Vital Strategies

Persepsi Publik tentang Uji Emisi sebagai Strategi Efektif untuk Menanggulangi Polusi Udara

Memahami Persepsi Publik di Wilayah Jabodetabek

– Februari 2024

Ucapan Terima Kasih

Laporan ini merupakan hasil dari upaya kolaboratif antara Populix dan Vital Strategies.

Editor:
- Vivi S. Zabkie, S.Sos
- Chintya Imelda Maidir, MPP

Penulis dan Peneliti:
- Aini Devi Agustian, S.KM
- Aulia Mutiara Hatia Putri, S.KPm
- Nazmi Haddyat Tamara, S.Stat

Kami berterima kasih kepada Bloomberg Philanthropies dan ClimateWorks Foundation atas dukungan mereka dalam melakukan penelitian ini.

Kutipan yang disarankan :
Agustian A, Putri A, Tamara N. Persepsi Publik tentang Uji Emisi sebagai Strategi Efektif untuk Menanggulangi Polusi Udara. Vital Strategis. New York NY. 2024..
Dapat diakses di: www.vitalstrategies.org/resources/public-perceptions-of-emissions-testing-in-jakarta/

Kontak:
Sumi Mehta
Wakil Presiden, Kesehatan Lingkungan dan Iklim
Vital Strategies
smehta@vitalstrategies.org

Daftar Isi

Ringkasan Eksekutif 5
Latar Belakang 7
Metodologi 13
Pengetahuan, Sikap, dan Perspektif Tentang Kualitas Udara Jabodetabek 17
Pengetahuan dan Sikap Tentang Kebijakan untuk Mengurangi Polusi Udara 29
Wawasan dan Rekomendasi Utama 38

PAJERO
SPORT
GAKJM

Ringkasan Eksekutif

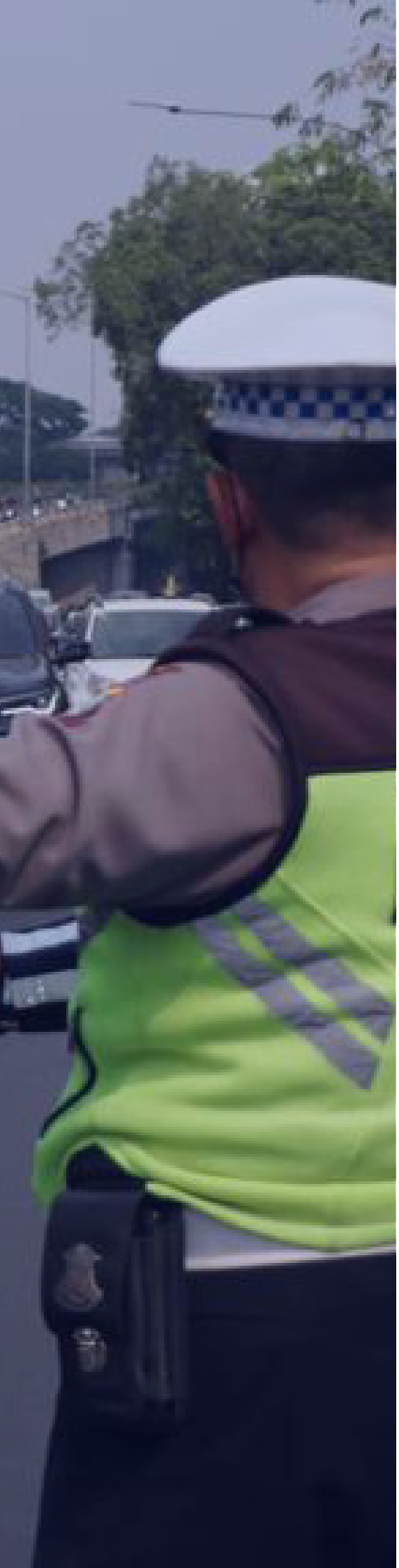
Emisi yang berasal dari sekitar 23 juta kendaraan roda dua dan empat merupakan penyebab utama polusi udara di Jabodetabek, menurut data Dinas Lingkungan Hidup Provinsi DK Jakarta dan studi aproporsi sumber yang dilakukan pada tahun 2019 oleh Institut Teknologi Bandung dan Vital Strategies. Hal ini menimbulkan beban yang signifikan terhadap kesehatan dan kesejahteraan masyarakat. Memastikan kepatuhan terhadap persyaratan emisi kendaraan sangat penting untuk mengurangi kontribusi armada saat ini dan di masa depan terhadap polusi udara. Pengujian emisi adalah salah satu strategi terpenting untuk memastikan kepatuhan.

