

BAB IV

HASIL PENELITIAN

4.1 Gambaran Lokus Penelitian

4.1.1 Profil Umum Provinsi DKI Jakarta

DKI Jakarta adalah daerah khusus yang dijadikan ibu kota negara Republik Indonesia. DKI Jakarta resmi menjadi ibukota negara pada tahun 1961 berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 1964 tentang Pernyataan Daerah Khusus Ibukota Jakarta Raya Tetap sebagai Ibukota negara Republik Indonesia dengan nama Jakarta. Provinsi ini terbagi atas satu kabupaten dan lima kota administrasi yaitu Kepulauan Seribu, Jakarta Selatan, Jakarta Timur, Jakarta Pusat, Jakarta Barat, dan Jakarta Utara.

Provinsi DKI Jakarta dalam lingkup Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) memiliki peran strategis, yaitu sebagai ibukota negara. Provinsi DKI Jakarta yang merupakan ibukota negara sehingga tidak memiliki kawasan terpencil maupun kawasan pedalaman. Secara astronomis Provinsi DKI Jakarta terletak antara 6°12' Lintang Selatan dan 106°48' Bujur Timur. Dilihat dari posisi geostrategis, Provinsi DKI Jakarta tertelak di sisi utara bagian barat Pulau Jawa, dengan bagian utara berbatasan langsung dengan Laut Jawa, sedangkan sisi timur dan selatan Provinsi DKI Jakarta berbatasan langsung dengan wilayah Provinsi Jawa Barat, serta sisi barat yang berbatasan dengan Provinsi Banten.

Sebagian wilayah Provinsi DKI Jakarta merupakan kawasan pesisir, dengan luas wilayah pesisir sekitar 155 km yang membentang dari timur ke barat kurang lebih 35 km, dan menjorok ke darat sekitar 4-10 km. Selain memiliki kawasan pesisir, DKI Jakarta juga memiliki 110 yang tersebar pada 2 (dua) kecamatan yang berada di wilayah Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu.

Gambar 4.1

Peta Wilayah Provinsi DKI Jakarta



Sumber : Jakarta.go.id

DKI Jakarta dianalisis dari aspek ketinggian dan kemiringan lahan, yaitu terletak pada dataran dengan ketinggian rata-rata kurang lebih 7 meter di atas permukaan laut. Sedangkan, sekitar 40 persen wilayah Provinsi DKI Jakarta berupa dataran yang permukaan tanahnya berada 1-1,5 meter di bawah muka laut pasang. Dengan kondisi kemiringan lahan yang demikian, ditambah dengan 17 sungai yang mengalir di Provinsi DKI Jakarta menyebabkan kecenderungan semakin rentannya wilayah Jakarta tergenang air dan banjir pada musim hujan. Terlebih jika melihat tingginya tingkat perkembangan wilayah di sekitar Jakarta,

menyebabkan rendahnya resapan air ke dalam tanah, yang pada gilirannya akan memperbesar ancaman banjir di wilayah Jakarta.

Tabel 4.1

**Luas Wilayah di Provinsi DKI Jakarta Menurut Kota Administrasi
Tahun 2020**

Wilayah Administrasi	Ibukota	Luas (km ²)	Presentase Terhadap Luas Provinsi	Jumlah Pulau
Kepulauan Seribu	Pulau Pramuka	10,18	1,53	110
Jakarta Selatan	Kebayoran Baru	154,32	23,24	0
Jakarta Timur	Cakung	182,70	27,51	0
Jakarta Pusat	Menteng	52,38	7,89	0
Jakarta Barat	Kembangan	124,44	18,74	0
Jakarta Utara	Koja	139,99	21,08	0

Sumber : Biro Pemerintahan Setda Provinsi DKI Jakarta

4.1.2 Visi dan Misi Provinsi DKI Jakarta

1. Visi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta

“Jakarta kota maju, lestari dan berbudaya yang warganya terlibat dalam mewujudkan keberadaban, keadilan, dan kesejahteraan semua.”

Keberadaban, keadilan dan kesejahteraan bagi semua warga Jakarta menjadi pondasi penting dalam pembangunan. Tidak hanya pembangunan fisik seperti infrastruktur yang megah serta penggunaan teknologi *modern* dalam kehidupan sehari-hari, namun juga pembangunan manusia yang mencakup segala upaya perubahan positif untuk memperbaiki kualitas pendidikan, kesehatan, rasa aman, kesejahteraan dan kebahagiaan semua warga. Pendekatan pembangunan fisik dan manusia ini harus dilingkupi dengan pembangunan yang berwawasan

lingkungan, kebudayaan serta keterlibatan masyarakat. Tidak hanya sekedar berpartisipasi, masyarakat menjadi motor penggerak utama pembangunan yang ikut menentukan arah gerak pembangunan Jakarta ke depan.

2. Misi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta

- a) Menjadikan Jakarta kota yang aman, sehat, cerdas, berbudaya, dengan memperkuat nilai-nilai keluarga dan memberikan ruang kreativitas melalui kepemimpinan yang melibatkan, menggerakkan dan memanusiakan.
- b) Menjadikan Jakarta kota yang memajukan kesejahteraan umum melalui terciptanya lapangan kerja, kestabilan dan keterjangkauan kebutuhan pokok, meningkatnya keadilan sosial, percepatan pembangunan infrastruktur, kemudahan investasi dan berbisnis, serta perbaikan pengelolaan tata ruang.
- c) Menjadikan Jakarta tempat wahana aparatur negara yang berkarya, mengabdikan, melayani, serta menyelesaikan berbagai permasalahan kota dan warga, secara efektif, meritokratis dan berintegritas.
- d) Menjadikan Jakarta kota yang lestari, dengan pembangunan tata kehidupan yang memperkuat daya dukung lingkungan dan sosial.
- e) Menjadikan Jakarta ibukota yang dinamis sebagai simpul kemajuan Indonesia yang bercirikan keadilan, kebangsaan dan kebhinekaan.

4.1.3 Jumlah Penduduk

Berdasarkan data kependudukan BPS Provinsi DKI Jakarta, jumlah total penduduk Provinsi DKI Jakarta tahun 2020 adalah sebanyak 10.56 juta jiwa. Kota administrasi Jakarta Timur memiliki jumlah penduduk paling tinggi, yaitu 3,037,056 jiwa, sedangkan jumlah penduduk terendah berada di Kabupaten Kepulauan Seribu, dengan 27,456 jiwa.

Tabel 4.2

Luas Wilayah dan Jumlah Penduduk di Setiap Kota/Kabupaten Tahun 2020

No.	Wilayah Administrasi	Luas (km ²)	Jumlah Penduduk
1.	Kepulauan Seribu	10,18	27.456
2.	Jakarta Utara	139,99	1.778.304
3.	Jakarta Barat	124,44	2.434.080
4.	Jakarta Timur	182,70	3.037.056
5.	Jakarta Pusat	52,38	1.057.056
6.	Jakarta Selatan	154,32	2.226.048

Sumber: BPS Provinsi DKI Jakarta Tahun 2020 (data diolah peneliti)

4.2 Hasil Penelitian

Hasil penelitian ini berdasarkan data dan fakta yang ada di lapangan berdasarkan hasil wawancara dengan informan yang mengacu pada indikator implementasi Van Meter dan Van Horn dalam Agustiono (2019:142). Indikator tersebut dijadikan sebagai tolak ukur bagaimana suatu implementasi tersebut berhasil diterapkan atau tidak. Sehingga hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan oleh instansi terkait untuk mencapai tujuan yang ingin dicapai.

Kegiatan penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana implementasi peraturan gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta nomor 66 tahun 2020 tentang uji emisi gas buang kendaraan bermotor di DKI Jakarta. Penelitian ini banyak menemukan informasi dan fakta di lapangan dari para informan mengenai implementasi dalam pelaksanaan kebijakan. Namun, dalam sebuah pelaksanaan pasti terjadi hambatan yang wajib untuk di evaluasi kembali oleh seluruh *stakeholder* terkait. Hasil penelitian meliputi adanya dokumen atau kebijakan dalam implementasi, hasil wawancara lapangan, serta pengamatan yang dilakukan di lapangan terkait implementasi Pergub DKI Jakarta nomor 66 tahun 2020. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan, maka pembahasan tentang

penelitian ini mengacu pada 6 indikator implementasi Van Meter dan Van Horn (2019:142). Hasil penelitian diuraikan seperti di bawah berikut ini :

4.2.1 Ukuran dan Tujuan Kebijakan

Kinerja implementasi kebijakan dapat diukur tingkat keberhasilannya dari ukuran dan tujuan kebijakan yang bersifat realistis dengan sosio-kultur yang ada di level pelaksana kebijakan. Untuk menegaskan ukuran dan tujuan tertentu yang harus dicapai oleh para pelaksana kebijakan, kinerja kebijakan pada dasarnya merupakan penilaian atas tingkat ketercapaian ukuran dan tujuan tersebut. Pemahaman tentang maksud umum dari suatu ukuran dan tujuan kebijakan adalah penting. Implementasi yang berhasil, bisa jadi gagal ketika para pelaksana, tidak sepenuhnya menyadari terhadap ukuran dan tujuan kebijakan. Ukuran dan tujuan kebijakan memiliki hubungan erat dengan disposisi para pelaksana. Arah disposisi para pelaksana terhadap ukuran dan tujuan kebijakan juga merupakan hal yang krusial. Implementor mungkin bisa jadi gagal dalam melaksanakan kebijakan, dikarenakan menolak atau tidak mengerti apa yang menjadi tujuan suatu kebijakan. Implementasi kebijakan yang dimaksud adalah kebijakan uji emisi kendaraan bermotor di DKI Jakarta. Informasi ini tentunya didapatkan dari hasil wawancara dengan 6 informan dimana 2 diantaranya adalah dinas yang menjadi implementor kebijakan uji emisi di DKI Jakarta, lalu Biro yang memonitor dan mengevaluasi kebijakan tersebut dan 3 masyarakat yang telah melakukan uji emisi gas buang kendaraan bermotor di DKI Jakarta.

