

FESTIVAL
MINI

Solusi Polusi Udara di Kota

Polusi udara telah lama menjadi masalah serius di Jakarta, dan setiap tahunnya, kita melihat berita tentang tingginya polusi udara di kota ini. Meskipun upaya besar telah dilakukan dalam pengembangan transportasi publik, seperti Transjakarta, MRT Jakarta, LRT Jakarta, dan LRT Jabodebek, kita masih berjuang mengatasi polusi udara. Berdasarkan data dari Dinas Kesehatan DKI Jakarta, kasus Infeksi Saluran Pernapasan Akut (ISPA) mencapai angka 638 ribu di paruh pertama 2023 dan berpotensi mengakibatkan lebih dari 10.000 kematian dan 5.000 orang dirawat inap karena penyakit kardiorespirasi setiap tahunnya, serta lebih dari 7.000 anak-anak terkena dampak buruknya (Vital Strategies, 2023).

Apa yang menjadi masalah sebenarnya? Beragam studi telah mengungkapkan bahwa polutan utama berasal dari kendaraan pribadi yang penggunaannya tak terkendali, seperti motor dan mobil. Jakarta belum memiliki peraturan yang kuat untuk mengendalikan penggunaan kendaraan bermotor pribadi ini.

Tidak hanya masalah polusi udara, ketiadaan regulasi ini juga memengaruhi akses pejalan kaki dan pengguna sepeda serta pengguna transportasi publik karena trotoar dan jalur sepeda diokupansi oleh kendaraan bermotor. Membludaknya penggunaan mobil dan motor juga meningkatkan kecelakaan lalu lintas serta kemacetan, yang juga memengaruhi menurunnya pelayanan transportasi publik.

"Festival Mini: Solusi Polusi Udara di Kota" hadir untuk memperkenalkan konsep pengendalian penggunaan kendaraan bermotor sebagai solusi untuk mengatasi polusi udara di Jakarta, dan untuk memahami manfaatnya bagi warga kota serta pentingnya penerapannya.

Dampak Ketergantungan Penggunaan Kendaraan Bermotor Pribadi

Biaya tak terlihat dari penggunaan kendaraan bermotor yang tak terkendali dibebankan kepada masyarakat luas (*external cost*):



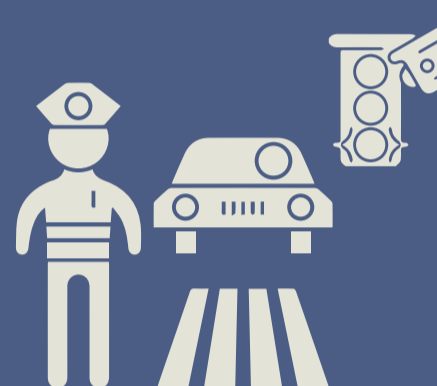
Biaya pengobatan karena sakit yang disebabkan polusi udara atau kecelakaan lalu lintas



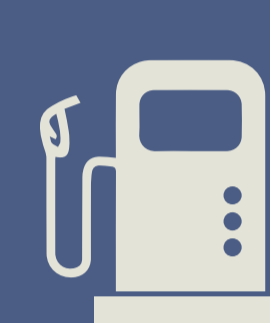
Biaya waktu atau biaya keterlambatan selama di perjalanan



Pajak pembangunan dialokasikan ke pemeliharaan infrastruktur jalan dan parkir ketimbang peningkatan kualitas hidup manusia seperti hunian layak



Biaya penegakan hukum lalu lintas



Subsidi bensin



Berkurangnya usia produktif karena durasi perjalanan

39 T rupiah kerugian akibat kemacetan di Jakarta (World Bank, 2019)

Dampak kurangnya ruang pejalan kaki dan pesepeda

90% trotoar di Jakarta dipakai untuk parkir liar (KOPK, 2021)

84% aduan warga Jakarta tahun 2017 adalah parkir liar (GLUE, 2017)

45% warga kota menghadapi tantangan berjalan kaki karena kendaraan yang parkir di trotoar (ITDP, 2019)

