

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam menanggapi isu polusi udara di DKI Jakarta. Dinas Lingkungan Hidup & Kehutanan DKI Jakarta bersama dengan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, Dinas Perhubungan DKI Jakarta dan Polda Metro Jaya menginisiasikan pelaksanaan penggalakan kebijakan publik uji emisi di DKI Jakarta, yang didasarkan pada laporan “inventarisasi emisi DKI Jakarta di tahun 2023” terkait sumber terbesar polusi di DKI Jakarta. Pelaksanaan uji emisi ini didasari oleh Pasal 48 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sigit Reliantoro selaku Dirjen Pengendalian Pencemaran dan Kerusakan Lingkungan (PPKL) Kementerian Lingkungan Hidup & Kehutanan (KLHK), juga menambahkan bahwa Polusi udara yang terjadi di kota Jakarta dipengaruhi oleh beberapa faktor dan salah satunya adalah faktor transportasi yang emisi gas buang kendaraan bermotor berperan besar dalam pencemaran udara di Jakarta yaitu sebesar 44%, ia juga menyampaikan bahwa dibandingkan dengan sektor lain, transportasi menyumbang lebih banyak jenis - jenis polutan seperti *Nox*, *CO*, *PM10*, *PM2,5*, *black carbon*, dan *organic carbon* (detik.com, 2023). Badan Pusat Statistik mencatat dalam 5 tahun terakhir ini, jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta terus mengalami peningkatan yang signifikan, tercatat di tahun 2022 saja terdapat 26,37 juta unit kendaraan bermotor di DKI Jakarta yang mana terdapat kenaikan sejumlah 4,39% dari tahun sebelumnya yang tercatat terdapat 25,26 Juta unit kendaraan bermotor dan angka tersebut masih akan terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun, sepeda motor mendominasi dengan jumlah 17,3 Juta unit sepeda motor atau setara dengan 65,6% jumlah keseluruhan kendaraan bermotor di Jakarta yang diikuti dengan mobil penumpang dengan jumlah 3,76 juta unit, 748,39 unit, dan 37,18 ribu unit bus di DKI Jakarta dan dari adanya peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang signifikan ini akan sangat berdampak bagi peningkatan polusi udara serta tingkat

beban angkutan di jalan raya dan diperlukan tindakan nyata untuk mengontrol dan menangani pertumbuhan kendaraan bermotor di Jakarta (databooks.id, 2023).

Melihat perkembangan program uji emisi di DKI Jakarta melalui *dashboard* uji emisi oleh Dinas Lingkungan Hidup & Kehutanan DKI Jakarta, Pelaksanaan kebijakan uji emisi yang dilakukan di DKI Jakarta ini belum dapat dikatakan berjalan dengan efektif. Tercatat di bulan Agustus 2023 ini saja baru 134,729 unit sepeda motor yang telah melaksanakan uji emisi dengan rasio kelulusan sebesar 86,3% lulus dan 13.8% tidak lulus dari total 17,3 juta unit sepeda motor yang terregistrasi di DKI Jakarta. Berdasarkan studi literatur “Inventarisasi Emisi DKI Jakarta tahun 2020” dan hasil wawancara dengan Aswin selaku Staff Ahli Pertama Pengendalian Udara DKI Jakarta didapatkan informasi bahwa apabila dibandingkan dengan jenis moda transportasi lain, sepeda motor lebih banyak menyumbang beragam jenis polutan-polutan emisi seperti contoh apabila dibandingkan dengan kendaraan besar berbahan bakar diesel, polutan yang dihasilkan terbilang lebih sedikit dibandingkan polutan yang dihasilkan oleh sepeda motor dan apabila dibandingkan juga dengan mobil berbahan bakar bensin, mobil berbahan bakar memiliki *catalyzer* yang lebih baik dibandingkan dengan sepeda motor dan sudah memiliki standar emisi internasional *Euro 2*.

Dari penelitian menggunakan metode kuesioner yang telah dijalankan oleh penulis didapatkan data serta informasi bahwa target penelitian penulis yang merupakan pengendara sepeda motor cenderung memiliki tingkat pemakaian sepeda motor yang cukup tinggi dalam kurun waktu 1 minggu dan hal ini terlihat juga dari frekuensi pengisian bahan bakar sepeda motor yang mayoritas responden melakukan pengisian bahan bakar sebanyak 7-10 kali dalam 1 minggu. Berdasarkan wawancara dengan Aswin & Muslim, disampaikan bahwa kesehatan kendaraan bermotor utama-nya sepeda motor sangat dipengaruhi oleh tingkat perawatan sepeda motor yang baik sesuai dengan tingkat pemakaian sepeda motor, dan dari penelitian kuesioner yang penulis lakukan didapatkan bahwa mayoritas target perancangan melakukan *service* selama 3-5 bulan sekali yang mana apabila dilihat dari tingginya tingkat pemakaian sepeda motor harian

