



Timoho Jalan Terpadat di Yogya

■ Pelebaran Belum Memungkinkan Dilakukan

PADAT MERAYAP

- 1 Sejumlah jalan di Kota Yogyakarta memiliki volume kendaraan yang tinggi.
- 2 Dari riset Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, Jalan Timoho diketahui adalah jalanan terpadat.
- 3 Perlintasan sebidang adalah satu faktor yang menyebabkan arus lalu lintas terhambat.
- 4 Ditambah lagi dengan banyaknya kendaraan yang parkir di tepi jalan tersebut.
- 5 Penambahan ruas jalan belum memungkinkan dilakukan karena terbatasnya lahan.
- 6 Penggunaan angkutan umum oleh warga adalah kunci mengurangi kepadatan lalu lintas.

Kami sudah melakukan perhitungan dengan maksimal. Ketika durasi berubah, berdampak juga dengan ruas jalan yang lain

Efektivitas waktu angkutan umum harus bisa dipastikan untuk mengubah perilaku berkendara warga.

YOGYA. TRIBUN - Ruas jalan yang ada di sepanjang Jalan Timoho merupakan area terpadat yang memiliki kecepatan kendaraan paling rendah di Kota Yogyakarta. Hal tersebut diutarakan Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, Golkari Made Yulianto berdasarkan penelitian yang telah dilakukan pihaknya.

Ia menjelaskan, bahwa salah satu penyumbang kepadatan yang ada di sana adalah keberadaan lintasan sebidang yang antrean kendaraannya mengular dari simpang APMD hingga pertigaan UIN Sunan Kalijaga.

"Volume kendaraan cukup tinggi di sana, serta banyak kegiatan juga yang dilakukan di sana. Kemudian kapasitas jalan juga tidak lebar. Ada rencana untuk melakukan pelebaran jalan, tapi sampai saat ini belum bisa direalisasikan," tuturnya, tempo hari.

Golkari mengungkapkan, pelebaran jalan tersebut tidak dapat segera dilakukan karena ruas jalan di sana dimiliki oleh dua wilayah, yakni Kota Yogyakarta dan Kabupaten Sleman. Lebar jalan yang cenderung menyempit dan berimpit dengan permukiman warga juga menjadi pertimbangan tersendiri dalam mewujudkan pelebaran jalan.

ndak Lanjut
 uk Ditanggap
 uk Diketahui
 pa Pers

● ke halaman 19

Yogyakarta



MELINTAS - Pengendara melintasi Jalan Timoho, Kota Yogyakarta, Selasa (11/9). Ini adalah ruas jalan terpadat di Kota Yogya.

Timoho Jalan Terpadat

• Sambungan Hal 13

"Ini diperparah dengan banyaknya hambatan samping, yakni banyaknya parkir kendaraan. Kemudian simpang tiga sebelum UIN itu juga memberikan hambatan karena banyaknya pengguna jalan yang menyeberang di lokasi itu," ujarnya.

Ia pun meminta agar pemilik kendaraan agar tidak menggunakan badan jalan ketika memarkir kendaraan. Pihaknya juga telah mengatur dengan maksimal durasi APILL yang ada di simpang empat APMD untuk mengurangi kemacetan di sana.

"Kami sudah melakukan perhitungan dengan maksimal. Ketika durasi berubah, berdampak juga dengan ruas jalan yang lain. Kami selalu memantau melalui ATCS (Area Traffic Control System) ketika terjadi kepadatan langsung bisa dilaku-

kani kontrol melalui kantor," ungkapnya.

Kajian

Ia menyebut, penerapan ganjil genap di Jalan Timoho bukanlah usulan untuk solusi mengurangi kepadatan lalu lintas kendaraan di sana. Menurutnya, masyarakat masih belum siap dengan skema tersebut.

"Lalu kalau mau menjadikan ruas tersebut menjadi satu arah sebenarnya bisa. Tapi harus kita kaji betul dampak yang terjadi. Jangan sampai di sana ditangani tapi muncul masalah di ruas lainnya," bebernya.

Satu-satunya solusi terbaik yang bisa membuat Jalan Timoho kembali lancar, lanjutnya, adalah mengubah lintasan kereta api sebidang menjadi tidak sebidang. Mulai dengan alternatif jalan layang maupun pembangunan terowongan. "Ini juga perencanaan harus matang karena memerlukan biaya yang tinggi dan juga melintasi

dua wilayah," bebernya.

Sebelumnya, Golkari mengatakan, rata-rata VC ratio (angka kepadatan lalu lintas) di Kota Yogyakarta sekitar 0,8. Angka aman untuk VC ratio adalah sekitar 0,75 hingga 0,8. Menurutnya dengan angka tersebut, kendaraan bisa berjalan dengan pelan.

"VC ratio setiap ruas jalan beda-beda. Kalau di Kota Yogyakarta rata-rata masih di 0,7 sampai 0,8. Kalau mendekati angka 0,9, ada gangguan sedikit saja sudah bisa membuat penumpukan kendaraan," kata dia.

"Ada beberapa ruas jalan memang yang mendekati 0,9. Misal di Jalan Sutomo, Jalan Sudirman, Jalan Kusanegara, Margotomo, Jalan Senopati, Jalan KH Ahmad Dahlan. Itu VC ratio mendekati 0,9. Kalau dari Tugu sampai Simpang Jati itu malah hampir 1," ungkapnya.