Kebijakan uji emisi adalah salah satu program di DKI Jakarta untuk mendukung pemerintah dalam menciptakan kualitas udara yang sehat. Oleh karena itu pemerintah mewajibkan masyarakat Jakarta untuk melakukan uji emisi kendaraan bermotor. Uji emisi ini dilakukan karena gas buang kendaraan bermotor mengandung zat-zat berbahaya yang dapat mempengaruhi kualitas udara dan dapat menimbulkan adanya penyakit. Tujuan uji emisi ini dilakukan guna mengecek kinerja dari mesin kendaraan bermotor dan dapat mengurangi hasil polusi atau pencemaran udara yang dikeluarkan dari gas knalpot kendaraan bermotor.

Kebijakan uji emisi dikeluarkan melalui Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 66 Tahun 2020 Tentang Uji Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor. Dengan mencapai tujuan kebijakan ini sebagaimana dapat dilihat dari wawancara kepada informan 1 yaitu Bapak Tiyana Broto Adi, selaku Sub Koordinator Urusan Penanggulangan Pencemaran Lingkungan, sebagai berikut:

“untuk pengendalian pencemaran udara, khususnya di bidang transportasi. Karena bidang transportasi ini sebagai penyumbang 70% polusi udara di DKI Jakarta ini.” (**wawancara, Rabu 05 Oktober 2022**)

Adanya peraturan gubernur ini dimaksudkan untuk mengurangi polusi udara, dimana penyumbang terbesar polusi udara di Jakarta sampai 70% yang berasal dari moda transportasi. Hal ini juga disampaikan oleh Bapak Bima Dwi Haryudi S.T., M.T, selaku Fungsional Teknis Ahli Keselamatan dan Teknik Sarana LLAJ DKI Jakarta mengatakan:

“tentu pertama menurunnya tingkat polusi udara di Jakarta dengan adanya kebijakan disinsentif tarif parkir dan juga masyarakat kami upayakan untuk beralih dari moda transportasi pribadi ke transportasi umum yang sudah kami siapkan.” (**wawancara, Kamis 13 Oktober 2022**)

Tujuan utama dari peraturan gubernur ini adalah untuk menurunkan tingkat polusi udara di Jakarta, dan menghimbau masyarakat untuk mengubah moda transportasi pribadi ke moda transportasi umum. Selain itu, untuk memperketat aturan ini, diberlakukannya disinsentif tarif parkir atau pengenaan tarif parkir tertinggi di tempat parkir yang dikelola oleh pemprov DKI Jakarta. Disinsentif tarif parkir ini diberlakukan untuk dapat melihat apakah kendaraan tersebut sudah melakukan uji emisi atau belum. Diharapkan dengan adanya disinsentif tarif parkir ini dapat meningkatkan masyarakat untuk melakukan uji emisi.

Gambar 4.2

Disinsentif Tarif Parkir



Sumber : Instagram Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

Berdasarkan gambar di atas terkait dengan disinsentif tarif parkir yang dimaksud oleh Bapak Bima Dwi Haryudi S.T., M.T telah adanya pengenaan tarif parkir tertinggi atau disinsentif tarif parkir. Penerapan disinsentif tarif parkir ini hanya berlaku bagi kendaraan roda 4 (empat) dan belum berlaku bagi kendaraan roda 2 (dua). Adapun penerapan disinsentif tarif parkir ini hanya lokasi parkir yang dimiliki oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Berikut adalah 7 lokasi parkir yang menerapkan disinsentif tarif parkir:

1. Pelataran Parkir IRTI Monas, Jakarta Pusat
2. Pelataran Parkir Blok M, Jakarta Selatan
3. Lingkungan Parkir Pasar Mayestik, Jakarta Selatan
4. Pelataran Parkir Samsat Jakarta Barat
5. Park and Ride Kalideres Jakarta Barat
6. Gedung Parkir Istana Pasar Baru, Jakarta Pusat
7. Plaza Interkon Kebon Jeruk, Jakarta Barat

Unit pengelola perparkiran Dinas Perhubungan DKI Jakarta telah melaksanakan penerapan disinsentif tarif parkir sejak tanggal 01 Maret 2021. Kemudian di dalam pergub nomor 66 tahun 2020 tentang uji emisi gas buang kendaraan bermotor dijelaskan bahwa adanya disinsentif yang terdapat dalam bab V pasal 17. Selain itu terdapat juga biaya yang akan dikenakan tarif parkir tertinggi bagi kendaraan yang belum dan/tidak lulus uji emisi. Adapun besaran tarif parkir ini mengacu pada Peraturan Gubernur Nomor 31 Tahun 2017 tentang Tarif Layanan Parkir, Denda Pelanggaran Transaksi dan Biaya Penderekan/Pemindahan Kendaraan Bermotor yaitu sebesar Rp. 7.500/jam pertama dan Rp. 7.500/jam berikutnya. Hal ini sudah jelas bahwa kendaraan yang belum melakukan uji emisi dan/atau tidak lulus uji emisi akan dikenakan disinsentif tarif parkir.

Kemudian hal lain yang berkaitan dengan tujuan dari kebijakan uji emisi yang diungkapkan oleh Bapak Satrio selaku Masyarakat diungkapkan sebagai berikut :

“menurut saya kebijakan ini cukup signifikan tujuannya terutama dalam menjaga lingkungan, apalagi dalam proses pembangunan berkelanjutan kebijakan ini sangat mendukung.” (**wawancara, Sabtu 25 Februari 2023**)

Dalam kebijakan uji emisi ini memiliki tujuan terutama dalam hal menjaga lingkungan, karena kehidupan manusia juga tergantung terhadap lingkungan. Apabila lingkungan yang bersih tercemar terutama udara akibat polusi dari kendaraan bermotor maka akan mempengaruhi kondisiseorang bahkan menyebabkan penyakit. Kemudian kebijakan uji emisi ini juga sangat mendukung dalam proses pembangunan berkelanjutan.

Kemudian terdapat hambatan yang diungkapkan oleh Dra. Silvana Tarigan, M.M selaku Kepala Koordinator Bidang Lingkungan Hidup dan Ruang Terbuka Hijau diungkapkan sebagai berikut:

“hambatan itu ada, pertama kita belum siap kolaborasi dengan Polisi untuk melakukan sanksi tilang. Sebenarnya kalau bisa langsung tilang seperti aturan Ganjil-Genap itu akan membuat orang antusias lagi. Saat ini hambatan-hambatan itu yang dialami. Selanjutnya kita perlu koordinasi

dengan Jabodetabek, karena kendaraan yang masuk ke wilayah Jakarta itu dari wilayah tersebut. Itu akan koordinasi dengan pemerintah Jabodetabek. Itu hambatan-hambatan namun itu bukan hambatan yang tidak bisa diatasi, tapi solusi selalu ada.” **(wawancara, Jum’at 21 Oktober 2022)**

Hambatan yang dialami saat ini adalah tertundanya sanksi tilang yang dilakukan oleh pihak kepolisian. Sampai saat ini sanksi tilang bagi kendaraan yang belum melakukan uji emisi masih belum dilakukan karena adanya covid-19. Perlu adanya kolaborasi dari pihak-pihak terkait untuk meningkatkan antusias masyarakat untuk melakukan uji emisi. Kemudian pemprov DKI Jakarta juga perlu berkolaborasi dengan wilayah Jabodetabek untuk melakukan uji emisi kendaraannya, karena banyak kendaraan dari wilayah sana yang masuk ke wilayah Jakarta sehingga menyebabkan polusi udara meningkat terus menerus. Berkaitan dengan pemda lainnya di wilayah Jabodetabek, hal ini disampaikan oleh Bapak Imam Saputra selaku masyarakat sebagai berikut:

“sarannya untuk Pemerintah DKI Jakarta dapat berkoordinasi dengan pemda penyangga Ibukota, karena yang bekerja di Jakarta tidak hanya warga Jakarta melainkan dari berbagai kota penyangga. Mungkin dapat menjalin kerjasama dengan pemda terkait agar masyarakat luar Jakarta melakukan uji emisi di wilayah tempat tinggalnya untuk menjaga kualitas udara di Jakarta.” **(wawancara, Selasa 15 November 2022)**

Banyaknya kendaraan di luar wilayah Jakarta yang masuk ke wilayah Jakarta membuat kualitas udara di Jakarta semakin buruk. Maka dari itu pemerintah DKI Jakarta diharapkan untuk melakukan kolaborasi dan koordinasi dengan pemda lainnya untuk menjalin kerjasama untuk menghimbau masyarakatnya melakukan uji emisi di wilayah masing-masing pemda.

Berdasarkan hasil wawancara diatas mengenai ukuran dan tujuan kebijakan, maka dapat disimpulkan bahwa ukuran dan tujuan kebijakan uji emisi adalah untuk mengurangi polusi udara di DKI Jakarta. Penyumbang terbesar dalam polusi udara di Jakarta berasal dari sumber bergerak yaitu moda transportasi, dimana transportasi yang paling banyak jumlahnya adalah mobil penumpang perseorangan dan sepeda motor. Dapat diketahui bahwa jumlah kendaraan pribadi mencapai puluhan juta yang ada di Jakarta. Hal ini menjadi

perhatian khusus bagi pihak-pihak terkait dalam pergub ini. Kemudian perlu diketahui juga bahwa pentingnya merawat kendaraan dan melakukan uji emisi ini bertujuan untuk mengurangi polusi udara yang ada. Karena dengan rutin merawat dan melakukan uji emisi kendaraan dapat berdampak positif bagi masyarakat itu sendiri.

