

BAB V

PEMBAHASAN

Dalam mengukur keberhasilan implementasi kebijakan uji emisi di DKI Jakarta dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 66 Tahun 2020 tentang Uji Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor menggunakan hasil penelitian dengan menganalisis dan melakukan pembahasan terhadap indikator model kebijakan Van Metter dan Van Horn (2019:142) :

5.1 Ukuran dan Tujuan Kebijakan

Menurut Van Metter dan Van Horn (2019:142) suatu kinerja implementasi kebijakan dengan menuai keberhasilan atau tidak suatu kebijakan dapat dilihat pada ukuran kebijakan dan tujuan kebijakan dan bagaimana kebijakan ini dilakukan di level masyarakat apabila tidak tersampaikan dengan baik maka sulit untuk dikatakan berhasil. Polusi udara di Jakarta berasal dari sumber bergerak dan tidak bergerak. Sumber polusi berasal dari jenis tidak bergerak dan jenis bergerak. Untuk jenis polusi tidak bergerak seperti pabrik-pabrik dan jenis polusi bergerak seperti transportasi. Dalam kebijakan uji emisi nomor 66 tahun 2020 ini lebih menekankan untuk mengatur polusi udara dari sumber bergerak khususnya kendaraan bermotor.

Pada tahun 2021 jumlah jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta tercatat sebanyak 21.758.695 unit kendaraan yang terdiri dari empat jenis kendaraan yaitu bus, truk, mobil penumpang perseorangan dan sepeda motor. Dari jumlah kendaraan tersebut, sepeda motor dan mobil penumpang perseorangan merupakan jumlah yang paling banyak yaitu sebanyak 16.519.197 unit sepeda motor dan 4.111.231 unit mobil penumpang perseorangan. Maka dari itu, Peraturan Gubernur Nomor 66 Tahun 2020 Tentang Uji emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor terfokus dari polusi udara sumber bergerak agar pencemaran udara dari sumber bergerak ini bisa diatasi dan kualitas udara di Jakarta semakin baik.

Kebijakan uji emisi ini merupakan salah satu program di DKI Jakarta untuk mendukung pemerintah dalam menciptakan kualitas udara yang baik dan sehat. DKI Jakarta merupakan kota yang membuat kebijakan yang mengatur gas buang kendaraan bermotor atau ambang batas gas buang khususnya mobil penumpang perseorangan dan sepeda motor karena jumlah kendaraan bermotor paling banyak di DKI Jakarta. Kemudian untuk melihat ukuran keberhasilan dari kebijakan uji emisi bisa dilihat dari 2 indikator yaitu jangka pendek dan jangka panjang. Untuk melihat ukuran keberhasilan dari jangka pendek bisa dilihat tingkat kepatuhan masyarakatnya, apakah sudah patuh atau belum dalam melakukan uji emisi. Kemudian untuk jangka panjang yaitu kualitas udara di Jakarta bisa langsung terukur oleh alat dan sistem.

Selain itu, masih kurang jelasnya suatu ukuran dari kebijakan uji emisi membuat kebijakan ini seperti tidak memiliki ukuran yang jelas, sehingga dalam implementasinya kebijakan uji emisi masih dikatakan belum berhasil. Kemudian untuk melihat implementasi dari kebijakan uji emisi ini berhasil, maka kebijakan tersebut sudah memiliki ukuran kebijakan yang jelas dan tujuan yang ingin dicapai juga sesuai dengan apa yang ingin dituju dari kebijakan uji emisi. Melihat dari Pergub nomor 66 Tahun 2020 juga tidak terdapat suatu ukuran dari kebijakan tersebut, sehingga akan sulit untuk mencapai tujuan yang dibuat. Apabila suatu kebijakan yang dijalankan tidak memiliki ukuran, maka akan sulit mencapai keberhasilan dari kebijakan tersebut.

Terkait dengan hal itu, kebijakan ini juga merupakan kebijakan di level masyarakat, dimana masyarakat harus mengetahui kebijakan yang dibuat oleh pemerintah. Selain itu, dari pemerintah juga harus melakukan sosialisasi dengan baik dan benar secara rutin dan bertahap agar informasi dari kebijakan yang dibuat bisa diterima oleh masyarakat luas. Kemudian untuk dapat mencapai keberhasilan suatu kebijakan, masyarakat juga perlu dilibatkan untuk mempermudah proses pengimplementasian kebijakan. Oleh karena itu, dalam kebijakan ini masyarakat dikaitkan dengan kepatuhan dari adanya kebijakan uji emisi.

