

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Lingkungan hidup merupakan komponen penting bagi keberadaan semua makhluk hidup, terutama bagi manusia. Karena adanya atmosfer dan matahari di pagi hari, manusia menjadi makhluk hidup dapat bernafas dan menikmati cahaya, serta dapat memenuhi kebutuhan hidupnya. Lingkungan terdiri dari semua hal, termasuk benda, daya, serta makhluk hidup. Manusia dan tindakannya, khususnya, berdampak pada keberlanjutan kehidupan dan keberlangsungan manusia dan makhluk hidup yang lain. Komponen lingkungan yang terdiri dari biotik, organik, dan anorganik serta sosial (masyarakat). Lingkungan memang menjadi faktor perhatian penting tidak hanya bagi beberapa negara saja tapi hampir seluruh dunia memikirkan masalah lingkungan yang akan terus dihadapi terdapat 5 masalah lingkungan yang disebut sebagai “Masalah Lingkungan Terbesar Abad Ini” terdiri dari Polusi Udara, Eksploitasi Hutan, Pemusnahan Biodiversitas, Erosi Tanah Subur, Krisis Air Bersih, Pencemaran Plastik.

Masalah lingkungan setiap tahunnya selalu bertambah sehingga untuk mengatasi itu pemerintah dunia dibawah naungan Perserikatan Bangsa – Bangsa (PBB) mengambil beberapa tindakan seperti mengembangkan Pembangunan Berkelanjutan (Sustainable Development Goals/SDGs) yang dimana tujuannya agar pembangunan yang dilakukan oleh negara – negara anggota PBB memiliki acuan untuk pembangunan yang berkelanjutan. Sejumlah SDG berkaitan langsung dengan isu lingkungan, berupa SDG 6 (Air Bersih dan Sanitasi), SDG 7 (Energi

Terbarukan), SDG 12 (Konsumsi dan Produksi Bertanggung Jawab), SDG 13 (Tindakan Iklim). Selain kebijakan yang diambil secara internasional oleh PBB tiap negara juga mengambil beberapa kebijakan yang menyesuaikan dengan negara masing – masing.

WHO (2022) Seiring dengan perubahan iklim, polusi udara merupakan satu diantara ancaman lingkungan yang dapat mempengaruhi kesehatan masyarakat. Peningkatan emisi dapat memperburuk polusi udara, sedangkan kualitas udara yang lebih baik dapat membantu mengurangi perubahan iklim. Paparan polusi udara diperkirakan menjadi faktor atas 7 juta kematian muda tahunan serta kehilangan jutaan tahun kehidupan lebih berkualitas (*World Health Organization, 2021*).

Dampak dari polusi sangat signifikan dan bahkan dapat merenggut 7 juta kematian (*World Health Organization, 2021*). Merupakan sebuah tanda bahwa polusi udara adalah masalah yang tidak bisa dianggap remeh bahkan sekarang dapat dikatakan banyak negara sudah mendapatkan dampak polusi yang sangat parah, maka dari itu banyak negara – negara mulai melakukan antisipasi untuk mengurangi masalah polusi di negaranya seperti mengurangi penggunaan kendaraan bermotor, melakukan inovasi energi terbarukan yang ramah lingkungan, mengatur tentang kebijakan emisi gas dan lainnya.

Salah satunya adalah Italia, pada tahun 2008 kota Milan di Italia adalah salah satu kota dengan polusi udara paling tinggi di Eropa. Situasi ini ditunjukkan oleh kabut tebal yang menyelimuti seluruh kota, yang membuat Milan disebut sebagai "*Milan Smoke*". Dari Januari hingga Februari 2008, terjadi tingkat polusi

yang tinggi. Ini disebabkan oleh cuaca yang buruk, pola angin yang tidak bergerak, lalu lintas kendaraan bermotor yang tinggi, dan aktivitas industri. Kadar partikel PM10 dan PM2.5 telah mencapai puncaknya, sehingga sangat berbahaya bagi kesehatan manusia. Partikel kecil mampu masuk ke paru-paru dan mengakibatkan gangguan pernafasan, penyakit jantung, bahkan kematian. Kejadian ini mempengaruhi kesehatan masyarakat dan kualitas udara di Lombardy, Italia. Studi menunjukkan bahwa konsentrasi partikel kecil yang tinggi berpotensi menyebabkan trombosis vena di (DVT), yang berlangsung saat gumpalan darah tercipta di kaki atau paha. DVT dapat menyebar ke paru-paru dan menyebabkan masalah pernapasan atau bahkan kematian. Namun, Milan berhasil mengubah nasibnya dengan berbagai perbaikan. Untuk menerapkan kebijakan pengurangan emisi, pemerintah daerah bekerja sama dengan masyarakat.

Pada saat itu langkah yang diambil oleh pemerintah Italia antara lain Penangguhan kendaraan bermotor berlandaskan nomor plat dihari khusus, Penggratisan transportasi umum selama periode tingginya polusi, Ganti kendaraan polusi tinggi dengan kendaraan yang lebih ramah lingkungan. Upaya Milan untuk mengatasi masalah ini semakin terlihat dengan diluncurkannya rencana kualitas udara dan iklim pada tahun 2022. Pemerintah kota saat ini mengoperasikan lima stasiun pemantauan khusus dengan teknologi canggih untuk memantau kualitas udara. Kebijakan yang diterapkan didukung oleh **dukungan finansial** yang kuat yakni **32 juta euro atau setara Rp 530,11 triliun**. Melalui upaya tersebut dan partisipasi aktif masyarakat, Milan berhasil menjadi kota dengan kualitas udara terbaik yang diukur oleh IQAir. Transisi ini mewakili perubahan besar dari masa

lalu yang penuh polusi menjadi kota yang berkomitmen terhadap keberlanjutan dan kesehatan lingkungan.

Tidak hanya di kawasan Eropa saja yang mengalami masalah polusi, Negara – Negara Asia pun juga mengalami masalah yang sama bahkan Negara Asia mengalami masalah polusi yang lebih parah karena beberapa merupakan negara berkembang yang memang secara infrastruktur, sdm dan dana belum sebaik negara – negara eropa seperti Italia, Jerman, Belanda atau negara – negara maju di asia lainnya.

Indonesia selama beberapa tahun terakhir juga sudah menyadari bahwa polusi merupakan masalah yang harus segera di atasi. Sudah banyak usaha dilaksanakan pemerintah pusat maupun daerah saling bahu membahu untuk mengatasi masalah polusi namun selalu menemui titik buntu baik itu di pemerintah pusat maupun daerah. Salah satu daerah yang selama beberapa tahun terakhir sangat gencar mengatasi masalah polusi adalah DKI Jakarta.

Kebijakan yang dikeluarkan pemprov DKI Jakarta untuk mengatasi polusi adalah Kebijakan Uji Emisi Gas. Karena tingginya emisi kendaraan bermotor di wilayah DKI Jakarta dan menjadi salah satu sumber utama tingginya polusi maka pemprov DKI Jakarta mengeluarkan Peraturan Gubernur Nomor 66 Tahun 2020 Tentang Uji Emisi Gas Kendaraan Bermotor dan ditambah dengan Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor 8 Tahun 2023 Tentang Penerapan Baku Mutu Emisi Kendaraan Bermotor Kategori M, Kategori N, Kategori O, Kategori L yang dimana bertujuan untuk mengurangi tingkat polusi

yang tinggi yang disebabkan oleh emisi gas kendaraan bermotor terutama pada kendaraan tiga tahun lebih.

Tabel 1. 1 Baku Mutu Emisi Kendaraan Bermotor Kategori M, Kategori N, Kategori O dan Kategori L

Kategori	Kriteria	Jenis Kendaraan
Kategori M	Kendaraan Bermotor roda empat atau lebih yang digunakan untuk angkutan orang	Bus dan mobil penumpang (hiace)
Kategori N	Kendaraan Bermotor roda empat atau lebih yang digunakan untuk angkutan barang	Truk, kontainer, van
Kategori O	Kendaraan Bermotor penarik untuk gandengan atau tempel	Truk gandeng
Kategori L	Kendaraan Bermotor beroda kurang dari empat	Sepeda motor

Sumber: Permen KLHK Nomor 8 Tahun 2003 Tentang baku mutu emisi kendaraan bermotor kategori M, Kategori N, Kategori O dan Kategori L

DKI Jakarta, provinsi dan ibu kota negara Republik Indonesia, yaitu kota metropolitan dengan 10.609.700 penduduk (BPS, 2022). Ini merupakan pusat banyak aktivitas dan memiliki tingkat kepadatan penduduk lebih tinggi daripada provinsi lain. Dengan luas daerah sekitar 662,33 kilometer persegi kota Jakarta harus menampung 10 juta jiwa dan setiap tahunnya akan terus bertambah karena banyaknya urbanisasi yang terjadi.

Sebagai pusat dari pemerintahan dan perekonomian Indonesia kota Jakarta memiliki arus yang sangat cepat, kota megapolitan ini seperti kota yang tidak

pernah istirahat maka dari itu warga jakarta ataupun para pekerja yang bekerja di jakarta dituntut untuk memiliki mobilitas yang tinggi agar dapat menyelesaikan urusannya maka dari itu Pemerintah Jakarta memberikan beberapa moda transportasi umum agar memudahkan mobilitas masyarakat di wilayah Jakarta seperti KRL, MRT, LRT, Transjakarta, Jaklingko dan bahkan terdapat juga yang berasal dari pihak swasta seperti Go-Jek dan Grab, namun pada kenyataanya masyarakat DKI Jakarta memutuskan memanfaatkan kendaraan sendiri dibanding memanfaatkan transportasi umum, total kendaraan bermotor dalam rentang waktu 10 tahun di wilayah jakarta mengalami rata – rata perkembangan 5,8% dan tiap tahun mengalami peningkatan.

Tabel 1. 2 Jumlah Kendaraan Bermotor di Provinsi DKI Jakarta 2022 - 2024

Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan Bermotor di Provinsi DKI Jakarta		
	2022	2023	2024
Sepeda Motor	17.304.447	18.327.121	19.016.898
Mobil Penumpang	3.766.059	3.804.027	4.354.155
Bus	37.180	37.593	44.352
Truk	748.395	796.207	876.637
Jumlah	21.856.081	22.964.948	24.356.669

Sumber: Korlantas Polri

Sejak WHO menyatakan polusi udara sebagai penyebab berbagai masalah kesehatan pada manusia, DKI Jakarta tercatat secara reguler masuk sebagai daftar

kota berpolusi secara rata-rata tahunan. Indonesia adalah satu diantara 30 negara yang memiliki tingkat buruknya kualitas udara di dunia, menurut statistik Air Quality Index (AQI) tahun 2024 menjadi negara kualitas udara paling buruk di dunia, Indonesia menduduki peringkat ke-14 di tahun 2024 (naik 12 peringkat dari tahun 2023). Jakarta menjadi ibu kota dengan polusi tertinggi nomor 9 di dunia. Data dari Indeks Kualitas Lingkungan Hidup (IKLH), diterbitkan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) dapat mendukung hal ini dimana Indeks Kualitas Udara di DKI Jakarta selalu menempati posisi terbawah.