Dalam melakukan uji emisi kendaraan itu wajib dilaksanakan secara rutin setiap satu tahun sekali. Hal ini penting dilakukan karena dalam pergub ini juga adanya pengenaan disinsentif tarif parkir yang dimana ini sebagai bentuk sanksi bagi masyarakat yang tidak melakukan uji emisi. Adapun maksud dari disinsentif tarif parkir ini adalah pengenaan tarif parkir tertinggi di wilayah Jakarta untuk kendaraan yang belum melakukan uji emisi dan/atau tidak lulus uji emisi. Besaran yang dikenakan tarif parkir tertinggi yaitu mengacu pada Peraturan Gubernur Nomor 31 Tahun 2017 tentang Tarif Layanan Parkir, Denda Pelanggaran Transaksi dan Biaya Penderekan/Pemindahan Kendaraan Bermotor yaitu sebesar Rp. 7.500/jam pertama dan Rp. 7.500/jam berikutnya. Untuk disinsentif tarif parkir ini diberlakukan di lokasi parkir yang dikelola oleh Pemprov DKI Jakarta. Adapun lokasi yang memberlakukan tarif parkir tinggi yaitu Pelataran Parkir IRTI Monas, Jakarta Pusat, Pelataran Parkir Blok M, Jakarta Selatan, Lingkungan Parkir Pasar Mayestik, Jakarta Selatan, Pelataran Parkir Samsat Jakarta Barat, Park and Ride Kalideres Jakarta Barat, Gedung Parkir Istana Pasar Baru, Jakarta Pusat dan Plaza Interkon Kebon Jeruk, Jakarta Barat. Selain itu perlunya peningkatan tujuan dan sasaran uji emisi gas buang kendaraan bermotor di DKI Jakarta dengan melakukan monitoring dan evaluasi terkait dengan pergub ini.

4.2.2 Sumberdaya

Keberhasilan implementasi kebijakan sangat bergantung dari kemampuan untuk memanfaatkan sumberdaya yang tersedia. Manusia merupakan sumber daya yang terpenting dalam menentukan keberhasilan suatu implementasi kebijakan. Selain sumber daya manusia, sumber daya finansial sebagai faktor penting lainnya yang mencukupi suatu program dalam kebijakan tersebut dan sumber daya waktu menjadi perhitungan penting dalam menentukan target waktu untuk keberhasilan

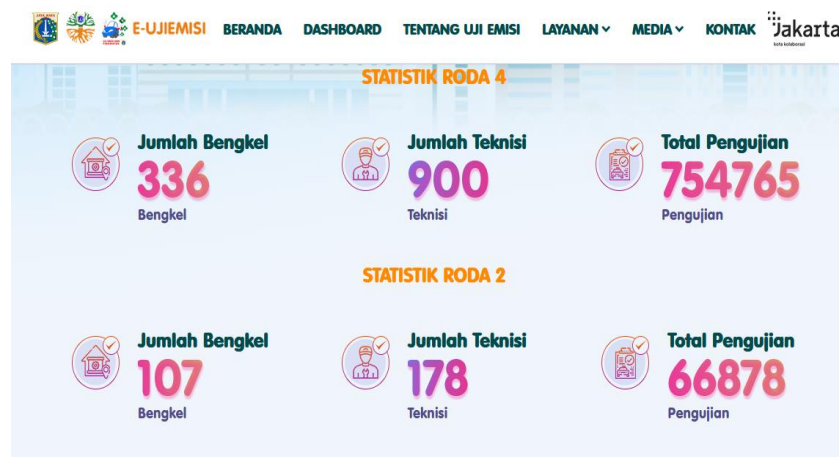
implementasi kebijakan. Dengan adanya sumber daya yang berkesinambungan dan memadai suatu kebijakan akan bisa dikatakan berhasil.

Terkait pencapaian dalam pelaksanaan kebijakan uji emisi kendaraan bermotor ini, membutuhkan waktu untuk mencapai hal tersebut, hasil wawancara dengan informan 1 (satu) yaitu Bapak Tiyana Broto Adi selaku Sub Koordinator Urusan Penanggulangan Pencemaran Lingkungan terkait dengan sumber daya waktu yaitu sebagai berikut :

“untuk saat ini sudah sebanyak 336 bengkel untuk mobil penumpang perseorangan dan 107 bengkel untuk sepeda motor. Saat ini kami juga sedang kolaborasi dengan Bekasi dan Tangerang Selatan karena kebanyakan orang yang beroperasi di DKI Jakarta dari sana. Kalau target bengkel itu, kalau sesuai data untuk mobil 1500an. Karena masih kurang dari jumlah yang ada saat ini, karena perlu ada kepastian dari hukum itu. Karena kalau dari bengkel sudah menyediakan alat tapi belum ada yang uji emisi, ini menjadi kendala juga bagi tempat uji emisi. Kita (DLH) bergerak juga ke kepolisian harus ada sanksi juga. Jadi kita komunikasikan selalu.” (wawancara, Rabu 05 Oktober 2022)

Gambar 4.3

Jumlah Bengkel Uji Emisi Roda 4 dan Roda 2 Tahun 2022



Sumber : ujiemisi.jakarta.co.id

Berdasarkan gambar di atas terkait dengan jumlah bengkel uji emisi roda 4 dan roda 2 sampai saat ini sebanyak 336 bengkel untuk roda 4 dan 107 bengkel

untuk roda 2. Jumlah ini masih belum sebanding dengan jumlah kendaraan yang ada di Jakarta.

Dalam sumber daya waktu, pandangan dari DLH untuk target yang ingin dicapai dalam mempercepat proses kendaraan-kendaraan dalam melakukan uji emisi dengan memperbanyak jumlah bengkel yang bisa melayani uji emisi, baik bengkel untuk kendaraan roda empat maupun roda dua. Saat ini jumlah bengkel yang bisa melayani uji emisi yaitu sebanyak 336 bengkel untuk kendaraan mobil penumpang perseorangan dan 107 bengkel untuk sepeda motor. Namun jumlah itu belum memenuhi target pencapaian karena masih kurangnya jumlah bengkel yang tersedia untuk melayani uji emisi baik kendaraan mobil penumpang perseorangan maupun sepeda motor. Selain itu, banyaknya jumlah kendaraan bermotor di luar wilayah DKI Jakarta yang masuk ke wilayah DKI Jakarta membuat kualitas udara Jakarta kian memburuk. Maka dari itu perlu diperbanyak jumlah bengkel-bengkel yang dapat melayani uji emisi kendaraan bermotor.

Kemudian, saat ini jumlah bengkel yang melayani uji emisi bisa dikatakan sudah banyak, akan tetapi untuk jumlah kendaraan yang melakukan uji emisi masih belum dikatakan banyak. Maka dari itu bisa dilihat bahwa jumlah kendaraan bermotor yang ada di Jakarta masih belum sebanding dengan jumlah kendaraan bermotor yang melakukan uji emisi. Dengan demikian, maka perlu adanya sanksi tegas dari pihak kepolisian dan Dishub dalam melakukan penegakkan hukum. Namun sampai dengan saat ini belum juga berjalan sanksi bagi pemilik kendaraan bermotor yang belum melakukan uji emisi atau tidak lulus uji emisi. Hal ini dikarenakan masih adanya covid-19 yang belum usai di Indonesia. Sanksi yang sudah ditetapkan namun belum dijalankan yaitu sanksi tilang yang dilakukan oleh pihak kepolisian. Akan tetapi, terdapat sanksi yang sudah dijalankan yaitu sanksi disinsentif tarif parkir oleh Dinas Perhubungan. Namun jumlah parkir yang dikelola oleh Pemprov DKI Jakarta belum semuanya bisa diberlakukan disinsentif tarif parkir.

Hal tersebut juga disampaikan oleh informan 2 yaitu Bapak Bima Dwi Haryudi selaku Fungsional Teknis Ahli Keselamatan dan Teknik Sarana LLAJ sebagai berikut :

“untuk yang dikelola oleh pemprov khususnya UP Parkir belum sepenuhnya menggunakan sistem, masih ada yang menggunakan karcis dikarenakan terkendala jaringan sistem dan sebagainya. Selain itu investasi yang besar dan mungkin secara proses juga panjang.” **(wawancara, Kamis 13 Oktober 2022)**

Sanksi yang saat ini dijalankan oleh Dishub yaitu disinsentif tarif parkir, akan tetapi belum secara keseluruhan UP parkir yang dikelola oleh pemprov DKI Jakarta menggunakan sistem. Adanya kendala-kendala yang dialami dalam proses penggunaan sistem tersebut. Kendala yang dialami seperti jaringan sistem yang masih sulit, besarnya investasi untuk menggunakan sistem, dan memakan waktu lama dalam proses pengerjaan.

