

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sektor transportasi menjadi penyebab masalah lingkungan saat ini. Perubahan iklim, pencemaran udara, kebisingan, dan gangguan fisik pada lingkungan dan budaya merupakan dampak negatif yang ditimbulkan oleh sektor transportasi. Pencemaran udara tidak hanya merugikan lingkungan, namun juga dapat merugikan kesehatan manusia. Polusi dari kendaraan bermotor akan mengganggu kesehatan manusia berupa penyakit infeksi saluran pernapasan (ISPA), serangan asma, kematian dan lain-lain. Penyebab utama pencemaran udara disebabkan dari sektor transportasi karena hal-hal berikut ini, yaitu: perkembangan jumlah kendaraan bermotor yang cepat, jenis bahan bakar yang digunakan kendaraan, kemacetan arus lalu lintas, umur dan jenis kendaraan, pola lalu lintas yang berorientasi dan terkonsentrasi pada pusat kota (model radial) dan kecepatan pergerakan lalu lintas dalam sistem jaringan jalan (Ilyas, 2004 dan Silva, *et al.* 2006).

Sebagian besar emisi dari sektor transportasi berasal dari kendaraan bermotor. Sekitar 90% kendaraan bermotor masih bergantung kepada energi minyak (BBM) sebagai bahan bakarnya (Freddy, 2011). Kendaraan bermotor yang menggunakan bahan bakar minyak akan menghasilkan emisi yang dapat mencemari udara. Emisi transportasi adalah pancaran atau pelepasan gas buang dari kendaraan bermotor.

Di daerah-daerah yang tingkat kepadatan lalu lintasnya tinggi, terutama di perkotaan, tingkat pencemaran udara merupakan masalah yang sukar diatasi. Pencemaran udara menjadi masalah serius di kota-kota besar yang padat penduduk seperti kota Jakarta. Oleh karena itu, pengurangan emisi juga harus dipertimbangkan saat mengontrol lalu lintas di jalan raya.

Kemacetan yang sering terjadi di beberapa ruas jalan di Jakarta yang disebabkan oleh aktivitas manusia yang semakin meningkat diikuti juga peningkatan

jumlah kendaraan. Kebutuhan akan kendaraan bermotor menjadi hal yang penting bagi manusia saat ini disaat melakukan perjalanannya karena dengan kendaraan, waktu yang ditempuh menjadi lebih singkat. Kendaraan pribadi menjadi pilihan banyak orang dalam melakukan perjalanannya. Jika dilihat dari tabel 1 kendaraan pribadi yaitu sepeda motor dan mobil menjadi kendaraan paling banyak yang ada di Jakarta dan sepeda motor menempati peringkat pertama dengan jumlah pada tahun 2020 sebanyak lebih dari 16 juta unit dan laju pertumbuhannya sebesar 4,7% terbanyak dibanding jenis kendaraan lainnya. Berikut ini adalah tabel 1 yang memuat informasi tentang jumlah kendaraan bermotor berdasarkan jenis dan data per tahunnya yang mengalami peningkatan:

