRENBANG	3 Aturan terkait rute angkutan mengacu pada Perda Sleman no. 15/2011: izin trayek. Sedangkan untuk kebutuhan armada tergantung pada kesepakatan dan teknis di lapangan	-	-	-	-
Communication	4	5	6 (1) Informasi terkait kebijakan pembangunan/peremajaan jalan melalui sosialisasi saat MUSRENBANG, saat pengadaan proyek berupa papan informasi rincian tentang proyek: aturan, ruas jalan dan anggaran. Untuk aturan yang sudah menjadi sebuah produk sudah terdapat pada website	-	-	-

Lanjutan dari tabel 5

	Infrastructure	Mobile Facility	Regulatory	Communication	Auxiliary	Skill
	-	-	2) Terkait izin lokasi, terdapat pada RDTR kecamatan yang juga dapat diakses pada website SIMTARU Sleman	-	-	-
Auxiliary	7	8 Terdapat sebuah pom bensin pada ruas jalan Pom bensin beroperasi 24 jam	9 Terdapat lokasi pengadaan pom bensin/bengkel, terdapat pada perda RTRW, RDTR kecamatan, Perbub no. 44/2017: pola pola ruang Kabupaten Sleman Proses perizinan diawali dengan pengecekan lokasi ke dinas tata ruang, setelah itu baru dilanjutkan ke kantor perizinan	10 Terdapat papan penanda yang menunjukkan keberadaan pom bensin Lokasi dan ukuran papan penanda yang baik dan jelas sehingga dapat diketahui pengguna jalan	-	-
Skill	11 Penyelenggaraan kegiatan di jalan mengacu pada Perda no. 13/2015: penyelenggaraan jalan	12 Terdapat Koperasi Angkutan Pemuda, terkait pemilihan sopir tergantung dari pihak pengelola, tetapi syarat dasar yang biasa menjadi acuan terkait SIM yaitu memiliki SIM B umum	13 Terdapat pelatihan untuk skill sopir angkutan yang diadakan pemerintah yaitu pelatihan, sosialisasi pemilihan Awak Angkutan Umum Kendaraan Pelatihan, pembinaan, sosialisasi untuk awak angkutan secara rutin dilakukan setiap tahun	14 Yang berlangung jawab dalam pemasangan marka dan rambu lalu lintas oleh Pemda yaitu DISHUB bidang Lalu Lintas dengan aturan yang menjadi acuan: PM no. 34/2014 tentang rambu Selain berdasarkan aturan, dalam pemasangan marka dilakukan survei dan mengikutsertakan saran masyarakat yaitu melalui surat pengajuan yang ditujukan ke dinas	15 Pelayanan yang ada di pom bensin/ bengkel dilakukan oleh karyawan/ tenaga yang sudah kompeten	-

### 3.2 Analisis Aksesibilitas Pusat – Pusat Pelayanan

Untuk perhitungan aksesibilitas di masing – masing Kecamatan, pemberian penilaian terhadap 15 link dilakukan oleh 2 sumber sample yaitu masyarakat dan dinas terkait, melalui pengisian kuesioner dan wawancara secara terbuka. Untuk sample yang merupakan masyarakat, pembagian kuesioner dilakukan dengan teknik purposive sampling yang terdiri dari masyarakat yang berada/melewati ruas jalan yang menjadi objek penelitian. Sedangkan untuk dinas terkait, terdiri dari dinas Perhubungan bidang transportasi dan lalu lintas, PU bidang mina marga, dan Tata Ruang Kabupaten Klaten dan Sleman.

Dari data penilaian yang telah diperoleh, kemudian dilakukan analisis dengan memasukan 6 (enam) variable NETS dengan menggunakan rumus  $\beta = \frac{e}{v}$  dan  $\gamma = \frac{e}{3(v-2)}$  untuk mengetahui seberapa besar aksesibilitas yang ada di ruas jalan di masing – masing Kecamatan. Selanjutnya hasil analisis dapat dilihat pada tabel analisis aksesibilitas ruas jalan dari tiga kecamatan **tabel 3, tabel 4, dan tabel 5.**

