

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN DAN PERANCANGAN

3.1 Metodologi Penelitian

Creswell (1994) dalam Suharjito (2019) dalam *Pengantar Metodologi Penelitian* menjelaskan bahwa paradigma penelitian *positivisme*, *post-positivisme*, *teori kritis* dimasukan kedalam dua pendekatan berupa pendekatan kualitatif dan pendekatan kuantitatif, untuk dapat mencari paradigma *positivisme*, dan *post-positivisme* digunakan pendekatan kuantitatif sedangkan dalam pencarian teori kritis menggunakan pendekatan kualitatif (hlm 167). Metode penelitian yang digunakan penulis dalam Perancangan Kampanye Interaktif Peningkatan Kesadaran Kesehatan Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta adalah metode *hybrid* (Kualitatif dengan Kuantitatif).

3.1.1 Metode Kualitatif

Teknik pengumpulan data kualitatif yang digunakan dalam perancangan ini adalah Observasi untuk mendapatkan gambaran tentang bagaimana sepeda motor dapat dikatakan lulus dan tidak lulus melalui uji emisi, dan juga mencermati perbedaan antara sepeda motor yang sehat dengan yang tidak sehat.

3.1.1.1 Wawancara

Wawancara dilaksanakan oleh peneliti dengan beberapa objektif, seperti: bagaimana regulator yaitu Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta membuat kebijakan uji emisi, apa goals yang didapatkan dari adanya kebijakan uji emisi, dan bagaimana agar kebijakan ini dapat efektif, lalu berikutnya adalah mendapatkan pendapat *NGO* Bicara Udara terkait kebijakan publik uji emisi oleh pemerintah daerah dan penanganan polusi udara yang dilakukan oleh pemerintah dan Bicara Udara, berikutnya adalah mendapatkan pandangan dari pengendara sepeda motor penyedia jasa terkait

behaviour dalam melakukan perawatan motor dan pandangan nya soal kebijakan uji emisi di DKI Jakarta.

1) Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta

Wawancara dengan dinas lingkungan hidup DKI Jakarta dilaksanakan dengan mekanisme birokrasi yang cukup panjang dan harus diikuti secara runtun untuk mendapatkan keabsahan data yang valid , memiliki legalitas data yang jelas dan dapat dipertanggung jawabkan dalam pengolahan data penelitian perancangan kampanye. Wawancara berlangsung dengan Aswin Kurnia Ramadhan selaku petugas ahli pertama pengendalian udara Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta di tanggal 26 Oktober 2023.



Gambar 3.1 Foto Bersama Aswin Selaku Narasumber Dan Rahmawati

Wawancara dilangsungkan oleh penulis dengan beberapa pertanyaan seputar topik utama terkait pemberlakuan kebijakan publik Uji Emisi di DKI Jakarta oleh Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta yang telah berlangsung dan juga terkait hal-hal yang terkait dengan polusi udara.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Aswin selaku staff ahli pertama pengendalian udara Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta, Didapatkan informasi bahwasanya Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta telah melaksanakan Inventarisasi data sumber pencemaran udara di DKI Jakarta yang mayoritas berasal dari sektor Transportasi yang menyumbang angka beban polusi parameter NO, NOx, CO, PM2,5, PM10, dan Black Carbon sedangkan PLTU (Pembangkit Listrik Tenaga Uap) dan Industri Pabrik berperan besar pada tingginya parameter SO₂ karena adanya pembakaran batu bara/sulfur. Uji emisi sendiri berlaku tidak tanpa sebab, berdasarkan inventarisasi data yang telah dilakukan oleh Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta. Aswin menyatakan selama pengalaman Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta melaksanakan kebijakan uji emisi di lapangan, didapatkan bahwa mayoritas kendaraan yang tidak memenuhi ambang batas uji emisi ada sepeda motor, berbeda dengan mobil penumpang terutama keluaran terbaru yang telah memiliki teknologi pembarukan rendah emisi untuk mencapai ambang batas emisi *euro 2 – euro 4* (Standar Ambang Batas Emisi Ramah Lingkungan Global).

Meskipun presentase kelulusan sepeda motor sebesar 90% yang mana masih terbilang cukup tinggi namun masih jauh dari mobil modern yang dapat mencapai presentase kelulusan 98%. Sepeda motor sendiri terbilang masih memiliki standar ambang batas yang lebih kendur ketimbang moda transportasi darat lain namun dipercaya masih banyak sepeda motor yang tidak dapat memenuhi ambang batas emisi yang telah ditetapkan di DKI Jakarta. Aswin juga menyampaikan perawatan kendaraan menjadi salah satu aspek penting dalam menentukan lulus atau tidaknya ambang batas emisi sepeda motor, dari hasil akhir uji emisi dapat terlihat mana sepeda motor yang perawatan

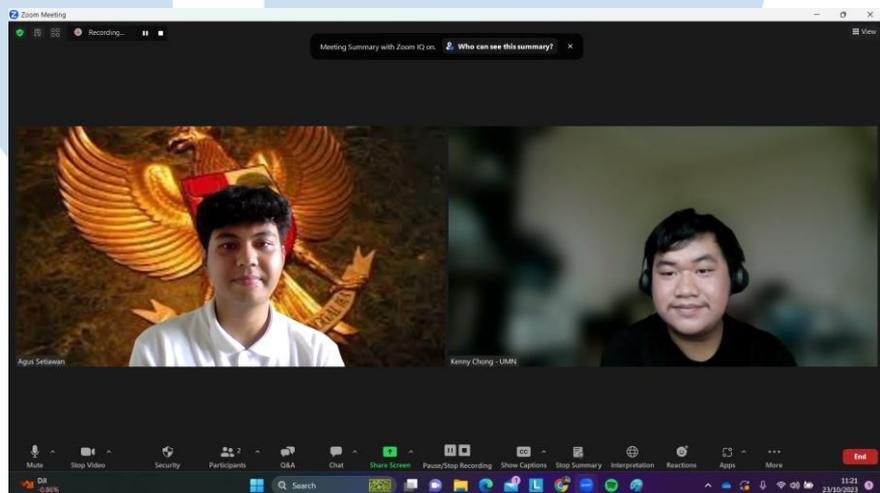
nya rutin dan yang perawatannya tidak diperhatikan oleh pemilik sepeda motornya. Motor baru yang keluar dari pabrik sudah memenuhi standar emisi yang berlaku namun seiring berjalannya waktu apabila sepeda motor yang abai perawatannya lama kelamaan hasil pembarukannya tidak akan sempurna dan sudah tidak dapat memenuhi ambang batas emisi yang ada. Bahan bakar yang digunakan sepeda motor juga memiliki pengaruh terhadap keberhasilan dan kelancaran proses pembarukan dalam pada mesin, Aswin menyatakan bahwa bahan bakar harus disesuaikan dengan spesifikasi oktan mesin sepeda motor karena setiap mesin memiliki kapasitas pembarukan yang berbeda beda. Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta menyatakan dengan diberlakukannya kebijakan uji emisi ini, diharapkan masyarakat dapat memperhatikan perawatan kendaraannya untuk mewujudkan emisi gas buang yang sesuai standar yang telah ada maka dari itu bagi kendaraan yang tidak lolos uji emisi akan diberi arahan untuk melakukan service terlebih dahulu baru setelahnya melaksanakan uji emisi kembali. Terdapat beberapa kemudahan yang diberikan oleh pihak penyelenggara Uji Emisi kepada para pengendara yang kendaraannya gagal pada uji emisi pertama untuk melakukan test lagi sampai dengan 3 kali setelah motornya dilakukan perbaikan secara gratis. Aswin menyatakan Badan Pusat Statistik mencatat terdapat kurang lebih 16 Juta sepeda motor ber STNK DKI Jakarta yang saat ini tercatat, bayangkan saja betapa banyaknya sepeda motor di DKI Jakarta yang notabene hanya memiliki 10 Juta Penduduk di dalamnya maka dari itu dibutuhkan upaya yang ekstra untuk mengajak para pemilik sepeda motor untuk melakukan uji emisi.