Tabel 1. Jumlah Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta per Tahun

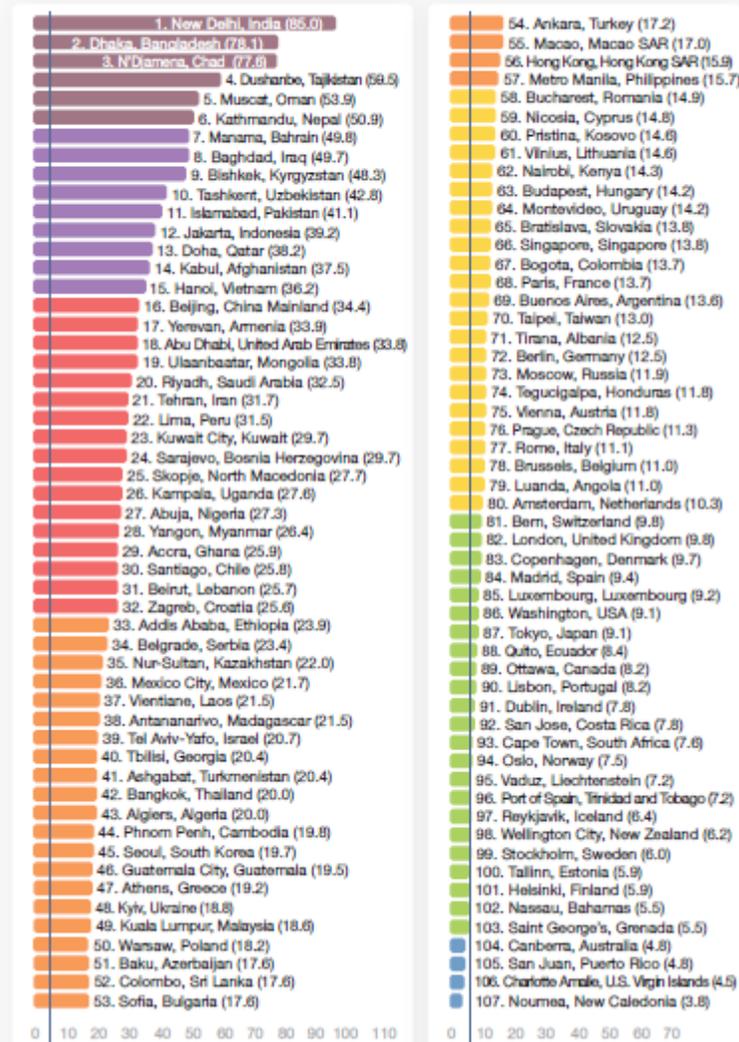
Jenis Kendaraan	Jumlah per Tahun			Pertumbuhan per Tahun (%)
	2018	2019	2020	
Sepeda Motor	14.859.283 unit	15.644.530 unit	16.018.716 unit	4,7
Mobil Penumpang	3.910.648 unit	4.064.836 unit	4.061.033 unit	3,6
Mobil Beban	735.912 unit	763.374 unit	772.672 unit	2,9
Mobil Bus	341.947 unit	342.036 unit	342.835 unit	0,3

Sumber: Ditlantas Polda Metro Jaya dalam BPS, 2020

Tingginya emisi yang dihasilkan dari kendaraan merupakan dampak dari banyaknya jumlah kendaraan dan laju pertumbuhan transportasi yang meningkat, salah satunya transportasi darat yang bertambah setiap tahunnya tanpa dibarengi penambahan ruas jalan sehingga menimbulkan dampak kemacetan lalu lintas yang berbasis jalan menjadi semakin parah. Terjadinya peningkatan volume lalu lintas yang mengalami kemacetan juga mempengaruhi kualitas udara. Hal ini disebabkan oleh akumulasi emisi gas buang kendaraan bermotor yang dilepaskan ke lingkungan sekitarnya disaat waktu yang bersamaan. Oleh karena itu, akan berdampak pada kuantitas emisi kendaraan yang turut meningkat secara signifikan.

2021 Regional capital city ranking

Average annual PM_{2.5} concentration (µg/m³) for regional capital cities in descending order



Gambar 1. Kualitas Udara Ibukota di Setiap Negara

Sumber: iqair.com

Kemacetan dan peningkatan jumlah kendaraan yang tinggi di Jakarta menyebabkan tingginya akumulasi emisi dari kendaraan bermotor di udara dan kota Jakarta menjadi salah satu kota yang memiliki kualitas udara buruk di dunia. Pada tahun 2021, kota Jakarta berada pada peringkat 12 dengan label kualitas udara yang buruk di dunia berdasarkan polutan PM_{2.5} yang dapat dilihat pada gambar 1. Kota Jakarta pada gambar 1 berada pada warna ungu yang berarti rata-rata kualitas udara di

Jakarta sangat tidak sehat. Kualitas udara yang buruk di kota Jakarta salah satunya disebabkan oleh sektor transportasi. Sektor ini menjadi penyumbang polusi udara terbesar di kota Jakarta.

