



One Way Bisa Jadi Solusi Kemacetan

**JOGJA-Kemacetan di Kota
Jogja terutama saat liburan
belum ada solusinya.**

Jagi Anugrah & Lupa Sobarah
redaksi@harianjogja.com

- ▶ **Simpang Prambanan juga merupakan salah satu titik rawan macet saat liburan.**
- ▶ **Pemerintah dinilai salah dalam mencari akar masalah yang menyebabkan kemacetan di DIY.**

Memperbanyak jalan satu arah diklaim bisa menjadi salah satu solusi mengatasi kemacetan di Kota Jogja dan sekitarnya.

Dir Lantas Polda DIY Kombes Pol Tri Julianto Djatiutomo mengukuhkan kepada pemerintah daerah untuk memperbanyak jalur satu arah atau *one way traffic* di sejumlah ruas jalan di Kota Jogja. Kebijakan tersebut, menurut dia, dapat mengurangi kepadatan dan kemacetan lalu lintas yang kerap terjadi. "Rekayasa besar itu kan wewenang pemerintah daerah ataupun Dinas Perhubungan. Kami memang mengusulkan agar jalur kota dibenahi, dengan diperbanyak jalur satu arah, seperti di Semarang dan Surabaya. Namun itu kan perlu pembahasan dan tidak mudah, banyak pihak yang harus dilibatkan," ucap dia *Harian Jogja*, Jumat (19/7).

Tri Julianto mengakui sejumlah ruas jalan di Kota Jogja memang mengalami kemacetan saat liburan, apalagi, ruas-ruas jalan yang menuju Malioboro. "Salah satunya kami sering menyekat kendaraan, untuk mensortir apabila ada kepadatan kendaraan menuju Malioboro, kami lakukan penyekatan dan mengalihkan kendaraan," katanya.

Mengenai larangan bus masuk kota, ia mengatakannya hal tersebut beberapa kali telah dilaksanakan, tetapi bersifat tentatif dan melihat kondisi di jalan.

▶ Halaman 6

Instansi	Tindak Lanjut
	<input type="checkbox"/> Untuk Ditanggapi
	<input type="checkbox"/> Untuk Diketahui
	<input type="checkbox"/> Jumpa Pers

Yogyakarta,

One Way...

Selama ini, kata dia, personel kepolisian juga disiagakan di titik-titik yang dinilai rawan macet saat liburan. "Setiap Sabtu Minggu juga sudah ada personel di jalan-jalan untuk mengatur lalu lintas," ucap dia.

Senada disampaikan Kepala Dishub Kota Jogja, Agus Sudrajat. Ia melihat Kota Jogja yang tidak luas ini sudah sulit menambah infrastruktur jalan seperti memperlebar atau membangun flyover. Agus lebih cenderung merancang kebijakan jalur satu arah di sejumlah titik secara bertahap untuk mengatasi kemacetan. Titik yang sudah diproses seperti Jembatan Jagran, Jalan Taman dan Wijilan.

Meski demikian di ketiga titik ini belum sepenuhnya satu arah, sepeda motor masih bisa melintas dua arah. "Kami melakukannya parsial dulu, secara bertahap, karena kalau frontal masyarakat akan kaget," ungkapnya.

Menurutnya, *mindset* masyarakat tentang jalan satu arah selama ini perlu diubah. Sebab, kata dia, lebih baik memutar jauh tapi lancar ketimbang dekat tapi macet. Dari aspek bahan bakar dan kondisi psikologis lebih baik jauh tapi lancar.

Agus melanjutkan sebenarnya sistem ganjil genap atau kenaikan pajak bermotor bisa saja diterapkan. Hanya saja untuk Kota Jogja ia melihat belum perlu sampai seperti itu. "Ini kan kebijakan yang memaksa, kalau bisa mengubah *mindset*-nya masyarakat dulu, atas kesadaran sendiri kan lebih baik," katanya.

Di Jogja, ia berharap masyarakat bisa memaksimalkan transportasi umum seperti *Trans Jogja*. Fasilitas ini telah terkoneksi dari setiap titik di Kota Jogja dan kabupaten sekitarnya. "Mungkin orang berpikir kalau pakai *Trans Jogja* ribet, padahal lebih ribet ketika terjebak macet di jalan," ujarnya.

Selain itu, ia juga meminta masyarakat yang mobilitasnya tidak jauh agar bisa menggunakan sepeda kayuh. Menurutnya Kota Jogja tidak terlalu luas sehingga memungkinkan untuk dijelajahi memakai sepeda. "Saya sendiri ke kantor dari rumah pakai sepeda," katanya.