Aswin menyampaikan saat ini Uji Emisi adalah salah satu cara ataupun respons yang dikeluarkan Pemerintah Provinsi

dalam menanggapi isu polusi yang bersumber dari sektor transportasi dan Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta sedang mengupayakan agar kebijakan uji emisi dapat dijadikan sebuah *mandatory* yang harus dilakukan oleh pemilik kendaraan bermotor di DKI Jakarta setiap 1 tahun sekali, Dinas Lingkungan Hidup memberikan beberapa *reward* agar masyarakat mau untuk melaksanakan uji emisi seperti adanya *intensifikasi* parkir yang mana sudah ada di 11 titik di DKI Jakarta yang membedakan tarif parkir kendaraan yang telah lulus uji emisi dengan yang belum atau tidak lulus uji emisi dan juga potongan biaya parkir bagi yang sudah uji emisi dan dinyatakan lulus selanjutnya ada penerapan sanksi tilang bagi kendaraan yang belum melakukan uji emisi atau tidak lulus uji emisi setelahnya ada kebijakan hasil uji emisi sebagai syarat penentu keberlangsungan perpanjangan STNK dan juga tarif STNK tahunan kendaraan bermotor yang masih dalam tahap pembahasan oleh Kementerian Lingkungan Hidup & Kehutan bersama dengan Kementerian Dalam Negeri karena akan diberlakukan secara nasional. Aswin juga menyatakan bahwa partisipasi masyarakat terkait kebijakan publik uji emisi yang dikeluarkan oleh Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta dirasa masih 50:50 ada yang mendukung dan ada juga yang tidak mendukung, mereka yang tidak mendukung biasanya mempermasalahkan terkait biaya yang harus dikeluarkan untuk uji emisi dan juga masih minimnya pengetahuan terkait manfaat dari uji emisi kendaraan ini. Untuk sementara besaran biaya uji emisi masih belum ada standarisasi dari regulator untuk menciptakan harga yang berasal dari mekanisme pasar dan dipercaya hal ini akan membuat biaya uji emisi akan turun menyesuaikan dengan pihak Tempat Uji Emisi.

2) Duta Biara Udara “Biru Voices 2023”

Wawancara dilakukan dengan salah satu *NGO (Non Governmental Organization)* Bicara Udara, untuk mendapatkan data dan informasi dari sudut pandang pihak diluar dinas lingkungan hidup terkait penanganan polusi udara di DKI Jakarta dan kebijakan uji emisi yang sedang diberlakukan. Wawancara dilaksanakan dengan Agus Setiawan, mahasiswa Fakultas Ilmu Politik Universitas Indonesia yang saat ini mengemban kepercayaan dan tugas sebagai duta bicara udara 2023.



Gambar 3.2 Foto Bersama Dengan Agus Duta Bicara Udara 2023

Wawancara dilangsungkan oleh penulis dengan beberapa pertanyaan seputar topik utama terkait pemberlakuan kebijakan publik Uji Emisi di DKI Jakarta dan daerah sekitarnya serta bagaimana program program untuk lingkungan bicara udara dapat berjalan dengan ideal.

Pertama tama kak Agus menjelaskan secara singkat dan ringkas terkait *NGO (Non Governmental Organization)* Bicara Udara, Bicara Udara merupakan sebuah komunitas publik non pemerintah di bidang lingkungan yang memiliki tujuan untuk mengadvokasikan isu-isu polusi udara yang untuk saat ini masih

terbatas di kisaran Jabodetabek, Jabodetabek sendiri mendapatkan perhatian khusus dari komunitas Bicara Udara dikarenakan masih banyak masyarakat yang tidak paham dan mengetahui bahwa udara yang mereka hirup sehari-hari adalah udara yang bermasalah dan masih banyak orang yang beranggapan bahwa isu polusi udara ini sebagai hal yang lumrah terjadi, Bicara Udara ingin masyarakat memiliki kesadaran dan kesepahaman bahwa udara bersih merupakan hak mendasar bagi kita semua. Setelah misi dalam peningkatan *awareness* dijalankan barulah setelahnya komunitas Bicara Udara turut serta dalam mempengaruhi kebijakan-kebijakan publik dalam menanggapi isu polusi udara, dan juga mendorong masing-masing Dinas Lingkungan Hidup bersama dengan pemerintah daerah melakukan inventarisasi emisi dengan cakupan wilayahnya sendiri-sendiri. Agus menyatakan terkadang kebijakan publik yang dikeluarkan oleh instansi lingkungan kurang berpihak kepada pengendalian isu polusi udara, seperti contoh pada kota Tangerang Selatan yang belum melakukan inventarisasi emisi dalam rangka untuk mengetahui darimana sumber polusi di wilayahnya berasal untuk membuat kebijakan publik yang dapat digunakan untuk menanggulangi sumber permasalahan polusi yang ada. Dengan tidak adanya inventarisasi polusi, pemerintah kota Tangerang Selatan mengeluarkan kebijakan publik yang seolah-olah sudah pasti berasal dari sektor transportasi seperti kebijakan tersebut antara lain tilang uji emisi, dan car free day yang bagi kami hanya terkesan “ikut-ikut” kebijakan yang dilaksanakan di DKI Jakarta. Agus juga menyatakan lain hal dengan DKI Jakarta yang telah melakukan inventarisasi data dan bisa diakses secara umum oleh masyarakat untuk dapat memberi pemahaman bagi masyarakat terkait kondisi polusi di DKI Jakarta, dari

inventarisasi tersebut sudah dapat dipastikan bahwa sektor transportasi menyumbang hampir 50% sumber polusi udara dan diikuti oleh sektor industri sebesar 30% dan dengan hadirnya data inventarisasi emisi ini, pemerintah provinsi DKI Jakarta dapat dengan mudah menentukan kebijakan-kebijakan publik dalam penanganan kasus polusi dari sektor transportasi seperti penerapan carfreeday, pemberlakuan ganjil genap, wacana penerapan *ERP (Electronic Road Pricing)*, tilang uji emisi, dispensasi pajak kendaraan listrik, dan lain sebagainya.

Agus menyampaikan saat ini cara terbaik yang dilakukan oleh Bicara Udara dalam meningkatkan *awareness* terkait permasalahan polusi udara di DKI Jakarta adalah dengan melakukan pendekatan secara edukatif melalui pembicaraan sehari-hari melalui duta bicara udara, menggunakan social media sebagai media utama penyebaran informasi, mengisi seminar lingkungan hidup skala universitas maupun jenjang yang lebih umum, dan juga mengadvokasi lembaga lembaga kedinasan pemerintah yang berhubungan dengan topik lingkungan.