Tabel 1. 3 Indeks Kualitas Udara DKI Jakarta Menurut Laporan IKLH

Tahun	Presentase
IKU Tahun 2014	46,28% (Kurang)
IKU Tahun 2015	78,78% (Baik)
IKU Tahun 2017	53,50% (Sedang)
IKU Tahun 2019	67,97% (Sedang)
IKU Tahun 2020	66,69% (Sedang)
IKU Tahun 2021	79,51% (Baik)
IKU Tahun 2022	68,06% (Sedang)
IKU Tahun 2023	67,11% (Sedang)

Sumber: Laporan IKLH Kementerian Lingkungan Hidup

Dapat dilihat bahwa sejak tahun 2014 – 2023 DKI Jakarta khususnya dalam Indeks Kualitas Udara tidak pernah menyentuh angka 80% (Baik) persentase tertinggi berada pada tahun 2021 sebesar 79,51% namun itupun merupakan nilai IKU dibawah rata – rata dari standar untuk nilai kualitas udara yang dikeluarkan oleh Kementerian lingkungan hidup. Kota Jakarta selalu menempati kota dengan nilai IKU terbawah dibandingkan dengan kota – kota lain di indonesia.

Sebenarnya Pemprov DKI Jakarta tak berdiam diri dalam menangani isu polusi terjadi, penerapan ganjil genap, Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB), peremajaan transportasi umum bahkan pemprov DKI Jakarta melakukan kerjasama dengan *Non Government Organization* dalam menangani isu polusi udara yang berlangsung yaitu Bloomberg Philanthropies dan Vital Strategies kerjasama yang dilakukan kedua organisasi ini dengan Pemprov DKI Jakarta seperti pendanaan, pembangunan stasiun pemantauan udara dan juga keterlibatan *Vital Strategies* dalam memberikan dukungan teknis, pelatihan, dan inovasi untuk meminimalisir polusi udara.

Emisi karbon monoksida (CO) tertinggi dihasilkan oleh sektor transportasi, menyumbang 96,36%, atau 28.317 ton per tahun. Tempat kedua ialah pembangkit Listrik menyumbang 1,76%, atau 5.252 ton per tahun, industri menyumbang 1,25%, atau 3.738 ton per tahun. (Dikutip dari <https://www.cnbcindonesia.com/>). Pertumbuhan sepeda motor yang sangat masif memberikan dampak yang signifikan dalam pencemaran di Jakarta. Dibandingkan dengan mobil pribadi bensin, mobil pribadi solar, mobil penumpang, dan bus, sepeda motor menghasilkan beban pencemar per orang paling tinggi. Sebagai contoh, polutan berupa CO yang dikeluarkan sepeda motor 7 gram per kilometer, lebih tinggi 5,71 gram per kilometer yang dihasilkan mobil penumpang bensin.

Gambar 1. 1 Total Kendaraan yang Melakukan Uji Emisi di DKI Jakarta Tahun 2022

1. Mobil Penumpang

Bulan	Lulus	Tidak Lulus	Total
Januari	36.657	110	36.767
Februari	23.178	72	23.250
Maret	32.052	337	32.389
April	29.185	235	27.420
Mei	16.269	89	16.358
Juni	25.179	365	25.544
Juli	23.359	288	23.647
Agustus	20.102	191	20.293
September	19.171	73	19.244
Oktober	17.848	135	17.983
November	1.958	8	1.966

Sumber: Dinas Lingkungan Hidup Provinsi DKI Jakarta (2022)

Peningkatan kualitas udara di DKI Jakarta menjadi isu penting dalam menjaga lingkungan yang sehat dan berkelanjutan. Salah satu faktor yang berkontribusi besar terhadap pencemaran udara adalah emisi gas buang dari kendaraan bermotor. Dalam menetapkan standar emisi, kebijakan yang dibuat harus mempertimbangkan keterkaitan antara teknologi mesin kendaraan dan kualitas bahan bakar minyak (BBM). Ketersediaan BBM dengan kualitas yang sesuai sangat dibutuhkan agar proses pembakaran pada mesin kendaraan berjalan optimal dan ramah lingkungan (Gaikindo, 2016). Indonesia saat ini masih menerapkan standar emisi Euro 2 berdasarkan Keputusan Menteri Lingkungan Hidup No. 141/2003 sejak tahun 2007. Namun, banyak kendaraan pribadi dan umum yang masih menggunakan standar emisi Euro 1 dengan BBM kualitas rendah. Hal ini menunjukkan bahwa peralihan menuju teknologi kendaraan yang lebih ramah lingkungan belum merata di seluruh lapisan masyarakat.

Pemerintah mulai menerapkan standar emisi Euro 3 untuk kendaraan roda dua pada 1 Agustus 2013. Sepeda motor diwajibkan menggunakan BBM beroktan 91 tanpa timbal untuk mengurangi dampak pencemaran udara. Namun, kebijakan ini belum berjalan efektif karena kurangnya pengawasan, sosialisasi, serta ketersediaan BBM yang sesuai di seluruh wilayah. Sebagai bentuk pengendalian polusi udara, pemerintah mewajibkan uji emisi bagi kendaraan bermotor. Pada tahun 2022, sebanyak 244.861-unit kendaraan roda empat, khususnya mobil penumpang, telah mengikuti uji emisi di DKI Jakarta dari Januari hingga November. Meski mayoritas kendaraan dinyatakan lulus, jumlah tersebut masih sangat rendah dibandingkan dengan total kendaraan roda empat yang mencapai 3.766.059 unit. Kondisi ini menunjukkan bahwa kesadaran masyarakat untuk mengikuti uji emisi masih sangat minim.

Pemerintah perlu meningkatkan sosialisasi dan edukasi tentang pentingnya uji emisi serta memastikan ketersediaan BBM berkualitas tinggi yang sesuai dengan standar emisi. Pengawasan yang ketat dan penerapan sanksi bagi kendaraan yang tidak memenuhi standar emisi juga perlu diperkuat. Dukungan dari masyarakat dan pelaku usaha diharapkan mampu mempercepat penggunaan kendaraan ramah lingkungan, sehingga kualitas udara di DKI Jakarta dapat terus membaik dan mendukung kesehatan masyarakat.

Gambar 1. 2 Standar Emisi Negara

Standar Emisi di Beberapa Negara

Country	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
European Union	E1	Euro 2					Euro 3				Euro 4			Euro 5					Euro 6	
Bangladesh ^a											Euro 2									
Bangladesh ^b													Euro 1							
Hong Kong, China	Euro 1	Euro 2					Euro 3				Euro 4			Euro 5						
India ^a							Euro 1				Euro 2			Euro 3						
India ^a				E1	Euro 2						Euro 3			Euro 4						
Indonesia											Euro 2									
Malaysia			Euro 1											Euro 2					Euro 4	
Nepal						Euro 1														
Pakistan	No conclusive information available																			
Philippines									Euro 1			Euro 2						Euro 4		
PRC ^a							Euro 1			Euro 2		Euro 3		Euro 4						
PRC ^a							Euro 1		Euro 2		Euro 3		Euro 4		Euro 4 Beijing only					
Singapore ^a	Euro 1						Euro 2													
Singapore ^b	Euro 1						Euro 2					Euro 4								
Sri Lanka									Euro 1				Euro 2							
South Korea												Euro 4		Euro 5						
Taipei						US Tier 1								US Tier 2 Bin 7 ^a						
Thailand	Euro 1						Euro 2			Euro 3								Euro 4		
Viet Nam												Euro 2								

Source: CAI Asia, 2008, Emission standards for new vehicles (light duty). Available: http://www.cleantimet.org/casia/1412/articles-58969_resource_1.pdf

Sumber: Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia, 2016

Indonesia hingga saat ini masih menerapkan standar emisi Euro 2 sebagai acuan untuk kendaraan bermotor, sesuai dengan Keputusan Menteri Lingkungan Hidup No. 141/2003. Standar ini mulai diberlakukan pada tahun 2007 untuk kendaraan tipe baru dengan tujuan mengurangi tingkat polusi udara. Namun, penerapan Euro 2 dinilai sudah tidak relevan dibandingkan dengan negara-negara lain yang telah beralih ke standar emisi yang lebih ketat, seperti Euro 4 atau Euro 5. Hal ini membuat kualitas udara di Indonesia, terutama di kota-kota besar seperti Jakarta, masih jauh dari kata bersih akibat tingginya emisi gas buang kendaraan.

Meskipun kebijakan standar Euro 2 sudah berjalan cukup lama, pelaksanaannya belum efektif karena tidak semua kendaraan mengikuti standar tersebut. Banyak kendaraan pribadi dan umum yang masih menggunakan teknologi

mesin lama dengan emisi lebih tinggi. Selain itu, ketersediaan bahan bakar minyak (BBM) dengan kualitas rendah turut memperparah kondisi tersebut. Agar perbaikan kualitas udara bisa terwujud, pemerintah perlu mempercepat transisi ke standar emisi yang lebih ramah lingkungan serta meningkatkan sosialisasi kepada masyarakat tentang pentingnya menggunakan BBM yang sesuai dengan standar emisi kendaraan. Pemerintah DKI Jakarta telah memberlakukan kebijakan uji emisi gas sebagai langkah menekan emisi karbon dari kendaraan bermotor, yang merupakan salah satu penyumbang terbesar pencemaran udara. Kebijakan ini sejalan dengan standar emisi kendaraan Euro 2, yang mewajibkan kendaraan bermotor memenuhi batas emisi gas buang tertentu. Standar emisi Euro 2 yang diterapkan bertujuan mengurangi kadar polutan berbahaya seperti karbon monoksida (CO), hidrokarbon (HC), dan nitrogen oksida (NOx) dari kendaraan bermotor.

Gambar 1. 3 Total Sepeda Motor yang Melakukan Uji Emisi di DKI Jakarta

2. Sepeda Motor

Bulan	Lulus	Tidak Lulus	Total
Januari	5.700	436	6.136
Februari	2.774	141	2.915
Maret	3.205	376	3.581
April	1.599	241	1.840
Mei	1.003	148	1.151
Juni	1.159	184	1.343
Juli	1.988	190	2.178
Agustus	2.762	263	3.025
September	1.254	74	1.328
Oktober	1.178	133	1.311

Sumber: Dinas Lingkungan Hidup Provinsi DKI Jakarta (2022)

Kualitas udara di wilayah DKI Jakarta semakin menurun seiring dengan tingginya mobilitas kendaraan, terutama sepeda motor yang mendominasi jalanan. Kondisi ini disebabkan oleh tingginya emisi gas buang kendaraan bermotor yang menjadi salah satu faktor utama pencemaran udara. Uji emisi menjadi salah satu upaya pemerintah dalam menekan polusi udara, terutama bagi kendaraan roda empat yang memiliki standar emisi lebih ketat. Dalam pelaksanaannya, uji emisi di DKI Jakarta pada tahun 2022 dilakukan dari bulan Januari hingga November dengan total 244.861-unit kendaraan yang telah mengikuti uji emisi, didominasi oleh mobil penumpang. Mayoritas kendaraan yang diuji dinyatakan lulus, namun jumlah tersebut masih jauh lebih kecil dibandingkan total kendaraan roda empat yang tercatat sebanyak 3.766.059 unit. Hal ini menunjukkan bahwa kesadaran masyarakat untuk melakukan uji emisi masih sangat rendah meskipun program ini bertujuan untuk memperbaiki kualitas udara.