Hal ini bisa diketahui dari jumlah kendaraan bermotor yang melakukan uji emisi, semakin banyak presentase jumlah kendaraan bermotor yang melakukan uji emisi maka bisa dikatakan berhasil, apabila jumlah presentasenya sedikit, maka belum dikatakan berhasil. Kemudian kepatuhan masyarakat ini dikaitkan dengan sanksi yang ada.

Adanya himbauan akan diadakan sanksi tilang bagi kendaraan yang belum melakukan uji emisi maka akan membuat kepatuhan masyarakat dan presentase jumlah kendaraan yang melakukan uji emisi meningkat. Apabila tidak adanya sanksi tilang yang dijalankan maka akan menurun lagi tingkat kepatuhan masyarakat untuk melakukan uji emisi kendaraan bermotor. Jadi bisa dilihat bahwa tingkat kepatuhan masyarakat untuk melakukan uji emisi ini dikaitkan dengan sanksi. Maka dari itu, untuk melakukan uji emisi, masyarakat harus dipaksa.

Kemudian dilihat dari indikator jangka panjang yaitu kualitas udara di Jakarta ini bisa langsung terukur dari alat dan sistem. Saat ini sudah terdapat 5 SPKU (stasiun Pemantau kualitas udara) di masing-masing wilayah kota administrasi. Jumlah tersebut masih sangat sedikit jika dibandingkan dengan jumlah kendaraan bermotor dan luas wilayah kota Jakarta. Maka dari itu, Dinas Lingkungan Hidup dan *stakeholders* lainnya untuk saling berkolaborasi untuk bisa membuat banyak SPKU di berbagai wilayah Jakarta.

Terkait dengan kepatuhan masyarakat untuk melakukan uji emisi, adanya sanksi yang bisa membuat masyarakat patuh untuk melakukan uji emisi. Sanksi yang ada berupa sanksi tilang dan sanksi disinsentif tarif parkir. Sanksi tilang yang dijalankan dari pihak kepolisian dan sampai saat ini belum berjalan karena masih adanya pandemi covid-19. Kemudian sanksi lainnya adalah disinsentif tarif parkir dari pihak Dinas Perhubungan DKI Jakarta. Di dalam pergub kebijakan uji emisi ini juga diatur mengenai sanksi disinsentif yang terdapat dalam BAB V Pasal 17. Apabila masyarakat yang belum melakukan uji emisi atau tidak lulus uji emisi maka akan dikenakan sanksi disinsentif tarif parkir untuk tempat-tempat

parkir yang dimiliki oleh Pemprov DKI Jakarta. Besaran biaya ini mengacu pada Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 31 Tahun 2017 Tentang Tarif layanan Parkir, Denda Pelanggaran Transaksi dan Biaya Penderekan/Pemindahan Kendaraan Bermotor. Adapun biaya yang dikenakan merupakan biaya tarif parkir tertinggi yaitu sebesar Rp. 7.500/jam untuk 1 jam pertama dan Rp. 7.500/jam untuk jam berikutnya.

Maka dari itu, untuk memperketat kebijakan uji emisi ini diberlakukannya disinsentif tarif parkir di tempat parkir milik Pemprov DKI Jakarta antara lain pelataran parkir IRTI monas, pelataran parkir Blok M, lingkungan parkir pasar mayestik, pelataran parkir SAMSAT Daan Mogot, park and ride Kalideres, gedung parkir istana pasar baru, dan plaza interkon Kebon Jeruk. Unit pengelola perparkiran atau UP perparkiran Dinas perhubungan DKI Jakarta telah melaksanakan penerapan disinsentif tarif parkir sejak tanggal 01 Maret 2021.

Selain sanksi disinsentif tarif parkir, adapun sanksi tilang yang dilakukan oleh pihak kepolisian. Akan tetapi, ini menjadi hambatan karena belum siap untuk berkolaborasi dengan pihak terkait dan masih adanya pandemi covid-19 sehingga belum berjalannya sanksi tilang bagi kendaraan yang belum melakukan uji emisi atau tidak lulus uji emisi. Hal tersebut akan mempengaruhi tingkat kepatuhan masyarakat dalam melakukan uji emisi. Selain itu, Pemprov DKI Jakarta berkoordinasi dengan Pemda peyangga Ibukota untuk menghimbau masyarakatnya untuk melakukan uji emisi kendaraan bermotor, karena banyak kendaraan yang masuk melintasi wilayah Jakarta itu dari berbagai kota peyangga.