Pada bulan September dan Desember 2023, Populix dan Vital Strategies melakukan survei dalam dua tahap untuk mengeksplorasi persepsi masyarakat terhadap polusi udara di wilayah DK Jakarta dan sekitarnya serta sikap mereka terhadap uji emisi kendaraan.

Survei ini menemukan bahwa 97% responden memiliki kendaraan bermotor. Dari jumlah tersebut, 50% memiliki lebih dari satu sepeda motor, 50% memiliki mobil, dan dari jumlah tersebut, 19% memiliki lebih dari satu mobil. Sebagian besar kendaraan bermotor ini berusia empat hingga sepuluh tahun, sehingga wajib menjalani uji emisi.

Peraturan uji emisi telah diberlakukan untuk memastikan kepatuhan masyarakat dan upaya kolektif untuk meningkatkan kualitas udara di Jakarta. Pada bulan September 2023, Pemerintah Provinsi DK Jakarta menerapkan kebijakan tilang bagi kendaraan yang tidak lulus uji emisi. Pemilik kendaraan yang tidak lulus uji akan dikenakan denda, sesuai dengan peraturan yang tertuang dalam Pasal 2 Peraturan Gubernur (Pergub) No. 66 Tahun 2020 tentang Pengujian Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor.

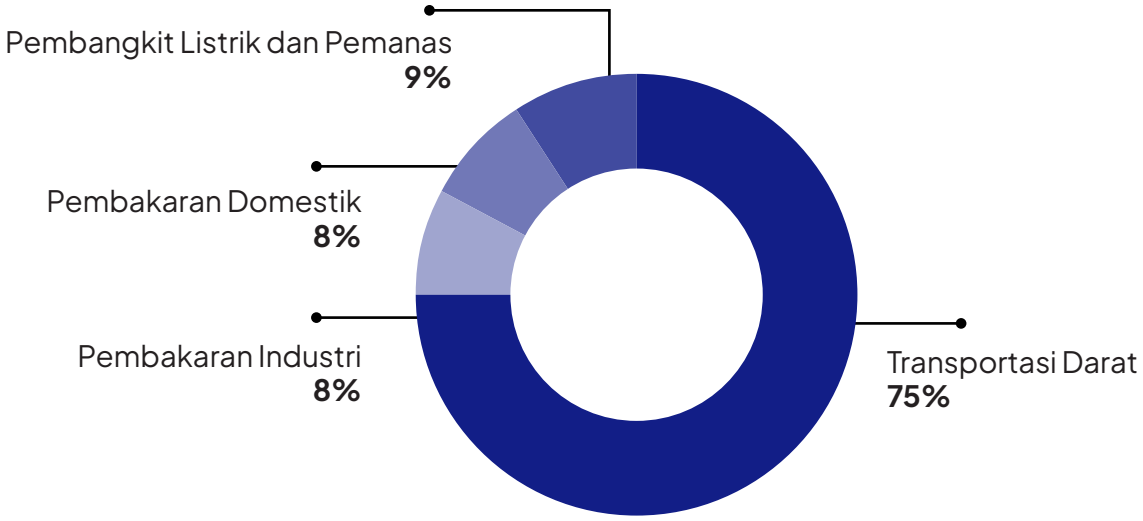
Populix dan Vital Strategies menyusun laporan ini, yang menggambarkan temuan survei tentang pengetahuan, sikap dan praktik masyarakat Jakarta dan kota-kota penyangganya - Bogor, Bekasi, Depok dan Tangerang - mengenai polusi udara dan dampaknya, kebiasaan penggunaan bahan bakar, kebijakan, dan implementasi Kawasan Rendah Emisi dan Kendaraan Rendah Emisi.