Data yang dicantumkan memperlihatkan bahwa tetap paling sedikit pemilik kendaraan sepeda motor yang melaksanakan uji emisi. Jika dilihat melalui data jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta, sepeda motor memiliki populasi terbanyak dan setiap tahunnya terus bertambah. Hal tersebut perlu jadi fokus Pemprov DKI Jakarta dalam melaksanakan sosialisasi dan edukasi khususnya bagi para pengguna sepeda motor di DKI Jakarta mengenai standar uji emisi gas kendaraan bermotor.

Pemerintah terus berupaya meningkatkan kesadaran masyarakat dengan melakukan sosialisasi dan menyediakan lokasi uji emisi di berbagai titik strategis. Keterbatasan sarana dan prasarana menjadi salah satu hambatan dalam pelaksanaan

uji emisi gas di DKI Jakarta. Pemerintah telah menyediakan lokasi uji emisi di beberapa titik strategis, namun jumlahnya masih belum sebanding dengan banyaknya kendaraan bermotor yang beroperasi. Hal ini menyebabkan akses masyarakat terhadap layanan uji emisi menjadi terbatas. Bengkel-bengkel yang ditunjuk sebagai mitra uji emisi juga belum merata di seluruh wilayah. Beberapa daerah masih minim fasilitas uji emisi, sehingga masyarakat harus menempuh jarak jauh untuk mendapatkan layanan tersebut. Kondisi ini membuat masyarakat enggan melakukan uji emisi secara sukarela.

Kapasitas alat uji emisi yang tersedia pun terbatas, sehingga terjadi antrean panjang di beberapa lokasi. Proses pemeriksaan yang memakan waktu lama menjadi kendala tersendiri bagi masyarakat yang memiliki keterbatasan waktu. Akibatnya, banyak pemilik kendaraan memilih untuk tidak mengikuti uji emisi. Dukungan teknologi dalam pelaksanaan uji emisi masih perlu ditingkatkan. Sistem digitalisasi yang terintegrasi antara bengkel, Dinas Lingkungan Hidup, dan instansi terkait belum sepenuhnya optimal. Keterlambatan dalam pencatatan data hasil uji emisi menyebabkan informasi kendaraan yang telah diperiksa sulit dipantau secara real-time.

Peningkatan sarana dan prasarana menjadi langkah penting untuk mendukung keberhasilan kebijakan ini. Pemerintah perlu memperluas jaringan bengkel mitra, menyediakan alat uji emisi yang memadai, serta mempercepat digitalisasi sistem. Dengan sarana yang memadai, masyarakat akan lebih mudah mengakses layanan uji emisi dan kebijakan ini dapat berjalan lebih efektif. Selain itu, insentif bagi kendaraan yang lulus uji emisi dan sanksi bagi kendaraan yang

tidak memenuhi standar emisi menjadi langkah konkret dalam mendukung kebijakan ini. Dengan kolaborasi antara pemerintah, masyarakat, dan pelaku usaha, diharapkan kualitas udara di DKI Jakarta dapat berangsur membaik dan mobilitas kendaraan yang tinggi tidak lagi menjadi ancaman utama bagi lingkungan.

Kebijakan ini adalah komponen penting upaya pemerintah DKI Jakarta untuk mengurangi tingkat polusi udara tinggi yang diakibatkan emisi gas kendaraan bermotor. Langkah ini diperlukan untuk mengurangi efek negatif yang dihasilkan oleh kendaraan terhadap lingkungan dan kesehatan masyarakat. Pihak kepolisian juga mengadakan razia emisi gas buang, kendaraan yang saat dilakukan razia tidak memenuhi standar kelayakan uji emisi akan dikenakan denda tilang. Tidak hanya denda tilang untuk menambah sanksi bagi para pengguna kendaraan bermotor belum melaksanakan atau tidak lolos uji emisi gas Pemprov DKI Jakarta juga menerapkan tarif disinsentif. Pemilik kendaraan bermotor yang tidak melakukan atau gagal uji emisi dikenai tarif parkir paling tinggi, yaitu Rp. 4.000 per jam pertama, Rp. 3.000 per jam setelahnya. Kendaraan telah melaksanakan uji emisi dan gagal, dikenai tarif parkir paling tinggi, yaitu Rp. 7.500 per jam pertama, Rp. 7.500 per jam setelahnya.

Penegakan hukum terhadap kendaraan yang tidak melakukan uji emisi gas masih belum berjalan secara optimal. Meskipun kebijakan ini bertujuan menekan tingkat polusi udara di DKI Jakarta, implementasi di lapangan belum menunjukkan hasil maksimal. Hal ini terlihat dari banyaknya kendaraan yang tetap beroperasi tanpa memenuhi standar emisi gas buang. Kepolisian telah melaksanakan razia emisi gas buang sebagai langkah penindakan. Kendaraan yang tidak lolos uji emisi

dikenakan denda tilang sesuai aturan yang berlaku. Namun, razia ini belum dilakukan secara rutin dan merata, sehingga banyak kendaraan yang terlewat dari pengawasan. Pemprov DKI Jakarta juga menerapkan tarif disinsentif bagi pemilik kendaraan yang tidak melakukan atau gagal uji emisi. Tarif parkir paling tinggi diberlakukan sebagai bentuk sanksi tambahan untuk meningkatkan kepatuhan masyarakat. Sayangnya, penerapan kebijakan ini belum memberikan dampak signifikan karena pengawasan di lapangan masih minim.

Sosialisasi terkait sanksi bagi pelanggar uji emisi gas juga masih kurang. Masyarakat belum sepenuhnya memahami konsekuensi hukum yang akan diterima apabila tidak mematuhi aturan tersebut. Kurangnya edukasi membuat kesadaran masyarakat akan pentingnya uji emisi gas masih rendah. Penegakan hukum yang lebih tegas dan konsisten diperlukan untuk mendukung efektivitas kebijakan ini. Sinergi antara pemerintah, kepolisian, dan instansi terkait harus ditingkatkan guna memperkuat pengawasan. Dengan penegakan hukum yang optimal, kebijakan uji emisi gas dapat berjalan lebih efektif dalam menekan polusi udara di Jakarta.

Kebijakan uji emisi gas kendaraan di DKI Jakarta sudah diterapkan sejak tahun 2005 sebagai upaya pengendalian pencemaran udara. Namun, pelaksanaannya yang kurang optimal membuat kebijakan ini kurang dikenal oleh masyarakat. Minimnya sosialisasi menyebabkan masyarakat tidak memahami bahwa uji emisi merupakan langkah penting dalam menjaga kualitas udara. Padahal, kebijakan ini berfungsi untuk memastikan kendaraan yang beroperasi tidak melebihi ambang batas emisi gas buang yang telah ditetapkan. Hingga tahun 2024, dampak dari kebijakan ini belum terlihat signifikan karena berbagai kendala

yang dihadapi. Kendaraan yang mengikuti uji emisi masih sangat sedikit jika dibandingkan dengan jumlah kendaraan yang beroperasi. Keterbatasan fasilitas uji emisi, biaya yang dianggap memberatkan, dan tidak meratanya informasi membuat masyarakat enggan melaksanakan kewajiban tersebut. Akibatnya, polusi udara di Jakarta terus meningkat tanpa adanya pengendalian yang efektif.

Penegakan hukum yang lemah menjadi salah satu penyebab utama kebijakan ini tidak berjalan maksimal. Ketiadaan sanksi tegas membuat masyarakat tidak merasa wajib melakukan uji emisi. Jika pemerintah memberikan hukuman berupa denda atau penilangan bagi kendaraan yang tidak memenuhi standar emisi, maka masyarakat akan lebih sadar dan patuh. Selain itu, pengawasan yang ketat dari pihak berwenang sangat diperlukan untuk memastikan kebijakan ini berjalan secara efektif. Pemerintah perlu melakukan sosialisasi yang lebih masif untuk meningkatkan pemahaman masyarakat tentang pentingnya uji emisi gas kendaraan. Penyuluhan langsung di berbagai wilayah, kampanye media sosial, dan penyediaan fasilitas uji emisi dengan harga terjangkau dapat membantu meningkatkan partisipasi masyarakat. Dukungan dari berbagai pihak seperti komunitas, pelaku usaha, dan media juga menjadi kunci keberhasilan implementasi kebijakan ini demi terciptanya kualitas udara yang lebih baik di DKI Jakarta.

Biaya yang harus dikeluarkan untuk melakukan uji emisi juga menjadi salah satu faktor yang membuat masyarakat enggan melakukannya. Tarif uji emisi untuk mobil berkisar antara Rp 150.000 hingga Rp 200.000, sedangkan untuk sepeda motor bervariasi tergantung bengkel, dengan kisaran harga sekitar Rp 40.000 hingga Rp 50.000. Meskipun tersedia layanan uji emisi gratis, layanan ini memiliki

syarat dan ketentuan tertentu serta hanya berlangsung dalam waktu terbatas dengan kuota kendaraan yang terbatas. Biaya yang dianggap cukup tinggi ini membuat masyarakat cenderung memilih untuk tidak melakukan uji emisi kendaraan mereka.

Kurangnya koordinasi antar instansi menjadi kendala dalam implementasi kebijakan Uji Emisi Gas di DKI Jakarta. Sinergi antara Pemprov DKI Jakarta, Dinas Perhubungan, dan Polri belum berjalan optimal, sehingga upaya pelaksanaan kebijakan ini belum sepenuhnya efektif. Perbedaan kebijakan serta kurangnya komunikasi antar instansi memperlambat proses penerapan aturan yang seharusnya mendukung pengendalian polusi udara di ibu kota. Upaya Pemprov DKI dalam mendirikan pos uji emisi di beberapa titik strategis merupakan langkah positif. Namun, tanpa dukungan maksimal dari instansi terkait, pelaksanaannya tidak mampu menjangkau seluruh lapisan masyarakat. Koordinasi yang lemah membuat pengawasan dan penindakan terhadap kendaraan yang tidak lolos uji emisi kurang maksimal.

Pemprov DKI menggandeng 107 bengkel untuk kendaraan roda dua dan 334 bengkel untuk kendaraan roda empat guna mempermudah akses uji emisi bagi masyarakat. Kerjasama ini bertujuan memperluas jangkauan pemeriksaan emisi, namun hasilnya belum signifikan. Banyak kendaraan yang menghasilkan emisi berlebih masih bebas beroperasi di jalanan tanpa mendapatkan sanksi. Minimnya sosialisasi dan informasi kepada masyarakat turut memperparah efektivitas kebijakan ini. Warga belum sepenuhnya memahami pentingnya uji emisi dan dampaknya terhadap kualitas udara. Kurangnya edukasi tentang prosedur uji emisi

membuat masyarakat enggan untuk melakukan pemeriksaan, sehingga kebijakan ini tidak berjalan maksimal.

Optimalisasi kebijakan Uji Emisi Gas membutuhkan koordinasi yang solid antar instansi terkait. Dukungan penuh dari Pemprov DKI, Dinas Perhubungan, dan Polri sangat penting dalam memperkuat pengawasan, penindakan, serta sosialisasi kepada masyarakat. Dengan sinergi yang baik, kebijakan ini berpotensi memberikan dampak positif dalam menekan emisi gas buang kendaraan dan memperbaiki kualitas udara di Jakarta.