Maka dari itu, Pemprov DKI Jakarta untuk menjalin kerjasama untuk saling berkordinasi dengan pemda terkait agar masyarakat luar Jakarta melakukan uji emisi di wilayah tempat tinggal untuk menjaga kualitas udara di Jakarta. Agar kualitas udara di Jakarta tetap terjaga dan tidak kotor yang diakibatkan oleh motor-motor yang berasal dari luar Jakarta. Usaha yang dilakukan ini merupakan usaha agar kualitas udara di Jakarta tetap terjaga dengan baik.

5.2 Sumberdaya

Keberhasilan implementasi kebijakan sangat bergantung pada kemampuan untuk memanfaatkan sumberdaya yang tersedia. Terdapat 3 sumberdaya dalam menjalankan kebijakan tersebut antara lain sumberdaya manusia, sumberdaya finansial dan sumberdaya waktu. Sumberdaya manusia merupakan sumberdaya penting dalam menentukan keberhasilan suatu implementasi kebijakan, kemudian sumberdaya finansial sebagai faktor penting lainnya yang mencukupi suatu program dalam kebijakan tersebut, dan terakhir sumberdaya waktu menjadi perhitungan penting dalam menentukan target waktu untuk keberhasilan implementasi kebijakan.

Dalam menjalankan kebijakan uji emisi di DKI Jakarta terkait dengan sumberdaya manusia, terdapat beberapa SKPD/*Stakeholders* yang tercantum dalam Pergub Nomor 66 Tahun 2020 pada BAB I Pasal 1 antara lain : Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta, Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu (DPMPTSP) DKI Jakarta, Dinas Komunikasi, Informatika dan Statistik (DISKOMINFOTIK) DKI Jakarta, Unit Pengelola Metrologi Dinas Penindustrian, Perdagangan, Koperasi, Usaha kecil dan Menengah DKI Jakarta dan Kepolisian. Untuk Dinas Perhubungan di dalam Pergub memiliki tugas sebagai pemeriksaan kepatuhan pelaksanaan wajib uji emisi dan memberi sanksi yaitu disinsentif berupa pembayaran parkir tertinggi. Kemudian Dinas Lingkungan Hidup bertugas melakukan pemantauan serta pelaksanaan dari kegiatan uji emisi. DPMPTSP memiliki tugas sebagai permohonan izin penyelenggaraan tempat uji emisi dan persyaratan izin. DISKOMINFOTIF bertugas sebagai pengintegrasian sistem informasi uji emisi dengan sistem informasi terkait dalam rangka menciptakan keterpaduan pembangunan, pengembangan, dan pengelolaan sistem informasi uji emisi. Unit Pengelola Metrologi sebagai lembaga kalibrasi yang telah terakreditasi serta memberikan sertifikat kalibrasi. Dan terakhir kepolisian melaksanakan pemeriksaan uji emisi mobil penumpang dan sepeda motor.

Dalam menjalankan kebijakan uji emisi di DKI Jakarta, terait dengan sumberdaya waktu jika dilihat dari jumlah bengkel yang bisa melayani uji emisi menargetkan dengan jumlah 1500 bengkel. Akan tetapi, untuk saat ini jumlahnya sebanyak 336 bengkel uji emisi untuk mobil penumpang perseorangan dan 107 bengkel uji emisi untuk sepeda motor. Dari jumlah yang ada, masih jauh dari target yang ditentukan. Ada hal yang menjadi latar belakang dalam jumlah bengkel uji emisi yang ada saat ini. Kurangnya kepastian hukum dalam menjalankan kebijakan uji emisi menjadi salah satu faktor masyarakat untuk tidak melakukan uji emisi.