3) Driver Online A

Wawancara singkat dilaksanakan dengan salah satu driver online aplikator gojek untuk menanyakan beberapa hal terkait pribadi, *behaviour* dalam melakukan perawatan sepeda motor dan juga pandangan terkait kebijakan uji emisi yang dilaksanakan pemerintah daerah DKI Jakarta pada tanggal 11 November 2023 Siang Hari.



Gambar 3.3 Foto Fudi Wahyudan selaku *Driver* Gojek

Fudi Wahyudan merupakan mitra driver ojek online aplikasi Gojek yang sudah aktif menekuni pekerjaannya sejak tahun 2016, awalnya ia hanya menjadikan pekerjaan driver ini sebagai pekerjaan sampingan namun akhirnya ia menjadikan pekerjaan driver ojek online sebagai kerjanya tetapnya hingga saat ini. Menurut penuturannya ia memulai pekerjaannya di pagi hari dan pulang secukupnya. Saat ini ia masih berstatus lajang sehingga belum ada prioritas tanggungan selain kepada dirinya sendiri dan tabungannya, sepanjang sejarah ia menjadi mitra driver ia sudah 2 kali berganti sepeda motor dengan jenis dan tipe yang sama. Sepeda motor yang kini digunakannya merupakan Yamaha Nmax lansiran tahun 2021 dengan kilometer 170.000 berdasarkan pengalamannya saat ini terdapat perbedaan sistem penghasilan mitra driver dengan sebelum pandemi, namun hal tersebut tidak membuatnya patah semangat untuk tetap bekerja.

Penulis menanyakan pendapat beliau tentang kebijakan uji emisi di Jakarta dari sudut pandang driver online. Wahyu

merespons dengan ia setuju dan merasa bahwa kebijakan uji emisi ini baik adanya tapi sebaiknya pihak regulator memikirkan kembali ancaman sanksi tilang yang dapat membuat pengendara sepeda motor merasa takut akan kebijakan ini, ia lebih merasa bahwa pengarahannya lebih lanjut tentang pentingnya merawat sepeda motor akan jauh lebih efektif sehingga uang yang dimiliki pengendara nantinya akan diarahkan untuk biaya service sepeda motornya dan bukan untuk membayar denda tilang yang mana sangat memberatkan pengendara.

Fudi termasuk mitra pengendara yang mengutamakan kenyamanan customer sehingga ia termasuk rutin dan teliti dalam merawat sepeda motornya, dari penuturannya ia melakukan pergantian oli dengan frekuensi yang sangat sering yaitu 1-2 minggu sekali yang mana hal ini menjadi sebuah keharusan untuk sebuah sepeda motor yang sehari-harinya digunakan untuk menari nafkah di jalan dan untuk service rutin mesin sepeda motor ia lakukan 2-3 bulan sekali.

Fudi juga menyampaikan bahwa dari pihak aplikator sudah menyediakan kemudahan-kemudahan bagi para mitranya untuk rutin melakukan perawatan kendaraan dengan adanya fasilitas voucher sampai diskon-diskon untuk perawatan sepeda motornya yang dapat digunakan oleh mitra driver, untuk aplikator lain ia kurang mengetahuinya. Dengan adanya kemudahan ini sebenarnya pihak aplikator sendiri juga mengharapkan bahwa mitra drivernya melakukan perawatan sepeda motornya untuk tetap menjaga ambang batas emisi yang sudah ditentukan.

Fudi menyatakan bahwa penghasilan sebagai mitra driver sehari-harinya masih sangat cukup dan ideal untuk sehari

hari apabila ia menyisihkan uang sebesar 10 ribu sampai 20 ribu rupiah untuk alokasi dana perawatan sepeda motornya.

Fudi menyampaikan bahwa ia dan mayoritas pengendara lain bahkan seluruh masyarakat seharusnya sudah mengetahui terkait adanya kebijakan uji emisi ini, namun menurutnya tentang rutin atau tidaknya pengendara dalam melakukan perawatan sepeda motor serta kesadaran mereka akan uji emisi dikembalikan lagi ke masing masing orang tersebut dan satu hal yang pasti ia tetap merasa bahwa sanksi tilang bukan jawaban yang tepat untuk orang mau melakukan uji emisi, harus ada cara lain seperti pengarahan untuk melakukan uji emisi.

4) Driver Online B

Wawancara singkat kedua dilaksanakan dengan salah satu driver ojek online yang bermain di 2 aplikasi berbeda dengan mencari tau hal hal terkait *behaviour* dalam perawatan sepeda motor, alokasi dana untuk keluarga, motor, dan pribadi serta pandangannya terkait kebijakan uji emisi Pemprov DKI Jakarta.





Gambar 3.4 Foto Agus Salim *Driver Grab & Shopee Food*

Agus Salim merupakan mitra driver online *multiplatform* yaitu aplikator grab dan juga shopeefood, saat ini ia telah berusia 29 tahun dan telah berkeluarga dengan tanggungan 1 istri dan 4 orang anak. ia mulai menekuni pekerjaan jasa ini sejak tahun 2015 di platform grab. Saat ini ia mengandalkan sepeda motor bermerk Honda dengan tipe beat lansiran tahun 2014 dengan kilometer yang sudah sangat tinggi. Agus menyatakan bahwa saat ini ia hanya mengutamakan layanan pesan antar makanan namun apabila akun sedang “anyep” tidak menutup kemungkinan juga untuk mengambil layanan pesan antar paket, untuk jam kerjanya ia juga tidak memiliki jam kerja yang pasti tergantung bagaimana frekuensi pekerjaan yang didapat pada hari itu apakah sudah mencukupi target harian pribadi nya atau belum.

Agus termasuk pengendara sepeda motor yang lebih memikirkan “budget” untuk melakukan perawatan sepeda motor-nya, ia menyampaikan bahwa apabila ada “budget” lebih ia akan melakukan service pengantian oli namun apabila tidak

memiliki budget yang mencukupi ia akan melakukan pergantian oli di maksimal 2 bulan berikutnya, untuk part part lain selain oli biasanya dilakukan service setiap 4 bulan sekali. Ia berpendapat bahwa pergantian oli merupakan aspek yang tidak boleh diabaikan oleh pemotor terutama para pengendara online, ia juga memiliki pengalaman dari teman temannya yang kadang lupa untuk melakukan pergantian yang akhirnya menyebabkan oli pada mesin lama-lama habis sehingga mesin rusak besar dan harus dilakukan perbaikan besar yang merogoh kocek yang cukup besar.

Menanggapi pertanyaan penulis terkait responsnya atas kebijakan uji emisi beserta ancaman denda tilangnya, Agus berpendapat bahwa kebijakan ini janganlah dibebankan kepada rekan rekan driver ojek online apalagi dengan adanya denda tilang yang membuat ia dan rekan ojol lain merasa semakin “ketakutan” dan sedikit terganggu untuk melakukan uji emisi, ia berkata bahwa banyak rekan rekannya termasuk ia yang hanya memiliki sepeda motor tahun-tahun lama sebagai sumber mata pencaharian-nya. Ia juga mengamini bahwa memang masih banyak rekan rekannya yang masih abai dalam melakukan perawatan motor dan memiliki motor motor yang secara emisi mungkin tidak terpenuhi.