01

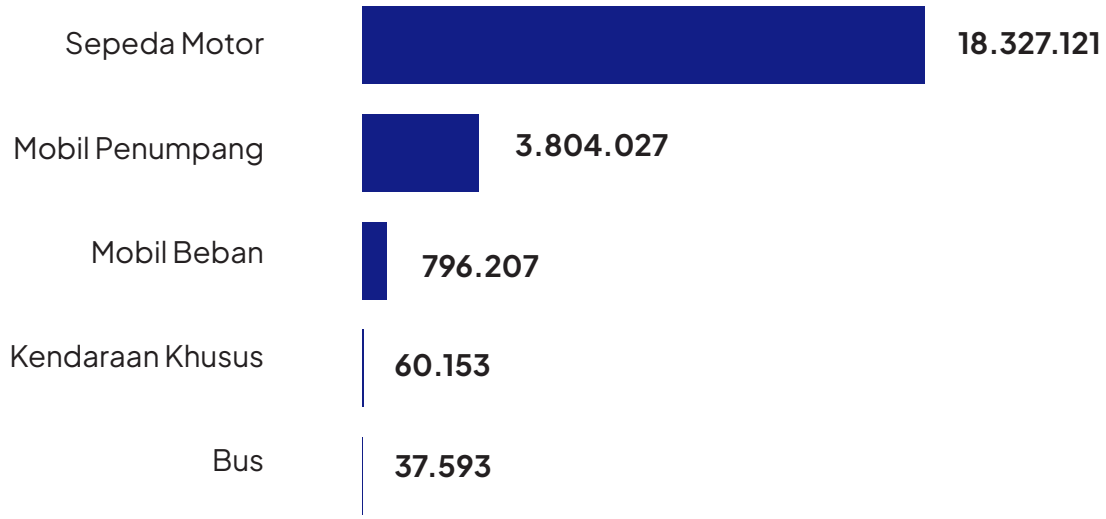
Latar Belakang

Polusi udara di Jakarta dan kota-kota penyangganya - Bogor, Bekasi, Depok dan Tangerang - masih menjadi perhatian serius. Menurunnya kualitas udara menyebabkan berbagai masalah kesehatan bagi penduduk di daerah-daerah tersebut. Menurut data dari Dinas Lingkungan Hidup Provinsi DKI Jakarta, transportasi darat merupakan sumber utama polusi udara di DKI Jakarta dan sekitarnya. Sumber emisi kendaraan bermotor berasal dari sekitar 23 juta kendaraan roda dua dan empat.



Grafik 1. Sumber Pencemaran Udara
Sumber: Dinas Lingkungan Hidup Provinsi DK Jakarta

Berdasarkan data dari Kepolisian Negara Republik Indonesia, jumlah kendaraan di DKI Jakarta telah mencapai 23,03 juta unit per 17 Agustus 2023. Sebagian besar dari kendaraan tersebut adalah sepeda motor dengan jumlah 18,33 juta (79,6% dari total kendaraan di Jakarta). Jumlah mobil penumpang di Jakarta tercatat sebanyak 3,8 juta.