responden kuesioner frekuensi perawatan yang dilakukan oleh penulis belum dapat dikatakan efektif. Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan Agus Salim, & Fudi Wahyudan yang mana merupakan target perancangan penulis menyampaikan informasi bahwa mereka tidak diberikan pemahaman serta sosialisasi yang cukup terkait mengapa mereka harus melaksanakan uji emisi sepeda motornya, mereka juga merasa bahwa denda sanksi tilang membuat mereka takut akan hasil uji emisi sepeda motornya dan mereka juga belum menempatkan uji emisi sebagai bagian prioritas mereka dan dari hasil penelitian tersebut, penulis mendapatkan bahwa hal ini terjadi karena tidak ada/masih kurangnya persuasi yang baik dari pemberi kebijakan publik terkait uji emisi, padahal faktanya dari kuesioner yang telah disebar penulis sebelumnya sebanyak 90,6% pengendara sepeda motor sadar akan pengaruh emisi sepeda motornya terkait polusi udara di DKI Jakarta. Agus Salim & Fudi Wahyudan yang merupakan target perancangan penulis juga menyampaikan bahwa pihak aplikator mereka bekerja tidak memberikan instruksi khusus dan wajib untuk melakukan uji emisi dan hanya merilis himbauan serta bentuk persuasi untuk merawat sepeda motor mitranya melalui *voucher-voucher service* sepeda motor dan lain lainnya yang berkaitan dengan kinerja sepeda motor mitranya.

Dari permasalahan yang ada, penulis menyimpulkan bahwa dibutuhkan sebuah media persuasi untuk meningkatkan kesadaran pengendara sepeda motor akan uji emisi sepeda motor dengan menghilangkan persepsi “ketakutan” pada masyarakat terkait kebijakan publik uji emisi ini sebagai bentuk langkah pribadi dalam membantu pemerintah daerah dalam melakukan pengendalian jumlah emisi yang dilepaskan ke dan perwujudan standar emisi di DKI Jakarta. Perancangan kampanye interaktif dipilih dikarenakan, target perancangan penulis memiliki pemahaman dan kecakapan yang baik dalam mengoperasikan interaktifitas utamanya interaktif digital yang berbentuk aplikasi-aplikasi *smartphone* seperti; gojek, grab, dll.

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana proses perancangan kampanye interaktif gerakan uji emisi sepeda motor di DKI Jakarta dilakukan?

1.3 Batasan Masalah

Batasan – Batasan masalah yang menjadi fokus perancangan website untuk kampanye gerakan uji emisi sepeda motor di DKI Jakarta adalah sebagai berikut:

1. Demografis

- a. Usia : 21 – 31 Tahun

Rentan usia ini diambil berdasarkan data rata rata usia mayoritas pengendara sepeda motor yang didapatkan penulis melalui sampling data kuesioner dan pendekatan wawancara langsung dengan 2 pengendara sepeda motor yang memperoleh penghasilan menggunakan sepeda motor.

- b. Jenis Kelamin : Laki Laki (Primer), Perempuan (Sekunder)

- c. Kewarganegaraan : Indonesia

- d. Bahasa : Indonesia (Umum Formal), (Betawi Jakarta-an, Non Formal)

- e. *Social Economic Status (SES) : B (Middle)*

SES dipilih berdasarkan data dari pengisi kuesioner pada tahapan metode penelitian yang dilaksanakan penulis dengan hasil rata rata pengisi kuesioner memiliki pengeluaran bulanan sebesar (Rp 2.000.001,00 – Rp 3.000.000,00) dan berdasarkan data yang didapatkan dari statistik kependudukan tahun 2023 badan pusat statistik indonesia, rata rata pendapatan bulanan pekerja kategori penyedia jasa kategori R, S, T, U DKI Jakarta adalah Rp 2.761.546,00.

2. Geografis

- a. Negara : Indonesia

- b. Provinsi : DKI Jakarta

- c. Kota : Jakarta Pusat, Jakarta Selatan, Jakarta Timur, Jakarta Utara, dan Jakarta Barat
- d. Kategori : Urban, Sub-Urban

3. Psikografis

Pengendara sepeda motor di Kawasan DKI Jakarta yang memiliki Sepeda Motor berbahan bakar konvensional (*menghasilkan emisi gas buang*) yang belum melaksanakan uji emisi gas buang sepeda motornya karena menganggap kebijakan uji emisi terlalu mendadak dan merasa kebijakan ini membuat pengendara merasa “takut” untuk melakukan uji emisi.

1.4 Tujuan Tugas Akhir

Melakukan perancangan kampanye interaktif gerakan uji emisi sepeda motor di DKI Jakarta.

1.5 Manfaat Tugas Akhir

Terdapat tiga sektor manfaat dari perancangan yang peneliti lakukan, dan terbagi sebagai berikut:

1) Bagi Penulis

Bagi penulis, tugas akhir ini merupakan sebuah respons nyata atas kepedulian penulis terhadap isu lingkungan utamanya isu terkait polusi udara di DKI Jakarta, dan diharapkan kemampuan penulis dalam melakukan sebuah perancangan solusi atas permasalahan sosial dan permasalahan dkv yang ada dapat berkembang.

2) Bagi Publik

Bagi orang lain/publik perancangan peneliti ini diharapkan dapat mendorong para pengendara sepeda motor untuk dapat lebih peduli terhadap kebijakan uji emisi sepeda motornya dalam rangka penekanan angka emisi yang dihasilkan demi terciptanya udara Jakarta yang jauh lebih baik untuk dihirup.

3) Bagi Universitas Multimedia Nusantara

Bagi Universitas perancangan peneliti ini diharapkan dapat turut berkontribusi terhadap konsep Universitas Multimedia Nusantara yang memiliki kepedulian tersendiri terhadap lingkungan, serta dapat menjadi inspirasi bagi mahasiswa mahasiswa lain dalam pengangkatan isu lingkungan dalam pengerjaan proyek proyek ilmiah nya.