Kebijakan pembatasan bus masuk kota juga akan ia terapkan. Beberapa titik telah berlaku untuk pelarangan bus. Namun persoalannya adalah dimana bus-bus yang tidak masuk kota itu ditanjung? Kantong parkir bus yang dimiliki Kota Jogja saat ini hanya tiga, yakni Abu Bakar Ali, Bank Indonesia dan Ngabean. Ketiganya memiliki daya tampung yang terbatas. Saat ini sedang merencanakan penambahan kantong parkir di Gembiraloka Zoo, karena di situ jika malam tidak terpakai.

"Sedang kami komunikasikan, nah nanti akses ke kotanya pakai *Trans Jogja*. Kita sudah punya, tidak perlu *shuttle* baru, tinggal mengatur trayeknya," kata dia.

Kebijakan satu arah juga diterapkan di Sleman. Kepala Bidang (Kabid) Lalu Lintas Dinas Perhubungan Sleman, Sulton Fatoni, mengatakan berkaitan dengan kemacetan lalu lintas memang di wilayah kabupaten Sleman sudah ada beberapa titik yang sudah dalam kondisi jenuh.

"Artinya adanya waktu antrean yang panjang atau waktu tunggu yang lumayan panjang atau waktu tunda yang lumayan lama," kata Sulton kepada *Harian Jogja*.

Sulton menjelaskan untuk mengantisipasi hal tersebut, upaya

one way dalam rangka mengurangi kemacetan di jalan raya sebenarnya sudah dilakukan. "Salah satu upaya yang dilakukan adalah konsep *one way* di perempatan Seturan di sekitar Outlet Biru, nanti ke dari arah timur ke kiri satu arah, nanti dari barat juga satu arah, jadi mengitari kompleks kampung, namun terganjal dengan penolakan warga," kata Sulton. Sulton mengatakan upaya *one way* juga sedang diupayakan di jalan sekitar Gor Klebengan, tetapi juga masih dalam tahap konsep dan menunggu persetujuan dari warga.

Adapun, Dinas Perhubungan Bantul menyatakan kepadatan kendaraan saat musim libur di Bantul masih wajar dan masih bisa teratasi dengan rekayasa lalu lintas yang dilakukan Dinas Perhubungan bersama kepolisian dan instansi terkait.

Kepala Bidang Lalu Lintas, Dinas Perhubungan Bantul, Agus Jaka mengatakan kepadatan yang terjadi di Bantul tidak tiap hari, hanya pada momen-momen tertentu seperti liburan panjang atau saat tahun baru dan lebaran. Sejahter ini diakuinya pengamanan lalu lintas berjalan baik sehingga kondisi kepadatan tidak sampai mengunci.

Kepala Dishub DIY Sigit Sapto Raharjo mengatakan pertumbuhan jumlah kendaraan di wilayah DIY tidak bisa terelakkan. Setiap tahun, jumlah kendaraan baru yang mengaspal di jalanan kota Jogja terus bertambah. "Peningkatan kendaraan di Kota Jogja saja untuk mobil sekitar empat persen dan motor enam persen. Itu yang saya tahu untuk Kota saja," katanya kepada *Harian Jogja*, Sabtu.

Jumlah kendaraan bermotor saat ini di Jogja sekitar 1,8 juta unit. Dishub, katanya, belum bisa melakukan pembatasan jumlah kendaraan bermotor. Kebijakan yang bisa dilakukan, katanya, hanya dengan merekayasa lalu lintas untuk mencegah kemacetan. "Kami hanya bisa melakukan rekayasa lalu lintas yang bisa dilakukan. Selain itu, menambah jumlah rambu-rambu jalan," katanya.

Menurutnya, kemacetan yang terjadi di Jogja tidak hanya disebabkan oleh pertumbuhan kendaraan di DIY saja tetapi juga kendaraan yang melewati DIY. Kondisi tersebut tidak terlepas dari status DIY sebagai kawasan wisata sehingga berdampak pada meningkatnya volume kendaraan.

"Selama ini, sejumlah titik kemacetan banyak dipicu juga karena Jogja sebagai [jalan] perlintasan. Baik dari Purworejo ke Solo, Magelang ke Jogja, dari Solo ke Cilacap dan lainnya. Selain juga sebagai tempat destinasi wisata," katanya.