Oleh karena itu, kalau dari bengkel-bengkel uji emisi sudah banyak jumlahnya, namun sanksi belum dijalankan sehingga masih banyak masyarakat yang tidak melakukan uji emisi, ini menjadi kendala bagi tempat uji emisi. Maka dari itu, pengampu dari kebijakan uji emisi ini dalam hal ini Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta untuk terus bergerak dan berkoordinasi dengan pihak kepolisian untuk melaksanakan sanksi tilang. Kemudian, sanksi tilang belum bisa dilaksanakan karena masih adanya pandemi covid-19, hal ini menjadi faktor dalam menjalankan sanksi. Kemudian untuk sanksi disinsentif tarif parkir untuk parkir-parkir milik Pemprov DKI Jakarta belum seluruhnya diberlakukan. Jaringan sistem yang masih sulit, besarnya investasi untuk menggunakan sistem, dan waktu yang panjang dalam proses tersebut.

Selain sumberdaya waktu yang menjadi perhitungan penting dalam menentukan target waktu keberhasilan kebijakan uji emisi, terdapat juga sumberdaya finansial yang dalam proses dan pelaksanaan kebijakan membutuhkan anggaran. Hal ini untuk membiayai keperluan-keperluan penting dalam pelaksanaan kebijakan uji emisi sehingga dapat memaksimalkan proses dan pelaksanaan dari kebijakan tersebut. Kemudian dalam proses penganggaran perlu juga diperhitungkan dalam proses dan pelaksanaan kebijakan. Hal tersebut bisa menjadi acuan dalam merealisasikan kebijakan uji emisi dan besaran anggaran bisa berpengaruh dalam keberhasilan kebijakan. Akan tetapi, jumlah anggaran yang didapat juga harus bisa memaksimalkan proses dan pelaksanaan dari

kebijakan uji emisi dan bukan menjadi alasan untuk tidak bisa menjalankan kebijakan.

Dalam kebijakan uji emisi, anggaran yang diterima dari pemerintah daerah tidak sesuai dengan yang diajukan oleh Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta selaku pengampu dari kebijakan uji emisi. Maka dari itu, Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta tetap menjalankan kebijakan sesuai dengan anggaran yang didapat dari pemda dan selama 2 tahun anggaran sudah terserap semua. Dari anggaran yang tersedia, untuk melakukan dalam menyelenggarakan pelatihan teknisi uji emisi, tidak bisa diselenggarakan. Oleh karena itu, Dinas Lingkungan Hidup tidak berhenti begitu saja, mereka terus bergerak dan melakukan kolaborasi dengan pihak-pihak yang konsen di bidang pengendalian pencemaran udara. Dengan demikian, pelatihan teknisi uji emisi bisa dilaksanakan dan terselenggara sebanyak 8 kali dalam 1 tahun. Terkait dengan pelatihan teknisi uji emisi yang telah melakukan kolaborasi dengan pihak yang konsen di bidang tersebut, ternyata semakin banyak jumlah peminat untuk pelatihan teknisi uji emisi.

Dari semua anggaran yang didapat dari pemda dan semuanya bisa terserap semua selama 2 tahun, sehingga untuk anggaran dalam kebijakan uji emisi bisa terealisasi, mulai dari pengadaan alat, pelatihan teknisi uji emisi dan penataan hukum. Kemudian melihat dari pengujian kendaraan bermotor (PKB) yang secara aktif melaksanakan Undang-Undang untuk melakukan uji emisi terhadap kendaraan bermotor wajib uji emisi yaitu mobil penumpang perseorangan dan sepeda motor. Anggaran ini dibutuhkan untuk belanja barang dan belanja jasa. Untuk belanja barang seperti pengadaan alat uji emisi kendaraan bermotor. Dengan pengadaan alat uji emisi, maka diperlukan sumberdaya manusia untuk perawatan dan diperlukan anggaran untuk hal tersebut. Kemudian belanja jasa yaitu sumberdaya manusia yang berada di PKB seperti PJLP dan juga petugas teknisi uji emisi yang secara aturan boleh di kontrak tahunan. Dengan adanya sumberdaya waktu dan sumberdaya finansial yang mencukupi, kebijakan tidak akan berjalan dengan adanya sumberdaya manusia yang mumpuni untuk menjalankan suatu kebijakan.