Penelitian sebelumnya telah membahas kebijakan uji emisi gas di DKI Jakarta dan sebagian besar menyimpulkan bahwa kebijakan uji emisi gas masih belum optimal dalam memberikan dampak pada pengurangan polusi udara. Penelitian oleh Paradizsa (2023:203-216) mengenai kebijakan pengendalian polusi melalui uji emisi kendaraan berbahan bakar minyak (BBM) di DKI Jakarta menyimpulkan bahwa kebijakan ini lebih memiliki tantangan yang lebih besar dalam pelaksanaannya dari mulai pengawasan yang sulit dan tingginya angka pertumbuhan kendaraan tiap tahunnya. Selain itu, penelitian oleh Safira dkk. (2023:8) mengenai efektivitas Peraturan Gubernur Jakarta terkait uji emisi terhadap pencemaran udara di DKI Jakarta mengungkapkan bahwa kurangnya sosialisasi dari pemerintah atau aparat setempat kepada pengendara membuat implementasi kebijakan ini tidak berjalan secara optimal.

Atas dasar uraian diatas, peneliti ingin melihat implementasi program uji emisi gas kendaraan bermotor di wilayah DKI Jakarta memberikan pengaruh dalam

menurunkan angka polusi di wilayah DKI Jakarta, walaupun dilihat dari beberapa tahun kebelakang hingga saat ini nampaknya kebijakan uji emisi gas kendaraan di wilayah DKI Jakarta implementasinya mampu dikatakan masih sangat buruk. Penulis juga memahami aspek yang jadi penyokong juga pencegah penerapan kebijakan uji emisi gas kendaraan motor di wilayah DKI Jakarta. Isu polusi jadi isu yang belum terselesaikan dan bahkan kota Jakarta selama beberapa tahun terakhir juga masuk kedalam jajaran kota dengan polusi tertinggi di dunia dan salah satu sumber utamanya berasal emisi gas dikeluarkan oleh kendaraan bermotor. Adapun judul penelitian ini **Implementasi Kebijakan Uji Emisi Gas Kendaraan Bermotor Di Wilayah DKI Jakarta.**

1.2 Identifikasi Masalah

Berlandaskan latar belakang telah dijabarkan, ditemukan identifikasi permasalahan dalam studi, berupa:

1. Belum optimalnya implementasi kebijakan uji emisi gas dalam mengurangi polusi udara di DKI Jakarta,
2. Kurang optimalnya sosialisasi dari Pemprov DKI Jakarta membuat masyarakat tidak sepenuhnya mengetahui dan memahami kebijakan uji emisi gas,
3. Keterbatasan jumlah fasilitas uji emisi, terutama di wilayah dengan mobilitas tinggi,
4. Kurangnya pengawasan dan penegakan hukum bagi pemilik kendaraan yang tidak melakukan uji emisi gas,

5. Sinergi antara instansi terkait masih belum optimal terutama dalam pengawasan dan penegakan sanksi bagi pelanggar kebijakan uji emisi gas.

1.3 Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengimplementasian kebijakan Uji Emisi Gas mempunyai dampak dalam mengurangi polusi di wilayah DKI Jakarta?
2. Faktor pendukung dan penghambat apa saja dalam kebijakan Uji Emisi Gas di DKI Jakarta?

1.4 Tujuan Penelitian

1. Menganalisis implementasi kebijakan Uji Emisi Gas memberikan dampak dalam pengurangan polusi di wilayah DKI Jakarta
2. Memahami faktor terkait pendukung dan penghambat dengan kebijakan Uji Emisi Gas di wilayah DKI Jakarta

1.5 Manfaat Penelitian

a) Manfaat Teoritis

Manfaat secara teoritis mampu menambah referensi bagi para penulis yang memanfaatkan teori implementasi (Van meter dan Van Horn) khususnya berhubungan dengan kebijakan Uji Emisi Gas di wilayah DKI Jakarta.

b) Manfaat Praktis

1. Bagi Peneliti

Studi mampu meningkatkan pengetahuan, wawasan, serta informasi mengenai implementasi kebijakan Uji Emisi Gas di wilayah DKI Jakarta.

2. Bagi Instansi

Studi mampu dipergunakan menjadi bahan evaluasi pada para pemangku kepentingan khususnya berupa Dinas Lingkungan Hidup, Dinas Perhubungan, Kepolisian dan stakeholder – stakeholder terkait terhadap kebijakan Uji Emisi Gas di wilayah DKI Jakarta.

1.6 Penelitian Terdahulu

Dalam sebuah penelitian tidak dapat berdiri sendiri, dibutuhkan penelitian terdahulu untuk membangun pengetahuan di atas fondasi penelitian terdahulu yang kokoh, mempelajari dan keterbatasan untuk melangkah lebih jauh. Berikut penelitian terdahulu yang saya gunakan dalam penelitian:

Tabel 1. 4 Penelitian Terdahulu

No	Peneliti/Tahun/Judul	Fakta Kajian	Metode	Hasil Penelitian
1.	Irlandi Paradizsa/2023/ Analisis Kebijakan Pengendalian Polusi melalui Uji Emisi Kendaraan Bermotor Berbahan Bakar Minyak (BBM) di Wilayah DKI Jakarta	mengevaluasi potensi dan hambatan yang terkait dengan implementasi kebijakan yang dimaksud untuk mengendalikan tingkat polusi di wilayah DKI Jakarta.	Kualitatif dengan Studi Literatur	mendapati peluang yang ditawarkan oleh pelaksanaan kebijakan ini tidak sebesar kesulitan yang dihadapi dalam pelaksanaan. Tujuannya yaitu mendorong inovasi dalam teknologi mesin kendaraan, meskipun ada beberapa masalah yang terkait dengan ini: (1) masalah pengawasan, (2) subsidi BBM, (3) polusi lingkungan, dan (4) peningkatan jumlah kendaraan.
2.	Elizabeth Michelle, Melvin Jusuf, Jenni Julian/ 2021/ Efektivitas Pelaksanaan Kebijakan Berdasarkan Pergub No.	Memahami seberapa efektif uji emisi yang diatur dalam PERGUB NO 66 Tahun 2020	Kuantitatif dengan kuisioner online dan offline	Ditemukan bahwa Kebijakan Pergub No. 66 Tahun 2020 Tentang Uji Emisi Kendaraan Bermotor

	66 Tahun 2020 Tentang Uji Emisi Kendaraan Bermotor di Jakarta			di Jakarta masih belum efektif dalam implementasinya karena didapati bahwa masih banyak tidak memahami perintah.
3.	Ishma Safira, Satrio Wicaksono Adi, Atik Winanti/ 2023/ Efektivitas Peraturan Gubernur Jakarta Tentang Uji Emisi Terhadap Pencemaran Udara di DKI Jakarta	mengevaluasi apakah Peraturan Gubernur Nomor 66 Tahun 2020 Tentang Uji Emisi Gas Buang Kendaraan efektif dan bermanfaat bagi masyarakat dan lingkungan, terutama di DKI Jakarta.	Yuridis empiris melalui google form	menegaskan aparat setempat kurang sosialisasi kepada pengendara bermotor, yang mengakibatkan pelaksanaan peraturan yang buruk.
4.	Alvino Aryasena, Arya Pratama Iqbal, Raditya Kusuma/2023/ Melacak Kelemahan: Mengapa Pengimplementasian Kebijakan Uji Emisi di DKI Jakarta Tak Efektif	Mengetahui alasan kegagalan kebijakan uji emisi di Jakarta yang dilihat dari dua perspektif utama: masyarakat dan pemerintah.	Kualitatif dengan <i>Library Research</i> /Studi Literatur	Jika melihat pandangan masyarakat banyak yang mengatakan ini kebijakan yang gagal karena kurangnya infrastruktur, sosialisasi yang kurang dan biaya uji emisi mahal untuk kalangan masyarakat. Dari sisi pemerintah minimnya peneguhan hukum menjadi isu khusus sehingga kendaraan tidak mencukupi syarat uji emisi masih jalan tanpa dikenakan sanksi.
5.	Bernadet, Sri Listyarini, Lina Warlina/2023/ Pengaruh Kebijakan Pencemaran Udara Transportasi	Tujuannya memodelkan korelasi kebijakan dengan nilai IKU dan mengevaluasi	Kuantitatif dan Kualitatif (Campuran)	Hasil perhitungan dampaknya terhadap emisi SO2 dan NO2, yang

	terhadap Nilai Indeks Kualitas Udara di DKI Jakarta	kebijakan tersebut untuk mengetahui seberapa efektif kebijakan yang sedang berjalan dengan menggunakan tiga skenario dan hasilnya untuk menemukan solusi terbaik.		merupakan parameter untuk menghitung IKU, menunjukkan hubungan antara kebijakan sektor transportasi terhadap nilai IKU. Setiap faktor memiliki nilai efektivitas, dengan beberapa berdampak positif dan beberapa berdampak negatif. Kemudian, berdasarkan hasil simulasi dan kemudahan penerapan, skenario pesimis adalah yang paling sesuai untuk diterapkan dari empat skenario yang ada.
6.	Merita Gidarjati, Toru Matsumoto/2023/ <i>Dynamic Vehicle Age-Bases Cohort Model to Estimate the Emission From the Transportation Sector in Jakarta</i>	Mengetahui penyumbang utama pencemaran udara dari sumber transportasi di DKI Jakarta dari 2007 – 2018 dan menganalisis total polutan emisi dari sumber transportasi di DKI Jakarta pada tahun 2040.	Kuantitatif	Sepeda motor, mobil dan bus menjadi sumber utama polusi di Jakarta sejak tahun 2007 – 2018 dan jika tidak ada penanganan segera maka masalah ini akan terus berlanjut hingga tahun 2040.
7.	Agung Zulfikri/2023/ <i>Effects of Pollution and Transportation on Public Health in Jakarta</i>	Mengetahui dampak polusi dan transportasi terhadap kesehatan masyarakat di Jakarta	Kualitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa polusi dan transportasi mempunyai dampak signifikan terhadap kesehatan masyarakat

				jakarta, penggunaan transportasi pribadi memiliki paparan yang lebih tinggi terhadap polusi udara dan suara seperti kardiovaskular dan kesehatan mental.
8.	Meng Xu, Zhongfeng/ 2023/ <i>How does vehicle emission control policy affect air pollution emissions? Evidence from Hainan Province, China</i>	Memberikan implikasi yang berarti dari sudut pandang ini bagi pemerintah untuk mengoptimalkan sistem transportasi secara komprehensif dan tepat waktu yang dimana bertujuan untuk mengurangi polusi udara di wilayah hainan, china	Kualitatif	Penerapan Value Engineering Change Proposal (VECP) akan membuat perkiraan manfaat selain melakukan modernisasi standar emisi gas buang penerapan VECP dapat meningkatkan kualitas udara dengan menyeimbangkan populasi kendaraan berbahan tradisional dan Neighborhood electric vehicle (NEV).
9.	Lilis Yuaningsih, R. Adjeng Mariana Febrianti, Hafiz Waqas Kamran/2020/ <i>Reducing CO2 Emissions through Biogas, Wind and Solar Energy Production: Evidence from Indonesia,</i>	Mengetahui apakah sebenarnya energi biogas, angin dan matahari benar – benar dapat mengurangi Co2 khususnya di indonesia	Kuantitatif	Energi matahari dan penggunaan proyek energi angin dapat membantu mengurangi emisi karbon yang dapat digunakan sebagai sumber energi yang lebih efisien dan ramah lingkungan.
10.	Zulfikri, A. (2023). <i>Effects of Pollution and Transportation on Public Health</i>	Investigasi dampak polusi dan transportasi terhadap	Kualitatif	perlunya langkah-langkah untuk mengurangi paparan