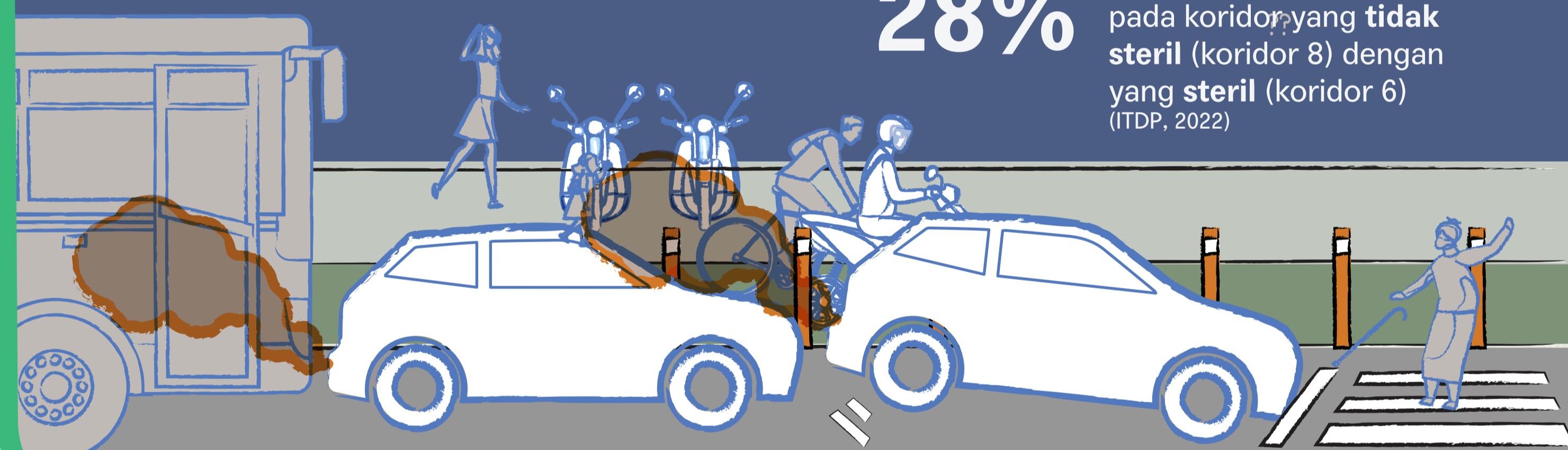
Dampak kesehatan dan kecelakaan

50% penyakit di Indonesia diperkirakan disebabkan oleh polusi udara (Haryanto, 2018)

30% korban kecelakaan lalu lintas adalah pejalan kaki (Kemenhub, 2013)

Dampak kurang optimalnya layanan transportasi publik

28% penurunan kecepatan rata-rata Transjakarta pada koridor yang tidak steril (koridor 8) dengan yang steril (koridor 6) (ITDP, 2022)



Arah M Bloc

1

PLAZA
KABARESI

Stasiun MRT
Blok M

Minggu, 15 Oktober 2023

Pkl. 09.00 - 18.00 WIB

Diskusi Publik disiarkan LIVE melalui kanal YouTube ITDP Indonesia

Zona Hunian Layak

Instalasi "Rebut Kembali Ruang di Kota"

Zona Rendah Emisi

Instalasi "Tentukan Zona Rendah Emisi di Jakarta"

Area Diskusi Publik

15.00 - 16.30 Bedah Buku "Elektrifikasi Transportasi Publik untuk Masa Depan"

16.30 - 18.00 Urban Transport Discussion #28: "Zona Rendah Emisi, Senjata Pamungkas Menurunkan Polusi"