Untuk menambah kapasitas jalan, hal itu menjadi wewenang Dinas PU dan Pusat. Misalnya realisasi pembangunan jalan JORR (Jogja Outer Ring Road). Keberadaan JORR tersebut bermanfaat agar kendaraan yang hanya melintasi DIY tidak perlu melewati Kota Jogja. "Selain itu, bagaimana bus-bus besar tidak masuk ke dalam kota. Ini keinginan kami, hanya saja kewenangannya ada di Kota Jogja," kata Sigit.

Tata Ruang

Peneliti Pusat Studi Transportasi dan Logistik (Pustral) UGM, Lilik Wachid mengungkapkan pihak terkait yang berurusan dengan tata ruang, harus turun tangan, dalam mencari solusi kemacetan di DIY. Selama ini menurut dia, pemerintah telah salah dalam

mencari akar masalah yang menyebabkan kemacetan di DIY. Selain itu kendati tidak sepenuhnya salah, solusi yang selama ini diambil tidaklah tepat.

"Orang selalu memandang macet itu adalah akar masalah, tidak tertib itu akar masalah, kesemrawutan itu akar masalah, Karena orang hanya mikir *traffic* [lalu lintas]. Padahal di atas *traffic* ada *transport* [transportasi], di atas *transport* ada *travel* [perjalanan]. Masalah kita [DIY] akhirnya ada di *travel*," ujarnya, Sabtu.

Travel maknanya adalah mengatur ruang dan waktu. Bila dilihat, di Kota Jogja saja misalnya, mungkin tak ada masalah dengan penataan ruang. Karena pada pagi hari, orang dari luar Jogja menuju Kota Jogja jumlahnya banyak dan masif. Begitu juga pada sore hari ketika orang dari Kota Jogja menuju ke luar, pergerakan terjadi bersamaan. "Ruang yang digunakan sama, jadi tidak cukup. Itu yang seharusnya diatur, orang melihat di *traffic*, yang merupakan [masalah] turunan," ungkapnya.

Selain menata ruang dan waktu, hal lain yang harus ditata adalah batas wilayah, misalnya deliniasi kota. Kota maju dengan transportasi bagus pasti ada deliniasi dan dipastikan berbentuk fisik, misalnya jalan arteri atau jalan lingkaran. Kalau di dalam jalan lingkaran adalah perkotaan, kalau di luar, bukan [perkotaan]. Tidak seperti di DIY, keberadaan jalan lingkaran tidak mendelineasi secara jelas.

Setelah mengatur ruang dan waktu, tata ruang, batas wilayah, yang dilakukan berikutnya adalah menata penggunaan angkutan umum. Bertujuan mengurangi jumlah kendaraan dan mengurangi perjalanan.

"Baru kemudian optimalisasi lalu lintas, baik itu satu arah, *contra flow*, kiri jalan terus, *three in one* bisa diambil, tapi itu sebetulnya level terakhir. Kita ini terbalik, yang jadi akan masalah tidak diselesaikan dulu, malah mencari solusi dari residu, soal macet dan tidak macet. Jadi sekarang orang teriak-teriak banyak kerja, banyak kendaraan, *traffic*. Padahal masalah kita di *travel*," kata dia.

Mengatasi persoalan dalam kajian *travel*, mengikutsertakan orang-orang yang ada di bidang tata ruang, bukan hanya orang transportasi, baik Dishub maupun kepolisian. Lilik menilai, banyak pemangku kepentingan tidak menyadari yang disebut akar masalah. Sehingga yang selama ini terus dilakukan adalah apa yang sudah biasanya dilakukan. mereka tidak tahu, jadi yang dilakukan yang biasanya dilakukan. "Entah itu membuat *one way*, *contra flow*. Begitu juga dengan Jakarta, akhirnya masalahnya tidak selesai-selesai," ucapnya.

Seharusnya, pemerintah tahu terlebih dahulu akar masalah. Pemda DIY dan pemkab/pemkot juga perlu menanyakan kembali pada internal mereka, apakah kebijakan-kebijakan yang selama ini diambil sudah memorsatukan perkara transportasi. Pasalnya, transportasi adalah suprastruktur, mendasari semua hal. Namun selama ini semua pihak baru menyadari bahwa transportasi adalah bagian saja.

"Selama ini pemerintah tak punya *political will* keberpihakan untuk memprioritaskan transportasi. Masalah ini tak akan selesai-selesai. Jadi percuma pakai *three in one*, *contra flow*, tidak akan selesai," katanya. (Huff Yudi Supraba, Abdul Hamid Razak, Ujang Hasanudin & Uli Febriani)

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

Yogyakarta, 28 Juni 2026
Kepala

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