Tak dapat dimungkiri bahwa VC ratio di Kota Yog-

yakarta semakin meningkat. Hal itu disebabkan karena meningkatnya volume kendaraan, sementara kondisi jalan tidak berkembang. Ditambah lagi promosi pariwisata di Kota Yogyakarta sangat berhasil, tentunya akan menambah volume kendaraan.

Idealnya, papar Golkari, untuk mengatasi penambahan volume kendaraan adalah dengan penambahan kapasitas jalan. Penambahan bisa dengan pelebaran jalan atau membuat jalan baru. Namun hal itu tidak bisa dilaksanakan di Kota Yogyakarta.

Menurut data dari Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, jumlah kendaraan roda dua tahun 2016 sejumlah 71.566. Angka tersebut meningkat drastis di tahun 2017 yaitu 222.915. Sementara untuk roda empat, tahun 2016 tercatat 12.746, dan meningkat tajam pada tahun 2017, yaitu 56.647. (kur/maw)

Optimalkan Efektivitas Angkutan Umum

MENGURAI kepadatan lalu lintas di Kota Yogyakarta dan sekitarnya bukanlah perkara mudah. Kecilnya volume jalan, angkutan umum yang belum efektif, serta semakin banyaknya warga yang menggunakan kendaraan pribadi menjadi beberapa faktor penyebab.

"Kemacetan itu karena jumlah kendaraan banyak sementara kondisi jalan tidak bertambah, sehingga enggak seimbang. Kalau mau nambah jalan kayaknya, ya, tidak mungkin. Yang bisa dilakukan perubahan perilaku, misalnya dari kendaraan pribadi ke angkut-

an umum," papar peneliti Pustral UGM, Dr. Dewanti, MS.

Penyediaan transportasi publik juga tak bisa serta-merta menyelesaikan persoalan. Karena, lanjutnya, belum semua orang mau menggunakan Trans Jogja, yang saat ini notabene angkutan umum andalan yang beroperasi di wilayah perkotaan.

Memang, dari observasi *Tribun Jogja* di lapangan, hambatan untuk Trans Jogja cukup besar. Bus ini tidak memiliki jalur khusus seperti Trans Jakarta. Akibatnya, ketika terjadi kepadatan lalu lintas

maka waktu tempuh bus pun menjadi lebih lama. Terlebih di seputaran pusat keramaian, seperti Malioboro, Jalan Sudirman, ruas Tugu Pal Putih-Stasiun Tugu, Jalan Mataram, dan lainnya.

Dewanti berharap, Pemda DIY dapat mewujudkan Perda No 2 Tahun 2017 tentang ketentraman, keterlibatan umum dan perlindungan masyarakat pasal 26, di mana Pemda harus memfasilitasi siswa dengan sepeda atau bus sekolah.

● ke halaman 19

Optimalkan Efektivitas

● Sambungan Hal 13

Peneliti Pustral lainnya, Lilik Wachid Budi Susilo menyebutkan konsep besar Trans Jogja harus diperjelas sebagai angkutan umum. Untuk itulah ada beberapa catatan yang diberikan untuk mereformasi kembali moda utama ini.

"Perlu ada indikator selama ini ada kemajuan tidak. Tujuannya apa, untuk pelayanan juga apakah juga sudah tepat waktu. Ini yang perlu diperjelas adanya Trans Jogja ini," kata Lilik.

Untuk angkutan umum, kata Lilik, seharusnya di Yogyakarta diberikan keunggulan. Di antaranya, jalur khusus agar angkutan

umum lebih tepat waktu. Sehingga, masyarakat yang memanfaatkan benar-benar tidak mendapatkan keunggulan lain dari kendaraan pribadi dan beralih ke angkutan umum.

Fungsi jalan

Jalan di DIY, terutama di Kota Yogyakarta dan Sleman masih bisa dibagi-bagi untuk mengutamakan kendaraan umum. Dia mencontohkan, jalan untuk kendaraan umum bisa dibuat dua lajur. Sementara, untuk kendaraan umum hanya diperuntukkan satu lajur.

"Tidak perlu pelebaran jalan tapi mengembalikan fungsi jalan. Dua lajur untuk kendaraan umum ini jika menimbulkan kemacetan bagi kendaraan pribadi, maka masyarakat bisa beralih ke angkutan umum," katanya.

Namun, untuk menata angkutan umum tidak bisa hanya mengandalkan peran dinas perhubungan saja. Pasalnya, konsep tata kota pun harus diperjelas. Hal ini karena terkait dengan tata kota untuk masyarakat yang berhubungan dengan zonasi, sekolah, dan permukiman.

Di sisi lain, dia melihat tidak pernah ada kejelasan antara batas kota dalam konteks transportasi. Batas kota dalam konteks transportasi, kata dia, harus dibatasi dengan fisik berupa jalan atau deliniasi perkotaan. Yogyakarta, ujar Lilik, sudah mempunyai *ring road*, sehingga jangan membangun pusat kegiatan di luar itu. Pasalnya, jika membangun di luar kota, sudah pasti infrastrukturnya mahal. (maw/ais)

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

Yogyakarta, 25 November 2024
Kepala

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