

Quick-win Melawan Krisis Polusi Udara Jakarta

Fakta Polusi Udara dan Dampaknya

Jakarta dan kota-kota sekitarnya tidak pernah absen sebagai kota dengan polusi udara yang parah dan kronis dalam tiga dekade terakhir. Sejak saat itu, dampak kesehatan telah membebani warganya, mengingat polusi udara ambien melebihi standar kualitas udara ambien nasional dan WHO. Laporan UNEP (1992) menunjukkan bahwa Jakarta adalah kota dengan udara paling kotor di dunia setelah Mexico City dan Bangkok. Jakarta relatif tidak memiliki udara bersih sejak saat itu.

Beban polusi udara (KPBB, 2019) menemukan tingginya prevalensi gejala pernafasan pada 58,1% penduduk Jakarta dengan kasus asma, bronkitis, Penyakit Paru Obstruktif Kronik (PPOK), ISPA, dan jantung coroner serta nasopharynx cancer dan membayar biaya pengobatan sebesar Rp 51,2 triliun/tahun. Penelitian lain juga menemukan bahwa 15,4% kematian di Jakarta disebabkan oleh polusi udara kendaraan (Anenberg et al. 2019).

Studi berikutnya (Vital Strategies, 2020) memperkirakan bahwa polusi udara di Jakarta berpotensi menyebabkan lebih dari 10 ribu kematian, dan 5 ribu rawat inap karena penyakit kardiorespirasi setiap tahunnya, serta lebih dari 7 ribu dampak buruk pada anak-anak; yang memerlukan biaya lebih dari Rp 43,79 T (US \$2,9 miliar) setiap tahunnya. Paparan PM2.5 setiap tahun berpotensi menyebabkan lebih dari 10 ribu kematian dini pada tahun 2019, termasuk 330 kematian bayi. Polusi udara juga berpotensi menimbulkan dampak buruk pada kelahiran 700 bayi, serta 6,1 ribu kasus stunting.

Hasil pengukuran rata-rata konsentrasi polusi udara tahunan di Jakarta untuk parameter dominan PM10, PM2.5, O₃, dan SO_x melebihi baku mutu, yakni mencapai 59,03 µg/m³, 46,1 µg/m³, 83,3 µg/m³, dan 42,76 µg/m³ masing-masing (2022), sehingga memosisikan Jakarta sebagai kota dengan kualitas udara tidak sehat. Kondisi di atas terus berlangsung dan bahkan meningkat saat ini. Angka ini kurang lebih sama dengan rata-rata tahunan konsentrasi berbagai parameter tersebut, dan sama dengan periode 2001 – 2006 di mana kemudian kualitas udara DKI Jakarta sempat membaik pada tahun 2007 – 2010 berkat pelaksanaan Perda No 2/2005 tentang Pengendalian Polusi Udara. Sayangnya, pelaksanaan Perda tersebut mengendor pasca 2010 sehingga polusi udara meningkat drastic hingga terjadi krisis polusi udara yang kita alami saat ini.

Mengabaikan Science Base Policy

Pun, krisis polusi udara ini belum direspon dengan aksi konkrit oleh pihak terkait termasuk para pelaku polusi. Bahkan pucuk pimpinan negara justru menghindar dari polusi udara JABODETABEK mencari udara segar dengan plesiran ke Afrika. Pejabat dan birokrat yang ditinggal di tanah air bukannya melaksanakan aksi nyata pengendalian polusi udara, tetapi justru bersikap melindungi para menebar pollutants dengan dalih mereka adalah investor. Yang dikehendaki konstitusi dan regulasi kita adalah bukan investasi seperti itu, bukan investasi yang memuluskan dumping kendaraan/peralatan pabrik/pembangkit listrik yang teknologi-nya sudah out of date, boros energi dan beremisi tinggi.

Terbukti, tanpa kendali Presiden, pejabat Kementerian perindustrian bukannya mendukung penindakan hukum terhadap perusahaan pencemar, namun malah berusaha melindungi perusahaan pencemar. Sebelumnya menyatakan bahwa kendaraan bermotor bukan penyebab polusi udara Jabodetabek. Namun Kemenperin juga yang *reluctant* ketika KLHK menyegel dan menghentikan operasi perusahaan-perusahaan pencemar seolah-olah ingin melindungi TINDAK PIDANA LINGKUNGAN HIDUP DAN TINDAK PIDANA KORPORASI. Kemenperin menyatakan bahwa perusahaan-perusahaan yang

menjadi tanggung jawab binaannya sudah bekerja dengan baik dan memenuhi baku mutu emisi tanpa melakukan pengecekan atas kepatuhan memenuhi baku mutu emisi.