Agus juga menyatakan bahwa dengan ancaman denda tilang itu akan sangat memberatkan pemotor utamanya driver online ditengah penghasilan yang kurang pasti hari hari-nya. Ia juga menyampaikan bahwa kedua aplikatornya yaitu grab dan shopeefood menyediakan voucher-voucher potongan biaya perawatan sepeda motor kepada seluruh mitranya akan tetapi untuk sosialisasi uji emisi ia tidak merasa menerima informasi tersebut dari kedua aplikator tersebut.

5) Kesimpulan Wawancara

Dari metode penelitian kualitatif dengan menggunakan metode wawancara terhadap 4 narasumber yang mana terbagi atas 2 narasumber utama dan 2 narasumber pendukung yang mana pada narasumber utama terhadap wawancara yang dilaksanakan dengan pemangku kepentingan dan penentu kebijakan publik terhadap isu yang dipilih oleh penulis yaitu Dinas Lingkungan Hidup lalu terdapat wawancara dengan *NGO (Non Governmental Organization)* Bicara Udara untuk mendapatkan respon pembanding dan juga pendukung dari narasumber utama Dinas Lingkungan Hidup. Lalu wawancara juga dilaksanakan dengan 2 mitra driver aplikasi online yang sesuai dengan demografi yang telah dipilih oleh penulis sebagai pendukung urgensi materi dan mengenali lebih dalam target audiens penulis dan juga terdapat metode observasi dengan penulis langsung mencoba melakukan pengetesan uji emisi terhadap sepeda motor yang dimiliki penulis dan juga terdapat studi pustaka yang membahas terkait inventarisasi emisi DKI Jakarta Tahun 2020.

Dari wawancara yang telah selesai dilaksanakan didapatkan bahwa kebijakan uji emisi merupakan sebuah respons tanggapan pemerintah provinsi DKI Jakarta dengan Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta atas dorongan pemerintah pusat untuk mengatasi isu polusi udara yang marak dibicarakan oleh publik serta menimbulkan kecemasan banyak pihak. Kebijakan uji emisi ini bukanlah suatu respons yang dikeluarkan tanpa kematangan melainkan kebijakan ini keluar atas adanya data dari Laporan Inventarisasi Emisi DKI Jakarta Tahun 2020 yang menunjukkan bahwa kendaraan bermotor merupakan sektor terbesar dalam menyumbang polusi udara di DKI Jakarta, terdapat banyak unsur polutan seperti SO_2 , NO_x , CO , PM_{10} ,

PM2,5, Black Carbon dan lain lain. Sepeda motor merupakan jenis transportasi darat yang memiliki jumlah dominan di jalanan DKI Jakarta yaitu sekitar 17 Juta unit sepeda motor sehingga beban emisi tersebut dapat dikatakan bersumber dari sepeda motor. Aktivitas uji emisi ini juga sebenarnya telah diatur di dalam undang undang atau dalam kata lain memiliki panduan hukum yang jelas.

Dari wawancara juga didapatkan informasi bahwa target perancangan memiliki *behaviour* yang berbeda dalam melakukan perawatan sepeda motornya, hal ini terlihat dari rentan waktu dan kepekaan narasumber dalam melakukan perawatan serta respons atas adanya kebijakan uji emisi. Didapatkan bahwa narasumber wawancara penulis yang merupakan pengendara sepeda motor utamanya yang merupakan target perancangan penulis merasa takut akan adanya kebijakan uji emisi ini. Mereka takut dengan ancaman ancaman yang ada dan memberatkan mereka karena selama ini mereka hanya mendapatkan informasi terkait uji emisi melalui media pemberitaan dan tidak ada sosialisasi tertuju mengenai kebijakan uji emisi ini.

3.1.1.2 Observasi

Observasi dilakukan oleh peneliti dengan objektif untuk mendapatkan gambaran terkait validasi sehat/tidaknya sepeda motor dan memahami mekanisme alur pelaksanaan uji emisi dengan cara penulis melaksanakan uji emisi secara mandiri di tempat uji emisi yang telah terverifikasi dengan Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta. Dari observasi yang telah dilakukan, penulis mendapatkan pengetahuan terkait hal hal yang diukur dalam pelaksanaan uji emisi, alat alat yang digunakan dalam pelaksanaan uji emisi, rasio perbandingan antara kendaraan yang lolos dan tidak lolos uji emisi,

dan mendapatkan informasi tentang ciri-ciri fisik sepeda motor yang gagal melakukan uji emisi dari petugas terkait.

Peneliti menyambangi salah satu tempat uji emisi (TUE) yang diselenggarakan oleh dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta melalui PT Rizky Putra Pratama selaku pihak ketiga yang telah terverifikasi oleh dinas LHKI untuk melaksanakan uji emisi kendaraan di Pasar Sunter Podomoro, Jl. Sunter Karya Utara 2 Nomor 14, Sunter Agung, Kecamatan Tanjung Priok, Jakarta Utara, DKI Jakarta. Peneliti membawa sepeda motor merk Honda tipe vario dengan kapasitas kubikasi mesin 125cc yang pada saat pengujian emisi dilakukan sepeda motor tersebut telah memasuki usia 4 tahun pemakaian ideal.



Gambar 3.5 Uji Emisi Sepeda Motor Di TUE Pasar Sunter (Dokumentasi Pribadi)

Proses uji emisi dimulai dengan melakukan registrasi awal di meja pendaftaran uji emisi, dengan menyerahkan STNK sepeda motor kepada petugas registrasi untuk dilakukan input data kedalam database yang telah dibuat oleh Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta. Setelah proses input selesai maka peneliti selaku pemohon tes uji emisi melanjutkan ke tahap proses pembayaran biaya tes uji emisi. Untuk biayanya, sepeda motor dikenakan tarif Rp 45.000,00

sedangkan untuk mobil dikenakan tarif Rp 120.000,00 per 1 kali pelaksanaan tes Uji Emisi.



Gambar 3.6 *Probe* (kiri) & *Gas Analyzer* (Kanan)
(Dokumentasi Pribadi)

Dalam melaksanakan tes uji emisi, pihak penyelenggara TUE (Tempat Uji Emisi) menggunakan 2 alat khusus yaitu *probe* dan *gas analyzer* untuk mengambil data emisi kendaraan bermotor. *Probe* merupakan alat yang ditugaskan untuk mengambil sampel asap kendaraan bermotor dengan cara dimasukan ke dalam lubang knalpot kendaraan lalu setelahnya sampel yang tertangkap oleh *probe* diteruskan ke dalam mesin *gas analyzer* melalui selang sambungan yang terkoneksi antara *probe* dengan *gas analyzer*.

