



Tak Lagi Aman Menanggung Beban Normal

INSIGHT

KONDISI Jembatan Kewek kembali jadi perhatian setelah sejumlah laporan teknis menyebutkan struktur jembatan berusia satu abad lebih itu kini masuk kategori rusak berat, dan menyisakan hanya sekitar 20-30 persen kekuatan awal. Dosen Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Yogyakarta (UMY) Muhammad Ibnu Syamsi menegaskan, situasi ini sudah berada pada tahap yang membutuhkan penanganan segera ■ *Baca Tak Lagi... Hal 7*

“Jika sisa kekuatannya hanya 20-30 persen, maka beban yang boleh melintas harusnya sangat terbatas. Risiko kerusakan lanjutan, bahkan keruntuhan mendadak bisa terjadi bila dibiarkan tanpa mitigasi.”

Muhammad Ibnu Syamsi,
Dosen Teknik Sipil UMY

Tak Lagi Aman Menanggung Beban Normal

Sambungan dari Hal 1

“Data menunjukkan kapasitas layanan jembatan telah menurun secara substansial. Ada patahan, pergeseran, retakan sampai 3 cm, dan penurunan hingga 10 cm. Elemen-elemen penahan beban sudah mengalami deformasi signifikan,” ujarnya kepada *Radar Jogja*, kemarin (7/12).

Menurutnya, temuan itu mengindikasikan struktur bawah dan atas jembatan telah melewati batas kemampuan ideal. Pemerintah pusat diketahui menyiapkan alokasi APBN sekitar Rp 19 miliar untuk penanganan penuh di 2026, termasuk sekitar Rp 6 miliar untuk paket penyangga darurat. Langkah ini dinilai tepat mengingat risiko yang mengancam pengguna jalan.

“Jika sisa kekuatannya hanya 20-30 persen, maka beban yang boleh melintas harusnya sangat terbatas. Risiko kerusakan lanjutan, bahkan keruntuhan mendadak bisa terjadi bila dibiarkan tanpa mitigasi,” jelasnya.

Ibnu menyebut kerusakan Jembatan Kewek merupakan kombinasi dari banyak faktor. Mulai dari usia yang sudah melampaui 100 tahun, kelelahan material, korosi, perubahan pola beban kendaraan modern, hingga pengaruh getaran lingkungan perkotaan.

“Material jembatan tua bekerja dalam durasi ratusan tahun. Perubahan volume dan berat kendaraan sekarang jelas ber-



beda dengan era ketika jembatan ini dibangun dulu,” tuturnya. Selain itu, ia juga menekankan kegagalan struktur jarang terjadi tanpa gejala awal. Jembatan Kewek sudah menunjukkan beberapa indikator penting.

Muhammad Ibnu Syamsi, Dosen Teknik Sipil UMY

beda dengan era ketika jembatan ini dibangun dulu,” tuturnya.

Selain itu, ia juga menekankan kegagalan struktur jarang terjadi tanpa gejala awal. Jembatan Kewek sudah menunjukkan beberapa indikator penting.

“Retak, lendutan berlebih, dan penurunan adalah alarm teknis bahwa ada kerusakan permanen. Ini sinyal bahwa kapasitas sisa jembatan sudah tidak aman bila dipaksa menanggung beban normal,” kata Ibnu.

Pemerintah telah membatasi jenis kendaraan yang boleh melintas, namun menurutnya, upaya ini harus terus dievaluasi. Pembatasan ekstrem hingga penutupan total harus segera diambil jika tren kerusakan memburuk.

Dalam banyak kasus, Ibnu menyebut jembatan tua bisa diperkuat tanpa dibongkar total. Namun kondisi Jembatan

Kewek, menurut Ibnu, sudah masuk fase yang lebih rasional untuk direkonstruksi.

“Untuk jembatan berusia lebih dari 100 tahun dengan sisa kapasitas 20-30 persen, rekonstruksi struktur utama jauh lebih aman dalam jangka panjang. Lebih efisien dari sisi biaya dan lebih sesuai dengan standar beban lalu lintas modern,” ungkapnya.

Proses rehabilitasi atau pembangunan ulang, lanjutnya, dapat berlangsung antara beberapa bulan hingga dua tahun, tergantung metode dan kondisi lapangan. Apalagi, lokasi Jembatan Kewek yang berada di kawasan padat seperti akses menuju malioboro.

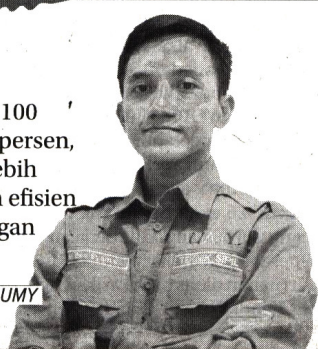
Meski Jembatan Kewek bukan termasuk cagar budaya resmi, ia memiliki nilai sejarah karena dibangun pada masa kolonial. Ibnu menilai aspek visual tetap bisa dilestarikan tanpa memper-

tahankan seluruh struktur lama.

“Keselamatan tetap prioritas. Namun elemen arsitektural khas Jembatan Kewek tetap bisa dipertahankan dalam desain baru. Misalnya lewat fasad atau detail visual yang mengikuti bentuk asli,” tegasnya.

Untuk memastikan jembatan tetap aman dalam waktu dekat, Ibnu menyampaikan beberapa langkah prioritas. Antara lain, menuntaskan paket penyelamatan fisik jangka pendek, lalu menerapkan pembatasan lalu lintas secara ketat dan dinamis, hingga melakukan monitoring teratur terhadap deformasi, lendutan, serta retakan.

“Monitoring deformasi dan retakan juga harus dilakukan berkala. Jika perkembangan menunjukkan tren memburuk, keputusan penutupan total harus segera diambil,” ucapnya. (tza/laz/by)



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

Yogyakarta, 08 Juni 2026
Kepala

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