	<i>in Jakarta. West Science Interdisciplinary Studies, 1(04), 164-168.</i>	kesehatan masyarakat di jakarta		polusi dan mendorong penggunaan transportasi umum dan moda transportasi aktif untuk meningkatkan kesehatan masyarakat di Jakarta.
11.	Ovaldo Noor Hakim/2021/ Efektivitas Penanganan Emisi Gas Buang Pada Kendaraan di Jakarta (Ditinjau dari Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 66 Tahun 2020 Tentang Uji Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor)	Mengetahui efektivitas pengelolaan uji emisi gas di DKI Jakarta	Yuridis Normatif	Peraturan Nomor 66 Tahun 2020 Mengenai Uji Emisi Gas Buang Kendaraan tak efektif dalam menekan polusi udara di wilayah DKI Jakarta. Kurangnya kesadaran hukum dan kurang tegasnya penegak hukum dalam penegakan uji emisi
12.	Ramdhani Riyanto, Hendra Wijayanto, Sisman Prasetyo, Angella Rosha Pangestu/2024/ Implementasi Kebijakan Pelaksanaan Program Uji Emisi Kendaraan Bermotor dalam Rangka Mengurangi Polusi Udara di Wilayah Jakarta Timur	Kebijakan program uji emisi kendaraan bermotor telah tersedia, banyak pengemudi tetap menolak mengikuti.	Deskriptif Kualitatif	Secara keseluruhan, program pengujian emisi Dinas Lingkungan Hidup berjalan dengan baik, tetapi perlu disosialisasikan lebih baik.

Penelitian – Penelitian sebelumnya sudah memberi peran paling besar untuk penulis terkait dengan kebijakan uji emisi gas kendaraan motor di wilayah DKI Jakarta. Dalam studi sebelumnya para peneliti banyak menggunakan metode kualitatif sebagai metode utama yang digunakan sebagai referensi utama. Menurut temuan dari penelitian – penelitian sebelumnya ditemukan memiliki kesamaan yaitu pandangan yang diberikan hanya satu sisi saja yaitu dari sisi masyarakat selaku pelaksana kebijakan. Penulis berharap mengamati bagaimana implementasi kebijakan uji emisi gas kendaraan bermotor dari dua sisi yaitu pemerintah selaku pembuat kebijakan dan masyarakat selaku pelaksana kebijakan. Perbedaan selanjutnya terdapat pada teori dipergunakan rata – rata studi yang dilaksanakan sebelumnya menggunakan efektivitas sedangkan studi ini penulis memanfaatkan teori implementasi kebijakan merujuk van meter dan van horn digunakan sebagai acuan dalam menilai bagaimana keberjalanan implementasi kebijakan uji emisi gas kendaraan motor untuk menurunkan polusi di wilayah DKI Jakarta.

Perbedaan selanjutnya adalah dalam pengumpulan data penelitian – penelitian terdahulu mengumpulkan data dengan studi literatur dari jurnal atau drive pergub nomor 66 tahun 2020 tentang uji emisi gas kendaraan bermotor, sedangkan penelitian sekarang peneliti melaksanakan wawancara langsung pada masyarakat khususnya pengguna kendaraan bermotor di wilayah dki Jakarta dan Dinas lingkungan hidup DKI Jakarta dan juga Dinas Perhubungan DKI Jakarta.

1.7 Kajian Pustaka

1.7.1 Administrasi Publik

Istilah Administrasi Negara terbagi dalam 2 bentuk yaitu Administrasi serta Negara. Administrasi diambil bahasa Yunani yakni *administrare* memiliki arti mengabdikan. sedangkan penggunaan kata *administration* dalam bahasa Inggris, yang berasal kata Latin *Ad* (intens) juga *ministrare* (to serve), keduanya artinya menjalani. Meskipun kata "negara" asalnya dari bahasa latin yakni "status", bermakna kondisi tegak dan tetap, umumnya digunakan istilah "station", bermakna kedudukan. Dalam buku Majalah Administrasi Negara, Arifin Abdulrachman (1959:2) mengemukakan sebagai berikut: "Administrasi publik yaitu suatu disiplin ilmu menganalisa pelaksanaan politik negara. Pada buku *The Study of Public Administration* karya Dwight Waldo yang diterbitkan pada tahun 1955, penulis mengatakan bahwa " Menurut definisi administrasi negara di atas, administrasi publik yaitu manajemen dan pengorganisasian manusia dan peralatannya untuk mencapai tujuan pemerintah. Administrasi publik terdiri dari manajemen dan organisasi yang terdiri dari sejumlah orang dan peralatan, seperti sarana dan prasarana. Tujuan yang ingin dicapai, jumlah orang yang terlibat, ruang lingkup dan tugas yang harus diselesaikan, dan sifat kerjasama yang dapat dikembangkan untuk mencapai tujuan tersebut. Prajudi Atmosudirjo (1982:272) menyatakan di buku *Manajemen dan Manajemen Publik* bahwa "Administrasi Negara yaitu penyelenggaraan negara menjadi organisasi dan administrasi mengusahakan tujuan negara terpenuhi."

Selain itu, menurut Nicolas Henry, administrasi publik terdiri dari menjelaskan bagaimana pemerintah bekerja kepada publik dan mendukung kebijakan publik sebagai sarana untuk menyelesaikan masalah sosial (Keban, 2014). Argumen yang disampaikan dalam pendapat tersebut adalah bahwa administrasi publik merupakan perpanjangan tangan masyarakat yang mendengar dan menanggapi isu-isu sosial sebelum memasukkannya ke kebijakan publik.

Merujuk Barton & Chappel, administrasi publik ialah *the work of government* (Keban, 2014). Dengan demikian, administrasi publik mengacu pada kegiatan yang dilakukan oleh pemerintah atau keberadaan pegawai yang melayani publik dengan bekerja untuk pemerintah. Administrasi publik ialah peran pemerintah berkiatan pemberian layanan kepada masyarakat.

1.7.2 Paradigma Administrasi Publik

Bermula tahun 1970an Nicholas Henri Memaparkan 5 paradigma administrasi publik, namun, dalam buku yang direvisi Nicholas Henry (13th edition) tahun 2018, menjelaskan perkembangan terbaru dari paradigma administrasi publik. Tahun 1990, paradigma administrasi publik pemerintahan telah muncul. Adapun ke enak paradigma tersebut antara lain:

Paradigma pertama dalam administrasi publik, yaitu "The Politics Administration Dichotomy", berpendapat bahwa politik juga administrasi perlu dipecah. Pemisahan ini bertujuan dalam menaikkan efisiensi juga efektivitas pemerintahan. Gagasan ini dicetuskan Woodrow Wilson pada esai berjudul "The Study of Administration" diterbitkan di jurnal Political Science Quarterly pada

tahun 1897. Woodrow Wilson mengatakan terdapat empat syarat untuk administrasi publik yang efektif: (1) pemisahan administrasi dan politik; (2) mengamati organisasi swasta dan politik secara komparatif; (3) menaikkan efisiensi dengan praktik dan sikap mirip dengan bisnis pada operasi harian; dan (4) menaikkan efektivitas layanan publik lewat pelatihan dan manajemen pegawai negeri, memotivasi evaluasi berlandaskan prestasi.

Paradigma Prinsip-Prinsip Administrasi 2 (1927-1937) Karena Willoughby, Gullick, dan Urwick menempatkan prinsip administrasi sebagai inti dari administrasi publik. POSDCORB mengatur rencana, organisasi, staf, pengarahan, koordinasi, laporan, dan anggaran.

Paradigma ketiga, "Administrasi Publik sebagai Ilmu Politik", beroperasi dari tahun 1950 hingga 1970 dan dikenal sebagai "Administrasi Publik sebagai Ilmu Politik." ada keinginan kuat dari ilmuwan politik untuk mengintegrasikan ilmu politik ke dalam bidang administrasi publik. Paradigma ini melakukan usaha membentuk lagi korelasi konseptual administrasi tahun 38. Karenanya, sebagai hasil dari perubahan dan pembaruan, administrasi kembali ke induk ilmunya, ilmu politik.

Paradigma 4 administrasi publik, yaitu "Administrasi Negara sebagai Ilmu Administrasi", berkembang dua arah. Pertama, perkembangan ilmu administrasi murni diperjelas disiplin psikologi sosial. Perkembangan ini bertujuan untuk meningkatkan pemahaman tentang perilaku manusia dalam organisasi, termasuk organisasi publik. Kedua, orientasi di dalam kebijakan publik. Perkembangan ini

tujuannya menaikkan pengetahuan tentang proses pembuatan dan implementasi kebijakan publik. Fokus kajian administrasi publik dalam paradigma ini bersifat fleksibel karena dapat diorientasikan ke lingkup administrasi publik secara luas. Hal ini menyebabkan lokus administrasi publik menjadi abstrak, bukan sekadar terbatas birokrasi pemerintahan, namun berupa berbagai organisasi publik lainnya.

Paradigma 5 administrasi publik, yakni "Administrasi Publik menjadi Administrasi Publik", merupakan paradigma terakhir yang berkembang hingga saat ini. Paradigma berfokus pada teori organisasi, manajemen, dan kebijakan publik. Teori organisasi mempelajari bagaimana organisasi bekerja, teori manajemen mempelajari bagaimana organisasi dikelola, dan kebijakan publik mempelajari bagaimana pemerintah membuat dan melaksanakan kebijakan. Lokus paradigma ini ialah isu juga kepentingan publik. Paradigma menekankan pentingnya administrasi publik dalam menyelesaikan masalah masalah publik dan memenuhi kepentingan-kepentingan publik.

Paradigma 6 (1990-sekarang), Paradigma menjelaskan perkembangan pemerintahan ke arah pemerintahan baik (good governance) dan memberi pelayanan publik baik juga menaikkan kinerja karyawan mencapai kepuasan masyarakat sebagai pemakai pelayanan publik. Dengan ajakan UNDP untuk menggunakan istilah "good governance", governance saat ini mendapat perhatian penuh dari berbagai negara. Menurut Rondinelli (Keban, 2014) partisipasi, undang-undang, transparansi, tanggung jawab, orientasi kesepakatan, efisiensi, tanggung jawab, dan visi strategis adalah ciri-ciri pemerintahan yang baik di UNDP.

Ketika penelitian ini dimasukkan kedalam salah satu dari enam paradigma administrasi publik, maka menurut peneliti termasuk kedalam paradigma 4 yaitu "Administrasi Negara menjadi Ilmu Administrasi". Paradigma tersebut menguraikan tentang pemahaman tentang perilaku manusia dalam organisasi, termasuk organisasi publik. Kedua, orientasi di dalam kebijakan publik. Perkembangan tujuannya menaikkan pengetahuan tentang proses pembuatan juga penerapan kebijakan publik.