Tanpa kehadiran Presiden para pejabat mengambil keputusan tanpa landasan *science base policy*, mengabaikan pendapat ahli pengendalian polusi udara dan tidak melibatkan partisipasi public yang bekerja dalam pengendalian polusi udara, sehingga keputusan yang diambil tidak objective semata-mata karena keinginan untuk melindungi kepentingan korporasi yang “dibinanya”. Banyak terminology, strategi dan teknik pengendalian polusi udara yang tidak difahami oleh para pengambil kebijakan tersebut sehingga keputusan yang diambil tidak efektif.

Demikian juga Kementerian ESDM tidak mengambil langkah nyata dengan menghapus BBM kotor kelas Bio-solar, Peralite90, dan Dexlite51. Ketiga jenis BBM ini pemicu tingginya emisi knalpot kendaraan selain menyebabkan berbagai kerusakan¹ pada kendaraan karena tidak sesuai dengan spesifikasi² BBM yang dibutuhkan oleh teknologi kendaraan yang kita adopsi. Apalagi Pertamina tidak beritikad baik dengan hanya memproduksi dan memasarkan BBM yang sesuai dengan kebutuhan teknologi kendaraan, yaitu Euro4 Standard. BBG untuk transportasi sebagai bahan bakar yang lebih bersih terhenti pada 2014/2015 oleh kebijakan Gubernur Ahok. Blunder atas program BBG untuk angkutan umum dan kendaraan operasional Pemda. Seandainya BBG untuk transportasi tidak dihentikan, maka krisis polusi udara ini tidak akan separah sekarang. Kementerian ESDM dan PT PLN Persero juga tidak melakukan inspeksi ke berbagai PLTU batubara, justru langsung menyatakan bahwa emisi PLTU nya memenuhi persyaratan.

Pemerintah Daerah: DKI Jakarta dan kota-kota/kabupaten di JABODETABEK gamang tidak tahu apa yang hendak dilakukan. Padahal peraturan perundangan telah memberikan panduan yang jelas. Termasuk POLRI tidak menjalankan amanat dalam melakukan pengawasan terhadap kendaraan yang tidak memenuhi baku mutu emisi.

Praktis lebih dari 3 (tiga) bulan krisis polusi udara tidak ada penanganan yang efektif. Saatnya melakukan langkah nyata penanganan krisis polusi udara ini sekaligus memperhatikan dampak kerugian atas kesehatan, sosial dan ekonomi yang diderita oleh masyarakat banyak. Tuntutan para pihak yang dirugikan oleh dampak polusi udara akibat buruknya tata kelola kualitas udara.

Jakarta, 27 Agustus 2023

Ahmad Safrudin

Direktur Eksekutif KPBB
0816897959

Nara Hubung:

Alfred +62 812-8398-9897

Amel +62 856-7706-934 p

¹ Kerusakan pada injector, fuel pump, knocking (alias ngelitik karena kekurangan angka) oktan sehingga merusak piston, arm piston, dll.

² Kadar belerang terlalu tinggi bensin 120 ppm, solar 1800 ppm dari persyaratan sulfur content max 50 ppm. Kadar benzene dan aromatics juga terlalu tinggi, sehingga memicu kerusakan.

Aksi Pengendalian Polusi Udara

<<Warna biru adalah aksi jangka pendek yang dapat dilakukan dalam 1 bulan ini>>

1. Kebijakan dan Regulasi Nasional :

1. Penerapan *air quality management* secara ketat dan konsisten baik di sector transportasi, industry, pembangkitan energy/listrik, pertambangan, konstruksi, pengelolaan lahan/hutan, pengolahan sampah, dll.
2. Mereformulasi regulasi AAQMS agar hasil AAQMS dipublish secara real-time dan memanfaatkannya untuk *early warning* dan dasar pengetatan baku mutu emisi kendaraan bermotor/pabrik/PLTU/kapal yang boleh sandar di Pelabuhan Tanjung Priok.
3. Meningkatkan efektivitas kerja aparat pemerintah dalam pengendalian polusi udara.
4. Melaksanakan Standard Baku Mutu Udara Ambient berikut proses penegakan hukum secara ketat baik emisi kendaraan bermotor, pabrik, pembangkit listrik, kawasan komersial (mall, restaurant, dll), pembakaran biomas (jerami) pasca panen.
5. **Memastikan penerapan standard emisi Euro 4/IV** sebagaimana halnya truk (dengan BBM yang sesuai dengan standard teknologinya), **dengan preferensi kuat untuk meningkatkan produksi dan pemasaran kendaraan listrik.**
6. **Elektrifikasi sepeda motor di Jakarta** dsk adalah keharusan, karena akan efektif mengendalikan polusi udara. Mengingat sepeda motor adalah pengemisi terbesar di Jakarta dsk, maka adopsi sepeda motor listrik akan serta-merta memberikan kontribusi penurunan polusi udara Jakarta dsk sebesar 45%, berikut menurunkan level emisi CO2 hingga 44%.
7. Sementara itu kendaraan besar truck dan bus yang juga sebagai tiga besar polluters, harus dikonversi ke teknologi rendah emisi yang sesuai. **Truk harus memenuhi ketentuan regulasi pemerintah pusat**, yaitu dikonversi menjadi truk berstandard Euor4/IV dan dengan BBM yang sesuai kualitasnya (PermenLHK No P20/2017), sehingga emisinya dapat diturunkan hingga 70% lebih rendah dari teknologi truk yang ada saat ini. Untuk bus, **saatnya harus dikonversi menjadi bus listrik** sehingga akan menghilangkan potensi emisi polusi udara dan mampu menurunkan kontribusi emisi CO2 ke atmosfer.
8. Agar elektrifikasi kendaraan bermotor optimal dalam mereduksi emisi, maka konversi *fossil fired power plant* (PLTU batubara/BBM dan PLTD) **menuju renewable power plant** harus dilakukan sejalan dengan konversi kendaraan listrik.
9. Menerapkan regulasi Standard Emisi (LEV – Euro4 Standard) dan Standard Carbon Kendaraan Bermotor (LCEV) secara ketat sebagai bagian dari NDC dalam penurunan emisi rumah kaca termasuk mempersiapkan regulasi Standard Emisi Kendaraan Euro 6/VI.
10. Modernisasi proses peleburan logam dan pembangkit listrik secara efektif dengan melarang penggunaan sumber energi fosil.
11. Pelarangan BBM kotor untuk kendaraan bermotor (Premium88, Peralite90, Solar48, Dexlite51; berikut BBM yang sekelas dengan BBM ini).
12. **Razia Emisi Kendaraan/Pabrik/Pembangkit Listrik. Razia kendaraan oleh KORLANTAS, Kemenhub dan KLHK. Razia emisi pabrik dan pembangkit listrik oleh KLHK.**