Zona Manajemen Parkir

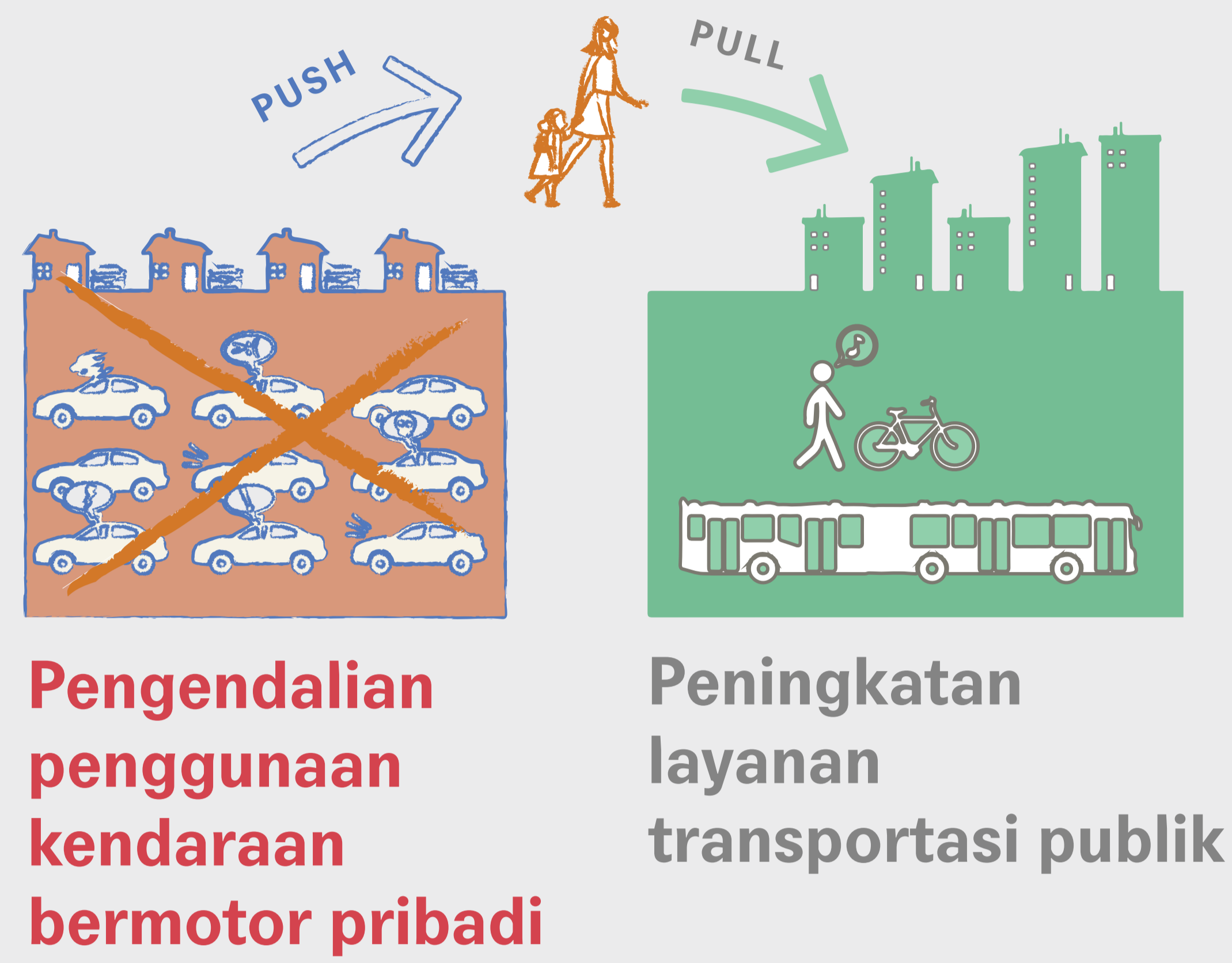
Game "Sehari jadi Walikota, Membangun Kota Anti Macet dan Polusi Udara"

Push and Pull Strategies

FESTIVAL MINI Solusi Polusi Udara di Kota

Untuk mencapai layanan transportasi publik yang optimal dan mendorong peralihan moda transportasi, diperlukan strategi *push and pull*.

Pendapatan yang didapatkan dari penerapan kebijakan *push* lainnya bukan untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD), melainkan dialokasikan untuk anggaran peningkatan layanan transportasi publik, serta infrastruktur pejalan kaki dan sepeda.



