



REKAYASA LALU LINTAS MALIOBORO

Mendukung Jalur Semi Pedestrian

REKAYASA lalu lintas berkonsep bundaran atau gerator, kini tengah disosialisasikan sebelum diujicobakan dan diterapkan untuk mendukung kawasan pedestrian Malioboro. Kendaraan roda dua maupun roda empat nantinya hanya diperbolehkan berputar di area Ring I Malioboro berlawanan arah jam mulai Jalan M Suryolomo-Jalan Mataram-Jalan Gandekan-Jalan Bhayangkara-Jalan Ahmad Dahlan-Titik Nol Kilometer-Jalan P Senopati.

Ujicoba rekayasa lalu lintas di kawasan Ring I Malioboro ini sebelumnya dijadwalkan akan dilakukan akhir November 2018, namun karena belum memungkinkan dan masih perlu sosialisasi agar tidak menimbulkan konflik sosial atau polemik, maka uji coba ditangguhkan.

Selain sosialisasi, uji coba rekayasa lalu lintas di seputar kawasan Malioboro tersebut juga didukung kelengkapan dan kesiapan rambu-rambu lalu lintas pendukung, penataan sip-sip hingga penertiban nantinya. Sosialisasi rekayasa lalu lintas di kawasan Malioboro ini membutuhkan waktu cukup lama, setidaknya bisa dilakukan hingga 2022 mendatang, karena penataan baru dimulai 2019.

Kepala Dinas Perhubungan (Dishub) DIY Sigit Sapta Raharjo mengaku, uji coba rekayasa lalu lintas tersebut ditunda terlebih dahulu, meskipun pihaknya didukung Pemerintah Kota (Pemkot) Yogyakarta dan kepolisian yang sudah siap melakukan uji coba tersebut.

Untuk itu, pihaknya akan melakukan sosialisasi kepada masyarakat terkait tahap pertama rekayasa lalu lintas yang akan diterapkan di Ring I Malioboro. Apabila kawasan jalur pedestrian Malioboro sudah selesai ditata, bebannya akan semakin beral, karena semua kendaraan akan kumpul ruah, sehingga memang diperlukan rekayasa lalu lintas untuk mendukung kawasan jalur pedestrian tersebut.

"Begitu kendaraan bermotor masuk dari utara ke Malioboro akan dialihkan ke barat. Dari barat supaya ke selatan dilewatkan Jalan Pasar Kembang ke kiri Jalan Bhayangkara. Itu merupakan salah satu alternatif, jika ke Selatan dekat dengan Malioboro bisa turun di sip-sipnya. Apabila dibuka bisa digunakan untuk pengalihan arus sewaktu-waktu untuk mengurangi kepadatan dengan rekayasa lalu lintas," tutur Sigit.

Sigit menjelaskan, rekayasa lalu lintas ini memang harus dilakukan guna mengurangi kepadatan di jalan utama Malioboro yang diarahkan menjadi jalur semi pedestrian. Jalur utama Malioboro hanya ada satu jalur satu arah ke selatan untuk angkutan umum bus Trans Jogja, kendaraan tradisional meliputi becak kayu dan andong serta sepeda. Sementara saat ini beban jalur utama Malioboro sangat berat karena dipenuhi bus, motor, mobil, andong dan becak sehingga adanya rekayasa lalu lintas ini sangat memantu jika jalur utama itu penuh maka akan ditutup.

Dikatakan, rekayasa lalu lintas yang kini tengah disosialisasikan tersebut yakni Jalan Mataram-Jalan Pasar Kembang-Jalan Gandekan-Jalan Bhayangkara-Jalan Ahmad Dahlan-Jalan P Senopati-Jalan Suryolomo yang satu arah berlawanan dengan jarum jam.



Jalan Pasar Kembang. KR- Fira Nurfitriani



Jalan yang sudah satu arah tidak masalah seperti Jalan Gandekan dan Jalan Bhayangkara, Jalan Ahmad Dahlan dan Jalan P. Senopati tetap bisa dua arah. "Sedangkan jalan yang dua arah seperti Jalan Mataram dan Jalan M Suryotomo menjadi pemikiran tersendiri apakah akan dijadikan jalan satu arah atau tetap dua arah," ungkap mantan Pj Asekda Perencanaan dan Pembangunan Setda DIY ini.