Untuk sumberdaya manusia yang dikerahkan dalam kebijakan uji emisi dikatakan masih perlu ditambah khususnya teknisi uji emisi. Hal ini bisa diketahui bahwa jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta sangat banyak dan tidak sebanding dengan jumlah bengkel uji emisi. Maka dari itu, kurangnya teknisi uji emisi perlu ditambah, karena untuk target bengkel uji emisi sebanyak 1.000 bengkel uji emisi untuk sepeda motor dan 1.400 bengkel uji emisi untuk mobil penumpang perseorangan. Kemudian, untuk PNS yang bertugas di PKB secara fungsional dijadikan fungsional terampil seagai penguji kendaraan bermotor. Untuk mrnjadi fungsional terampil sebagai penguji kendaraan bermotor, harus melakukan pendidikan dan pelatihan (diklat) ke pengujian. Pengampu dari PKB tersebut dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta khususnya seksi Keselamatan dan Teknik Sarana (KTS). Kemudian dari seksi KTS ini melakukan supervisi-supervisi terhadap kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh para PKB tersebut.

Terkait dengan kecukupan sumberdaya manusia dalam rangka untuk akselerasi penataan uji emisi perlu ditambah, akan tetapi jika masyarakat sudah patuh dalam melakukan uji emisi, maka sumberdaya manusia tidak perlu ditambah lagi. Jadi, untuk para PNS yang secara fungsional terampil sebagai PKB dan masyarakat sudah patuh, harus dipikirkan lagi untuk kedepannya sebagai terampil lainnya.

5.3 Karakteristik Agen Pelaksana

Karakteristik agen pelaksana adalah mencakup struktur birokrasi, norma-norma, dan hubungan yang terjadi dalam birokrasi, yang semuanya itu akan mempengaruhi implementasi suatu program. Cakupan atau luas wilayah dalam implementasi kebijakan perlu juga diperhitungkan manakala hendak menentukan agen pelaksana. Semakin luas cakupan implementasi kebijakan, maka seharusnya semakin besar pula agen yang dilibatkan dengan karakteristik yang tepat pula.

Luas cakupan dari sisi wilayah dan sebaran bengkel uji emisi sudah mencakup baik mobil penumpang perseorangan dan sepeda motor. Untuk kebutuhan bengkel uji emisi sepeda motor masih kurang walaupun luas cakupan

sudah mencakup. Hal tersebut karena tidak sebanding antara jumlah bengkel uji emisi sepeda motor dengan jumlah sepeda motor yang mencapai 14 jutaan. Meskipun sebaran bengkel uji emisi sudah mencakup, akan tetapi jumlahnya masih kurang. Kemudian yang menyebabkan makin buruknya kualitas udara di DKI Jakarta adalah banyaknya kendaraan bermotor yang berasal dari luar wilayah Jakarta yang masuk ke wilayah Jakarta.

Dinas Perhubungan DKI Jakarta khususnya bidang KTS LLAJ melakukan rapat dengan Satlantas Polda yang memperhatikan lalu lintas di DKI Jakarta pada saat jam kerja itu kendaraan yang melintas itu mencapai 40% dari wilayah aglomerasi yang ada di Jakarta. Hal ini membuat kendaraan yang berada di Jakarta semakin meningkat sehingga kendaraan perlu di uji emisi dan maka dari itu perlu di perluas lagi cakupannya.

Di dalam Pergub nomor 66 Tahun 2020 dalam BAB III pasal 4 ayat (2) juga untuk tempat uji emisi terbag menjadi tiga yaitu bengkel uji emisi, kios uji emisi dan kendaraan layanan uji emisi. Tempat uji emisi tersebut sudah tersebar ke seluruh wilayah DKI Jakarta, walaupun jumlahnya tidak terlalu banyak. Teknisi uji emisi atau orang yang melakukan pengujian kendaraan bermotor jumlahnya masih sangat sedikit, hal ini karena pelatihan teknisi uji emisi tidak berjalan dikarenakan anggaran yang tidak cukup. Namun DLH melakukan kolaborasi dengan pihak yang berfokus di bidang tersebut. Akan tetapi sampai dengan saat ini, jumlah teknisi masih sedikit. Oleh karena itu perlunya keseimbangan jumlah antara bengkel uji emisi dengan teknisi uji emisi. Kurangnya partisipasi masyarakat disebabkan juga oleh sedikitnya jumlah bengkel uji emisi, sehingga masyarakat memerlukan jarak tempuh yang cukup jauh untuk melakukan uji emisi.

5.4 Sikap atau Kecenderungan

Dari hasil mengenai sikap dan kecenderungan adalah sikap yang ditampilkan merupakan sikap penerimaan dari berbagai implementor yang terkait dengan kebijakan uji emisi. Meskipun pelaksanaan kebijakan uji emisi belum

maksimal di berbagai bidang karena adanya covid-19 yang menyebabkan sanksi tilang belum berjalan dan jumlah bengkel uji emisi yang masih sedikit, yang mengharuskan menjalankan kebijakan uji emisi belum sesuai yang diharapkan.