Saat ini Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah menerapkan beberapa kebijakan untuk menurunkan emisi polusi udara yang dihasilkan dari sektor transportasi. Berdasarkan Instruksi Gubernur Nomor 66 Tahun 2019 tentang Pengendalian Polusi Udara, terdapat beberapa kebijakan yang berhubungan dengan sektor transportasi, seperti peningkatan uji emisi, memperketat penggunaan mobil dengan usia di atas 10 tahun, penggunaan bus listrik dan penerapan kebijakan Kawasan Rendah Emisi. Upaya ini harus terus berjalan dan dilakukan dengan berkelanjutan agar dapat mengimbangi seiring pertumbuhan ekonomi di Ibukota Jakarta yang terus meningkat.

Transportasi merupakan sumber polusi udara terbesar bagi DKI Jakarta. Oleh karena itu, perlu strategi untuk mengurangi polusi udara dari sektor transportasi, tanpa menghalangi aktivitas masyarakat dalam beraktivitas sehari-hari. Salah satu cara yang dilakukan oleh pemerintah DKI Jakarta untuk mengurangi emisi transportasi adalah dengan menerapkan Kawasan Rendah Emisi (KRE) di berbagai titik terutama di Jakarta yang sering terjadi kemacetan. Kebijakan ini tengah menjadi topik perbincangan karena sudah terbukti di berbagai kota di dunia telah memberikan dampak positif terhadap kualitas udara di suatu kawasan dan Indonesia saat ini tengah menerapkan kawasan tersebut untuk mengurangi permasalahan terkait kualitas udara di Jakarta.

Kawasan Kota Tua Jakarta merupakan salah satu kawasan wisata yang memiliki kepadatan lalu lintas yang tinggi. Tata guna lahan yang beragam di sekitar kawasan menyebabkan tingginya aktivitas manusia di kawasan ini. Tingginya aktivitas manusia menyebabkan penumpukan kendaraan di beberapa ruas jalan sehingga mengakibatkan seringnya terjadi kemacetan di kawasan ini. Penumpukan kendaraan akan meningkatkan akumulasi emisi, sehingga menimbulkan polusi yang mencemari udara di kawasan ini. Ruas jalan di stasiun Kota dan pasar Asemka

merupakan titik-titik kemacetan yang sering terjadi di sekitar kawasan ini. Oleh karena itu, kawasan Kota Tua Jakarta ditetapkan sebagai Kawasan Rendah Emisi karena salah satu wilayah penyumbang polusi udara di Jakarta dan juga guna meningkatkan kualitas udara dengan mengurai kemacetan.



Gambar 2. Penataan Lalu Lintas Kawasan Kota Tua saat Penerapan KRE

Sumber: poskota.co

Kawasan Rendah Emisi (KRE) merupakan skema pembatasan akses kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan terkait emisi pada suatu area dengan polusi udara yang tinggi. Skema ini biasanya diprakarsai oleh suatu kota untuk membatasi masuknya kendaraan bermotor yang berpolusi ke wilayah pusat kota. Jenis kendaraan yang disasar biasanya mobil, motor, bus, dan truk yang berbahan bakar diesel. Meskipun terdapat pembatasan, masyarakat tetap diperbolehkan menggunakan transportasi massal berbasis energi yang ramah lingkungan pada area penerapan tersebut. Dengan memberikan skema ini, kualitas

udara disuatu area diharapkan bisa membaik, sehingga mengurangi permasalahan lingkungan dan kesehatan manusia (Retno, *et al.* 2022).

Penetapan kawasan Kota Tua Jakarta menjadi Kawasan Rendah Emisi sejalan dengan adanya kegiatan revitalisasi kawasan Kota Tua Jakarta. Revitalisasi ini mengutamakan kepada peningkatan pelayanan pengguna pejalan kaki, pengguna sepeda dan pengguna angkutan umum guna mendukung kawasan ini menjadi Kawasan Rendah Emisi. Beberapa cara untuk mendukung kawasan ini yaitu dengan menjadikan transportasi publik berbasis TOD (*Transit Oriented Development*) dengan mengintegrasikan beberapa moda transportasi angkutan umum yang ada di Kota Tua Jakarta. Saling terintegrasi antar moda akan memudahkan wisatawan berkunjung meskipun harus berganti moda transportasi. Revitalisasi berbagai prasarana angkutan umum juga dilakukan untuk meningkatkan kualitas pelayanan transportasi umum agar masyarakat merasakan kenyamanan saat menggunakan transportasi umum. Selain itu ada penambahan moda transportasi umum, yaitu MRT yang kini tengah dalam proses pengerjaan. Banyaknya moda transportasi umum dan rencana pengintegrasian moda diharapkan menjadi pilihan masyarakat untuk menggunakan moda angkutan umum dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi.