UIN
UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA



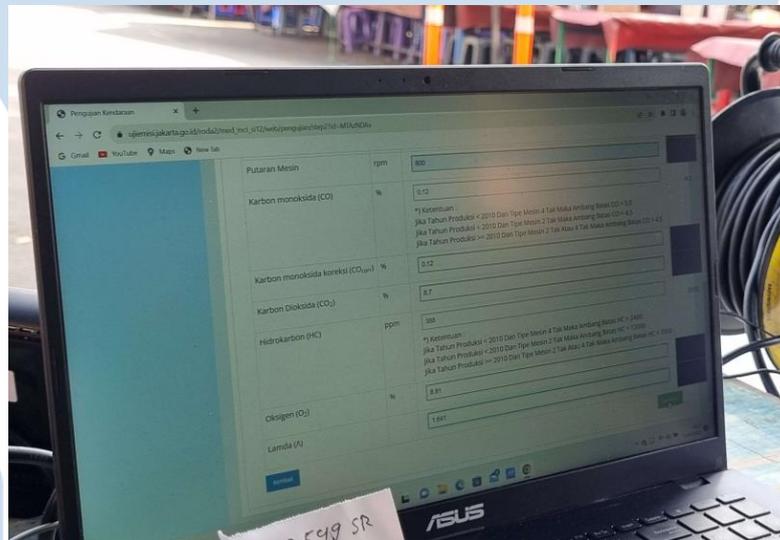
Gambar 3.7 Petugas Memasukkan *Probe* ke Dalam Lubang Knalpot (Dokumentasi Pribadi)

Setelah *Probe* telah terpasang dengan baik ke dalam lubang knalpot sepeda motor, mesin sepeda motor akan dinyalakan selama kurang lebih 15 menit dan dalam proses inilah *probe* akan mengirim sampel gas buang mesin motor kepada mesin *gas analyzer*. *Gas analyzer* mengkalkulasi rata rata kandungan CO (karbon monoksida), CO₂ (Karbon Dioksida), HC (Hidrokarbon), O₂ (Oksigen), yang dihasilkan oleh gas buang kendaraan bermotor selama masa pengukuran oleh *gas analyzer*.



Gambar 3.8 Hasil Ukur Kandungan Asap Sepeda Motor Oleh *Gas Analyzer*

Setelah kurang lebih 15 menit *data analyzer* melakukan pengambilan sampel kandungan elemen elemen kandungan yang terkandung pada asap sepeda motor, mesin *data analyzer* melakukan *print out* secara otomatis hasil pengambilan sampel pengujian. Sampel tersebut masih merupakan data mentah maha setelah hasil sampel keluar, petugas melakukan input hasil sampel kedalam database khusus yang dibuat oleh Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta untuk menentukan kelulusan pengujian emisi kendaraan bermotor sesuai dengan panduan yang telah ditentukan oleh Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta.



Gambar 3.9 Petugas Melakukan *Input* Data Pengujian Ke *Database* LHKI

Setelah data berhasil dimasukan ke dalam database khusus uji emisi yang dibuat oleh dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta, website akan langsung memproses lulus atau tidaknya emisi yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor pemohon uji emisi. Setelahnya akan ada keterangan terkait lulus atau tidaknya pengujian emisi berupa surat keterangan kelulusan atau tidak lulusnya uji emisi. Data hasil uji emisi kendaraan bermotor akan langsung masuk ke database <https://ujiemisi.jakarta.go.id/dashboard/>.



Gambar 3.10 Surat Keterangan Memenuhi Ambang Batas Emisi

Dari hasil observasi peneliti terhadap proses tes uji emisi yang telah dilalui oleh peneliti, didapatkan bahwa meskipun telah memasuki tahun ke 4 pemakaian, kondisi sepeda motor peneliti masih dapat dikatakan sangat layak untuk digunakan mengingat bahwa selama penggunaan sepeda motor tersebut peneliti rutin untuk melakukan perawatan baik secara resmi mengikuti buku panduan ataupun secara pribadi dengan maksud untuk menjaga stamina dan kondisi sepeda motor agar nyaman digunakan dan tidak menimbulkan jejak karbon berlebih yang berkontribusi terhadap pencemaran udara.



Gambar 3.11 Foto Bersama Petugas PT. RPP di Tempat Uji Emisi Sunter

Peneliti juga mendapatkan informasi tambahan yang didapatkan dari bapak Muslim selaku teknisi uji emisi yang bertugas melakukan uji emisi di tempat uji emisi terkait rasio keberhasilan kegagalan uji emisi dan kriteria-kriteria sepeda motor yang tidak lulus uji emisi. Dari informasi yang didapatkan bapak Muslim, rasio keberhasilan dan kegagalan uji emisi yang dilaksanakan di TUE (Tempat Uji Emisi) Sunter sebesar 80 (Lulus) : 20 (Tidak Lulus). Ia juga menyatakan bahwa motor yang tidak lulus uji emisi sebenarnya sudah dapat terlihat pada saat sebelum uji emisi dilangsungkan, ciri-ciri yang terlihat adalah mesin sepeda motor mengeluarkan bunyi bunyian yang mengganggu, pengendara merasa terdapat keborosan dalam penggunaan bahan bakar, dan juga sepeda motor mengeluarkan asap dari knalpotnya yang disebabkan terdapat gangguan pada proses kerja mesin dan pembakaran yang tidak sempurna di dalam mesin. Biasanya motor-motor yang mengalami hal tersebut merupakan motor yang jarang dilakukan service dan ditemukan pada motor-motor “tua” yang tidak diperhatikan perawatannya.

3.1.1.3 Studi Pustaka

Studi Pustaka dilakukan dengan meninjau laporan Inventarisasi Emisi DKI Jakarta Tahun 2020 sebagai acuan penulis dalam proses penelitian dalam membuat perancangan website untuk kampanye uji emisi di DKI Jakarta.

1.) Inventarisasi Emisi DKI Jakarta Tahun 2020

Pada tahun 2020 Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta bersama dengan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan Vital Strategies dengan dukungan penuh dari Bloomberg Philanthropies untuk mengidentifikasi sumber sumber polutan polusi yang terjadi di DKI Jakarta pada tahun 2020 yang digunakan oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta dengan Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta dalam menentukan kebijakan-kebijakan publik yang berpihak pada penanganan polusi di DKI Jakarta. Inventarisasi Emisi ini merupakan suatu perwujudan Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No.12 Tahun 2010 Tentang Pelaksanaan Pengendalian Pencemaran Udara di Daerah yang mana juga menjelaskan bahwa pemerintah provinsi wajib melakukan inventarisasi emisi dan wajib diperbarui 1 hingga 2 tahun sekali.

Amri (2020) dalam Laporan Inventarisasi Emisi Pencemaran Udara DKI Jakarta Tahun 2020 menjelaskan bahwa inventarisasi emisi merupakan sebuah metode pencatatan komprehensif dan akurat tentang kuantitas sumber pencemaran udara dalam suatu wilayah dan dalam periode waktu tertentu atau dalam kata lain Inventarisasi emisi adalah penjabaran sumber sumber polutan pencemar udara yang berasal dari sumber pencemaran udara secara langsung, inventarisasi sendiri mencakup informasi terkait:

- A. Latar belakang dibuatnya inventarisasi emisi;
- B. Kesimpulan terkait estimasi kuantitas emisi berdasarkan sumber pencemaran udara;

- C. Gambaran mendetail terkait wilayah cakupan inventarisasi emisi;
- D. Interval jangka waktu pelaksanaan inventarisasi emisi;
- E. Data kependudukan, data industri, data sektor angkatan kerja, serta data ekonomi dalam perhitungan emisi (Amri, 2020).

Dalam perhitungan emisi sendiri terdapat beberapa metode yang memiliki tingkat kompleksitas berbeda beda, dan terbagi atas 3 “Tier”: *Tier 1, Tier 2, Tier 3* yang semakin kompleks metode penghitungannya maka semakin kompleks juga perhitungannya emisinya karena terdapat perbedaan spesifikasi data untuk menentukan keakuratan data (Amri, 2020).