Kemudian untuk mencapai suatu target pelaksanaan kebijakan, diperlukan juga adanya sumberdaya finansial. Suatu pelaksanaan kebijakan harus ada sumber anggaran untuk memaksimalkan proses dan hasil yang diinginkan. Hal tersebut disampaikan oleh Bapak Tiyana Broto Adi selaku Sub Koordinator Urusan Penanggulangan Pencemaran Lingkungan sebagai berikut :

“kami mengajukan kebutuhan anggaran ke Pemda. Dari Pemda yang akan diajukan sekian namun yang didapat sekian, itu kita jalani sesuai dengan apa yang kita dapat dari Pemda. Alhamdulillah, 2 tahun ini anggaran ini sudah terserap semua, tetapi kita juga membuka komunikasi seperti anggaran yang akan digunakan untuk pelatihan teknisi uji emisi yang diselenggarakan sebanyak delapan kali dalam 1 tahun. Ternyata peminatnya lebih banyak untuk teknisi uji emisi. Lalu itu bisa dilakukan lebih dari delapan kali dalam 1 tahun. Dari kekurangan anggaran untuk melakukan pelatihan teknisi uji emisi, kita melakukan kolaborasi dengan pihak luar untuk pelatihan teknisi uji emisi. Karena kita juga terus bergerak dan berkolaborasi dengan pihak-pihak yang fokus di bidang pengendalian pencemaran udara. Dari semua anggaran ini bisa terealisasi, mulai dari pengadaan alat, pelatihan, dan yang lainnya juga dilakukan.” **(wawancara, Rabu 05 Oktober 2022)**

Dalam proses penganggaran juga perlu diperhitungkan dalam pelaksanaan kebijakan. Banyaknya jumlah penganggaran dimaksudkan untuk memaksimalkan

hasil dari kebijakan tersebut. Kemudian, besaran anggaran yang diajukan tidak bisa diterima sepenuhnya karena pada saat realisasi penggunaan anggaran yang digunakan sesuai dengan apa yang di dapatkan dari pemda. Karena, dari pemda yang diajukan sekian namun dapatnya sekian jadi prosesnya di jalani sesuai dengan apa yang di dapat dari pemda. Adapun kekurangan anggaran mengakibatkan pelaksanaan pelatihan teknisi uji emisi harus di lakukan dengan berkolaborasi bersama pihak luar yang fokus di bidang tersebut. Selain sumber daya finansial, sumber daya manusia pun diperlukan Untuk mendukung pelatihan teknisi uji emisi. Namun sumber daya manusia yang ada masih kurang jumlahnya, maka perlu ditambah. Hal ini disampaikan oleh Bapak Tiyana Broto Adi selaku Sub Koordinator Urusan Penanggulangan Pencemaran Lingkungan DKI Jakarta, sebagai berikut:

“kalau untuk sumber daya manusia harus perlu ditambah, karena kalau untuk bengkel sepeda motor itu seharusnya sebanyak 1.000 unit bengkel karena kendaraan sepeda motor yang ada di DKI Jakarta 14 jutaan. Jadi memang sangat jauh sekali jumlah bengkel sepeda motor yang bisa melayani uji emisi dengan jumlah kendaraan yang ada saat ini. Bahkan sebenarnya target untuk bengkel itu sebanyak 1.400 tempat uji emisi.”
(wawancara, Rabu 05 Oktober 2022)

Untuk jumlah teknisi uji emisi perlu ditambah karena jumlah bengkel yang bisa melayani uji emisi sudah cukup banyak walaupun masih perlu ditambah juga. Hal ini tidak sinkron dengan jumlah teknisi yang ada saat ini. Maka dari itu, perlu ditambah jumlah teknisi uji emisi. Hal ini disampaikan juga oleh Bapak Bima Dwi Haryudi selaku Fungsional Teknis Ahli Keselamatan dan Teknik Sarana LLAJ sebagai berikut:

“kalau dikaitkan dengan kompetensi untuk melakukan uji yang di PKB (Pengujian Kendaraan Bermotor) tadi, PNS yang bertugas disana pun secara fungsional mereka dijadikan fungsional terampil yaitu penguji kendaraan bermotor. Dimana untuk diangkat menjadi fungsional terampil kemndaraan bermotor itu harus melakukan diklat ke pengujian. Pengampu dari PKB yaitu dari kami (Dishub) bidang Daop di seksi KTS. Dan kami melakukan supervisi-supervisi terhadap kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh para PKB tersebut. Bicara kecukupan dari sisi kuantiti, jika konteks tersebut untuk akselerasi dalam rangka penataan uji emisi perlu ditambah. Namun begitu masyarakat sudah patuh tentu sumber daya yang kita rekrut

harus kita pikirkan dan berdayakan harus seperti apa lagi untuk kedepannya.” (wawancara, Kamis 13 Oktober 2022)

PNS yang secara fungsional dijadikan sebagai fungsional terampil yang dijadikan sebagai penguji kendaraan bermotor. Akan tetapi, untuk menjadi fungsional terampil yang menjadi penguji kendaraan bermotor harus melakukan diklat ke pengujian. Untuk pengampu dari pengujian kendaraan bermotor yaitu dari Dishub dan melakukan supervisi-supervisi terhadap kegiatan yang dilakukan oleh para penguji kendaraan bermotor tersebut. Kemudian, berbicara kecukupan untuk menambah jumlah sumber daya manusia sebagai penguji kendaraan bermotor perlu ditambah. Karena hal ini bisa terlihat dari jumlah bengkel yang melayani uji emisi dan jumlah teknisi uji emisi tidak sinkron. Lebih banyak jumlah bengkel uji emisi ketimbang jumlah teknisi uji emisi. Kemudian, kalau sudah merasa cukup untuk jumlah penguji kendaraan bermotor dan masyarakat sudah patuh untuk melakukan uji emisi perlu adanya kegiatan-kegiatan yang dilakukan dan diberdayakan lagi untuk kedepannya.

Berdasarkan uraian di atas mengenai sumber daya dalam mengimplementasikan kebijakan tersebut dapat disimpulkan bahwa untuk menjalankan kebijakan diperlukannya sumber daya. Terkait dengan sumber daya waktu, untuk saat ini jumlah bengkel yang melayani uji emisi sebanyak 336 bengkel untuk mobil penumpang perseorangan dan 107 bengkel untuk sepeda motor. Hal ini masih jauh dari target yang mencapai 1.000 unit bengkel yang melayani uji emisi. Kemudian perlu adanya kerjasama dengan pemerintah lain untuk melakukan adanya uji emisi di wilayah tersebut. Karena kendaraan bermotor yang melintas di Jakarta tidak hanya kendaraan dari Jakarta saja tetapi dari wilayah lain. Selain target bengkel, area parkir yang menggunakan sistem disinsentif tarif parkir juga memiliki target untuk semua area parkir milik Pemprov Jakarta dan parkir milik swasta untuk segera menggunakan sistem disinsentif tarif parkir.

Kemudian untuk sumber daya finansial, anggaran menjadi hal yang sangat penting untuk memaksimalkan proses dan hasil yang diinginkan. Akan tetapi,

anggaran yang diberikan tidak sesuai dengan apa yang diajukan. Hal ini menjadi suatu hambatan dalam pelaksanaan kebijakan, namun dengan adanya anggaran yang jumlahnya tidak sesuai harus bisa memaksimalkan dari kebijakan ini. Kekurangan anggaran ini mengakibatkan pelatihan teknisi uji emisi tidak terlaksana. Maka dari itu adanya kolaborasi dengan pihak luar yang fokus di bidang tersebut. Untuk pelatihan teknisi uji emisi masih minim. Hal ini perlu adanya sumber daya manusia untuk mendorong teknisi uji emisi. Saat ini jumlah bengkel yang melayani uji emisi hanya sedikit jumlahnya karena jumlah teknisi uji emisi juga masih sedikit. Terkait hal itu, perlu ditambah dari sisi sumber daya manusianya.

4.2.3 Karakteristik Agen Pelaksana

Menurut Van Meter dan Van Horn (2019:142) dalam mengimplementasikan suatu kebijakan harus ada peran dari organisasi formal dan informal karena memang suatu kebijakan sangat berpengaruh terhadap ciri-ciri para agen pelaksana dengan meluaskan keterlibatan ini maka semakin besar pelaksana yang dilibatkan.

Terkait kesesuaian luas cakupan agen pelaksana atau implementor dari kebijakan uji emisi kendaraan bermotor di DKI Jakarta menurut hasil wawancara dengan informan I yaitu Bapak Tiyana Broto Adi sebagai berikut :

“kalau dari sisi wilayah sudah mencakup untuk kendaraan mobil penumpang perseorangan. Akan tetapi untuk sepeda motor, kebutuhan bengkel masih belum atau kurang. Kalau cakupan sebaran sudah. Misalnya, jumlah kendaraan di Jakarta ini 14jutaan mau uji emisi, biarpun cakupannya luas atau menyebar tetapi kebutuhan jumlahnya masih kurang sehingga ada pengaruhnya.” **(wawancara, Rabu 05 Oktober 2022)**

Luas cakupan dari sisi wilayah dan sebaran sudah mencakup baik mobil penumpang perseorangan maupun sepeda motor. Akan tetapi untuk bengkel uji emisi sepeda motor masih kurang. Dengan begitu, walaupun luas cakupan wilayah dan sebaran sudah mencakup akan tetapi untuk jumlahnya masih kurang sehingga terjadi adanya pengaruh.

Hal berbeda disampaikan oleh informan II yaitu Bapak Bima Dwi Haryudi sebagai berikut :

“kendaraan yang beroperasi di wilayah DKI Jakarta tidak semuanya berdomisili di Jakarta juga, banyak kendaraan yang dari wilayah aglomerasinya. Bahkan saya pernah rapat dengan Satlantas pada saat jam kerja itu kendaraan yang melintas itu 40% dari wilayah aglomerasi yang ada di Jakarta. Terhadap itu, untuk mempertajam hasil maka perlu diperluas cakupannya.” **(wawancara, Kamis 13 Oktober 2022)**

Hal ini membuat kendaraan di Jakarta semakin meningkat sehingga kendaraan yang perlu di uji emisi, maka dari itu perlu di perluas lagi untuk cakupannya. Semakin banyak cakupan, maka akan semakin mempermudah para pengendara motor untuk melakukan uji emisi. Walaupun kendaraan bukan berasal dari Jakarta jika memang bisa melakukan uji emisi di Jakarta, maka akan mempermudah para kendaranya tersebut. Udara yang baik, merupakan hasil dari berkurangnya polusi udara yang di sebabkan oleh kendaraan-kendaraan yang melintas, terutama sepeda motor.