No	L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9	L10	L11	L12	L13	L14	L15	$\beta = \frac{c}{p}$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)}$
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 1,53$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,67$
2	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,17$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,08$
3	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,33$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,17$
4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,53$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,17$
5	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,53$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,17$
6	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,53$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,17$
7	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,53$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,17$
8	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,17$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,08$
9	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,17$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,08$
10	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,53$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,17$
11	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,53$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,17$
12	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,53$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,17$
13	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,53$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,17$
14	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,53$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,17$
15	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,53$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,17$
16	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,17$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,08$
17	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,53$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,17$
18	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,53$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,17$
19	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,53$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,17$
20	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,17$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,08$
Rata - rata																2,24	1,12

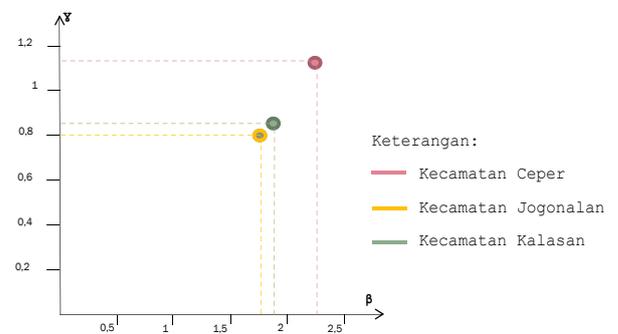
Tabel 3 Analisis Aksesibilitas Kecamatan Ceper berdasarkan NETS  
Sumber: Penyusun 2018

No	L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9	L10	L11	L12	L13	L14	L15	$\beta = \frac{c}{p}$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)}$
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 1,53$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,67$
2	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,50$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,75$
3	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,50$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,75$
4	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,50$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,75$
5	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,50$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,75$
6	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 2,00$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,00$
7	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,00$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,00$
8	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 1,50$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,75$
9	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,50$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,75$
10	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,50$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,75$
11	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,50$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,75$
12	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,50$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,75$
13	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,00$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,00$
14	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,50$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,75$
15	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,50$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,75$
16	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,00$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,00$
17	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 1,50$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,75$
18	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 1,50$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,75$
19	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,50$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,75$
20	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,50$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,75$
Rata - rata																1,59	0,80

Tabel 4 Analisis Aksesibilitas Kecamatan Jogonolan berdasarkan NETS  
Sumber: Penyusun 2018

No	L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7	L8	L9	L10	L11	L12	L13	L14	L15	$\beta = \frac{c}{p}$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)}$
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 1,53$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,67$
2	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 1,83$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,92$
3	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 1,83$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,92$
4	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,33$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,67$
5	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,33$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,67$
6	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 0,80$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,00$
7	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,00$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,00$
8	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,33$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,67$
9	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,33$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,67$
10	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 1,83$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,92$
11	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,83$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,92$
12	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 1,83$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,92$
13	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,00$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,00$
14	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 1,83$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,92$
15	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 1,83$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,92$
16	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 2,00$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 1,00$
17	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,33$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,67$
18	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	$\beta = \frac{c}{p} = 1,33$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,67$
19	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 1,83$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,92$
20	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	$\beta = \frac{c}{p} = 1,83$	$\gamma = \frac{e}{p(w-2)} = 0,92$
Rata - rata																1,67	0,83

Tabel 4 Analisis Aksesibilitas Kecamatan Kalasan berdasarkan NETS  
Sumber: Penyusun 2018



Gambar 6 Grafik Aksesibilitas Pelayanan Transportasi berdasarkan NETS Berbasis Kecamatan  
Sumber: Penyusun 2018

Dari hasil analisis perhitungan beta dan gama dengan variabel NETS sudah dapat dilihat dengan angka, kecamatan mana yang paling baik tingkat aksesibilitasnya diantara kecamatan lainnya. Dari grafik (**gambar 6**) dapat diketahui kecamatan mana yang mempunyai akses yang paling bagus. Kecamatan Ceper adalah kecamatan yang mempunyai performa terbaik karena kecamatan Ceper memiliki sub terminal Penggung sehingga memungkinkan pelayanan transportasi yang lebih baik dibandingkan dengan kecamatan Jogonolan dan Kalasan. Di samping adanya sub terminal Penggung, kombinasi tata guna lahan yang ada di sepanjang ruas jalan Penggung – Ceper lebih kompleks yaitu melewati stasiun kereta api ceper, merupakan rute menuju pusat pemerintahan Kecamatan Ceper, akses menuju salah satu pusat perbelanjaan terbesar di Ceper yaitu Mall Lawas, dan marupaka rute penghubung menuju Kecamatan Pedan, Cawas, Kelir, Semn yang mana titik mulai dan kembalinya angkutan di sub terminal Penggung.

