



Makin Tua, Jogja Akan Terkunci

JOGJA—Jogja akan berumur 261 tahun pada Sabtu (7/10) akhir pekan ini. Banyak masalah yang harus dipecahkan, salah satu yang terpenting adalah kemacetan.

Ujang Hasanudin, Arief Junianto, & Sunartono
redaksi@harianjogja.com

- ▶ Tata kelola trayek angkutan umum masih perlu diperbaiki karena belum memenuhi kebutuhan penduduk.
- ▶ Kota Jogja macet karena tingginya pertumbuhan kendaraan dan popularitas tempat wisata.

Kepadatan lalu lintas di Kota Jogja sudah jadi masalah klise dan butuh penanganan apabila kota ini tak ingin jadi perlintasan rutin mobil dan motor yang merambat seperti keong di jalan raya. Tanpa solusi cespleng, semua ruas jalan di Kota Jogja kemungkinan besar akan terkunci dan susah dilewati. Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Jogja Golkari Made Yulianto mengatakan volume kendaraan dan kapasitas jalan yang ada di Kota Jogja saat ini sudah tidak seimbang.

● Lebih Lengkap Halaman 8

RUAS JALAN YANG
DIPREDIKSI BISA
MACET TOTAL



Sumber: Dishub Kota
Jogja (1/10)

Grafis: Harian Jogja/Mengki Irawan

Makin Tua...

Ruas jalan yang tetap-tetap saja, hanya 258,023 kilometer, harus disesaki kendaraan yang makin bejubun. Pertumbuhan kendaraan di Kota Jogja dari tahun ke tahun meningkat 7%-8%. Pada 2015, jumlah mobil dan motor yang terdaftar di Kota Jogja sudah mencapai 2,2 juta. Belum lagi ketika musim libur tiba. Kendaraan dari luar kota bakal menyempit di objek wisata maupun pusat oleh-oleh.

Menurut analisis Dishub, rasio kapasitas jalan dan jumlah kendaraan di beberapa ruas sudah mendekati angka 1% alias terancam sulit dilewat.

Penggal-penggal yang terancam mampat meliputi Jl. Jenderal Sudirman, Jl. Abu Bakar Ali, Jl. Sutomo, Jl. Ahmad Dahlan, Jl. Diponegoro, Jl. Pasar Kembang, Jl. Panembahan Senopati, Jl. Katamso, dan Jl. AM Sangaji. Kepadatan di ruas jalan tersebut berada di angka 0,8% sampai 0,9%.

"Sudah nyaris terkunci," kata Golkari. Dishub nyaris mati akal. Sejauh ini jawatan yang bertanggung jawab mengurus kelancaran mobilitas penduduk itu baru sebatas memberlakukan rekayasa lalu lintas seperti pemberlakuan jalan searah untuk mengurai kepadatan. Sudah ada 15 jalan yang sudah diberlakukan searah. Saat keramaian nyaris tak bisa dipecah, beberapa jalan akan dibuka tutup, durasi lampu lalu lintas juga diatur untuk mengurangi sumbatan di persimpangan.

Langkah lain adalah mengatur parkir karena beberapa bahu jalan malah digunakan untuk memarkir mobil dan motor. "Kami bersama DPRD Jogja masih menyusun peraturan soal tarif parkir di kawasan wisata. Dengan tarif tinggi, kami harap penggunaan kendaraan pribadi bisa ditekan," ucap dia.

Upaya itu tentu belum mampu mengurai kepadatan dalam jangka panjang. Wacana membatasi kendaraan yang masuk kota beberapa kali digulirkan. "Namun kami harus mempertimbangkan banyak hal, seperti lokasi parkir, maupun kendaraan penghubung menuju lokasi wisata dalam kota," ucap Golkari.

Dia mengatakan mengatasi kepadatan dalam kota tidak bisa hanya mengandalkan Pemerintah Kota Jogja, namun harus terintegrasi dengan kabupaten lain,

seperti Bantul dan Sleman.

Ia mencontohkan, moda transportasi massal *Trans Jogja* yang berpotensi mengalihkan penggunaan mobil pribadi. Namun, angkutan itu belum melintasi semua jalur padat. *Trans Jogja* merupakan andalan utama yang dipakai Penda DIY untuk menekan potensi kemacetan.