Saat penerapan kebijakan ini, perencanaan transportasi harus dilakukan secara komprehensif agar kebijakan ini dapat berjalan dengan baik. Salah satu hal yang berpengaruh cukup penting dalam perencanaan transportasi adalah aspek pemilihan moda transportasi. Pada dasarnya saat manusia akan atau sebelum melakukan perjalanan diawali dengan mempertimbangkan apakah akan menggunakan kendaraan pribadi ataupun angkutan umum untuk melakukan perjalanan dengan mempertimbangkan beberapa faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda tersebut. Adanya penerapan kebijakan Kawasan Rendah Emisi di kawasan wisata dapat mempengaruhi pemilihan moda wisatawan saat berwisata ke Kota Tua Jakarta, karena pariwisata dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat. Bagi pariwisata, sektor transportasi berfungsi sebagai penyedia akses menuju suatu tempat

tujuan yaitu objek wisata. Hal ini berarti fungsi utama transportasi erat kaitannya dengan aksesibilitas menuju objek wisata dan sektor transportasi memudahkan penggunaannya untuk mengunjungi suatu kawasan atau daerah tertentu.

Kawasan Kota Tua Jakarta saat ini dalam proses revitalisasi, mengingat jumlah permintaan (*demand*) wisata kawasan Kota Tua ini yang tinggi. Tingginya jumlah permintaan berdampak pada kenaikan jumlah permintaan akan transportasi dan menimbulkan masalah. Objek wisata ini mudah dikunjungi dengan menggunakan kendaraan, baik angkutan umum maupun kendaraan pribadi. Letaknya yang strategis karena aksesibilitasnya kini mudah dikunjungi dengan menggunakan angkutan umum yang dimana sudah diterapkan sebagai Kawasan Rendah Emisi seperti bus Transjakarta dan juga kereta api. Jumlah kunjungan ke objek wisata yang ada di Kota Tua Jakarta, salah satunya museum Sejarah Jakarta berada pada angka 51.952 yang berarti kawasan ini cukup diminati untuk dikunjungi oleh wisatawan karena lebih tinggi dibanding museum lainnya.

Tabel 2. Jumlah Kunjungan Wisatawan ke Objek Wisata di DKI Jakarta

No.	Objek Wisata di DKI Jakarta	Jumlah Kunjungan Wisatawan ke Objek Wisata di DKI Jakarta		
		2019	2020	2021
1	Museum Nasional	305.086	67.088	28.700
2	Museum Satria Mandala	17.132	3.183	2.465
3	Museum Sejarah Jakarta	746.971	153.223	51.952

Sumber: Dinas Pariwisata Provinsi DKI Jakarta, 2021

Kebijakan Kawasan Rendah Emisi telah berjalan selama dua tahun tetapi penerapannya belum optimal dimana masih terdapat banyaknya kendaraan pribadi melintas di kawasan tersebut. Masyarakat yang tinggal di kawasan Kota Tua Jakarta merasa bahwa kebijakan ini mengganggu aktivitas mereka karena jalan yang biasa digunakan, kini dilarang dilintasi oleh kendaraan yaitu kendaraan umum seperti sepeda motor dan mobil. Padahal kawasan tersebut melarang kendaraan pribadi untuk melintasi kawasan tersebut dengan menyosialisasikan kebijakan ini kepada para pengendara kendaraan bermotor dan juga telah menyediakan papan informasi yang

ada di portal/pintu tersebut. Portal yang digunakan untuk membatasi kendaraan melintasi di kawasan tersebut kini selalu terbuka dan terkadang tidak di jaga oleh petugas yang biasa menjaga agar masyarakat yang menggunakan kendaraan bermotor tidak bisa melewati kawasan tersebut.