### 3.3 Karakteristik Transportasi Pusat – Pusat Pelayanan di Koridor Jalan Jogja Solo

Sistem transporatsi makro terdiri dari 4 (empat) subsistem transportasi mikro (kecil) yang saling berkaitan dan saling mempengaruhi satu sama lainnya (Tamin, 2000). Adapun keempat subsistem tersebut adalah: sistem kegiatan, sistem jaringan, sistem pergerakan, dan sistem kelembagaan.

Berdasarkan hasil analisis dengan variabel NETS, kecamatan Ceper merupakan kecamatan dengan angka penilaian tingkat aksesibilitas yang paling baik, diikuti kecamatan Kalasan dan yang paling rendah kecamatan Jogonolan.

- a. Sistem kegiatan terkait dengan tata guna lahan yang ada di sepanjang ruas jalan Penggung Ceper, Kraguman – Srowot, dan Karang Kalasan – Salakan, terdiri dari permukiman, pusat

pendidikan, perbelanjaan, dan perkantoran, dan sawah. Hal ini akan terus berkembang melihat ruas jalan adalah ruas jalan lokal yang memiliki akses ke jalan nasional, yang dapat menjadi jalan alternatif yang ramai dilalui, terutama kecamatan Ceper yang titik awal ruas jalannya berawal dari lokasi sub terminal Penggung.

1. **Bangkitan Perjalanan (Trip Generation)**  
Perkembangan jumlah pergerakan yang berasal dan yang akan tertarik dari dan ke masing – masing ruas jalan akan di pengaruhi oleh adanya kegiatan yang ada saat ini, khususnya untuk kecamatan Ceper yang tersedia sub terminal penggung dan stasiun ceper, srowot yang saat ini tidak untuk sistem turun penumpang, kecuali di kecamatan Kalasan yang sudah tidak digunakan.
  2. **Distribusi Perjalanan (Trip Distribution)**  
Besarnya pergerakan (manusia, barang, kendaraan) pada masing – masing ruas jalan ini akan dipengaruhi oleh kondisi ruas jalan yang memiliki akses menuju jalan nasional, juga penghubung menuju kecamatan lain.
  3. **Pemilihan Moda (Moda Choise)**  
Pergerakan pelaku perjalanan pada masing - masing ruas jalan ini akan menggunakan moda transportasi jalan dan kereta api kecuali untuk kecamatan Kalasan, yakni peningkatan pelayanan stasiun Ceper dan Srowot.
  4. **Pemilihan Rute Perjalanan (Rute Choice)**  
Pergerakan pelaku perjalanan pada masing – masing ruas jalan ini dipengaruhi oleh tata guna lahan yang tumbuh dan berkembang di sepanjang rute jalan yang mana juga terdapat layanan pom bensin dan bengkel, maupunn rambu – rambu lalu lintas.
- b. Sistem jaringan yang tersedia sekarang terdiri dari jaringan jalan dengan kelengkapan rambu lalu lintas berupa penanda jalan, sub terminal Penggung khusus untuk kecamatan Ceper. Perkembangan kegiatan akan terus mempengaruhi sistem jaringan untuk mendukung berjalannya sistem kegiatan yang ada. Pemasangan marka, lampu lalu lintas, penyebrangan terutama di depan sekolah, trotoar, serta media informasi terkait peraturan menjadi hal yang perlu dipenuhi.
  - c. Sistem pergerakan yang berlangsung pada masing – masing ruas jalan ini dipengaruhi oleh status jalan yang merupakan jalan lokal yang memiliki akses menuju jalan nasional. Untuk mobilitas angkutan umum sendiri dapat berkembang jika dikaitkan dengan peningkatan pelayanan Stasiun Ceper dan Srowot.
  - d. Sistem kelembagaan untuk melakukan komunikasi internal dan eksternal kepada masyarakat terutama terkait penyampaian informasi (media) dalam hubungannya dengan perkembangan sistem kegiatan dan jaringan terutama dengan adanya peningkatan pelayanan stasiun kecuali kecamatan Kalasan yang dapat terintegrasi dengan sub terminal yang ada khususnya kecamatan Ceper.