Gambar 3.12 Laporan Inventarisasi Emisi 2020
 Sumber:
 Website Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta

Mengutip dari bagian ringkasan eksekutif pada laporan Inventarisasi Emisi DKI Jakarta tahun 2020 didapatkan bahwa

terdapat 5 sumber pencemaran udara yaitu; sektor industri energi, sektor industri manufaktur, sektor transportasi yang meliputi transportasi darat/laut/ penerbangan, sektor komersial, dan sektor domestik dengan polutan pencemaran udara Sulfur Dioksida (So²), Nitrogen Oksida (No^X), Karbon Monoksida (Co), PM₁₀, dan PM_{2,5}.

Sektor	Emisi (Ton)						
	SO ₂	NO _x	CO	PM ₁₀	PM _{2,5}	BC	NMVOCS
Industri Energi/ <i>Energy Industry</i>	1.071	12.244	5.252	660	447	157	352
Manufaktur Industri/ <i>Manufactured Industry</i>	2.637	12.183	3.738	2.989	2.102	799	1.212
Transportasi/ <i>Transport</i>	493	76.793	287.317	5.113	5.257	5.048	198.936
Komersial/ <i>Commercial</i>	14	321	90	7	3	1	64
Perumahan/ <i>Residential</i>	41	4.527	1.774	48	33	1	1.407
Total	4.257	106.068	298.170	8.817	7.842	6.007	201.972

Gambar 3.13 Sumber Pencemaran Udara Jakarta 2020

Sumber:

Laporan Inventarisasi Emisi DKI Jakarta 2020

Dari Inventarisasi emisi didapatkan data penelitian yang dilakukan dari tahun 2018 juga bahwa total konsumsi bahan bakar di seluruh sektor adalah sebesar 440.904Tj. dengan sektor transportasi sebesar 44% yang mana sektor transportasi merupakan pengguna bahan bakar minyak dan bahan bakar jenis gas paling banyak.

3.1.1.4 Kesimpulan Kualitatif

Dan dari metode Observasi, Uji Emisi dapat dilakukan di TUE (Tempat Uji Emisi) yang telah terdaftar secara resmi oleh dinas lingkungan hidup dengan tarif pasar sekitar Rp 45.000,00 untuk sepeda motor dan Rp 120.000,00 untuk mobil. Pelaksanaan uji emisi sangatlah mudah untuk dilaksanakan dan hanya perlu meluangkan waktu sebentar. Dan juga dari metode observasi juga penulis dapat mengidentifikasi mana motor yang lulus dengan motor yang dipastikan tidak lulus ambang batas emisi. Dan dari metode wawancara dengan *stakholder* didapatkan data terkait mengapa uji emisi ini dilakukan dan bagaimana pihak regulator akan bertindak

dan dari wawancara dengan target perancangan didapatkan bahwa pendapat mereka terkait kebijakan uji emisi ini.

3.1.2 Metode Kuantitatif

Pada pengambilan data kuantitatif peneliti melaksanakan kuesioner yang bersifat terbuka dan tertutup. Venus (2018) menjelaskan kuesioner atau angket merupakan sejumlah butir-butir pertanyaan yang didistribusikan kepada target kuesioner untuk mendapatkan pengetahuan dan informasi yang diketahui oleh responden terkait dengan topik yang ditanyakan (hlm 257). Penulis menggunakan metode *random sampling*, dengan penentuan jumlah sampel dengan Rumus Slovin. Dilakukan pada siapa, untuk mendapatkan data terkait *behaviour* pengendara sepeda motor dalam merawat sepeda motor sesuai dengan topik perancangan dan mendapatkan hasil sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

N = Jumlah Populasi Sampel

n = Jumlah Sampel yang harus dicapai

e = Margin error (0,1)

$$n = \frac{17.304.447}{1 + 17.304.447 \times 0,1^2}$$

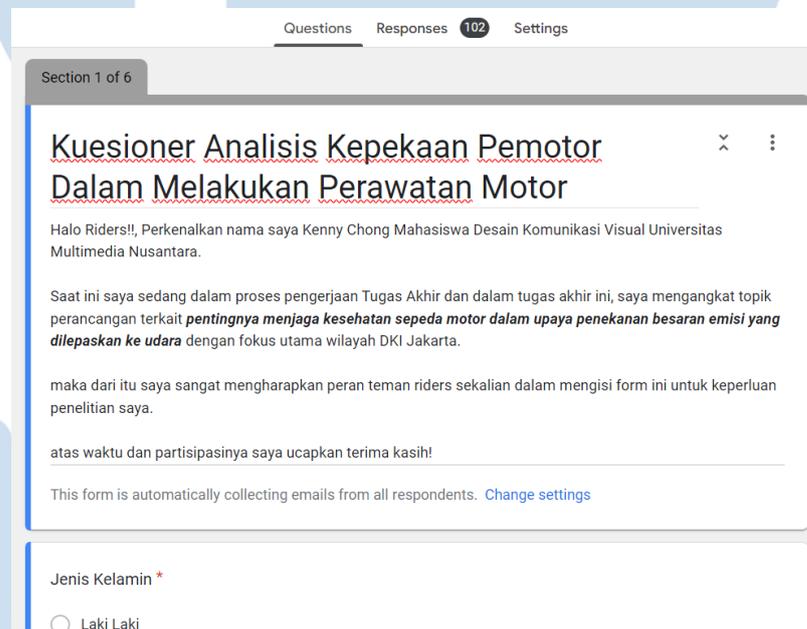
N = 17.304.447 Jumlah Sepeda Motor Di Jakarta 2022

n = Jumlah Sampel yang harus dicapai

e = Margin error (0,1)

$$n = \frac{17.304.447}{1 + 17.304.447 \times 0,1^2} = 99,99 \rightarrow 100 (n)$$

Dari perhitungan Slovin diatas, diperlukan 100 responden atas kuesioner yang dipublikasikan peneliti. Namun per 26 September 2023 peneliti hanya baru mendapatkan 65 responden, dan peneliti berencana untuk menyempitkan objek sampel dan turun langsung untuk memenuhi ambang minimal sampel penelitian. Kuesioner yang disebar oleh penulis berdurasi 1 minggu terhitung dari tanggal 20 September 2023 dengan menyebarkan melalui social media pribadi, grup chat komunitas driver online, dan website khusus untuk menaro responden secara random sampling dengan sasaran wilayah DKI Jakarta dan responden harus memiliki sepeda motor berbahan bakar konvensional.



The image shows a screenshot of an online questionnaire form. At the top, there are navigation tabs for 'Questions', 'Responses' (with a count of 102), and 'Settings'. The form is titled 'Section 1 of 6' and has a main heading: 'Kuesioner Analisis Kepekaan Pemotor Dalam Melakukan Perawatan Motor'. Below the heading, the text reads: 'Halo Riders!!, Perkenalkan nama saya Kenny Chong Mahasiswa Desain Komunikasi Visual Universitas Multimedia Nusantara. Saat ini saya sedang dalam proses pengerjaan Tugas Akhir dan dalam tugas akhir ini, saya mengangkat topik perancangan terkait *pentingnya menjaga kesehatan sepeda motor dalam upaya penekanan besaran emisi yang dilepaskan ke udara* dengan fokus utama wilayah DKI Jakarta. maka dari itu saya sangat mengharapkan peran teman riders sekalian dalam mengisi form ini untuk keperluan penelitian saya. atas waktu dan partisipasinya saya ucapkan terima kasih! This form is automatically collecting emails from all respondents. [Change settings](#)'. At the bottom, there is a question 'Jenis Kelamin *' with a radio button option for 'Laki Laki'.