2. Pemerintah kota segera untuk menghentikan sumber polusi udara, dengan:

1. Efektivitas pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan raya
2. Pelarangan truck beroperasi siang hari di dalam kota termasuk angkutan sampah
3. Pelarangan angkutan material bangunan dan angkutan sampah tanpa penutup
4. Penetapan dan pelaksanaan zona rendah emisi yaitu kawasan yang hanya boleh diakses oleh kendaraan rendah emisi (BBG, EV, Euro4 ke atas) dan atau berdasarkan hasil uji emisi
5. Hanya mengizinkan distribusi BBM berkualitas baik (Euro4 Standard) dan BBG
6. Menghentikan bus-bus dan angkutan penunmpang yang tak terawat
7. **Razia kendaraan yang tak memenuhi baku mutu emisi** (Ditlantas POLDA, Dishub dan DLH)
8. Razia dan penegakkan hukum pembakaran kabel/aki bekas/sampah elektronik/alumunium foil dll yang sering dilakukan oleh *home scale industry*
9. Penghentian dan pembinaan bengkel cat pinggir jalan
10. Pelarangan proses konstruksi gedung tanpa penutup (*layer*).
11. Melakukan pemantauan kualitas udara *ambient, roadside*, maupun *indoor* dan mempublikasikannya secara real-time serta melakukan langkah konkrit atas hasil pemantauan untuk pengendalian polusi udara, dll
12. Menghentikan sementara pabrik dengan polusi tinggi (pabrik semen, smelter logam, kertas, pulp, PLTU berbahan bakar BBM dan batu bara dll)
13. Menghentikan permanen atas pabrik yang mengemisikan limbah B3
14. Penetapan pajak progresif dikaitkan dengan tingkat emisi kendaraan, cerobong pabrik dan cerobong pembangkit listrik.

SECRETARIAT

SARINAH BUILDING 9TH FLOOR, JALAN MH THAMRIN # 11 JAKARTA INDONESIA 10350
PHONE/FAX: +62-21-3190 6807

15. Pembatasan penggunaan kendaraan bermotor pribadi (mobil dan sepeda motor) dan angkutan umum yang bersifat pribadi (taksi/takol dan ojek/ojol) dengan ERP-electronic road pricing) dan tariff parkir progresif untuk kawasan padat lalu lintas
16. Meningkatkan aksesibilitas dan kenyamanan pejalan kaki dari dan ke halte/stasiun angkutan umum masal.

3. **Warga Kota:**

1. Menggunakan angkutan umum dan NMT, non-motorized transport (jalan kaki dan bersepeda)
2. Pemilik kendaraan bermotor:
 - Uji emisi dan perawatan kendaraan secara rutin
 - Hanya membeli kendaraan rendah emisi dan rendah konsumsi energinya (BBM).
 - Hanya menggunakan BBM/energi yang lebih bersih
 - Tidak memanaskan kendaraan bermotor
 - Menerapkan eco-driving/riding
 - Beralih ke kendaraan zero emission seperti kendaraan listrik.
3. Penggunaan listrik/air/energi sesuai kebutuhan
4. Tidak membakar sampah tapi memilah sampah dan memanfaatkannya
5. Tidak merokok.