

## PRESS RELEASE

 DUKUNG JAKARTA BEBAS BENSIN BERTIMBEL JULI 2001  
*Stop Pemanasan Global!*

I CEL

LEMKOHI



Kondisi bumi saat ini sudah sangat mengkhawatirkan, hal ini terlihat dari tingginya laju deforestasi hutan, semakin tipisnya lapisan Ozon, adanya pemanasan global, dan banyaknya pencemaran lingkungan yang berakibat semakin menurunnya kualitas hidup manusia. Polusi udara merupakan salah satu sumber pencemar lingkungan terbesar, dimana saat ini konsentrasi total suspended particles (TSP) atau debu, timbel, Sulfur Dioksida (SOx) & Nitrogen Dioksida (Nox) berada diatas ambang batas telah terdeteksi di sebagian besar kota-kota di Indonesia yang berakibat kepada kesehatan penduduk perkotaan.

**gue maunye,  
ade jalur sepeda di Jakarta!**

Untuk menuju udara bersih di kota Jakarta, tiada lain kita mesti menjalankan 4 hal. Pertama, penggunaan bahan bakar bersih (bensin tanpa timbel, BBG/CNG). Kedua, pengoperasian kendaraan bersih (berteknologi bersih dan senantiasa diperiksa dan dirawat mesinnya), Ketiga, pengembangan tata ruang termasuk penyediaan transportasi tidak bermotor (seperti trotoar, jalur sepeda dll) dan kawasan terbuka hijau (menambah luasan jalur hijau dari 13% menjadi 40% dari luas Jakarta). Keempat, pembenahan manajemen lalu lintas sehingga tidak macet, tidak polusi (perlu system dan penegakan hukum secara konsisten).

Jadi, untuk menuju udara bersih, wajar toh kalo' gue minta Pak Gubernur bikin jalur sepeda! Murah, gampang dan hemat energi.

Sumber polutan terbesar adalah dari kendaraan bermotor. Data tahun 1998 menyebutkan, jumlah kendaraan bermotor di Jakarta sebanyak 3.876.562 unit. Dari jumlah itu, mobil pribadi mencemari 55 persen, sepeda motor 26 persen, dan kendaraan umum serta niaga 19 persen. Lebih parah lagi, 63% kendaraan yang beroperasi itu termasuk jenis "penebar maut", yang knalpotnya membuang 600 ton polutan timbal per tahun. Timbal adalah neurotoksin yang bersifat akumulatif dan mempunyai dampak yang sangat berbahaya yaitu berpotensi menurunkan tingkat kecerdasan (IQ) pada anak-anak, pada orang dewasa dapat mengganggu fungsi ginjal, saluran pencernaan, sistem saraf pada remaja,

menurunkan fertilitas, menurunkan jumlah spermatozoa dan meningkatkan spermatozoa abnormal serta aborsi spontan.

Setiap paparan udara yang tercemar timbal sebesar  $1 \mu\text{m}^3$  berpeluang menyumbangkan  $2.5 - 5.3 \mu\text{g}/\text{dl}$  timbal pada darah seseorang yang berada di tempat tersebut. Sementara hasil pemantauan kadar timbal di udara untuk daerah pemukiman di Jakarta selama kurun waktu 1994-1998 menunjukkan kisaran  $0,2 - 1,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Ini berarti keadaan udara di Jakarta sudah pada tingkat yang cukup membahayakan, mengingat telah melampaui angka di atas, lagipula perkembangan terakhir menyebutkan bahwa tidak ada ambang batas bagi pencemaran timbal karena sifatnya yang akumulatif. Hal demikian disinyalir sebagai ancaman pada terjangkitnya pola penyakit sebanyak 350 kasus penyakit jantung, 62.000 kasus tekanan darah tinggi yang menyebabkan kematian 340 orang per tahun (Laporan WHO 1994). Belum lagi ancaman gangguan pernafasan yang dirasakan langsung oleh petugas lapangan seperti petugas kebersihan, pedagang kaki lima dan pekerja informal lain serta penduduk di kawasan industri atau padat lalu lintas.

Mulai 1 Juli 2001 Pertamina mulai memasok bensin tanpa timbel untuk Jakarta. Dan akan diberlakukan untuk seluruh wilayah Indonesia pada tahun 2003. Jakarta diprioritaskan karena hal ini terkait dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang menyebabkan pencemaran HC, CO, NOx dan partikel debu termasuk timbel. Di sisi lain, Jabotabek adalah kawasan yang paling siap untuk penerapan teknologi dalam upaya meningkatkan kualitas udara. Dan upaya ini tidak dapat dimulai bila bensin masih mengandung timbel.

Melalui momen hari Bumi, mari kita sambut penerapan energi bersih – *bensin tanpa timbal* – mulai 1 Juli 2001. Dan semoga dengan peringatan hari Bumi ini, dapat membangkitkan kesadaran para penguasa, pengambil keputusan, dan para elit politis untuk dapat membangun peradaban dengan pengelolaan potensi sumber daya secara efektif dan efisien dengan meminimize dampak negatif terhadap lingkungan hidup untuk tujuan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, membangun kehidupan layak demi keberlanjutan ekologi di muka bumi ini.