Gambar 3.14 Bukti Formulir Kuesioner Online

1) Data Responden

Data responden yang diminta penulis hanya mengambil informasi mengenai jenis kelamin, usia responden, tingkat pendidikan terakhir dan rata rata pengeluaran bulanan untuk menentukan *behaviour* target perancangan.

Tabel 3.1 Data Responden

	KLASIFIKASI	PRESENTASE
Jenis Kelamin	Laki Laki	56,90%
	Perempuan	43,10%
Usia	17 - 23	89,20%
	24 - 30	4,90%
	30 - 36	2,90%
	36 - 42	2,90%
	43 Tahun Keatas	0
Tingkat Pendidikan	SD Sederajat	0
	SMP Sederajat	0
	SMA Sederajat	66,30%
	Sarjana	54,70%
Pengeluaran Bulanan	< 1.000.000	19,60%
	1.000.001 - 1.500.000	19,60%
	1.500.001 - 2.000.000	14,70%
	2.000.001 - 3.000.000	30,40%
	3.000.001 - 5.000.000	11,80%
	5.000.001 - 7.500.000	2,90%
	> 7.500.000	1%

Dari kuesioner yang disebarakan didapatkan data bahwa pengisi kuesioner mayoritas berjenis kelamin laki laki dengan presentase 56,90% dengan usia mayoritas berada di rentan 17 – 23 Tahun sebanyak 89,20% serta mayoritas berpendidikan terakhir di jenjang SMA Sederajat dengan presentase 54,70% serta dengan nilai SES (*Social Economic Status*) mayoritas pengisi kursorioner berada di B (Rp 2.000.001 – Rp 3.000.000).

2) Data Sepeda Motor

Kuesioner yang disebarakan oleh penulis digunakan untuk mencari tahu jenis motor yang digunakan oleh responden dan juga untuk melihat masa pakai kendaraan karena terdapat data bahwa motor yang telah

berusia lebih dari 5 tahun dan jarang melakukan service cenderung tidak lolos ambang batas emisi.

Tabel 3.2 Data Kendaraan Responden

	KLASIFIKASI	PRESENTASE
Merk Sepeda Motor	Honda	49,20%
	Yamaha	39,20%
	Suzuki	8,50%
	Piaggio	6,80%
	Kawasaki	0,00%
	Viar	0,00%
Besaran CC Motor	Dibawah 110cc	5,20%
	110cc - 120cc	22,90%
	125cc - 150cc	39,60%
	155cc - 250cc	22,90%
	270cc - 500cc	8,30%
	Diatas 500cc	1%
Tipe Transmisi Motor	Manual	21,90%
	Automatic	78,10%
Usia Pemakaian	< 1 Tahun	7,30%
	< 3 Tahun	28,10%
	< 5 Tahun	29,20%
	> 5 Tahun	35,40%

Dari kusioner yang disebarakan didapatkan data terkait kendaraan responden kusioner bahwa mayoritas pengisi kusioner memiliki sepeda motor ber merk Honda dengan presentase 49,2% dengan diikuti dengan merk Yamaha sebesar 39,2%, dengan besaran kubikasi mesin rata rata 125cc – 150cc dengan presentase sebesar 39,6% yang diikuti oleh 110cc – 120cc (22,9%) dan 155cc – 250cc (22,9%) dan didominasi oleh motor bertransmisi automatic dengan presentase sebesar 78,1% dengan rata rata usia pemakaian mayoritas lebih dari 5 tahun dengan presentase sebesar 35,4%.

3) Pemahaman Pengendara Terkait Polusi

Kuesioner yang disebar oleh penulis juga ingin mencari tahu bagaimana target audiens memahami permasalahan terkait polusi udara dan juga adanya pemahaman serta kesadaran bahwa kualitas asap sepeda motor target audiens dipengaruhi oleh kesehatan mesin kendaraan yang mana target menyadari bahwa motor yang sehat menghasilkan gas buang yang minim polutan.

Tabel 3.3 Tabel Tingkat Pemahaman Target Perancangan

Pertanyaan	Jawaban	Jumlah Responden	Nilai Rata - Rata
Dari Skala 1-6, Seberapa Besar Pemahaman Anda Terkait Isu Polusi Udara Di DKI Jakarta Akhir-Akhir Ini?	1 (Sangat Asing)	1	80%
	2	1	
	3	5	
	4	30	
	5	45	
	6 (Sangat Paham)	17	
Apakah Anda Sadar dan Mengetahui Bahwa Kualitas Asap Sepeda Motor Anda Dipengaruhi Oleh Kesehatan Mesin Sepeda Motor?	1 (Tidak)	9	91.5%
	2 (Ya)	87	

Dari kuesioner yang telah disebar diperoleh data terkait pemahaman sample terkait pemahaman tentang isu polusi udara sebesar 44% orang merasa paham terkait isu tersebut, 18% sangat paham, 31% biasa saja, dan 3% merasa tau-tau saja yang mana mayoritas target

memahami dan sepakat akan polusi udara yang mengancam DKI Jakarta. Dan dari kuesioner yang telah disebarkan diperoleh juga data terkait tingkat pemahaman responden kuesioner terkait isu polusi udara di DKI Jakarta yang sekitar 60,8% responden mengaku paham dan mengerti perihal polusi udara yang utamanya juga terjadi di DKI Jakarta, didapatkan juga bahwa faktanya para pengendara sepeda motor sadar dan mengetahui tentang bagaimana kesehatan mesin sepeda motor mempengaruhi hasil gas buang pembakaran sepeda motor dengan angka pengujian sebesar 91,5%.

4) Frekuensi Penggunaan Sepeda Motor

Dalam kuesioner ini juga, penulis mencari tau frekuensi tingkat penggunaan sepeda motor para responden dalam periode waktu 1 minggu untuk mencari tau bagaimana responden secara aktif menggunakan sepeda motornya untuk mobilitas harian dan keperluan-keperluan lain.

Tabel 3.4 Tingkat Penggunaan Sepeda Motor

Pertanyaan	Jawaban	Jumlah Responden	Nilai Rata - Rata
Dalam 1 Minggu Seberapa Sering Anda Menggunakan Sepeda Motor?	1 (Sangat Jarang)	6	75%
	2	5	
	3	8	
	4	17	
	5	18	
	6 (Sangat Sering)	42	
Dalam 1 Minggu, Berapa Kali Anda Mengisi Bensin?	1 (Lebih Dari 10 Kali)	3	88,5%
	2 (7 – 10 Kali)	5	
	3 (4 – 7 Kali)	11	
	4 (1 – 3 Kali)	77	

Jenis Bensin Apa Yang Anda Isi Untuk Sepeda Motor Anda?	1 (Ron 95)	4	80,3%
	2 (Ron 92)	39	
	3 (Ron 90)	53	
Berapa Biaya Yang Anda Keluarkan Untuk Sekali Mengisi Bensin?	1 (Lebih Dari Rp 50.000)	14	65,25%
	2 (Rp 36.000 – Rp 50.000)	27	
	3 (Rp 36.000 – Rp 50.000) (Rp 26.000 – Rp 35.000)	27	
	4 (Rp 10.000 – Rp 25.000)	28	

Dalam kuesioner ini juga, penulis mencari tau frekuensi tingkat penggunaan sepeda motor para responden dalam periode waktu 1 minggu dengan cara melihat frekuensi pengisian bahan bakar sepeda motor yang digunakan oleh responden.

