

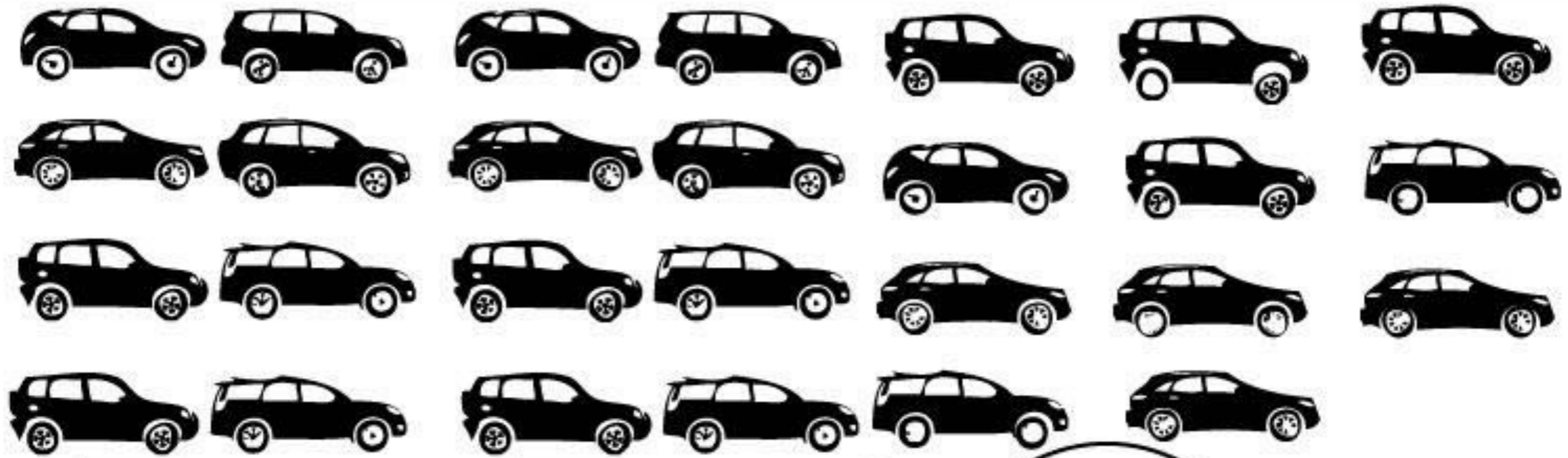
Strategi Perencanaan Kota untuk Mewujudkan Eco - Mobility

Marco Kusumawijaya
Rujak Center for Urban Studies

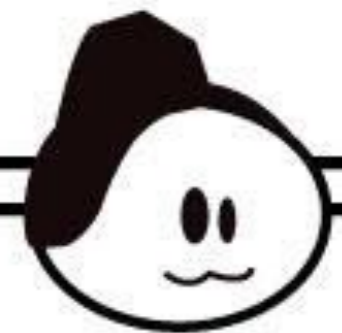
Kemendesakan: Mengapa Kota Rendah Emisi? Mengapa Ecomobility?

- Kota makin penting: “Urbanisasi”
- NDC (Nationally Determined Contributions):
 - Kota
 - Non Kota
- 70% material dan 60% energi di kota (?)
- Sektor Transportasi: 70% emisi Kota (Jakarta).

KAPASITAS 160 ORANG:



Macet ape kaga,
kite sendiri yang
bikin pilihan





Andai Kantor Kita 30 KM Dari Rumah



Saat macet, mobil meminum 10 liter bensin
(Rp 65.000) dengan rakus untuk pulang balik



Macet atau tidak, tarif KRL tetap Rp 10.000 PP
untuk ke jarak terjauh



Macet atau tidak, tarif busway tetap Rp 7.000 PP
untuk ke halte mana pun



Macet atau tidak, Anda hanya butuh minum
(Rp 3.000) saat kehausan naik sepeda

Atau dengan kata lain...

Nyok, Bantu
RETWEET!

