

Emisi Gas Rumah Kaca Kereta Api Terkecil

Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) terbesar berasal dari moda transportasi darat, yakni sebesar 89 persen. Moda transportasi laut hanya menyumbang tujuh persen, transportasi udara tiga persen, dan perkeretaapian satu persen (Mc.Kinsey, 2005).

Berdasarkan hasil kajian ilmiah tersebut, tentu sangat layak bagi Pemerintah pusat dan daerah untuk serius mendukung perkembangan sistem transportasi perkeretaapian di Indonesia, termasuk Jakarta. Apalagi, dalam dua periode pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono ada target untuk menurunkan gas emisi hingga 26 persen pada tahun 2020 atau 41 persen dengan dukungan negara-negara maju. Sayangnya, pemerintah selama ini seakan-akan menganak-emaskan perkembangan moda transportasi darat dibanding KA. Hal itu terlihat dari berbagai kebijakan yang memudahkan masyarakat mengakses kepemilikan kendaraan bermotor dan fokus pada pengembangan pengembangan jalan raya antarkota dibandingkan pembangunan jalan rel.

“Selama ini pemerintah ambigu. Di satu sisi menyatakan membutuhkan moda kereta api, tapi di sisi lain mematikan perkembangannya dengan kebijakan-kebijakan yang tidak mendukung,” kata Ketua Forum Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Djoko Setidjowarno dalam pesan singkat yang diterima *Jurnal Nasional*, Minggu (20/11) lalu.

Maka itu, menurut Djoko, diperlukan komitmen yang tinggi untuk mendukung perkembangan kereta api di Tanah Air. Ia mendorong agar pemerintah bersikap tegas dalam menyampaikan dukungannya. Karena, menurutnya, amat mudah bagi pemerintah untuk bertindak tegas. Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Ditjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, Asril Syafei, mengatakan, desakan untuk mengalihkan fokus pengembangan moda transportasi darat dari kendaraan bermotor ke perkeretaapian, terus meningkat seiring bertambahnya jumlah penduduk dengan tingkat mobilitas yang tinggi.

Misalnya, di Jakarta solusi menambah ruas jalan untuk menyelesaikan masalah kemacetan bukan tindakan populer. Perkeretaapian dinilai cukup efisien, karena tidak hanya mampu mengangkut lebih banyak penumpang dalam satuan waktu, tetapi karena lebih hemat energi. Berdasarkan perbandingan konsumsi bahan bakar minyak (BBM) per orang per kilometernya dari masing-masing jenis moda, ternyata konsumsi BBM kereta api 25 kali lebih hemat ketimbang bus umum.

“Moda bus dengan kapasitas angkut rata-rata 40 orang ternyata jumlah konsumsi BBM-nya mencapai 0.0125 liter per orang per kilometernya, atau 25 kali lipat lebih tinggi dibanding kereta api yang hanya 0.005 liter per orang per kilometer,” ujar Asril dalam diskusi umum bertema *Kebijakan Transportasi Kereta Api dalam Upaya Pengendalian Pencemaran Udara*, di Bandung, Selasa (15/11) lalu. Sementara, dibandingkan sepeda motor besar, perbandingannya delapan kali lipat lebih hemat, dan dengan pesawat terbang 10 kali lebih hemat.

Kereta api semakin ideal untuk dikembangkan karena terbukti minim menggunakan lahan, tingkat keselamatan lebih tinggi dibanding transportasi darat lainnya, ramah lingkungan, sangat adaptif terhadap perkembangan teknologi, dan mampu menembus jantung kota.

“Peningkatan kapasitas angkutan kereta api jelas merupakan solusi dalam meringankan beban jalan raya. Dengan elektrifikasi sistem perkeretaapian, maka tingkat pencemaran udara dari kereta api bisa semakin diperkecil,” ujar Asril.

Saat ini, menurut Data Ditjen Perkeretaapian, hanya 43 persen dari total kendaraan pribadi dan 18 persen kendaraan umum di Jakarta yang memenuhi persyaratan gas buang. Akibatnya hanya 60 hari dalam setahun, Jakarta memiliki kualitas udara yang sehat.

Untuk itu, Pemerintah telah mempersiapkan sejumlah program penurunan gas emisi yang melibatkan perkeretaapian di kawasan Jabodetabek. Antara lain, program monorel Jakarta yang diprediksi bisa menurunkan emisi hingga 71 juta kilogram (0,071 MT), KA Bandara Soetta 8 juta kilogram (0,008 MT), dan MRT Jakarta tahap 1 sebanyak 83 juta kilogram (0,083 MT).