1.7.3 Kebijakan Publik

Kebijakan publik, adalah hasil penggabungan dari kata "kebijakan" dan "publik", memiliki definisi yang lebih luas apabila masing-masing istilah tersebut jika dijelaskan secara terpisah. Aspek negara tidak dapat dikesampingkan adalah kebijakan publik. Sebab kehidupan bersama sakadar dikelola satu orang atau satu kelompok orang, satu-satunya tujuannya mengejar kepentingan mereka sendiri atau kelompok mereka, sebuah negara tanpa komponen kebijakan publik dipandang gagal (Nugroho 2009:11). Menurut Pressman dan Wildavsky (2002), kebijakan publik dapat dipandang sebagai sebuah hipotesis dengan sebab-sebab yang dapat diprediksi dan kondisi awal. Kebijakan privat dan jenis kebijakan lainnya, seperti kebijakan publik, harus dipisahkan satu sama lain (Budi Winarno, 2002: 17). Dua karakteristik utama dimiliki oleh kebijakan publik: 1) kebijakan publik mengacu pada tindakan yang dilakukan untuk mencapai tujuan nasional, sehingga mudah dipahami; dan 2) kebijakan publik ialah mudah diukur sebab tolok ukurnya jelas, yaitu sejauh mana tindakan yang telah diambil untuk memajukan cita-cita (Nugroho: 2009).

Kebijakan berkaitan dengan apa yang pemerintah lakukan “*whatever government choose to do or not to do*” (Dye 2009:19).

Hanya pemilik kekuasaan dalam sistem politik (pemerintah) yang memiliki hak hukum untuk bertindak demi kepentingan masyarakatnya, dan keputusan pemerintah untuk bertindak atau tidak bertindak diimplementasikan melalui distribusi nilai. “*authorities in a political system*” (David Easton). Dengan memanfaatkan sumberdaya-sumberdaya yang ada untuk mengatasi masalah-masalah publik maupun pemerintah (Tangkilisan 2003: 1).

Adapun dari Carl Friedrich, 1969 dalam Leo Agustino (2006:7) yang mengatakan bahwa kebijakan adalah serangkaian tindakan/kegiatan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam suatu lingkungan terutama dimana terdapat hambatan-hambatan dan kemungkinan-kemungkinan dimana kebijakan tersebut diusulkan agar berguna dalam mengatasinya untuk mencapai tujuan yang dimaksud.

Pada hakikatnya, kebijakan publik disusun untuk mengatasi masalah yang dihadapi oleh masyarakat guna mencapai tujuan bersama. Riant Nugroho (2011:57-60) sebagaimana dikutip Hayat (2018, p. 32) menyampaikan empat tujuan dari kebijakan publik, antara lain:

- 1) Pertama, menyebarkan sumberdaya, yang meliputi pendistribusian dan penyerapan kembali sumberdaya secara nasional.
- 2) Kedua, sebagai regulasi (mengatur), liberasi (pembebasan), serta deregulasi (proses menghapuskan peraturan).

- 3) Ketiga, sebagai perubahan dan keseimbangan kondisi suatu negara.
- 4) Keempat, untuk memperkuat pasar dan negara.

1.7.4 Implementasi Kebijakan

Pendistribusian hasil kebijakan pada kelompok tujuannya menggapai sasaran kebijakan dikenal sebagai penerapan. Agar tujuan kebijakan dapat tercapai dalam jangka panjang, tujuannya timbul saat output kebijakan mampu diterima juga digunakan secara efektif kelompok target. Implementasi mengacu pada tindakan yang dilaksanakan orang, pejabat, pemerintah, atau kelompok swasta ditujukan untuk memenuhi sasaran yang sudah ditunjukkan keputusan politik (Wahab, 2006:65). Isi kebijakan dan konteks dimana kebijakan tersebut diimplementasikan merupakan dua faktor utama yang mempengaruhi implementasi (Merilee S. Grindle). Implementasi ialah mengerjakan keputusan kebijakan dasar, umumnya undang-undang, namun bisa mencakup keputusan eksekutif utama atau badan peradilan lain. Keputusan yang menetapkan isu yang ditangani dan menyatakan tujuan menstrukturkan proses implementasi (Sebatier & Mazmanian, 1980).

Sedangkan, Hill and Hupe (2002) dalam Handoyo (2012), mengemukakan bahwa hal-hal yang ada di antara ekspektasi dengan hasil kebijakan disebut sebagai penerapan kebijakan. Dalam mencapai tujuan tertentu, implementasi kebijakan publik melibatkan penerapan rencana dan pemantauan hasilnya.

Metode *top-down* menjadi salah satu metodologi yang dimanfaatkan untuk menganalisis proses implementasi kebijakan. Metode *top-down* mengasumsikan bahwa kebijakan yang telah dipilih adalah pilihan yang terbaik, serta butuh adanya

kontrol administratif dalam proses implementasi kebijakan untuk mendapatkan hasil yang diinginkan (Anggara, 2014, p. 237). Selanjutnya, dalam mengimplementasikan kebijakan juga butuh adanya suatu model dipergunakan menjadi pedoman supaya saat proses penerapan, kebijakan tersebut tidak akan menyimpang dari yang sudah dirumuskan sebelumnya.

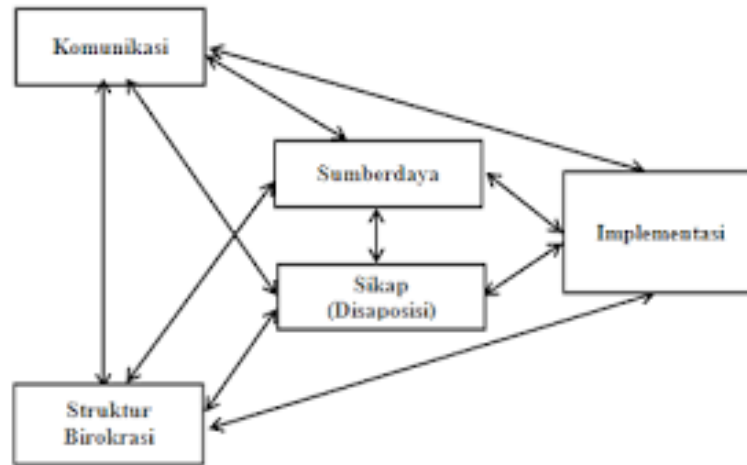
Menurut Winarno, penjelasan lebih lanjut tentang implementasi kebijakan adalah sebagai berikut:

“Tahap pembuatan kebijakan antara pembentukan kebijakan dan konsekuensi konsekuensi kebijakan bagi masyarakat yang dipengaruhi. Jika suatu kebijakan tidak tepat/ tidak dapat mengurangi masalah yang merupakan sasaran dari kebijakan, maka kebijakan itu mungkin mengalami kegagalan sekalipun implementasi kebijakan itu diimplementasikan dengan baik.”(Edward III dalam Winarno, 2007:174).

Asumsi lain mengatakan merujuk George C Edward III (1980) kesuksesan implementasi kebijakan didasarkan atas 4 faktor yakni:

- 1) Komunikasi,
- 2) Sumberdaya,
- 3) Disposisi atau sikap pelaksana, dan
- 4) Struktur birokrasi

Gambar 1. 4 Implementasi Menurut George C Edward III



Komunikasi menjadi faktor penting, komunikasi kebijakan perlu detail. Instruksi diberikan pada para pekerja bersifat ambigu juga tidak merinci bagaimana dan kapan program dilangsungkan. Meskipun instruksi diberi pada para pekerja kebijakan sudah jelas, namun ketika instruksi berlawanan, para pelaku kebijakan kesusahan melangsungkan pekerjaannya secara efektif (Edward III).

Hood (1978) dalam bukunya yang berjudul *Limit to Administration* sebagaimana dikutip dalam Anggara (2014), mengemukakan model implementasi kebijakan dengan syarat-syarat sehingga implementasi kebijakan dapat berhasil, yaitu antara lain:

1. Implementasi yang optimal berasal dari lembaga yang terkoordinasi yang memiliki rantai perintah detail,
2. Norma dilaksanakan dengan ketat juga sasaran dinyatakan secara detail,

3. Para pelaksana yakin bahwa tindakan yang diinginkan akan terlaksana,
4. Komunikasi organisasi dan intra organisasi harus lancar,
5. Tidak ada batasan waktu.

Pada penerapannya, akan sulit untuk memenuhi lima syarat dalam model implementasi menurut Hood tersebut agar kebijakan dapat berhasil. Hal ini karena terdapat kebijakan yang tidak perlu melakukan aturan diatas jika ingin berhasil.

Merujuk Van Meter dan Van Horn (1974) Implementasi kebijakan juga memiliki faktor mempengaruhi satu sama lain:

1. Standar dan Sasaran Kebijakan,
2. Sumberdaya,
3. Karakteristik organisasi pelaksana,
4. Komunikasi antar organisasi dan kegiatan pelaksanaan,
5. Sikap Pelaksana,
6. Kondisi Sosial, Ekonomi dan Politik.

Dalam studi sekarang peneliti memanfaatkan teori implementasi kebijakan yang dikembangkan Van meter dan Van Horn sebagai landasan teori dalam menentukan implementasi kebijakan uji emisi gas kendaraan motor di wilayah DKI jakarta. Dalam faktor Standar dan Sasaran kebijakan peneliti akan melihat standar dan sasaran yang digunakan didalam kebijakan uji emisi gas kendaraan bermotor. Didalam faktor Sumberdaya peneliti akan mencari informasi mengenai sumberdaya yang dimiliki sebagai pendukung dalam kebijakan uji emisi gas di DKI Jakarta baik

itu sumberdaya manusia dan sumberdaya peralatan. Dalam faktor Karakteristik Organisasi Pelaksana peneliti akan melihat tanggung jawab dan kapasitas internal dari organisasi pelaksana kebijakan yaitu Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta.

Dalam faktor Komunikasi peneliti mencari tahu alur koordinasi internal antar pelaksana dan kegiatan komunikasi yang dilakukan kepada masyarakat mengenai kebijakan uji emisi gas kendaraan bermotor ini. Disposisi/sikap pelaksana peneliti akan melihat bagaimana sikap, komitmen dan pemahaman dari Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta sebagai pelaksana mengenai kebijakan uji emisi gas kendaraan bermotor dan juga peneliti ingin melihat apresiasi yang diberikan oleh Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta sebagai bentuk dukungan moral atas kontribusi stakeholder terkait dalam implementasi kebijakan uji emisi gas kendaraan bermotor.