Gambar 3. Parkir liar di Kawasan Wisata Kota Tua saat Penerapan KRE

Sumber: Survei Pra Penelitian, 2022

Penerapan kebijakan Kawasan Rendah Emisi ini bertujuan agar masyarakat dapat beralih menggunakan angkutan umum, namun kenyataannya masyarakat masih menggunakan kendaraan pribadi di banding menggunakan angkutan umum saat melintasi atau ingin berkunjung ke kawasan wisata Kota Tua tersebut. Hal ini menimbulkan pertanyaan mengenai moda apa yang paling banyak dipilih oleh wisatawan saat berwisata ke kawasan Kota Tua Jakarta dan bagaimana pelayanan transportasi publik yang menyediakan layanan transportasi di kawasan ini. Pelayanan transportasi yang kurang baik dapat diukur dari ketersediaan dan aksesibilitas yang masih sangat terbatas, waktu menunggu yang terlalu lama dan tingkat keamanan yang rendah (Freddy, 2011). Dugaan bahwa kebijakan ini belum optimal dalam pelaksanaannya dikarenakan pelayanan transportasi publik yang belum memenuhi kebutuhan masyarakat, yang salah satunya adalah wisatawan. Apalagi angkutan umum saat penerapan kebijakan ini menjadi moda pengganti bagi wisatawan yang ingin berwisata. Kajian mengenai pemilihan moda wisatawan nampaknya perlu dilakukan agar hasilnya dapat digunakan untuk membantu mengoptimalkan kebijakan KRE ini dan memberikan masukan kepada pelayanan transportasi publik untuk

meningkatkan kualitas pelayanan agar wisatawan mau beralih menggunakan transportasi publik yaitu kereta api atau bus Transjakarta yang harapannya juga dapat meningkatkan kualitas udara di kawasan Kota Tua Jakarta karena pengurangan penggunaan kendaraan pribadi.

B. Identifikasi Masalah

Dari latar belakang yang telah diuraikan, terdapat masalah yang teridentifikasi pada penelitian ini, yaitu:

1. Bagaimana karakteristik pemilihan moda transportasi wisatawan ke Kota Tua Jakarta dari setiap moda yang dipilih berdasarkan sifat pelayanannya yaitu kendaraan pribadi (sepeda motor dan mobil pribadi) dan angkutan umum (kereta api dan bus Transjakarta)?
2. Moda transportasi apa yang paling banyak dipilih oleh wisatawan saat diterapkan kebijakan KRE di kawasan Kota Tua Jakarta?

C. Pembatasan Masalah

Batasan masalah terfokus pada masalah yang akan diteliti yaitu menganalisis karakteristik pemilihan moda transportasi wisatawan ke Kota Tua Jakarta saat penerapan kebijakan Kawasan Rendah Emisi (*Low Emission Zone*). Penentuan tentang responden penelitian ini juga dibatasi yaitu hanya wisatawan yang berwisata ke kawasan Kota Tua Jakarta menggunakan kendaraan pribadi yaitu sepeda motor dan mobil pribadi dan wisatawan yang berwisata menggunakan angkutan umum yaitu kereta api dan bus Transjakarta.

D. Perumusan Masalah

Dari latar belakang masalah yang telah diuraikan, rumusan masalah pada penelitian ini yaitu “Bagaimana karakteristik pemilihan moda transportasi wisatawan ke Kota Tua Jakarta saat penerapan kebijakan Kawasan Rendah Emisi (*Low Emission Zone*)?”.

E. Manfaat Penelitian

Adapun hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan mampu memberi tambahan pengetahuan serta pengalaman peneliti pada kajian keilmuan geografi, lebih spesifik tentang transportasi dalam kajian geografi.

2. Manfaat Praktis

Dalam penelitian ini diharapkan mampu menghasilkan data empiris mengenai karakteristik pemilihan moda wisatawan ke Kota Tua Jakarta saat penerapan Kawasan Rendah Emisi yang moda transportasinya telah ditentukan yaitu sepeda motor, mobil pribadi, kereta api dan bus Transjakarta.