Dishub DIY dan pihak terkait akan membahas perihal pengaturan Jalan Mataram, terutama dampak sosialnya terhadap masyarakat di area ruas jalan tersebut. Sembari memantapkan kajian, pihaknya melakukan sosialisasi terlebih dahulu terkait perputaran kendaraan di Ring I Malioboro dalam rangka rekayasa lalu lintas di kawasan Malioboro yang sudah melebihi kapasitas sehingga harus diatur.

"Jika penataan jalur pedestrian selesai, maka jalur utama Malioboro hanya bisa dilalui bus Trans Jogja, andong, becak kayu dan sepeda. Sirip-sirip akan digunakan dua arah sehingga bisa dimanfaatkan untuk perputaran kendaraan. Sebelum bisa dipakai dua arah, maka jalan utama di Malioboro belum bisa steril dari kendaraan pribadi atau ditutup," imbuh mantan Pj Bupati Bantul tersebut.

Peneliti Pusat Studi Transportasi dan Logistik (Pustral) UGM Lilik Wachid Budi Susilo menyampaikan, pekerjaan untuk

melakukan manajemen rekayasa lalu lintas bersifat lapangan, meskipun bisa direncanakan tapi yang paling penting adalah memahami konsepnya terlebih dulu. Hal itu terkait dengan konsep rekayasa lalu lintas di kawasan Malioboro yang kini tengah digulirkan untuk mendukung jalur pedestrian yang tengah ditata bertahap secara fisik.

"Kami sangat mengapresiasi kawasan Malioboro direvitalisasi menjadi jalur pedestrian. Artinya kawasan pedestrian itu benar-benar bisa terproteksi dan dijaga. Jalan utama di Malioboro itu tidak hanya digunakan untuk kendaraan tapi juga 'meeting place' selama ini, sehingga harus dipastikan kawasan Malioboro steril," ujar Lilik.

Lilik menjelaskan, katanya dengan wilayah di sekeliling Malioboro memang tergantung pengaturan zona-zona di perkotaan yang justru menjadi permasalahan tersendiri. Sebab selama ini wilayah Kota Yogyakarta tidak pernah dibagi atau diatur dalam zonasi seperti zona satu adalah pusat kota, zona dua adalah kawasan penyangga dan seterusnya. Pengaturan zona tersebut akan lebih memudahkan dalam pengaturan transportasi termasuk di dalamnya manajemen lalu lintas.

Semisal zona satu adalah Malioboro maka yang boleh melewati adalah pejalan kaki, pesepeda, kendaraan tradisional dan angkutan umum, sementara zona dua tetap diprioritaskan bagi angkutan umum.

"Intinya sebetulnya kita harus tahu tujuan rekayasa lalu lintas tersebut baik membuat perputaran satu arah, dua arah dan sebagainya. Silakan dibikin perputaran satu arah di kawasan Ring I Malioboro, tapi angkutan umumnya tetap dua arah sehingga orang ke Malioboro lebih senang naik angkutan umum karena mudah membalik," tandasnya.

Menurut Lilik, tidak mempersoalkan rekayasa lalu lintas atau pengaturan jalan yang akan diterapkan di kawasan Malioboro nantinya, tapi tetap diprioritaskan angkutan umum. Teman dari angkutan umum adalah pejalan kaki, sehingga iklim makronya harus dibuat sedemikian rupa seperti adanya peneduh agar tidak kepanasan dan kehujanan agar pejalan kaki nyaman. Selanjutnya, Pemda tidak hanya sekadar membenarkan sosialisasi tapi visualisasi konsep besar penataan kawasan Malioboro kepada masyarakat terlebih dulu agar tidak menimbulkan polemik.

"Visualisasi itu bisa diwujudkan dalam gambar, film, animasi dan sebagainya supaya masyarakat tahu dan paham perihal penataan kawasan Malioboro. Saya sekaligus menekankan jalan-jalan yang menuju ke Malioboro tetap diutamakan bagi angkutan umum yang paling mudah, murah dan nyaman sehingga menimbulkan keengganan menggunakan kendaraan pribadi yang dipersulit hanya boleh melintas satu arah, pungkas Lilik. (tra)-d

Instansi	Nilai Berita	Sifat	Tindak Lanjut
1. Dinas Perhubungan	Positif	Biasa	Untuk Diketahui
2. UPT. Malioboro			

Yogyakarta, 28 November 2024
Kepala

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