Kita menghamburkan Rp 15.600.000
di jalan **setiap tahunnya**

Dalam tiga bulan, kita berhemat
3,3 JUTA. Atau setara **smartphone baru**

Dalam enam bulan, kita berhemat
6,96 JUTA. Atau setara **laptop baru**

Dalam setahun, kita berhemat 15 JUTA.
Atau setara **DP rumah tipe 36**

Mau kaya atau miskin, kite yang tentuin sendiri....

follow @gantijakarta

URBAN DYNAMICS 1990-2015

Average increase in footprint

+ 458%

Average population growth

+ 275%

Average decrease in density

- 26%

Average reduction in open space

- 10%

Kota Pergerakan Rendah Emisi (Eco-mobility)

- Mengurangi (kebutuhan) pergerakan
- Mengutamakan pergerakan alamiah (natural, non-motorised):
 - Jalan kaki
 - Sepeda
- Menekan pergerakan non-alamiah (motorised)

SUBURBAN SPRAWL

NOT AS CHEAP AS YOU THINK.

The hidden costs of sprawling development are paid by all Canadians

SUBURBS ARE GROWING 160% FASTER THAN CITY CENTRES

81% of Canadians live in **CITIES**
 HALF OF THOSE 81% Live in the **SUBURBS**

Suburban residents drive **3X** As much as urban drivers.

LEADING TO MORE **VEHICLE COLLISIONS**

RISING OBESITY, DIABETES, CHRONIC ILLNESSES, INACTIVITY, AND MENTAL HEALTH IMPACTS.

New Suburbs Cost Cities More Than Denser Urban Developments

But Most Cities Charge Developers a Flat Rate Regardless.

ROADS, TRANSIT, PIPES, WASTE PICKUP, POLICING, FIRE LIBRARIES, DEPT. COST MORE IN THE SUBURBS

CITIES + TAXPAYERS COULD SAVE MILLIONS WITH HIGHER DENSITY DEVELOPMENT

MAKING NEW DEVELOPERS PAY THEIR REAL COSTS BALANCE MUNICIPAL BUDGETS AND CREATE MORE COMMUNITIES.
 >>> KITCHENER DOES

OWNERS PAY HALF MOST COSTS

REAL COSTS OF THE SUBURBS

GOVERNMENTS (FEDERAL/PROVINCIAL/TERRITORIAL/LOCAL COMBINED) **SPEND \$29 BILLION ON ROADS IN CANADA IN 2010-2011.**

THE INDIRECT COSTS OF AUTOMOBILE USE

Fuel taxes, vehicle permits, licenses and other fees pay **\$19.5 BILLION** leaving **\$13.5 BILLION** paid from general taxes.

THESE COSTS ARE ESTIMATED AT MORE THAN **\$27 BILLION PER YEAR.**

HALIFAX'S POTENTIAL SAVINGS, 2009-2031

% NEW HOMES BUILT IN URBAN CORE	SAVINGS (est)
16% (Current levels)	\$0
25%	\$456 MILLION
40%	\$1,379 MILLION
50%	\$1,760 MILLION



1% increase in gasoline price = **0.32%** growth in the urban core population
 Higher fuel taxes reduce sprawl and pay for more of the real costs of roads = **1.28%** decrease in suburban housing units.

Kitchener development: Central (yellow), Suburban (red)

and more sustainable SP

Transportasi dan Tata Ruang/Pembangunan

- Integrasi sistem transportasi dengan Tata Ruang:
 - Mixed uses dan Compact (tapi seberapa)
 - Utama: hunian dan kerja
- Perangkat keras (infrastruktur) minimal, gunakan yang ada. (Bukan Saja sistem transportasi dengan emisi rendah, tapi pembangunan dengan emisi rendah.)
 - Wewenang pengaturan dan management....bukan dana
- Kemungkinan berbeda di kota-kota: Makin dini memulai makin mungkin dan baik.

- Mendekatkan kerja dan tinggal
(melawan pemisahan modernisme salah kaprah 1930-1960, dan melawan kapitalisasi lahan/ruang dengan monofungsionalitas komersial):
- Kepadatan dan keragaman yang “tepat”
 - Kepadatan yang tepat?
 - Keragaman yang tepat?
- Ruang yang memudahkan sistem Angkutan umum dengan energi terbarukan.
- Infrastruktur yang sesuai

Kota Kecil dan Menengah Indonesia

- Kepadatan relatif rendah
- Penyebaran kegiatan
- Sistem Angkutan Bus Kecil dan Menengah + Tata Ruang