Dalam pelaksanaan kebijakan ini tentu dibutuhkan adanya implementor pendukung. Implementor ini harus sesuai dengan cakupan kebijakan ini. Hal ini di sampaikan oleh informan III yaitu Ibu Dra. Silvana Tarigan, M.M sebagai berikut :

“sejauh ini sudah baik, bahwa agency atau SKPD dan DLH sebagai pelaku utama pencemaran lingkungan kemudian support lain juga dibutuhkan.” **(wawancara, Jum’at 21 Oktober 2022)**

Hal ini menunjukkan bahwa implementor yang terlibat dalam kebijakan ini sudah dapat menjalankan tugasnya dengan baik sesuai dengan cakupan kebijakan yang sudah ada. Agency atau SKPD dan DLH merupakan pelaku utama pencemaran lingkungan sehingga membuat udara bebas dari polusi merupakan tugas utama dari mereka.

Banyak upaya yang dilakukan dalam memperluas banyaknya cakupan yaitu dengan berkolaborasi dan meminta support dari *stakeholder* lain. Memperbanyak relasi dan support akan lebih mempermudah dalam menjalankan

kebijakan ini, apalagi kendaraan yang masuk ke Jakarta bukan hanya kendaraan kendaraan yang memang benar-benar berdomisili dari Jakarta namun banyak kendaraan yang berasal dari luar domisili. Maka dari itu peran penting dari *stakeholders* lain sangat diperlukan. Kerjasama yang di lakukan nantinya demi menciptakan udara yang sehat dan bersih demi kenyamanan bersama.

Kemudian, DKI Jakarta sudah memiliki fasilitas khusus untuk melakukan uji emisi di Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta. Akan tetapi untuk melakukan uji emisi DLH melakukan *road show* di beberapa dinas dan kementerian, hal ini disampaikan oleh Informan 3, sebagai berikut :

“saat ini memang masih di DLH, namun terkadang tim nya road show ke kementerian-kementerian, ke Polda juga untuk melakukan uji emisi. Kalau di DKI Jakarta mungkin bukan ranah mereka lagi. Jadi DLH melakukan road show ke dinas-dinas lain juga dan lembaga-lembaga lain.”
(wawancara, 21 Oktober 2022)

Gambar 4.4

Kegiatan Road Show Ke Dinas-Dinas Tahun 2022



sumber: ujiemisi.jakarta.go.id

gambar di atas merupakan kegiatan dari DLH selaku pengampu dari kebijakan uji emisi gas buang kendaraan bermotor. DLH melakukan *road show* atau perjalanan ke dinas-dinas yang ada di DKI Jakarta. Hal ini dilakukan untuk mempermudah dan mempercepat para PNS untuk melakukan uji emisi. Selain itu, kegiatan ini yang merupakan melakukan uji emisi di dinas-dinas dilakukan secara gratis.

Gambar 4.5
Kegiatan Road Show Ke Kementerian-Kementerian Tahun 2022



sumber: ujiemisi.jakarta.go.id

Gambar di atas merupakan kegiatan yang dilakukan oleh DLH selaku pengampu dari kebijakan uji emisi gas buang kendaraan bermotor untuk melakukan uji emisi di tempat tersebut. DLH melakukan *road show* atau perjalanan ke Kementerian-Kementerian yang ada di DKI Jakarta. Hal ini dilakukan untuk mempermudah dan mempercepat para pegawai kementerian untuk melakukan uji emisi. Selain itu, kegiatan uji emisi di kementerian ini dilakukan secara gratis.

Berdasarkan uraian di atas mengenai karakteristik agen pelaksana dapat disimpulkan bahwa agen pelaksana dari kebijakan uji emisi sudah sesuai dengan apa yang diharapkan oleh cakupan kebijakan dengan hal ini. Akan tetapi, perlu diperluas lagi cakupannya agar kendaraan bermotor dengan mudah untuk melakukan uji emisi. Selain itu diperlukannya kolaborasi antara SKPD dan stakeholders lainnya yang bertujuan untuk memperbanyak relasi dan dukungan untuk memudahkan dan memaksimalkan kebijakan uji emisi ini. Hal ini bekerjasama dan sama-sama mempunyai misi yang sama untuk menciptakan udara yang bersih dan bebas dari polusi.

4.2.4 Sikap atau Kecenderungan

Menurut Van Meter dan Van Horn (2019:142) sikap penerimaan atau penolakan yang ditunjukkan dari para pelaksana kebijakan menjadi faktor penentu keberhasilan suatu kebijakan karena kebijakan yang dibuat atas dasar yang diketahui oleh para agen pelaksana tanpa melibatkan permasalahan dan persoalan yang sebenarnya oleh warga setempat hal ini bisa sangat terjadi.

Penerimaan sikap di dalam kebijakan uji emisi kendaraan bermotor ini ditunjukkan untuk membuat udara Jakarta bebas polusi, untuk itu kebijakan uji emisi ini bisa dikatakan prioritas atau tidak berikut hasil wawancara dengan informan 1 sebagai berikut :

“benar, karena udara itu kebutuhan, kebutuhan untuk anak cucu kita nanti dan buat kesehatan juga. Dari pencemaran udara di Jakarta ini 70% dari sektor transportasi ini. Dari tahun ke tahun masalah polusi udara masih sulit untuk ditangani. Maka dari itu, kita mencoba untuk menangani masalah itu dengan serius dan makanya kebijakan ini menjadi kebijakan yang prioritas. Karena kalau kita bisa menangani itu, udara bisa menjadi bersih dan tidak menimbulkan penyakit. Kemudian rencana kedepan ini uji emisi menjadi persyaratan untuk pembayaran pajak. Oleh karena itu saat ini mulai dipaksakan.“ **(wawancara, Rabu 05 Oktober 2022)**

Terkait dengan penjelasan di atas bahwa kebijakan uji emisi bisa dikatakan menjadi kebijakan yang prioritas karena udara itu menjadi kebutuhan setiap orang dan udara bersih juga menjadi kebutuhan anak cucu kita nantinya. Kemudian pencemaran udara yang disebabkan oleh transportasi mencapai 70%. Oleh karena itu, permasalahan yang ada menjadi masalah yang perlu ditangani dengan serius dan kedepannya ada rencana untuk penambahan biaya pajak apabila belum atau tidak lulus uji emisi. Maka dari itu, kebijakan ini menjadi kebijakan yang prioritas dan harus dipaksakan untuk melakukan uji emisi kendaraan bermotor. Hal ini disampaikan juga oleh informan 2 yaitu Bapak Bima Dwi Haryudi sebagai berikut :

“pertama tentu itu menjadi prioritas, kami juga secara cepat bergerak akan memberikan disinsentif tarif parkir terhadap kendaraan yang belum melakukan uji emisi dan tidak lulus uji emisi di lokasi parkir milik pemprov DKI Jakarta. Kemudian kami tingkatkan yang dikelola oleh

swasta sudah berjalan dengan pengelola parkir swasta dan kemudian kami sudah integrasikan tarif angkutan umum. Jadi diharapkan dengan pada saat masyarakat kita dorong untuk aktif melakukan uji emisi dengan segala konsekuensi sanksi yang ada. Apabila tidak memenuhi itu, kita tarik mereka untuk menggunakan transportasi umum yang sudah terintegrasi dari sisi tarifnya.” (**wawancara, Kamis 13 Oktober 2022**)

Kebijakan uji emisi ini menjadi kebijakan yang prioritas dan bergerak secara cepat untuk memberlakukan disinsentif tarif parkir di beberapa lokasi parkir milik Pemprov DKI Jakarta. Kemudian, perlu ditingkatkan juga parkir-parkir yang dikelola oleh swasta untuk mengintegrasikan pengenaan tarif parkir tertinggi atau disinsentif tarif parkir di tempat parkir milik swasta. Maka dari itu harus terus mendorong masyarakat untuk melakukan uji emisi kendaraannya karena kalau tidak akan menerima sanksi yang ada. Selanjutnya hal ini juga disampaikan oleh Bapak Imam Spautra selaku informan 4 sebagai berikut :

“kebijakan ini sangat bagus tentunya, apalagi DKI Jakarta menjadi salah satu pelopor kebijakan uji emisi. Hal ini sangat membantu masyarakat mengetahui kondisi mesin kendaraan serta membantu menjaga kualitas lingkungan.” (**wawancara, 15 November 2022**)

DKI Jakarta menjadi pelopor sebagai salah satu daerah yang membuat kebijakan uji emisi khusus kendaraan bermotor. Hal ini sangat membantu masyarakat untuk terus melakukan perawatan kendaraan agar tidak membuat polusi udara semakin buruk dan bisa lulus uji emisi serta dapat menjaga kualitas udara di Jakarta tetap bersih.

Berdasarkan uraian di atas bahwa para implementor kebijakan uji emisi ini sangat mendukung kebijakan tersebut sehingga membuat kebijakan ini menjadi kebijakan yang diprioritaskan. Hal ini karena polusi udara disebabkan oleh transportasi sampai 70%. Dengan demikian udara bersih menjadi kebutuhan bagi semua warga dan anak cucu kita nantinya dan tidak menimbulkan penyakit. Kemudian terdapat hambatan dalam melakukan sanksi tilang dari pihak kepolisian bagi kendaraan yang belum melakukan uji emisi dan tidak lulus uji emisi. Tidak berjalannya sanksi tilang ini dikarenakan masih adanya pandemi covid-19.

Selanjutnya dalam hal pelaksanaan kebijakan ini tentunya terdapat beberapa hambatan seperti yang di sampaikan oleh, Bima Dwi Haryudi :

“hambatan pasti ada, terutama untuk lokasi parkir milik Pemprov DKI Jakarta yang belum menerapkan disinsentif tarif parkir. Hambatan ini dirasakan karena terkendala sistem dan jaringan, serta memakan waktu cukup lama dalam proses dan membutuhkan biaya yang cukup besar. Untuk saat ini baru terdapat 7 lokasi parkir milik Pemprov DKI Jakarta yang menerapkan disinsentif tarif parkir. Target dari kami khususnya UP Perparkiran, untuk lokasi parkir milik Pemprov DKI Jakarta sekitar 15 lokasi parkir. Maka dari itu perlu ditambah lagi terkait dengan hal itu. Karena hal tersebut merupakan salah satu bentuk support untuk implementasi kebijakan ini.” (wawancara, 13 Oktober 2022)

Hal-hal diatas dapat menjadi hambatan ketika proses implementasi berlangsung. Terutama pada sistem dan jaringan, pada era saat ini yang semua sudah serba digital seharusnya sistem dan jaringan ini diperbaiki lagi agar bisa mengakses disinsentif tarif parkir. Dengan sistem dan jaringan yang mendukung kan mempermudah penerapan sanksi yang dikenakan untuk orang-orang yang tidak uji emisi atau tidak lulus uji emisi. Maka dari itu, adanya rencana untuk menambah lokasi yang support dengan adanya disinsentif tarif parkir tentunya akan mempermudah pengimplementasian dari kebijakan ini.