Jakarta, 22 April 2001  
 Ahmad Safrudin

## Gue mau transportasi yang lebih baik!

Transportasi berkelanjutan dan bebas polusi adalah transportasi yang memenuhi rasa keadilan, kenyamanan, merata, ramah lingkungan, dalam arti memenuhi tingkat efisiensi sumber daya alam termasuk ruang, dapat dikelola secara transparan, taat azas, terbuka, menyerap tenaga kerja dan menjamin kesinambungan untuk generasi mendatang.

A. *Energy sufficient* dikembangkan dengan berlandaskan:

1. *Nonmotorized vehicle* dikembangkan dengan membangun jalur khusus untuk kendaraan tidak bermotor, pengoperasian *feeder* untuk kawasan pemukiman, mendorong adanya pengakuan pengoperasian *feeder* tidak bermotor.
2. *Fasilitas pejalan kaki dan penyandang cacat* yang dikembangkan dengan penyediaan trotoar yang besar, nyaman dan aman; fasilitas penyebrangan yang strategis dan dekat halte, tangga tidak curam, aman; akomodatif dan memberikan akses yang mudah bagi penyandang cacat.
3. *Potensi lokal* dikembangkan dengan jalan pemberdayaan potensi kemandirian masyarakat pengelolaan transportasi, pemberdayaan tenaga terampil untuk tujuan pengelolaan transportasi, pengembangan sarana transportasi yang berorientasi pada potensi sumber daya alam dan teknologi lokal.
4. *Public transport* dikembangkan berdasar syarat-syarat aman, nyaman, murah, masaal, dan tepat waktu, dapat diandalkan, route jelas dan tidak tumpang tindih, halte, traffic informasi dan ada fasilitas transit bagi penumpang
5. *Tataruang* disusun berdasar perspektif pada aksesibilitas fasilitas transportasi, tatakota yang efektif dan multifungsi dan tersedianya ruang terbuka hijau, termasuk jalur hijau.

B. *Fuel dan TechnologiVehicle* dikembangkan berlandaskan pada syarat-syarat:

1. *Energi bersih*, dengan maksud bahwa energi yang digunakan memiliki syarat berdampak polutan minimal, mengakomodasikan kebijakan diversifikasi energi bersih (BBG, solar cell dan lain-lain), ditegakkannya uji emisi, tersedianya infrastruktur distribusi dan pengisian energi, diterapkannya kebijakan bensin tanpa timbal, kebijakan harga energi yang terjangkau.
2. *Vehicle teknologi - motorized*, dengan maksud bahwa teknologi yang dikembangkan harus mengacu pada penerapan catalytic converter, pembatasan umur kendaraan, *upgrade* teknologi kendaraan tidak bermotor dan dilakukannya konversi teknologi 2 tak menjadi 4 tak.

C. *Clean air* dikembangkan dalam rangka peningkatan kualitas udara. Untuk itu kebijakan transportasi harus berdasar prinsip-prinsip:

1. *Ramah lingkungan*, di mana untuk pengembangan infrastruktur transportasi harus memperhatikan upaya pemeliharaan ruang terbuka hijau, wahana penyerapan emisi dan kebisingan, pengembangan *buffer zone* emisi dan kebisingan antara jalan atau jalan dengan pemukiman.
2. *Baku mutu udara*, di mana ditetapkan standarnya secara obyektif dan di dalam pelaksanaannya mengacu pada independensi monitoring pencemaran, pelibatan masyarakat, indikator polusi secara alamiah, standar baku mutu secara partisipatif.
3. *Aturan perundangan*, di mana harus tersusun peraturan perundangan yang jelas dan dapat ditegakkan, ada ketentuan baku mutu emisi yang dibuat oleh masyarakat (lokal), ada kebebasan akses informasi terhadap baku mutu tingkat pencemaran.
4. *Infrastruktur transport*, di mana tercukupi fasilitas jalan yang memadai dan terpadu dengan berbagai moda transportasi.

D. *Management Transport* dikembangkan dalam rangka pengelolaan yang berkelanjutan dan taat azas. Untuk itu, perlu kebijakan yang didasarkan pada:

1. Penyediaan pilihan fasilitas sarana transportasi darat dan air yang terjangkau dengan memperhatikan jenis transportasi yang dibutuhkan berdasarkan jarak dan keperluan.
2. Perubahan peruntukan tata ruang secara efektif dan partisipatif.
3. Penghindaran konflik kepentingan antar institusi/instansi yang terkait dengan transportasi.
4. Pengembangan teknologi transportasi yang ramah lingkungan dan dapat dengan mudah diakses ke masyarakat.
5. Penghapusan segala bentuk pungutan.
6. Penghargaan terhadap penumpang secara lebih manusiawi.
7. Penyediaan ruang bagi pejalan kaki dan penyandang cacat serta jalur sepeda terpisah dari ruang pengguna jalan lainnya.
8. Penyelenggaraan good governance dengan pengembangan peraturan perundangan yang mengikat dan taat azas.