Kebijakan uji emisi gas buang kendaraan bermotor merupakan peraturan daerah DKI Jakarta sebagai bentuk komitmen DKI Jakarta dalam mengurangi tingkat polusi udara dengan melakukan uji emisi secara berkala agar gas buang yang dihasilkan sesuai dengan ambang batas serta mewujudkan kualitas udara yang bersih dan sehat.

Dimulai dari Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta selaku pengampu dari kebijakan uji emisi mengatakan bahwa kebijakan emisi menjadi kebijakan yang prioritas. Dikatakan menjadi kebijakan yang prioritas karena polusi udara di Jakarta 70% berasal dari sektor transportasi, karena dari tahun ke tahun masalah polusi udara masih sulit ditangani. Terkait dengan hal tersebut, masalah itu harus ditangani dengan serius. Apabila bisa menangani masalah ini, udara di Jakarta menjadi bersih dan sehat serta tidak menimbulkan penyakit. Kebijakan uji emisi merupakan kebijakan sehingga pemilik kendaraan bermotor wajib melakukan uji emisi dan memenuhi ambang batas emisi dan dilakukan paling sedikit 1 kali dalam satu tahun yang dilaksanakan ditempat uji emisi.

Kemudian untuk melakukan uji emisi saat ini mulai dipaksakan, karena untuk rencana kedepan uji emisi menjadi persyaratan untuk pembayaran pajak kendaraan bermotor. Selain itu, kebijakan uji emisi menjadi kebijakan yang prioritas serta untuk melakukan sanksi berupa disinsentif tarif parkir. Disinsentif tarif parkir sendiri sudah terdapat di dalam Pergub Nomor 66 Tahun 2020 Tentang Uji Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor dalam BAB V pasal 17.

Disinsentif tarif parkir adalah pengenaan tarif parkir tertinggi dan hanya berlaku bagi kendaraan roda 4 (empat dan kendaraan roda 2 (dua) bagi yang belum melakukan uji emisi atau tidak lulus uji emisi. Adapun besaran tarif parkir mengacu pada Peraturan Gubernur Nomor 31 Tahun 2017 yaitu sebesar Rp. 7.500/jam pertama dan Rp. 7.500/jam berikutnya. Kemudian penerapan

disinsentif tarif parkir ini diberlakukan di lokasi milik Pemprov DKI Jakarta dan dikelola oleh UP Perparkiran Dinas Perhubungan DKI Jakarta. Selain itu, perlu ditingkatkan juga parkir-parkir yang dikelola oleh swasta untuk pengenaan tarif tertinggi, akan tetapi belum berjalan karena terkendala regulasi dan juga sistem. Maka dari itu, masyarakat terus di dorong untuk melakukan uji emisi kendaraannya, karena kalau tidak melakukan uji emisi akan menerima sanksi yang ada.

Kemudian, masyarakat juga menyatakan bahwa kebijakan ini sangat bagus dan DKI Jakarta menjadi pelopor sebagai salah satu daerah yang membuat kebijakan khusus kendaraan bermotor. Hal tersebut sangat membantu masyarakat untuk terus melakukan perawatan kendaraan guna tidak menimbulkan polusi udara yang berlebih dan bisa lulus uji emisi serta menjaga kualitas udara di Jakarta menjadi bersih dan sehat serta tidak menimbulkan penyakit. Lingkungan merupakan salah satu elemen penting dalam kehidupan, lingkungan yang bersih akan menimbulkan kenyamanan terutama lingkungan yang bersih atau bebas dari polusi, maka dari itu kebijakan ini merupakan salah satu kebijakan yang menjadi prioritas di DKI Jakarta. Lingkungan yang tidak mendukung akan menghambat produktivitas masyarakat untuk melakukan aktivitas.