Kebijakan Push Strategies meliputi:

Strategi Berbayar

Strategi Tata Guna Lahan

Pajak kendaraan dan bahan bakar

Pedestrianisasi

Low emissions zone

Pembatasan lalu lintas

Realokasi ruang jalan

Transit-oriented development

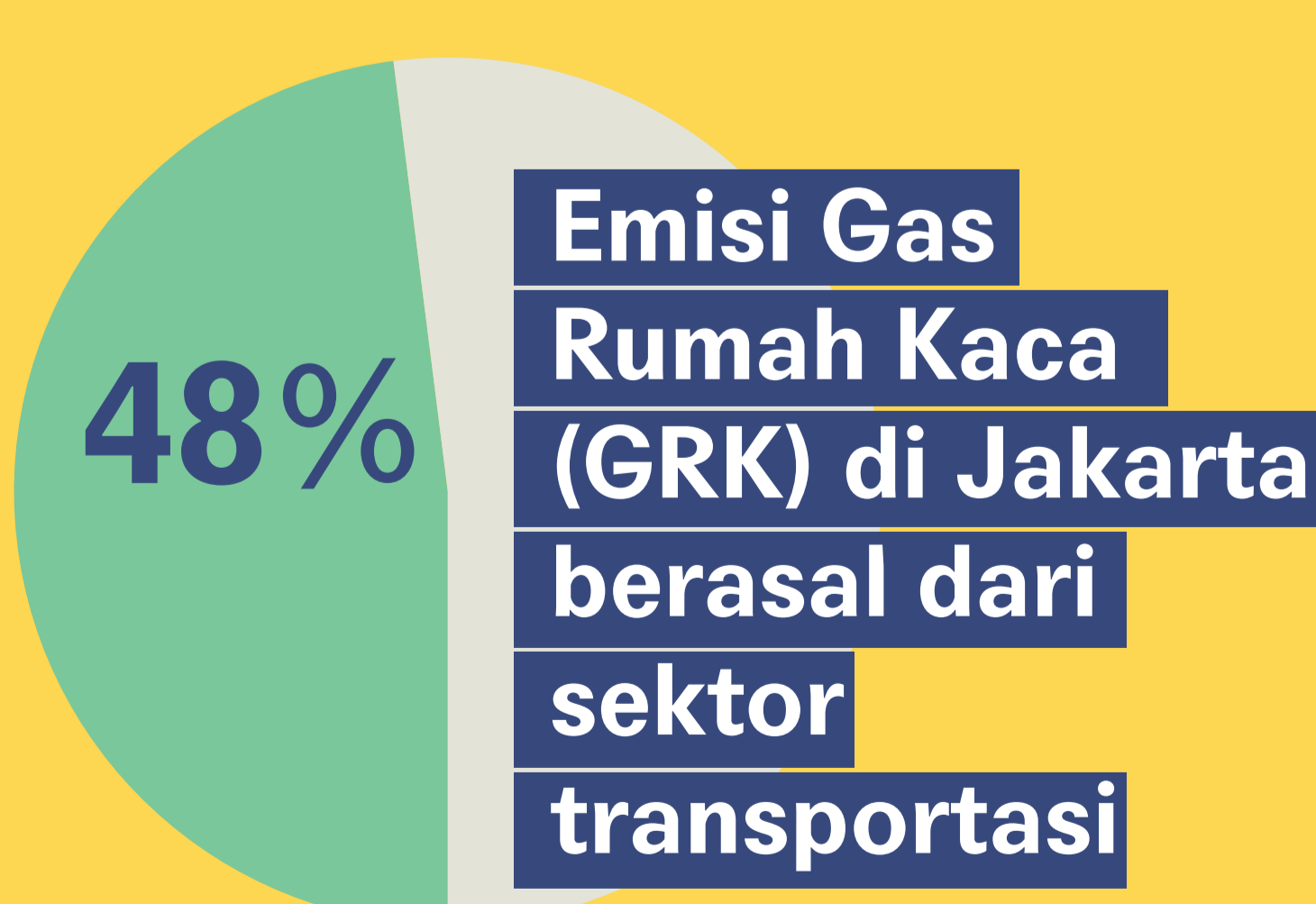
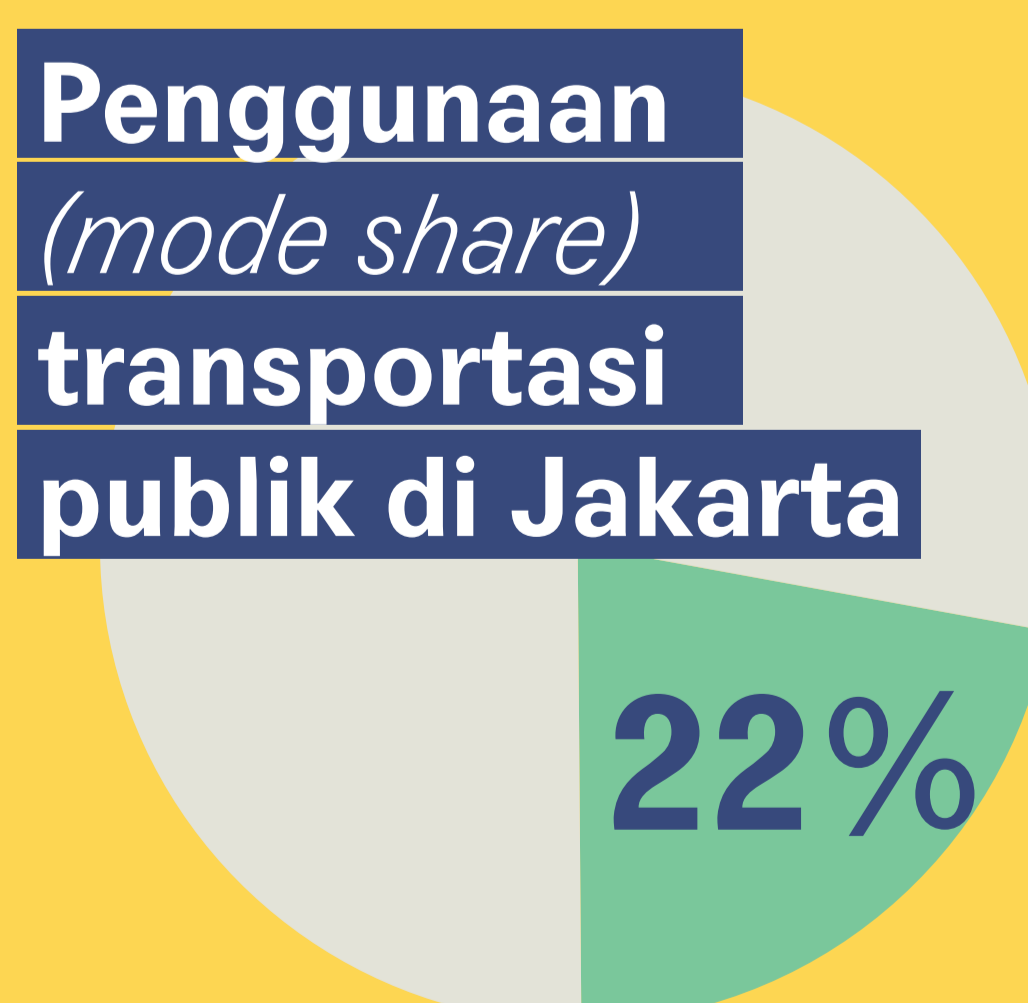
Electronic road pricing

Manajemen tarif parkir

Pembatasan ruang parkir

Kebijakan Penanganan Polusi Udara dari Sektor Transportasi

Layanan Transportasi Publik di Jakarta



Kebijakan push di Jakarta: Ganjil Genap

- 2003 3-in-1**
 Kebijakan 3-in-1 merupakan salah satu skema untuk membatasi lalu lintas kendaraan dengan tingkat okupansi rendah. Selama 13 tahun penerapannya, kebijakan ini tidak dapat menghambat pertumbuhan volume lalu lintas kendaraan di jaringan jalan Jakarta. Selain itu, kebijakan ini memunculkan fenomena "joki 3-in-1" yang menjadi jalan pintas bagi pengendara untuk dapat melintasi koridor yang dikenakan 3-in-1
- 2016 Ganjil Genap 25 ruas jalan**
 Pemberlakuan kebijakan ganjil genap mendorong peningkatan kepemilikan kendaraan lebih dari satu di dalam satu unit rumah (Studi JUTPI II, 2018). Pemilik kendaraan dapat mengakali kebijakan ini dengan mengajukan tanda nomor yang berbeda dari kendaraan pertamanya sehingga pengendara akan tetap dapat mengemudikan kendaraannya di hari tanggal ganjil maupun genap