Kepala Bidang Angkutan Darat Dinas Perhubungan DIY Hary Agus Triyono mengatakan rekayasa volume kendaraan dengan cara mengoptimalkan peran angkutan massal menjadi salah satu solusi paling realistis.

Dalam hitungan sederhana, satu unit *Trans Jogja* bisa menampung hingga 41 orang. Untuk mengangkut orang sebanyak itu menggunakan kendaraan pribadi, butuh setidaknya 10 *city car* dan 21 sepeda motor.

Menurut Hary, apabila 15 *Trans Jogja* yang saat ini sudah berjalan bisa berfungsi maksimal, artinya selalu penuh tiap hari, 6,5 juta orang tak perlu naik kendaraan pribadi. Ujung-ujungnya, pertumbuhan kendaraan bisa direm. "Persoalannya, masyarakat kerap lebih memilih mengendarai kendaraan pribadi ketimbang angkutan massal. Salah satunya karena waktu tempuh," ujar dia.

Bertambahnya usia Kota Jogja dinilai bisa menjadi momentum untuk merefleksikan persoalan ini. Wakil Gubernur DIY KGPAA Paku Alam X mengharapkan HUT ke-261 Kota Jogja menjadi pijakan untuk mengevaluasi berbagai persoalan, tak terkecuali kemacetan, secara komprehensif. Semua kalangan, baik pemerintah sebagai pengambil kebijakan maupun masyarakat harus mawas diri.

"Pertama saja jalannya dilebarkan dan ditingkatkan, kalau perilaku warga masih banyak melakukan pelanggaran saat berkendara di jalan raya," ujar dia.

Banyak Solusi

Solusi untuk mengatasi kemacetan sebenarnya melimpah, namun belum semuanya dicoba. Solusi yang sudah diambil juga belum cukup manjur. Saat ini orang-orang yang tinggal maupun melewati Kota Jogja lebih banyak buang-buang waktu di jalan. Dewan Peneliti Pustral UGM Arif Wisnadi mencontohkan sepuluh

tahun silam masyarakat Jogja dalam sehari masih bisa mengunjungi di lima tempat yang berbeda. Sekarang gara-gara jalanan padat, hanya tiga tempat yang bisa dikunjungi. Dengan demikian, jumlah aktivitas dan interaksi fisik yang berujung pada transaksi ekonomi akan berkurang.

"Dengan cara pandang seperti ini, fokus mengatasi masalah lalu lintas adalah menjamin mobilitas personal dari satu titik ke titik lain," kata Wisnadi.

Problem inilah yang belum bisa selesai dengan keberadaan angkutan kota. Dia mengatakan angkutan massal masih butuh waktu tempuh yang cukup lama karena beberapa jalur tidak lagi tepat guna. Ada trayek lama yang masih dipertahankan meski tanpa kajian rute perjalanan kebanyakan penduduk saban hari, misalnya angkutan umum dari Godean maupun Bantul menuju Kota Jogja yang masih kurang. Jika seluruh rute dikocok ulang, mobilitas penduduk akan lebih mudah. Dia menyarankan pemerintah membeli seluruh moda angkutan umum dan mengatur kembali trayeknya.

Sistem ini, kata dia, bisa didukung dengan solusi untuk mobilitas personal yang sebenarnya sudah ada namun belum memiliki tempat dalam aturan hukum, yaitu angkutan antar jemput dengan dukungan sistem *online*. Jika digabungkan dengan angkutan umum yang rapi, masyarakat punya pilihan murah untuk bepergian tanpa mengandalkan kendaraan pribadi.

"Pemerintah harus berani melakukan uji coba, meski hanya untuk jangka pendek," kata dia.

Jika tata kelola angkutan umum sudah rapi, pemerintah bisa meningkatkan kapasitas bus, misalnya menerapkan jalur khusus. "Sistem ini dapat digambarkan sebagai solusi untuk jangka menengah," imbuh dia.

Dalam jangka panjang masih terdapat ruang yang bisa dikaji kelayakannya sebagai tambahan rute alternatif, yaitu di atas sungai. Sistem semacam ini telah di terapkan di Kota Wuppertal, Jerman dan menjadi tambahan daya tarik wisata. Solusi jangka panjang ini, kata dia, pernah diwacanakan di lingkungan perencanaan di DIY.

"Tentunya memerlukan kajian mendalam," kata dia.

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

Yogyakarta, 28 September 2024
Kepala

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