Untuk memperkuat kebijakan ini agar masyarakat makin patuh terhadap kebijakan ini selain adanya Pergub ini ada juga SK Sekda yang mendukung kebijakan ini. Karena kebijakan ini sangat terminor terus. Semakin berkembang dan semakin meluasnya kebijakan ini tentunya semakin bagus untuk penilaian di Ibukota. Hal ini menjadi perhatian khusus bagi para turis yang berlibur atau bertempat tinggal di Jakarta. Mereka tentunya akan sangat merasa aman dan bersih jika tinggal di Jakarta. Apalagi dengan adanya uji emisi kendaraan bermotor ini tentu sangat berpengaruh bagi udara. Kemudian, sekarang juga banyak orang-orang yang menggunakan sepeda untuk beraktivitas sehari-hari, kegiatan ini juga menjadi point tambahan untuk menjaga udara agar tidak termudah tercemar akibat polusi udara. Apalagi, di Jakarta volume kendaraan bermotor sangat tinggi.

5.5 Komuniskasi Antar Organisasi

Menurut Van Meter dan Van Horn (2019:142) semakin baik koordinasi yang dibangun antar sesama para pelaksana dilakukan, maka akan baik juga hasil dari kebijakan tersebut. Kebijakan uji emisi kendaraan bermotor ini mempunyai banyak gugus tugas atau implementor dari kebijakan tersebut, dimana para implementor kebijakan uji saling berhubungan dan berkomunikasi satu sama lain agar tidak terjadi kesalahpahaman dalam berkomunikasi supaya tidak menghambat pelaksanaan kebijakan uji emisi. Untuk menjalankan kebijakan ini tentunya bukan hanya satu orang saja yang menjadi implementor, pasti ada kerjasama dengan *stakeholders* lainnya untuk mendukung kebijakan ini. Stakeholders ini adalah Dishub, Diskominfo, PTSP, DLH, Kepolisian, Badan Metrologi dan Kepolisian.

Menurut Dishub *stakeholders* yang terlibat hampir sama, yang membedakan adanya keterlibatan dari Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya. Dalam pelaksanaan uji emisi, Dishub bersama dengan kepolisian melakukan pemeriksaan kepatuhan pelaksanaan wajib uji emisi. Selain itu, kepolisian bertugas melakukan sanksi berupa sanksi tilang bagi pemilik kendaraan bermotor yang belum melakukan dan tidak lulus uji emisi. Akan tetapi pelaksanaan dalam menjalankan sanksi tilang belum berjalan dari dimulainya Pergub Nomor 66 Tahun 2020 sampai dengan 2 tahun berlalunya Pergub ini. Hal ini dikarenakan masih adanya pandemic covid-19. Akan tetapi dalam melakukan sanksi tilang sangat bisa dilakukan oleh kepolisian, namun dari pihak kepolisian masih belum bisa melakukan sanksi tilang. Hal ini harus menjadi perhatian lebih bagi DLH selaku pengampu dari pergub ini untuk terus melakukan komunikasi dan koordinasi dengan pihak kepolisian khususnya untuk melakukan sanksi tilang bagi pemilik kendaraan bermotor yang belum melakukan atau tidak lulus uji emisi. *Stakeholders* merupakan elemen-elemen pendukung untuk menegakkan kebijakan ini.

Keterkaitan satu sama lain yang menciptakan adanya kerjasama diantara *stakeholders* tersebut. Setiap *stakeholders* tentunya memiliki peran pentingnya masing-masing sesuai dengan tupoksinya. 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 dikembangkan 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.

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.

Hal ini merupakan salah satu bentuk upaya yang dilakukan oleh Pemprov DKI Jakarta untuk mengurangi polusi udara yang disebabkan oleh kendaraan

bermotor, selain itu juga dapat mengurangi kemacetan di jalan. Sehingga keadaan lingkungan di Jakarta dapat lebih bersih dan nyaman. Armada setiap transjakarta selalu terus di tambah jumlahnya dan selalu di perbaiki kualitas kendaraannya agar semua masyarakat yang menggunakan transportasi ini dapat merasa nyaman.

5.6 Lingkungan Sosial, Ekonomi dan Politik

Dalam menjalankan kebijakan uji emisi diperlukan lingkungan eksternal yang dapat membantu dalam keberhasilan kebijakan, kemudian lingkungan tersebut juga menerima adanya kebijakan ini dan lingkungan eksternal ini juga harus kondusif agar kinerja kebijakan uji emisi dapat berjalan dengan baik. Namun apabila lingkungan eksternal tidak kondusif maka akan menjadi sumber masalah dari kegagalan kinerja implementasi kebijakan.