4.2.5 Komunikasi Antar Organisasi

Menurut Van Metter dan Van Horn (2019:142) semakin baik koordinasi yang dibangun antar sesama para pelaksana dlakukan maka akan baik juga hasil dari kebijakan tersebut. Masalah yang muncul nantinya juga bisa dipecahkan apabila koordinasi terus berjalan dan sesuai dengan apa yang direncanakan.

Kebijakan uji emisi kendaraan bermotor ini mempunyai banyak gugus tugas atau implementor dari kebijakan tersebut, dimana para implementor kebijakan saling berhubungan dan berkomunikasi satu sama lain agar tidak terjadi kesalahpahaman dalam komunikasi agar tidak menghambat pelaksanaan kebijakan uji emisi. Berikut hasil wawancara mengenai siapa saja para implementor yang terlibat dalam menjalankan kebijakan uji emisi dan bagaimana

komunikasi antar organisasi tersebut. Hal ini disampaikan oleh informan 1 sebagai berikut :

“Dishub, Diskominfotik, DLH, PTSP, dan Unit Pengelola Metrologi.”
(wawancara, 05 Oktober 2022)

Stakeholders tersebut memiliki peran penting untuk menjalankan kebijakan ini. Keterkaitan Dishub dengan uji emisi ini adalah pemberian sanksi disinsentif tarif parkir di lokasi parkir milik Pemprov DKI. Kemudian keterkaitan Diskominfotik dengan uji emisi yaitu dalam bentuk sosialisasi kepada masyarakat agar masyarakat bisa patuh terhadap hukum demi kenyamanan bersama. Kemudian DLH yaitu sebagai pengampu dari kebijakan sekaligus menjalankan tugasnya sebagai penguji kendaraan bermotor untuk melakukan uji emisi. Selanjutnya Diskomunfotik dan DLH mempunyai tugas yang sama yaitu melakukan pengintegrasian sistem informasi uji emisi dengan sistem informasi terkait dalam rangka menciptakan keterpaduan pembangunan, pengembangan dan pengelolaan sistem informasi uji emisi.

Selanjutnya Pemprov DKI mengajak pelaku usaha membuka bisnis uji emisi, fasilitas uji emisi tidak harus berbentuk bengkel, bisa kios, layanan mobile, dan SPBU selain bengkel bagi para pelaku usaha yang berminat membangun fasilitas uji emisi harus mengurus perizinannya menggunakan aplikasi Jakevo, permohonan perizinan ini diajukan kepada PTSP. Selanjutnya adalah Unit Pengelola Metrologi yang menjalankan tugasnya melakukan kalibrasi alat uji emisi. Berikut adalah kegiatan uji emisi yang dilakukan oleh teknisi uji emisi dari DLH

Gambar 4.6

Teknisi Uji Emisi



sumber : kompas.com

Gambar diatas menunjukkan teknisi uji emisi sedang melakukan uji emisi salah satu kendaraan bermotor. Teknisi tersebut menggunakan alat kalibrasi untuk melakukan uji emisi. Untuk kendaraan bermotor yang sudah melakukan uji emisi baik yang lulus uji emisi ataupun tidak lulus uji emisi akan mendapatkan sticker sesuai dengan hasil uji emisi dari kendaraan tersebut.

Unit pengelola metrologi atau lembaga kalibrasi yang telah terakreditasi akan diberikan sertifikat kalibrasi. Selain *stakeholders* yang telah disebutkan, ada juga *stakeholders* lain yang terlibat seperti yang di sampaikan oleh Bapak Bima Dwi Haryudi sebagai berikut :

“Dishub, DLH, SATPOL PP, Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya dan Unsur Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek.” (wawancara, 13 Oktober 2022)

Dishub, SATPOL PP dan Dirlantas memiliki tugas melakukan razia uji emisi yang dilakukan diberbagai tempat. Kemudian dishub bersama dengan kepolisian dalam rangka melaksanakan pemeriksaan kepatuhan wajib uji emisi gas buang dan pemenuhan ambang batas emisi yang dilakukan secara berkala

setiap 6 (enam) bulan atau insidental sesuai dengan kebutuhan. Kerjasama yang tercipta tersebut menunjukkan bahwa dari setiap *stakeholders* memiliki tupoksi dan keterkaitan satu sama lain. Salah satu kampanye yang dilakukan oleh *stakeholders* tersebut yaitu yang dilakukan oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek. Badan Pengelola Transportasi membuat kampanye untuk mengurangi uji emisi dengan cara mendorong masyarakat agar menaiki transportasi umum salah satunya adalah Transjakarta atau dengan sebutan Busway. Salah satu inovasi yang dikrmbangkan oleh Pemprov DKI Jakarta yaitu dengan mengeluarkan armada bus dengan model *electric bus* atau bus listrik. Bus listrik ini tentunya dapat mengurangi polusi udara yang terjadi di Jakarta. Rute dari *electric bus* ini adalah kode bus 1R dengan rute tanah abang-terminal senen, kode bus 1N dengan rute blok.m-tanah abang, 6N ragunan-blokm.

Gambar 4.7

Electric Bus



Sumber : metrotempo.com

Inovasi bus listrik ini dikeluarkan karena polusi suara dari bus ini dapat menurun hingga 28% dibandingkan bus diesel. Selain itu, emisi karbon dioksida dari bus listrik dapat berkurang hingga 50,3% dan level efisiensi energi memiliki potensi 5x lipat lebih tinggi dari bus diesel. Dengan menggunakan kendaraan

umum yang ramah lingkungan, diharapkan langkah ini mampu mengurangi 59% emisi gas rumah kaca pada tahun 2030. Ini tentunya menjadi *point plus*, baik untuk penumpang maupun orang-orang di jalan.

Selain membuat kampanye tersebut, Pemprov juga mengeluarkan inovasi baru dengan cara membuat armada transjakarta khusus wanita, bus ini dicirikan dengan warnanya yang berwarna pink. Bus ini berada di koridor 3 yaitu rute Kalideres-Harmoni, koridor 9 Pinang ranti-Pluit, koridor 13 Ciledug-Tendean. Pemprov DKI Jakarta rencananya akan menambah untuk armada bus tersebut di koridor 1 dengan rute Blok M-Kota dan rute 6 Dukuh atas-Ragunan.

Gambar 4.8
Transjakarta Khusus Wanita



Sumber : transjakarta.co.id

Gambar tersebut merupakan bus wanita yang sedang beroperasi di jalan. Inovasi bus wanita ini di kerahkan oleh Pemprov DKI agar para wanita yang memang berpegiang menggunakan angkutan umum bisa merasa aman dan nyaman tanpa harus ketakutan karena maraknya kekerasan seksual. Bus ini tidak ada disemua rute, jadi Pemprov DKI melihat dari tingginya penumpang wanita yang

menggunakan jalur tersebut. Jadi ketika sudah mengetahui dimana saja rutenya, baru di fokuskan dan ditergetkan untuk pengimplementasian dari rencana ini.

Mengenai hasil wawancara di atas terkait dengan komunikasi antar organisasi yang dilakukan para implementor kebijakan uji emisi dikatakan baik dan berjalan sesuai dengan apa yang diharapkan dan sesuai dengan tugasnya. Namun saat ini masih pada masa pandemi covid-19 sehingga ada perbedaan cara komunikasi yang sebelumnya bisa menjalankan secara langsung akan tetapi saat ini dilakukan dengan cara virtual. Dengan demikian, hal tersebut tidak menjadi hambatan para implementor kebijakan untuk terus melakukan koordinasi.

Pelaksana uji emisi ini memiliki POKJA (Kelompok Kerja) berikut adalah hasil dokumentasi yang berasal dari Hasil rapat mengenai Koordinasi Monitoring Implementasi Peraturan Gubernur Nomor 66 Tahun 2020 tentang Uji Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor.

Gambar 4.9
Notulen Rapat



PEMERINTAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA
SEKRETARIAT DAERAH
BIRO PEMBANGUNAN DAN LINGKUNGAN HIDUP
Jl. Medan Merdeka Selatan No. 8 – 9 Blok G Lt XI Telepon 382 3417, Fax. 382 2516
J A K A R T A
Kode Pos.: 10110

NOTULEN RAPAT Chart Area

WAKTU		ACARA
Hari/Tanggal	: Rabu, 14 April 2021	Koordinasi Monitoring Implementasi Peraturan Gubernur Nomor 66 Tahun 2020 tentang Uji Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor
Pukul	: 09.00 WIB s/d selesai	
Tempat	: Meeting ID: 6880051780	
PESERTA RAPAT : Sesuai undangan		PIMPINAN RAPAT: Kepala Bagian Lingkungan Hidup dan Ruang Terbuka Hijau
I. Arahan Kepala Biro Pembangunan dan Lingkungan Hidup		

Sumber : Biro Pembangunan dan Lingkungan Hidup Setda Provinsi DKI Jakarta

Berikut adalah hasil dari rapat tersebut. Rapat ini merupakan rapat lanjutan tanggal 5 Maret 2021 tentang Paparan Plt. Kepala Dinas Lingkungan Hidup Tentang Persiapan Penerapan Pergub Nomor 66 Tahun 2020 yang dipimpin oleh Asisten Pembangunan dan Lingkungan Hidup.

