



Media: Harian Jogja

Hari: Selasa

Tanggal: 08 Juli 2025

Halaman: 4

TAJUK

Penerapan Malioboro Tanpa Emisi Jangan Ditunda Lagi

Rencana Pemerintah Kota Jogja membatasi akses bus besar ke kawasan Senopati dan Malioboro patut diapresiasi sebagai bentuk keberanian dalam mewujudkan tata kota yang lebih manusiawi. Mulai tahun depan, bus wisata akan berhenti di Terminal Giwangan dan dilanjutkan dengan *shuttle* menuju pusat kota. Kebijakan ini bukan sekadar soal lalu lintas—lebih jauh lagi, ini adalah momentum penting untuk menata ulang wajah Malioboro sebagai kawasan bersejarah, ruang publik yang nyaman, serta simbol kebudayaan yang hidup.

Sudah terlalu lama kemacetan dan polusi menjadi momok di kawasan Malioboro. Setiap musim liburan, jalan utama di jantung Kota Jogja itu menjadi lautan kendaraan, sesak oleh bus-bus besar yang parkir sembarangan, dan dijejali wisatawan yang tak punya ruang berjalan. Kondisi ini bukan hanya mengganggu kenyamanan, tetapi juga mencederai filosofi Malioboro sebagai bagian dari Sumbu Filosofi yang telah diakui UNESCO sebagai warisan budaya dunia. Apalah arti pengakuan dunia jika keseharian di lapangan jauh dari nilai-nilai keluhuran yang ingin dijaga?

Rencana menjadikan Malioboro sebagai kawasan *Zero Emission* sebetulnya bukan wacana baru. Gagasan ini sudah muncul sejak 2014, dan dalam beberapa tahun terakhir bahkan sudah mulai dilaksanakan bertahap. Pemda DIY telah melakukan pengadaan becak listrik, penguatan armada *Trans Jogja*, serta revitalisasi trotoar.

Namun, hingga pertengahan 2025, belum juga ada penerapan penuh.

Kini, ketika Wali Kota Hasto Wardoyo menyatakan akan mulai pembangunan terminal pendukung di Giwangan dan melarang bus besar memasuki kawasan Senopati mulai tahun depan, harapan itu kembali tumbuh. Tapi harus disadari, niat baik tak cukup tanpa keberanian bertindak. Program *Malioboro Zero Emission* tidak boleh lagi hanya menjadi wacana. Justru di saat publik mulai terbiasa dengan konsep kawasan ramah pejalan kaki, inilah saat paling tepat untuk percepatan kebijakan.

Sebagai kawasan wisata utama, Malioboro sejatinya harus menjadi etalase tata kota yang ideal.

Transportasi publik yang nyaman, *shuttle* dari terminal luar kota, serta pelibatan moda transportasi tradisional seperti becak dan andong, bisa menjadi daya tarik tersendiri. Apalagi jika becak listrik dikembangkan secara masif dan merata. Pelaku transportasi lokal pun diuntungkan: tukang becak dan kusir andong berpotensi mendapatkan lebih banyak penumpang.

Pemerintah tak perlu ragu pada reaksi sebagian kalangan yang mungkin merasa terganggu oleh perubahan ini. Setiap transformasi selalu mengandung resistensi, apalagi jika menyangkut sektor transportasi dan pariwisata.

Tetapi kepentingan jangka panjang jauh lebih penting ketimbang kenyamanan sesaat.

Lagipula, jika Pemkot Jogja dan Pemda DIY konsisten menyediakan transportasi penghubung yang andal dan murah dari Giwangan ke pusat kota, kekhawatiran soal penurunan jumlah wisatawan atau kesulitan akses dapat diatasi.

Malioboro bukan sekadar kawasan belanja. Ia adalah simbol. Jika ingin menjaga simbol itu tetap bermakna, maka perwujudan *Malioboro Zero Emission* bukan lagi pilihan, melainkan keharusan. Kawasan bebas kendaraan, pedestrian penuh 24 jam, dan kendaraan ramah lingkungan harus segera diberlakukan. Momentum sudah di depan mata. Saatnya pemerintah bertindak cepat, tegas, dan konsisten.

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

Yogyakarta, 11 Juli 2026

Kepala

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