



Tarif Parkir Mahal Jadi Solusi Alternatif

■ 30 Persen Ruas Jalan di Yogya Masuk Kategori Macet

Saya justru mengusulkan perbanyak transportasi publik dan kondisi Yogya yang hanya 32 kilometer persegi sangat mudah untuk menambah transportasi publik



YOGYA. TRIBUN - Persoalan kemacetan yang merupakan masalah klasik tak terpecahkan di Kota Yogyakarta akan diupayakan dengan penerapan tarif parkir yang mahal di kawasan pusat keramaian. Tak hanya itu, tarif parkir ini akan diterapkan progresif dengan tujuan untuk memecah kemacetan dan kepadatan arus lalu lintas di pusat kota.

Kepala Seksi Optimalisasi Parkir Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta Imanudin Aziz menjelaskan, pihaknya saat ini sedang menggodok formula tarif parkir yang baru di sejumlah titik yang rawan macet dan pusat keramaian.

Tarif Parkir Mahal Jadi Solusi

• Sambungan Hal 1

Nantinya, kata dia, tarif parkir akan dibuat lebih mahal untuk memecah arus lalu lintas.

penetapan tarif parkir ini akan dibagi sesuai dengan zonasi atau kawasan I, II dan III. Dimana kawasan I adalah kawasan padat, kawasan II sedang dan kawasan III adalah kawasan yang masih longgar.

"Untuk kawasan I atau premium akan kami terapkan parkir lebih mahal dan progresif tarifnya," ujar Imanudin kepada *Tribun Jogja*, Jumat (14/4).

Dia mengatakan, penerapan tarif parkir lebih mahal di kawasan I itu, tak lain adalah untuk mengurangi kemacetan dan penumpukan kendaraan di pusat kota. Hingga kini, pihaknya bersama dengan legislatif pun tengah menyusun besaran tarif parkir tersebut.

"Kami belum tahu range tarif parkirnya sampai berapa. Akan tetapi, nantinya kami optimis bisa menjadi solusi untuk kemacetan," katanya.

Idealnya, imbuhnya, dengan penerapan tarif parkir mahal di kawasan I seperti Malioboro, pusat perbelanjaan dan lainnya akan membuat warga memilih memarkirkan kendaraan di sekitar kawasan II dan III. Untuk kawasan II dan III ini nantinya akan diterapkan parkir yang lebih murah dan flat.

"Kami juga saat ini sedang merinci kawasan mana saja yang masuk I, II, dan III. Saat ini sedang kami bahas dengan legislatif," ulasnya.

Transportasi Publik
Sementara itu, Ketua Panitia Khusus (Pansus) Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) Perparkiran DPRD Kota Yogya, Antonius Fokki Ardianto menjelaskan, penerapan tarif mahal di kawasan padat

lalu lintas tidak serta merta mengurangi kemacetan. Hal ini karena semahal apapun parkir, untuk kondisi Yogya masih bisa dijangkau.

"Saya justru mengusulkan perbanyak transportasi publik dan kondisi Yogya yang hanya 32 kilometer persegi sangat mudah untuk menambah transportasi publik," jelasnya.

Dia menjelaskan, transportasi publik ini harus nyaman dan menjangkau semua pusat wisata dan pusat pemerintahan. Politisi PDI Perjuangan ini juga mengusulkan Mass Rapid Transit (MRT) dengan metode build operate transfer (BOT).

MRT ini bisa dibangun dengan koridor Balaikota - DPRD Kota - UIN - Lippo Mall - XXI - Gardena - RS-Bethesda/Galeria - Gramedia - Tugu - Stasiun - DPRD Provinsi - Malloboro - Kepatihan - Beringharjo - Taman Pintar - Puro Pakualaman - Mandala Krida - Balaikota.

Di samping itu, bus-bus besar juga dilarang masuk ke Kota Yogyakarta dan bisa memaksimalkan terminal Giwangan sebagai tempat parkir.

Dia berharap MRT ini bisa segera dilakukan tahapan-tahapannya dimulai dari kajian. Sebabnya, kata dia, bila pemerintah kota serius menangani masalah kemacetan, harus benar-benar dipikirkan solusinya.

Apalagi, jumlah kendaraan pasti bertambah. Dia juga menjelaskan, untuk parkir juga sudah mulai dipikirkan tidak ada parkir tepi jalan umum.

"Pusat-pusat pertokoan, pasar serta perkantoran harus mulai dipaksa menyediakan lahan parkir. Apalagi kalau rencana Pemerintah DIY merealisasikan pembelian tanah bekas kampus eks-Stikers untuk lahan parkir itu juga sangat bagus," paparnya.