Dalam menjalankan kebijakan uji emisi, masyarakat perlu mengetahui adanya kebijakan tersebut karena pemprov DKI Jakarta sudah melakukan sosialisasi. Kemudian setelah masyarakat sudah mengetahui adanya kebijakan uji emisi, respon mereka masih santai-santai saja. Hal ini dikarenakan penegakkan hukum yaitu sanksi berupa penilangan belum berjalan, karena masih adanya pandemi covid-19. Oleh karena itu respon masyarakat masih biasa saja terhadap kebijakan uji emisi dan mengakibatkan rendahnya tingkat kepatuhan masyarakat dalam melakukan uji emisi. Kemudian, masyarakat hanya mengetahui kebijakan uji emisi yang mewajibkan pemilik kendaraan bermotor untuk melakukan uji emisi, mereka cukup hanya mengetahui namun tidak melakukan uji emisi. Hal ini seharusnya menjadi perhatian khusus bagi DLH untuk mempertegas aturan serta sanksi agar masyarakat tidak hanya mengetahui kebijakan uji emisi namun melakukan uji emisi kendaraan bermotor.

Hal lainnya adalah dengan adanya sosialisasi mengenai kebijakan uji emisi dapat membangun kesadaran masyarakat bahwa polusi udara dapat merugikan diri mereka dari sisi kesehatan. Hal ini juga menjadi kesadaran perhatian masyarakat untuk merawat kendaraannya dan melakukan uji emisi supaya tidak menyebabkan polusi udara yang berlebihan dan menjaga endaraan tetap baik dan gas buang dari

knalpot bisa memnuhi ambang batas yang sudah ditetapkan. Apabila tidak merawat kendaraan akan menyebabkan polusi udara yang berlebih dan tidak lulus uji emisi ketika melakukan uji emisi. Maka dari itu masyarakat harus patuh terhadap kebijakan ini, dan hal penting adalah mereka harus siap dengan sanksi yang ada yaitu disinsentif tarif parkir atau pengenaan biaya parkir tertinggi yang ada di lokasi parkir milik Pemprov DKI Jakarta. Kemudian, yang disampaikan langsung oleh masyarakat terkait kebijakan uji emisi adalah cukup baik bahwa kebijakan ini untuk menjaga kualitas udara di DKI Jakarta sehingga membuat masyarakat sebagai pengguna kendaraan dapat mengetahui kesehatan kendaraan mereka. Kemudian terdapat beragam respon masyarakat lainnya yaitu bahwa selain masyarakat setuju dengan kebijakan uji emisi terdapat juga masyarakat kurang puas dengan kebijakan uji emisi ini karena masih sedikit jumlah bengkel yang bisa melayani uji emisi, baik untuk kendaraan mobil penumpang perseorangan maupun kendaraan sepeda motor.

Kebijakan uji emisi dari sisi lingkungan ekonomi sangat membantu dalam keberhasilan implementasi kebijakan. Dunia usaha dari bidang otomotif khususnya bengkel-bengkel yang melayani uji emisi menjadi pendukung dalam kebijakan uji emisi. Kemudian alat-alat uji emisi dan teknisi uji emisi juga berasal dari bidang otomotif. terkait dengan hal tersebut, bengkel-bengkel yang melayani uji emisi menjadi hal penting dalam kebijakan uji emisi. Selain itu, bengkel ini juga memberikan promo atau diskon terhadap kendaraan yang belum melakukan uji emisi dan melakukan *service* kendaraan. Hal ini bertujuan untuk kendaraan yang akan melakukan uji emisi agar nantinya bisa lulus uji emisi.

Selain itu, dari lingkungan ekonomi, hal ini bisa menjadi sektor pembangunan usaha, dimana masyarakat bisa membuka bisnis bengkel uji emisi. Karena dengan adanya kebijakan uji emisi, yang mewajibkan masyarakat untuk melakukan uji emisi kendaraan, dan untuk mempermudah melakukan uji emisi, masyarakat juga diperbolehkan untuk membuka usaha kios uji emisi. Selain mewajibkan melakukan uji emisi kendaraan, terdapat juga sanksi berupa disinsentif tarif parkir. Maka dari itu, ini bisa menjadi sebuah peluang yang baik

untuk sektor pembangunan usaha. Kemudian untuk membuat kios uji emisi tidak membutuhkan biaya yang besar, cukup dengan membeli alat uji emisi dan melakukan pelatihan teknisi uji emisi agar bisa melakukan uji emisi di kios uji emisi yang dibuat.