Dalam melaksanakan implementasi ini terdapat beberapa POKJA (Kelompok Kerja) Tim Uji Emisi. Pertama ada Pokja A yang merupakan Ijin Tempat Uji Emisi sejauh ini telah terbit 152 izin penyelenggaraan uji emisi. Kedua, ada Pokja B yang merupakan Tempat Uji Emisi sejauh ini telah tersedia 185 tempat uji emisi mobil penumpang perseorangan dan tersedia 7 tempat uji emisi sepeda motor. Ketiga, Pokja C yang merupakan Alat Uji Emisi Kalibrasi alat telah dilakukan pada alat uji emisi berbeahan bakar bensin sebanyak 159 dan berbeahan bakar diesel sebanyak 67 (maret 2021). Keempat, Pokja D yang merupakan Teknisi Uji Emisi telah dilaksanakan 8 kali pembinaan teknisi uji emisi. Dinas TKTE (Tenaga Kerja Transmigrasi dan Energi) masih berkolaborasi dengan DLH terkait pelatihan teknisi uji emisi. Kelima, Pokja E yang merupakan Sistem Informasi aplikasi yang telah terintegrasi untuk mendukung pelaksanaan uji emisi adalah aplikasi E-Uji Emisi, aplikasi E-KIR, dan aplikasi E-Parkir. Yang terakhir ada Pokja F yang merupakan Penegakan Hukum penerapan disinetif parkir telah tersedia di 3 lokasi yaitu di IRTI Monas, Parkir Samsat Jakarta Barat dan Blok M.

Biro Pembangunan dan Lingkungan Hidup DKI Jakarta sebagai salah satu SKPD dari kebijakan uji emisi yang salah satu tugasnya melakukan monitoring dan evaluasi terkait dengan pelaksanaan kebijakan uji emisi. Maka dari itu, Biro Pembangunan dan Lingkungan Hidup DKI Jakarta salah satu SKPD yang penting dalam memantau serta melakukan evaluasi dari pelaksanaan uji emisi. Terkait dengan monitoring dan evaluasi, hal ini disampaikan oleh Informan 9 yaitu Bapak Dwi sebagai berikut :

“kebijakan ini harus berjalan terus jangan sampai berhenti ditengah jalan. Para pemangku kepentingan harus sering melakukan monitoring dan evaluasi atau mungkin razia karena masih sering saya temui kendaraan yang knalpotnya mengeluarkan asap tebal dan itu cukup mengganggu dalam berkendara, terutama untuk yang mengendarai motor itu kasihan ya.” (wawancara, Sabtu 25 Februari 2023)

Dalam pelaksanaan kebijakan, diperlukan monitoring agar kebijakan yang dijalankan dapat berjalan sesuai dengan apa yang menjadi ukuran dan tujuan

kebijakan. Apabila pelaksanaan kebijakan hanya menjalankan namun tidak sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai, maka perlu dimonitoring. Kemudian evaluasi diperlukan untuk menilai apakah kebijakan uji emisi sudah berjalan dengan optimal atau belum. Apabila kebijakan uji emisi tidak berjalan dengan optimal maka perlu dilakukan evaluasi agar nantinya kebijakan bisa berjalan sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai. Dalam melakukan monitoring dan evaluasi membutuhkan beberapa SKPD dan stakeholders lain untuk membahas pelaksanaan dari kebijakan uji emisi. Berikut adalah foto dokumentasi pelaksanaan rapat

Gambar 4.10

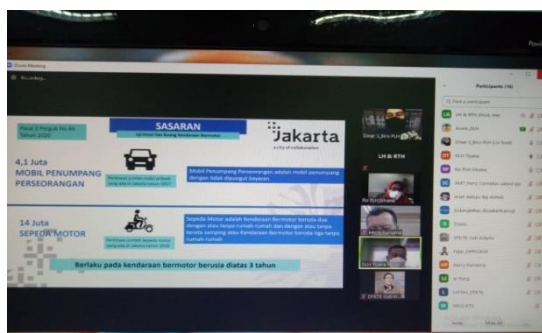
Dokumentasi Rapat Secara *Offline*



Sumber : Biro Pembangunan dan Lingkungan Hidup Setda Provinsi DKI Jakarta

Gambar 4.11

Dokumentasi Rapat Secara *Online*



Sumber : Biro Pembangunan dan Lingkungan Hidup Setda Provinsi DKI Jakarta

Kedua gambar tersebut merupakan dokumentasi pada saat pelaksanaan rapat yang membahas mengenai uji emisi. Rapat ini dilaksanakan pada tanggal 11 Januari 2022.

4.2.6 Lingkungan Ekonomi, Sosial, Politik

Menurut Van Metter dan Van Horn (2019:142) hal terakhir yang perlu diperhatikan untuk menilai kinerja implementasi kebijakan adalah bagaimana lingkungan eksternal membantu dalam keberhasilan kebijakan, kemudian lingkungan sosial, ekonomi juga menerima adanya kebijakan tersebut, karena adanya lingkungan eksternal ini harus kondusif agar suatu kinerja kebijakan dapat berjalan dengan baik. Akan tetapi, jika lingkungan eksternal yang tidak kondusif akan menjadi sumber masalah dari kegagalan kinerja implementasi kebijakan. Maka dari itu, upaya implementasi kebijakan mensyaratkan kondisi lingkungan eksternal yang kondusif.

Dalam menjalankan kebijakan ini tidak akan dikatakan berhasil manakala dukungan dari lingkungan sekitar tidak seperti dukungan dari masyarakat, dukungan dari dunia usaha dan dari pemerintahan DKI Jakarta itu sendiri. berikut hasil wawancara mengenai dorongan dari beberapa aspek lingkungan tersebut. Hasil wawancara mengenai kebijakan tersebut disampaikan oleh Informan 1 yaitu sebagai berikut :

“sudah, karena dari dua kali sosialisasi sudah memahami. Akan tetapi penegakkan belum ada, jadi masih sedikit yang melakukan uji emisi. Respon dari masyarakat masih santai-santai saja, dikarenakan hal tersebut, penegakkan hukum belum berjalan dan dilihat dari data juga tingkat kepatuhan masih rendah.” **(wawancara, Rabu 05 Oktober 2022)**

Respon dari masyarakat masih menganggap biasa saja terhadap kebijakan uji emisi, karena sanksi yang ada terhadap kendaraan yang tidak melakukan uji emisi dan tidak lulus uji emisi belum berjalan. Hal ini karena masih adanya pandemi covid-19, sehingga menyebabkan rendahnya tingkat kepatuhan masyarakat terhadap kebijakan uji emisi ini.

Terkait pernyataan mengenai respon masyarakat dengan adanya kebijakan uji emisi, hal ini disampaikan juga oleh informan 2 yaitu Bapak Bima Dwi Haryudi, sebagai berikut :

“respon mereka pada umumnya sudah terbangun kesadaran bahwa polusi udara merugikan mereka dari sisi kesehatan dan dari sisi tumbuh kembang

anak. Berangkat dari kesadaran sederhana itu, menyadari bahwa perlu kendaraan yang dimiliki perlu di uji apakah emisinya sudah memenuhi ambang batas atau belum. Dan mereka pun siap dengan konsekuensi yang diberikan berupa tarif parkir yang maksimal apabila mereka menggunakan kendaraan yang belum melakukan uji emisi dan tidak lulus uji emisi.” **(wawancara, Kamis 13 Oktober 2022)**

Kesadaran masyarakat sudah terbangun bahwa polusi udara ini merugikan diri mereka baik dari sisi kesehatan dan juga dari sisi tumbuh kembang anak mereka. Karena hal tersebut, mereka perlu menyadari bahwa perlunya merawat kendaraan yang dimiliki agar tidak menyebabkan polusi yang berlebihan dan pentingnya uji emisi untuk mengetahui kesehatan dari mesin kendaraan dan bisa memenuhi ambang batas yang ditentukan. Terkait dengan kesadaran masyarakat untuk perlunya merawat kendaraan dan melakukan uji emisi, disampaikan juga oleh informan 6 yaitu Bapak Agus, sbagai berikut :

“cukup baik mengenai uji emisi ini, kita pengguna kendaraan jadi mengetahui kesehatan kendaraan kita dan juga tentunya kebijakan ini untuk menjaga kualitas udara di Jakarta.” **(wawancara, Selasa 15 November 2022)**

Hal yang sama disampaikan juga oleh Bapak Putra, sebagai berikut :

“kebijakan ini sangat bagus, kita jadi dapat mengetahui kondisi kendaraan apakah masih layak operasional atau tidak. Selain itu kebijakan ini punya tujuan untuk menekan kualitas udara di DKI Jakarta dan secara tidak langsung mengajak masyarakat untuk beralih transportasi umum untuk menjaga kualitas udara dan menurunkan angka kemacetan.” **(wawancara, Sabtu 25 Februari 2023)**

Kebijakan uji emisi menjadi point point positif bagi pemilik kendaraan, karena dengan melakukan uji emisi kita menjadi tahu kondisi dari kendaraan apakah masih layak operasional atau tidak. Kemudian kebijakan ini memiliki tujuan untuk menekan polusi udara dan secara tidak langsung mengajak masyarakat untuk beralih ke transportasi umum guna menjaga kualitas udara sekaligus mengurangi kemacetan.