Berdasarkan pada karakteristik pelayanan transportasi pusat – pusat pelayanan di koridor jalan Jogja Solo, dengan studi kasus pada 3 (tiga) kecamatan Ceper, Jogonalan, dan Kalasan maka implikasinya pada rencana tata ruang (RTRW Kabupaten) adalah terkait dengan struktur ruang kota. Potensi bangkitan dan tarikan pergerakan pada pusat pusat pelayanan koridor jalan Jogja solo yang terjadi di masa mendatang akan berdampak pada perubahan tata guna lahan akibat mekanisme pasar. Aktivitas yang terbentuk akan mempengaruhi kinerja pelayanan jalan, ketika infrastruktur jalan baru atau perluasan jalan dilakukan untuk meminimalisir masalah yang ada pada ruas jalan tersebut, perubahan preferansi lokasi dari investor dan rumah tangga dapat menimbulkan kebutuhan perjalanan yang baru, yang mana juga dapat menimbulkan masalah baru. Pembangunan infrastruktur transportasi dan layanan angkutan umum merubah pola aksesibilitas dan mempengaruhi keputusan lokasi bagi rumah tangga dan perusahaan swasta. Keputusan – keputusan ini mempengaruhi struktur kota dan lingkungan sekitarnya dan menimbulkan bangkitan perjalanan dengan pola yang baru. (GIZ\_SUTP\_SB2a-Land-use-Planning-and-Urban-Transport\_ID, 2011:25).

## **2. KESIMPULAN**

1. Karakteristik transportasi merupakan gambaran kondisi pelayanan transportasi yang ada pada wilayah tersebut. Dalam sistem transportasi makro terdapat subsistem mikro yang terdiri dari Sistem kegiatan atau permintaan transportasi (transport demand), Sistem jaringan atau sarana dan prasarana transportasi (transport supply), sistem pergerakan lalu lintas (traffic flow), sistem kelembagaan atau institusi (institutional framework).
2. Pusat pelayan kawasan (PPK) merupakan kawasan perkotaan yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala kecamatan atau beberapa desa. Kecamatan Ceper, Jogonalan, dan Kalasan adalah kecamatan yang berada di koridor ekonomi jalan Jogja – Solo dengan fungsi sesuai RTRW adalah sebagai PPK.
3. Hasil analisis dengan metode NETS menggambarkan kondisi pelayanan transportasi di masing – masing kecamatan berdasarkan terbentuk dan tidak terbentuknya 15 link dari hubungan link dan node dalam NETS, serta perhitungan aksesibilitas pelayanan transportasi dengan analisis NETS yang menunjukkan tingkat aksesibilitas dari ketiga kecamatan.
4. Hasil analisis aksesibilitas ini memiliki dampak terhadap sistem transportasi makro untuk waktu yang akan datang dari masing - masing wilayah kecamatan. Bagaimana karakteristik yang dimiliki memberikan dampak terhadap sistem kegiatan, sistem jaringan, sistem pergerakan dan sistem.
5. Penelitian ini terbatas hanya pada lingkup wilayah satu ruas jalan yang dijadikan sample yang mewakili tiap kecamatan serta penentuan sample untuk masyarakat yang tidak dengan kriteria tertentu sehingga tidak begitu menjamin untuk jawaban yang diberikan (sample berupa masyarakat yang melewati ruas jalan).

## **3. SARAN**

Bagi peneliti selanjutnya untuk lingkup wilayahnya diperluas sebagai objek yang diteliti serta pemilihan sampel kuesioner yang lebih kompleks misalnya dengan membuat kriteria tertentu.

## **UCAPAN TERIMA KASIH**

Penulis mengucapkan terima kasih kepada dosen – dosen T.PWK, buat teman – teman yang sudah selalu mendukung. Peneliti juga mengucapkan terima kasih kepada Ibu Solikhah Retno Hidayati, S.T., M.T., selaku Ketua Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota (PWK) STTNAS Yogyakarta sekaligus sebagai dosen pembimbing I, serta Bapak Iwan Aminto Ardi, S.T., selaku dosen pembimbing II, yang banyak memberikan arahan dan bimbingan dengan penuh kesabaran hingga terselesainya penelitian ini.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Anggara, Heri. 2014. Identifikasi Tingkat Aksesibilitas dan Pelayanan Transportasi Sebagai Penunjang Pengembangan Kawasan Peyangga Agropolitan Kabupaten Gunungkidul. Tugas akhir, STTNAS Yogyakarta.
- Jhon Thifin & Chris Kissling.2007. Transport Communication, Understanding Global Networkenabling Transport Service, Kogan Page Londong.