Faktor Ekonomi, Sosial dan Politik didalam faktor ini peneliti akan melihat respon masyarakat mengenai kebijakan uji emisi gas kendaraan bermotor dari sisi masyarakat sebagai sasaran utama kebijakan. Dan juga faktor politik yang dimana menjadi faktor penting dalam sebuah kebijakan publik.

dan juga sebagai acuan untuk menentukan faktor penghambat juga pendukung kebijakan uji emisi gas kendaraan bermotor. Model penerapan diperkaya Van meter dan Van Horn menurut peneliti sangat cocok dipergunakan pada studi sebab dirasa dapat menjawab variabel mempengaruhi kebijakan uji emisi gas kendaraan motor di wilayah DKI Jakarta. Didalam faktor disposisi/sikap pelaksana

1.7.5 Peraturan Gubernur Jakarta No 66 Tahun 2020

Pergub DKI Jakarta Nomor 66 Tahun 2020 mengatur uji emisi gas buang kendaraan bermotor. Pergub ini dikeluarkan dengan tujuan untuk mengurangi polusi udara dan memastikan bahwa kendaraan motor berjalan di Jakarta memenuhi standar emisi ditetapkan oleh Pemprov DKI Jakarta, jika sebuah kendaraan ketika dilakukan uji tidak memenuhi standar maka kendaraan tersebut akan diberikan surat tidak layak jalan dan jika ketiak razia ditemui kendaraan yang tidak memiliki surat uji emisi gas maka pemilik kendaraan tersebut akan dikenai denda sebesar Rp 250.000 sampai Rp 500.000. Bukan sekadar itu Pemprov DKI Jakarta juga mengadopsi tarif disinsentif untuk kendaraan yang belum atau tidak melewati uji emisi. Pemilik kendaraan yang tidak melakukan atau tidak melewati uji emisi akan dikenakan tarif parkir tertinggi.

Pergub DKI Jakarta Nomor 66 Tahun 2020 Tentang Uji Emisi Gas Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta merupakan pembaruan dari Pergub DKI Jakarta 92 Tahun 2007 tentang Uji Emisi dan Perawatan Kendaraan bermotor di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

1.8 Operasionalisasi Konsep

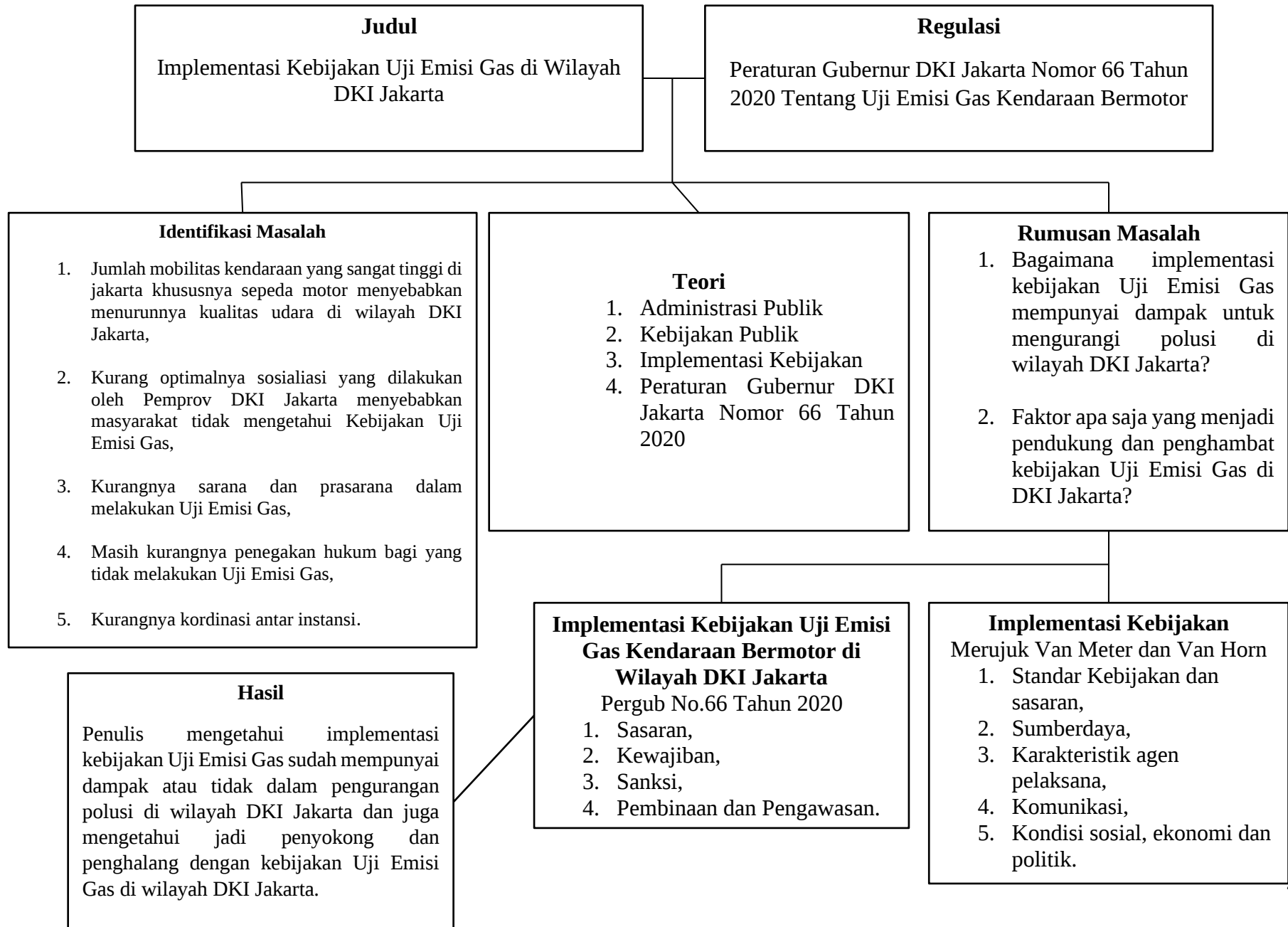
Tabel 1. 5 Operasionalisasi Konsep

Konsep	Variabel	Dimensi	Indikator
Implementasi Kebijakan Uji Emisi Gas Kendaraan Bermotor di Wilayah DKI Jakarta	Pergub DKI Jakarta No 66 Tahun 2020 Tentang Uji Emisi Gas Kendaraan Bermotor	Sasaran	1. Setiap mobil penumpang dan sepeda motor yang berada di wilayah Provinsi DKI Jakarta
		Kewajiban	1. Uji emisi gas buang harus dilakukan oleh semua pemilik kendaraan bermotor wajin. 2. Uji emisi gas buang paling sedikit 1 (satu) kali dalam setahun 3. Tarif harus dibayar oleh setiap pemilik kendaraan yang menjalani uji emisi gas.
		Sanksi	1. Pemberian sanksi apabila terdapat pelanggaran
		Pengawasan dan Pengendalian	1. Sosialisasi mengenai uji emisi gas kendaraan bermotor 2. Pelatihan dan bimbingan teknis bagi tim teknisi uji emisi
Faktor Pendorong dan Penghambat		Standar dan Sasaran Kebijakan	1. Standar juga ukuran pelaksanaan kebijakan uji emisi gas di wilayah DKI Jakarta 2. Sasaran pelaksanaan kebijakan uji emisi gas di wilayah DKI Jakarta
		Sumberdaya	1. Terpenuhi nya sumberdaya dalam pelaksanaan kebijakan uji emisi gas di wilayah DKI Jakarta

	Faktor – Faktor Implementasi Kebijakan (Van Meter dan Van Horn)		2. Terdapat sarana dan prasarana sebagai penunjang kebijakan uji emisi gas di wilayah DKI Jakarta
		Karakteristik organisasi pelaksana	1. Tanggung jawab pembuat kebijakan dalam kebijakan uji emisi gas di wilayah DKI Jakarta 2. Kapasitas internal
		Komunikasi	1. Alur koordinasi dan komunikasi antar organisasi pembuat kebijakan 2. kegiatan komunikasi kepada masyarakat
		Disposisi/Sikap Pelaksana	1. Sikap dan komitmen pelaksana kebijakan 2. Pemahaman pelaksana kebijakan 3. Apresiasi
		Kondisi Sosial, Ekonomi dan Politik	1. Keadaan sosial, ekonomi dalam mempengaruhi kesuksesan kebijakan uji emisi gas di wilayah DKI Jakarta 2. Kondisi politik dalam mempengaruhi keberhasilan kebijakan uji emisi gas di wilayah DKI Jakarta

1.8.1 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran dalam penelitian implementasi kebijakan uji emisi gas kendaraan bermotor di wilayah DKI Jakarta berlandaskan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 66 Tahun 2020. Kerangka pemikiran dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.



1.9 Argumentasi Penelitian

Penelitian tentang implementasi kebijakan uji emisi gas kendaraan bermotor di Wilayah DKI Jakarta memiliki relevansi paling penting khususnya perspektif lingkungan dan kesehatan. Peneliti ingin memberikan kontribusi yang nyata terhadap bagaimana evaluasi merupakan faktor yang penting agar sebuah kebijakan dapat mendapatkan hasil yang lebih maksimal kepada masyarakat. Penelitian ini juga akan memberikan pandangan terkait pengaruh kebijakan Uji Emisi Gas dalam mengurangi polusi udara di wilayah DKI Jakarta lalu faktor menjadi penghambat kesuksesan dalam kebijakan Uji Emisi Gas dan mencari solusi untuk kedepannya sehingga kedepannya kebijakan – kebijakan yang dikeluarkan pemerintah dapat lebih dirancang dengan matang tidak hanya kebijakannya saja tetapi faktor – faktor seperti sarana dan prasarana.

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan, Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 66 Tahun 2020 tentang Uji Emisi Gas Kendaraan Bermotor dasar dari kebijakan uji emisi gas di wilayah DKI Jakarta. Lalu pada tahun 2023 Kementerian lingkungan hidup dan kehutanan mengeluarkan Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor 8 Tahun 2023 menetapkan baku mutu emisi kendaraan bermotor kategori M, kategori N, kategori O, dan kategori L yang telah berusia lebih dari 3 (tiga) tahun. Semua kebijakan tersebut bertujuan khusus untuk mengatur kebijakan mengenai kendaraan dan emisi gas buang yang dihasilkan namun kenyataannya kebijakan – kebijakan tersebut masih belum efektif dan efisien dalam mengurangi polusi, khususnya Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 66 Tahun 2020 tentang

Uji Emisi Gas Kendaraan Bermotor dimana sangat tak efektif dalam mengendalikan emisi gas buang dikeluarkan kendaraan bermotor. Atas uraian tersebut, peneliti ingin mengetahui implementasi kebijakan uji emisi gas kendaraan motor di wilayah DKI Jakarta dalam menurunkan polusi di wilayah DKI Jakarta juga faktor pendukung dan penghalang pelaksanaan kebijakan uji emisi gas kendaraan motor di DKI Jakarta.

1.10 Metode Penelitian

1.10.1 Tipe Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif deskriptif. Fokus utamanya adalah memperhatikan kejadian dan menggali lebih dalam fenomena yang terjadi. Kualitas kata dan kalimat yang digunakan memiliki dampak yang signifikan pada analisis dan hasil dari penelitian kualitatif. Untuk lebih memahami suatu peristiwa, aktivitas atau fenomena, penelitian kualitatif lebih menekankan pada komponen manusia, objek dan institusi serta hubungan atau interaksi antar komponen tersebut (Mohamed, Abdul Majid & Ahmad, 2010)

Dalam penelitian kualitatif, peneliti berfungsi sebagai instrumen utama, metode pengumpulan data adalah wawancara, dan analisis data bersifat induktif (berlawanan dengan penelitian eksperimen di mana peneliti adalah instrumen utama) (Sugiyono, 2007: 9). Penelitian Kualitatif deskriptif dipergunakan peneliti sebab dinilai cocok dapat menggambarkan dan mendeskripsikan hasil dari Implementasi Kebijakan Uji Emisi Gas Kendaraan Bermotor di Wilayah DKI Jakarta.