Terkait dengan respon masyarakat dengan adanya kebijakan uji emisi ini, terdapat respon masyarakat yang berbeda, seperti yang disampaikan oleh Informan 3, sebagai berikut :

“memang variatif, bahwa sebagian masyarakat setuju, karena udara bersih kebutuhan semua orang. Ada masyarakat yang kurang puas karena jumlah bengkel yang masih sedikit dan masyarakat perlu kepastian penegakkan hukum. Artinya kalau mau menilang ya menilang saja, seperti itu. Itulah yang perlu kita kerjasamakan. Karena yang menilang itu dari kepolisian, bukan dari kita. Karena itu juga merupakan kewenangan dari mereka, jadi harus disegerakan.” **(wawancara, Jum’at 21 Oktober 2022)**

Respon masyarakat beragam terkait dengan kebijakan uji emisi ini. Sebagian masyarakat setuju dan ada sebagian juga kurang puas. Tanggapan dari masyarakat yang kurang puas karena masih sedikit jumlah bengkel-bengkel yang bisa melayani uji emisi, baik untuk kendaraan mobil penumpang perseorangan maupun sepeda motor. Kemudian masyarakat juga perlu adanya kepastian penegakkan hukum atau sanksi yang diberikan. Karena adanya pandemi covid-19 mengakibatkan tidak berjalannya sanksi-sanksi yang ada. Maka dari itu, untuk penegakkan hukum yang berwenang dalam menindak kendaraan, untuk segera dilakukan.

Selain adanya respon masyarakat dengan kebijakan uji emisi ini, adapun dukungan dari kelompok dunia usaha, dimana dunia usaha ini menjadi sektor yang mendukung dalam merealisasikan kebijakan uji emisi. Hal ini disampaikan oleh informan 1 sebagai berikut :

“kalau khusus di bidang otomotif seperti bengkel-bengkel itu dukungannya bagus sih. Karena alat-alat, teknisi uji emisi itu dari dunia usaha itu.” **(wawancara, Rabu 05 Oktober 2022)**

Dunia usaha dari bidang otomotif terutama bengkel-bengkel yang melayani uji emisi ini bagus dalam mendukung kebijakan uji emisi. Hal ini karena alat-alat uji emisi dan teknisi uji emisi itu dari bengkel-bengkel otomotif. Terkait dunia usaha, bengkel-bengkel ini menjadi hal penting dalam uji emisi ini, hal ini disampaikan oleh informan 2 sebagai berikut :

“dari sisi kemandirian berusaha, mereka sudah melakukan secara promo terhadap kendaraan yang belum melakukan uji emisi maka mereka memberikan promo untuk melakukan tune-up terhadap kendaraannya.” **(wawancara, Kamis 13 Oktober 2022)**

Dari bengkel yang melayani uji emisi ini, apabila terdapat kendaraan yang tidak lulus uji emisi, maka akan diberikan promo atau potongan harga untuk melakukan service ringan supaya kendaraan ini nantinya bisa lulus uji emisi. Hal ini juga menjadi sesuatu yang positif bagi masyarakat maupun pemilik bengkel.

Terkait dengan hal tersebut, biaya uji emisi di bengkel yang melayani uji emisi juga sangat terjangkau. Biaya yang terjangkau untuk melakukan uji emisi kendaraan menjadi hal yang bagus untuk pemilik kendaraan. Dengan biaya yang terjangkau, pemilik kendaraan akan mengetahui kondisi kendaraan serta membuat kendaraan menjadi lebih baik dan tidak menimbulkan polusi udara. Hal ini dapat membantu dalam mengurangi polusi udara dan membuat udara menjadi lebih bersih.

Terkait dengan dukungan dunia usaha, khususnya bengkel-bengkel yang melayani uji emisi akan menjadi peluang bisnis bagi masyarakat yang ingin membuka usaha bengkel uji emisi. Hal ini disampaikan oleh informan 3 sebagai berikut :

“itu sebenarnya menjadi peluang usaha untuk sektor pembangunan usaha. Karena kalau kita mewajibkan semua kendaraan dan kita pantau ketat tentu peluang usaha bagi dunia usaha dengan menginvestasikan sekitar 50 jutaan untuk alat uji emisi itu, setiap saat pasti akan banyak, dengan berapa juta denda kendaraan di DKI ini, seharusnya itu menjadikan peluang investasi, peluang bisnis buat para investor khususnya di dunia otomotif.”
(wawancara, Jum’at 21 Oktober 2022)

Membuat usaha bengkel yang melayani uji emisi akan menjadi peluang bisnis dan pembangunan usaha. Hal ini karena dengan adanya kebijakan uji emisi yang mewajibkan kendaraan mobil penumpang perseorangan dan sepeda motor untuk melakukan uji emisi di bengkel yang melayani uji emisi. Kemudian adanya sanksi-sanksi yang ada terhadap kendaraan yang tidak melakukan uji emisi dan tidak lulus uji emisi. Maka dari itu, ini menjadi sebuah peluang yang baik untuk pembangunan usaha. Selain itu, modal yang dikeluarkan untuk menjadi bengkel yang melayani uji emisi cukup terjangkau dan ada pelatihan juga untuk menjadi teknisi uji emisi. Jadi dengan adanya kebijakan uji emisi yang mewajibkan

masyarakat untuk melakukan uji emisi kendarannya, akan menjadi peluang untuk mereka yang membuka usaha khususnya bidang otomotif. Dengan begitu, masyarakat tentunya di libatkan dalam kebijakan uji emisi ini, hal ini disampaikan oleh informan I, sebagai berikut :

“dilibatkan, contohnya seperti bengkel-bengkel yang melayani uji emisi. Itu kan ada bengkel uji emisi, kios uji emisi dan kendaraan uji emisi. kemudian kita coba untuk masyarakat terlibat juga disini. Misalnya dia memiliki kendaraan, lalu beli alat uji emisi, itu mereka bisa terlibat dan bisa mendorong perekonomian mereka.” **(wawancara, Rabu 05 Oktober 2022)**

Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat di ikut sertakan dalam kebijakan ini. Bukan hanya sebagai pemilik motor yang motornya harus di uji emisi gas buangnya, namun masyarakat bisa juga di libatkan sebagai pelaku usaha dengan cara membuka bengkel yang bisa melayani uji emisi. Bukan hanya bengkel-bengkel resmi saja yang bisa melakukan uji emisi ini. Bengkel biasa pun bisa jika memang memiliki alatnya. Maka dari itu, bagi masyarakat yang ingin memiliki bengkel untuk pengujian uji emisi tentu saja bisa. Selain mempermudah pemerintah memperluas titik bengkel yang mampu menguji emisi, pelaku usaha ini tentunya mendukung penuh kegiatan uji emisi agar Jakarta bisa memiliki kualitas udara yang lebih baik lagi dan terhindar dari polusi. Hal yang sama disampaikan juga oleh Informan 3, sebagai berikut :

“sebenarnya dunia usaha itu bagian dari masyarakat, jadi dunia usaha itu kita mendorong para pemilik bengkel, tidak hanya bengkel besar, bengkel-bengkel kecil juga boleh untuk uji emisi. Sebenarnya kita sudah melibatkan. Kalau kita mau kerjasama parkir-parkir di swasta agar melakukan disinsentif parkir terhadap yang belum uji emisi, sebenarnya itu juga melibatkan mereka. Sosialisasi, masyarakat sendiri pun bisa menularkan kepada teman dan orang lain bahwa ini penting. Jadi semuanya bisa terlibat yang bernilai ekonomi maupun tidak” **(wawancara, Jum'at 21 Oktober 2022)**

Dunia usaha juga merupakan bagian dari masyarakat, mereka dilibatkan dalam hal bengkel yang melayani uji emisi. Masyarakat yang memiliki bengkel, baik bengkel besar maupun bengkel kecil yang belum memiliki alat uji emisi, untuk bisa membeli alat uji emisi. Harga alat uji emisi yang terjangkau bisa dibeli

untuk para pemilik bengkel. Kemudian juga melakukan kerjasama dengan pihak swasta untuk pengelolaan parkir. Mereka dilibatkan untuk menerapkan disinsentif tarif parkir, akan tetapi hal ini baru rencana untuk bisa dikerjasamakan dari pihak pemerintah dan juga pihak parkir swasta. Selain itu, sosialisasi terhadap kebijakan uji emisi ini juga melibatkan masyarakat. Dimana masyarakat ini bisa dilibatkan untuk bisa menularkan informasi mengenai kebijakan uji emisi baik kepada teman maupun tetangga sekitar. Hal ini bisa berdampak positif bagi kelangsungan udara bersih di Jakarta dan bisa bernilai ekonomi untuk yang membuka usaha bengkel yang melayani uji emisi.

Kemudian, keterlibatan masyarakat ini dibantu sosialisasi melalui Suku Dinas Kota Administrasi 5 wilayah, hal ini disampaikan oleh Informan II, sebagai berikut :

“perlibatan masyarakat kami lakukan sosialisasi melalui Suku Dinas kota administrasi 5 wilayah. Kami berikan kesempatan para pamong setempat agar dapat mendorong masyarakat untuk mengumpulkan kendaraannya dan kami datang kesana untuk melakukan uji emisi. Itu untuk mendorong keterlibatan mereka.” **(wawancara, Kamis 13 Oktober 2022)**

Keterlibatan masyarakat dalam pembuatan bengkel ini tujuannya tentu untuk memperlancar perekonomian. Dalam sosialisasi di setiap wilayah melibatkan para pamong (para pemangku jabatan yang ada di dalam wilayah tersebut seperti RT, RW, Lurah dan Camat). Dalam sosialisasi ini para pamong di berikan kesempatan agar bisa mendorong masyarakat untuk melakukan uji emisi. Tata caranya yaitu dengan cara mengumpulkan kendaraan yang ada pada wilayah tersebut, kemudian nanti *stakeholders* yang berkaitan dengan uji emisi akan datang untuk melakukan uji emisi di wilayah tersebut. Kegiatan tersebut dapat mempermudah dan memperbanyak jumlah kendaraan yang lolos uji emisi ketika ada razia uji emisi secara dadakan. Kegiatan uji emisi di wilayah ini tentunya melibatkan juga para warga yang ada di wilayah tersebut.