Mayoritas koresponden kuesioner merupakan pengendara motor aktif dengan melihat frekuensi penggunaan per minggunya dan ditunjukkan oleh pengujian data yang mana sebanyak 88,5% pengendara sepeda motor menggunakan motornya setiap hari dalam 1 minggu dan hal ini juga ditunjukkan oleh 88,5% koresponden melakukan pengisian BBM 1-3 Kali dalam 1 minggu. Koresponden juga cenderung menggunakan BBM ber subsidi dengan porsi 53 responden.

5) Perawatan Kendaraan

Dalam kuesioner ini juga, penulis mencari tau frekuensi tingkat penggunaan sepeda motor para responden dalam periode waktu 1 minggu

untuk mencari tau bagaimana responden secara aktif menggunakan sepeda motornya untuk mobilitas harian dan keperluan-keperluan lain.

Tabel 3.5 Tingkat Perawatan Sepeda Motor

Pertanyaan	Jawaban	Jumlah Responden	Nilai Rata - Rata
Berapa Kali Anda Melakukan Service Mesin Motor Dalam Kurun Waktu 1 Tahun?	1 (Tidak Pernah Service)	7	73,5%
	2 (1 Tahun Sekali)	10	
	3 (3 – 5 Bulan Sekali)	49	
	4 (1 – 2 Bulan Sekali)	30	
Dimanakah Anda Biasa Melakukan Service Sepeda Motor Anda?	1 (Service Sendiri)	7	74,25%
	2 (Bengkel Pinggir Jalan)	23	
	3 (Bengkel Resmi Non ATPM)	20	
	4 (Bengkel Resmi)	46	

Penulis juga mencari tau dimanakah responden biasa merawat sepeda motornya yang mana data ini digunakan untuk menentukan seberapa perhatian responden dalam melakukan perawatan sepeda motornya yang terlihat dari dimana responden melakukan perawatan terhadap sepeda motornya. Berdasarkan data yang didapatkan dari koresponden kuesioner, mayoritas pengendara sepeda motor cenderung melakukan service motornya 3-5 bulan sekali dengan ragam alasan tertentu dan cenderung melakukan service sepeda motornya di bengkel resmi ATPM (Agen Tunggal Pemegang Merk) sepeda motornya dengan presentase sebesar 46 koresponden yang diikuti dengan 20 koresponden melakukan *service* di bengkel resmi non ATPM.

3.2 Metodologi Perancangan

Dalam melakukan perancangan website untuk kampanye gerakan uji emisi sepeda motor di DKI Jakarta ini, Penulis menggunakan teori perancangan alur komunikasi AISAS dalam melakukan pemetaan media kampanye yang dikemukakan oleh Sugiyama & Andre (2011) dalam buku *The Dentsu Way* dan dalam melakukan perancangan website perancangan penulis memilih menggunakan dan menerapkan teori perancangan *The Six Theory* oleh Landa (2010) dalam buku *Advertising by Design Generating and Designing Creative Ideas Across Media*, yang dijelaskan sebagai berikut.

3.2.1 AISAS

Sugiyama & Andre (2011) dalam buku *The Dentsu Way* membagi tahapan penayangan media ke dalam beberapa tahapan, sebagai berikut;

1) *Attention*

Merancang bagaimana kampanye interaktif gerakan uji emisi sepeda motor di DKI Jakarta dapat menarik dan mendapatkan khalayak dengan penggunaan media media yang dapat mempersuasi khalayak dalam menumbuhkan keterikatan pada sebuah informasi di dalam kampanye.

2) *Interest*

Dalam perancangan kampanye interaktif gerakan uji emisi sepeda motor di DKI Jakarta ini, perancangan yang dibuat oleh penulis diharap menciptakan sebuah *unique selling point* pada kampanye nya melalui informasi yang aktual dalam media penayangan kampanye.

3) *Search*

Dalam tahapan penayangan ini, untuk dapat meyakinkan khalayak atas kampanye yang dijalankan, penulis menyajikan informasi-informasi yang aktual terkait kebijakan uji

emisi yang berlaku dan memiliki fondasi data yang kuat terkait kebijakan uji emisi untuk nantinya target akan sepatat dengan kampanye.

4) *Action*

Action merupakan output atau inti utama dari perancangan kampanye interaktif gerakan uji emisi sepeda motor di DKI Jakarta yang mana pada tahapan ini, target audiens telah berhasil terpersuasi akan perancangan yang ada dan melaksanakan alur program uji emisi.

5) *Share*

Pada tahapan ini feedback dari target sasaran kampanye akan sangat berguna bagi perluasan audiens kampanye perancangan serta disini juga diperlukan *user satisfy* yang tinggi untuk nantinya para user akan membantu menyebarkan terkait kebijakan uji emisi di DKI Jakarta.

3.2.2 Six Phases

Landa (2010) dalam buku *Advertising by Design Generating and Designing Creative Ideas Across Media* membagi 6 tahapan dalam perancangan desain, sebagai berikut;

1) *Overview*

Pada tahapan ini penulis melakukan analisa terkait topik perancangan yang telah dipilih dengan melakukan pengumpulan data data terkait perancangan, menentukan target perancangan baik secara demografis dan *behaviour*, menentukan brand mandatory dan lain lain.

2) *Strategy*

Dalam tahapan ini, penulis memetakan terkait pesan yang akan disampaikan, bagaimana target menanggapi topik, serta

melakukan pemetaan *creative brief* , skema penayangan AISAS dan taktik pesan, pembuatan *user journey map* dan *user persona*.

3) *Ideas*

Pada tahapan ini penulis melanjutkan proses terkait perancangan apa yang akan dibuat oleh penulis dengan melakukan proses pembuatan ide yang dimulai dari pembuatan *mind mapping*, *Big Idea*, *Tone Of Voice*, dan penentuan *Moodboard* dari perancangan yang akan dibuat oleh penulis.

4) *Design*

Pada tahapan ini penulis memulai proses desain perancangan dengan menentukan elemen elemen desain perancangan yang akan digunakan lalu melakukan perancangan identitas kampanye yang setelahnya berlanjut dengan proses pembuatan media utama yang berupa *mobile site* dan berada di tahapan penayangan *search* dengan pembuatan *wireframe* terlebih dahulu.

5) *Production*

Pada tahapan ini penulis melanjutkan proses perancangan dari *wireframe* ke tahapan *low fidelity* sampai dengan *high fidelity* dan juga melakukan perancangan media-media lain pada tahapan penayangan lain.

6) *Implementation*

Pada tahapan ini penulis melakukan proses *prototyping* perancangan media utama dan juga produksi media media pendukung lain dan melaksanakan analisis user *beta test* untuk dilakukan pembaruan.