Jalan Jenuh

Di pihak lain, kajian Di-

nas Perhubungan (Dishub) Kota Yogyakarta pada 2016 menyebutkan hampir seluruh jalan di Kota Yogyakarta sudah jenuh alias padat kendaraan melintas. Tanpa siasat lalu lintas, Kota Yogyakarta lima tahun kedepan diprediksi macet layaknya ibukota negara kita.

Kajian memonitor kapasitas atau volume dan kecepatan lalu lintas pada hari kerja dan akhir pekan. Waktu monitor pada jam puncak lalu lintas yakni pagi (6-8 WIB), siang (11-13 WIB), dan sore hari (15-17 WIB).

Dari 36 ruas jalan utama di Kota Yogyakarta pada hari kerja, lebih dari 30 persen atau 11 ruas jalan sudah masuk kategori macet dengan hambatan. Sedangkan 58 persen lebih atau 21 ruas jalan masuk kategori padat, sisanya masih kategori normal.

Data menyebut, Jalan Taman Siswa dan Jalan Mayjend MT Haryono adalah yang terpadat dengan ratio di atas 0,86. Sedangkan sembilan ruas jalan ber-ratio 0,75-0,85 yakni Jalan Menteri Supeno, Jalan Di Panjaitan, Jalan Wakhid Hasyim, Jalan Kapten P Tendeau, Jalan Gadjah Mada, Jalan Hayam Wuruk, Jalan Kusumanegara, Jalan Pramuka, dan Jalan Parangtritis.

"Memang benar beberapa ruas jalan di Kota Yogyakarta sudah masuk kategori E dan D, artinya tingkat kejenuhannya sudah sangat tinggi," ujar Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Dishub Kota Yogyakarta, Goklari Made Yulianto.

Ia menjelaskan, secara teori, bila rasio jalan di atas 0,8 maka sudah macet. Jika terjadi hambatan sedikit saja, maka akan terjadi penumpukan kendaraan. Data juga menunjukkan rata-rata kecepatan kendaraan melintas dibawah 30 kilometer perjamnya.

Masih aman

Meski demikian, jika dibandingkan dengan

kota-kota besar di Indonesia seperti Jakarta, Bandung, dan Surabaya, Yogyakarta dinilai masih lebih aman. Artinya terjadi kepadatan tapi tidak sampai macet yang menyebabkan kendaraan berhenti ditinggal jalan.

Namun ia mewartawanti, tingkat kepadatan akan terus meningkat. Terlebih bila hal tersebut tidak didukung dengan pembatasan pertumbuhan kendaraan bermotor yang tiap tahunnya di Kota Yogyakarta tumbuh sebanyak lima persen.

"Tiap tahunnya tumbuh sampai lima persen, artinya tanpa diimbangi pertumbuhan jalan, maka kemungkinan dalam lima tahun kedepan bisa saja Yogyakarta seperti Jakarta atau Surabaya," ungkap Goklari.

Goklari menjelaskan, ada empat strategi yang dilakukan Dishub yakni penerbitan hambatan kendaraan seperti parkir liar, manajemen dan rekayasa lalu lintas, rekayasa fisik atau penambahan dimensi jalan, dan peningkatan kesadaran partisipasi masyarakat.

"Mobil-mobil yang parkir pinggir jalan itu kita tindak, kita bikin juga rekayasa jalan misal diubah ke satu arah atau memutar sehingga mengurangi beban jalan, namun itu semua tak berarti tanpa partisipasi masyarakat," tutur Goklari.

Baginya, partisipasi dan kesadaran masyarakat adalah kunci utama kelancaran lalu lintas. Dengan tidak mengambil bahu jalan untuk parkir atau memenuhi seluruh badan jalan saat menunggu lampu merah, adalah hal-hal kecil yang mampu menimbulkan kemacetan.

"Bila masyarakat tertib dan mau beralih ke transportasi umum, kepadatan bisa ditekan. Kami harap masyarakat mau berpeda karena per April 2017, armada dan trayek baru Trans Jogja siap diluncurkan," jelasnya. (gll/ais)

Instansi	Nilai Berita	Sifat	Tindak Lanjut
1. Dinas Perhubungan	Netral	Biasa	Untuk Diketahui

Yogyakarta, 13 Agustus 2026
Kepala

Ig. Trihastono, S.Sos. MM
NIP. 19690723 199603 1 005