1.10.2 Lokus dan Fokus Penelitian

Tempat di mana penelitian dilakukan disebut sebagai tempat studi. Tempat studi adalah di kota DKI Jakarta. Peneliti memilih daerah tersebut karena kota Jakarta merupakan kota megapolitan dengan arus perekonomian yang sangat cepat, warga Jakarta dituntut harus selalu bergerak dengan cepat dan flexibel sehingga kendaraan menjadi salah satu faktor penting untuk memudahkan mobilisasi yang dilakukan. Pertumbuhan di kota Jakarta memiliki persentase yang sangat besar di Indonesia, sehingga polusi menjadi salah satu masalah yang perlu diatasi oleh kota Jakarta sebagai kota megapolitan. Sehingga pemerintah DKI Jakarta mengeluarkan kebijakan emisi gas buang kendaraan bermotor untuk mengatasi masalah polusi yang terjadi. Dalam hal ini, peneliti memutuskan untuk melakukan penelitiannya di lokasi di mana berencana untuk mengumpulkan data primernya, yaitu Dinas Lingkungan Hidup Pemprov DKI Jakarta, toh dan masyarakat khususnya pengguna kendaraan motor di wilayah DKI Jakarta.

Fokus utama studi ialah untuk melihat implementasi kebijakan uji emisi gas di DKI Jakarta, studi mencoba menggali pandangan baik itu dari masyarakat (pelaksana kebijakan) dan dari sisi pemerintah (pembuat kebijakan) yang dimana pandangan ini akan dijadikan landasan bagi penulis untuk mengetahui peran kebijakan uji emisi gas untuk mengurangi polusi di DKI Jakarta dan apa faktor yang jadi penyokong dan penghalang pelaksanaan kebijakan uji emisi gas. Melalui pendekatan kualitatif akan memberikan gambaran konkrit.

1.10.3 Subjek Penelitian

Seseorang atau kelompok orang diambil deskripsi mengenai pandangan sendiri disebut sebagai subjek penelitian. Topik penelitian semestinya dipilih berkorelasi dengan isu yang diamati, maka studi mempunyai subjek mengenai implementasi kebijakan uji emisi gas kendaraan motor di DKI Jakarta. Ada tiga subjek khusus pada studi yang jadi sumber data dari peneliti yakni Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta khususnya bidang Pengendalian Pencemaran Lingkungan sebagai pemangku utama kebijakan uji emisi gas kendaraan bermotor di DKI Jakarta. Peneliti juga melakukan pengumpulan data kepada pemilik kios uji emisi gas kendaraan bermotor sebagai stakeholder pendukung dalam keberjalanan kebijakan uji emisi gas ini. Lalu masyarakat DKI Jakarta khususnya pengguna kendaraan bermotor sebagai sasaran utama kebijakan uji emisi gas kendaraan bermotor di DKI Jakarta.

Tujuan pemilihan ketiga subjek tersebut adalah untuk mendapatkan data dari bidang – bidang terkait yang memiliki peran dalam kebijakan uji emisi gas dan masyarakat sebagai pelaksana kebijakan tersebut. Peneliti menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif, yang akan menggunakan bahasa deskriptif untuk mengumpulkan data daripada metode numerik atau statistik. Sesuai dengan penjelasan jenis dalam penelitian. Sehingga penelitian ini memiliki subjek yang memiliki kaitan dengan permasalahan yang berhubungan dengan implementasi kebijakan.

1.10.4 Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian kualitatif, kata-kata dan tindakan adalah sumber data. Dokumen dan lainnya dapat membantu (Lofland dan Lofland dalam Moleong, 2013:157). Merujuk Arikunto (2010:172) “Sumber data adalah subjek dari mana data dapat diperoleh”. Menurut Siyoto & Sodik (2015, pp. 67–68), data penelitian dibedakan menjadi dua, antara lain :

- a. Data kualitatif, yakni informasi dipresentasikan berbentuk kata atau kalimat. Melalui wawancara dengan informan, analisis dokumen seperti undang-undang atau peraturan, catatan-catatan permasalahan yang dihadapi, dan sebagainya ini data kualitatif dihasilkan.
- b. Data kuantitatif, yaitu meliputi data yang berupa persentase, jumlah, frekuensi, dan nilai numerik lainnya. Pada penelitian ini peneliti menggunakan gabungan dari kedua jenis data di atas guna memperoleh data yang relevan dan memudahkan peneliti dalam proses penelitian.

Sumber data merupakan hal yang sangat krusial karena sebagai penunjang penelitian tetapi juga harus tetap memperhatikan keakuratan dan keaslian dalam mengidentifikasi sumber data. Untuk melengkapi data sebagai sumber bagi penulis, penulis menggunakan dua sumber data yaitu:

- a. Data primer ialah data yang dikumpulkan sendiri oleh peneliti untuk Data didapatkan melalui observasi, wawancara, FGD dan kuesioner kepada stakeholder - stakeholder terkait. Sumber data dalam penelitian

ini adalah Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta khususnya bidang Pengendalian Pencemaran Lingkungan, pemilik kios uji emisi dan pengguna kendaraan bermotor di DKI Jakarta.

- b. Data sekunder adalah data diambil dengan tujuan di luar menangani isu yang dialami. Sangat mudah untuk menemukan data ini. Literatur, makalah, jurnal, situs web di internet, undang – undang, data BPS dan lainnya yang memang terkait dengan penelitian dipergunakan menjadi sumber data sekunder pada studi.

1.10.5 Teknik Pengumpulan Data

Pada pengumpulan data dalam studi, memanfaatkan beragam teknik yang dirancang untuk mendapatkan wawasan mendalam dan holistik tentang implementasi kebijakan emisi gas di wilayah DKI Jakarta Berikut adalah teknik pengumpulan data dipergunakan:

1. Observasi merupakan proses pengamatan dan memahami suatu fenomena berlandaskan pemahaman dan konsep yang sudah dimiliki sebelumnya, dengan tujuan memperoleh data yang diperlukan untuk melanjutkan penelitian
2. Wawancara adalah proses pengumpulan informasi dengan metode tanya jawab secara lisan. Informasi yang didapatkan dibuktikan

dengan tulisan, audio, video atau perekaman audio. Metode utama yang digunakan dalam penelitian pengamatan adalah wawancara

3. Analisis dokumen melibatkan pengumpulan dan evaluasi dokumen yang berhubungan dengan penelitian yang tercatat ataupun terekam

Karenanya semua data penelitian dikumpulkan melalui kegiatan pengamatan dan wawancara dapat dilengkapi dengan informasi dari dokumen-dokumen diamati.

1.10.6 Analisis dan Interpretasi Data

Menurut Sugiyono (2019) analisis data pada penelitian kualitatif dilakukan saat proses pengumpulan data dimulai, dan selesai. Peneliti sudah menganalisis jawaban. Ketika data diperoleh peneliti masih belum memadai, sehingga peneliti dapat melangsungkan mengumpulkan data sebanyak mungkin sampai dianggap data yang didapat kredibel dan sesuai dengan yang diinginkan. Miles dan Huberman menawarkan teknik analisis data kualitatif berikut Sugiyono (2019):

1. Pengumpulan Data

Dalam penelitian kualitatif pengumpulan data dengan observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi atau gabungan ketiganya (triangulasi). Pengumpulan data dilakukan sehari-hari, mungkin berbulan-bulan, sehingga data yang diperoleh akan banyak. Pada awal peneliti melakukan penjelahan secara umum terhadap situasi sosial/obyek yang

diteliti, semua yang dilihat, didengar dan direkam. Dengan demikian peneliti akan memperoleh data yang sangat banyak dan bervariasi.

2. Kondensasi Data

Menurut Miles dan Huberman (2014 : 10) menyatakan bahwa kondensasi data merujuk pada lima proses yaitu: selecting (proses pemilihan), focusing (pengerucutan), simplifying (penyederhanaan), abstracting (peringkasan), dan transforming (transformasi data).

Dalam kondensasi data merujuk kepada proses menyeleksi, memfokuskan, menyederhanakan, memisahkan dan memindahkan data dalam penelitian.

3. Penyajian Data

Penyajian data dapat dilaksanakan berbentuk jabaran singkat, flowchart, bagan, korelasi antar kategori juga lainnya. Dalam penelitian kualitatif biasanya menyajikan data menggunakan teks yang bersifat naratif. Dengan memaparkan data sehingga akan memudahkan untuk mendalami situasi apa sedang dihadapi dan membuat perencanaan kerja selanjutnya sesuai dengan data dan yang telah dipahami.

4. Kesimpulan dan Verifikasi Data

Kesimpulan awal yang disampaikan masih bersifat sementara dan dapat berubah seiring dengan bukti dan hasil selama penelitian berlangsung. Jika kesimpulan awal didukung oleh bukti yang valid dan konsisten dari hasil pengumpulan data di lapangan, maka kesimpulan tersebut dapat dianggap

kredibel. Dengan demikian, dalam penelitian kualitatif, kesimpulan yang dihasilkan merupakan temuan baru yang belum pernah ada sebelumnya.

1.10.7 Kualitas dan Validasi Data

Alat ukur yang tepat, akurat, dan dapat diandalkan, yang juga dikenal sebagai validitas, diperlukan untuk proses penelitian. Validitas adalah matriks dipergunakan pada proses studi dalam menilai kebenaran. Alat ukur yang digunakan dalam penelitian haruslah terstandarisasi dan menjadi acuan untuk mengukur data yang akan diteliti. Sebab tak menilai apa yang semestinya dilaksanakan, skala pengukuran tidak tepat tidak ada gunanya bagi peneliti. Dalam penelitian tentang evaluasi kebijakan uji emisi gas di DKI Jakarta, peneliti ingin memastikan bahwa data dikumpulkan rinci juga bisa dipercaya. Paling utama agar hasil studi benar - benar mencerminkan apa yang dialami dan diungkapkan oleh masyarakat DKI Jakarta dan pengguna kendaraan bermotor di DKI Jakarta. Peneliti akan melakukan observasi langsung ke lapangan agar melihat dengan seksama bagaimana kebijakan uji emisi gas sudah dapat dikatakan berhasil atau belum dalam memberikan dampak terhadap pengurangan polusi di wilayah DKI Jakarta dan faktor apa jadi penghalang juga pendukung kebijakan uji emisi gas.

Setelah melakukan observasi peneliti akan melakukan wawancara kepada para pengguna kendaraan bermotor, masyarakat dan juga pemprov DKI Jakarta khususnya Dinas Lingkungan hidup dan Dinas Perhubungan. Wawancara berisi pertanyaan terbuka agar peneliti dan informan dapat merasa nyaman. Selain itu peneliti memeriksa dokumen – dokumen yang berisi tentang kebijakan emisi gas. Dengan melihat data dari berbagai sudut, agar dapat memastikan kebenaran

informasi dan fakta dilapangan agar lebih relevan. Peneliti memikirkan kembali apa yang dengar dan lihat. Ini membantu memahami data dengan lebih baik.