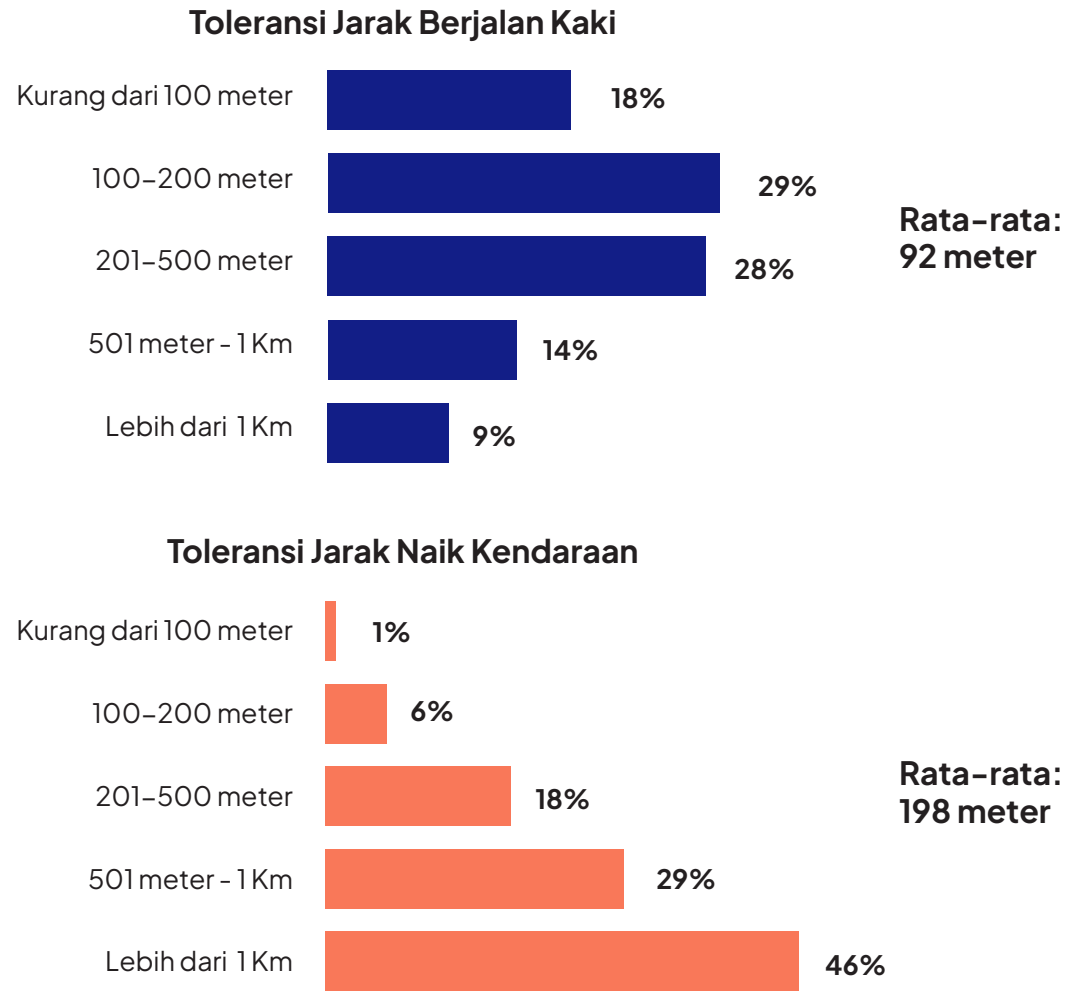


Grafik 2. Jumlah Kendaraan Bermotor Jakarta
Sumber: Kepolisian Negara Republik Indonesia (RI)

Menurut data Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK), kendaraan di Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek) memberikan kontribusi yang cukup besar terhadap emisi karbon monoksida (CO). Sektor transportasi menyumbang 96,36% atau setara dengan 28.317 ton per tahun, disusul oleh pembangkit listrik sebesar 1,76% atau 5.252 ton per tahun, dan industri 1,25% atau 3.738 ton per tahun.

Data menunjukkan bahwa penduduk Jabodetabek memiliki kebiasaan menggunakan kendaraan bermotor daripada berjalan kaki, bahkan untuk jarak yang relatif dekat. Menurut hasil survei kedua yang dilakukan oleh Populix dan Vital Strategies, 47% responden hanya akan berjalan kaki kurang dari 200 meter sebelum menggunakan kendaraan. Seperempatnya (25%) akan menggunakan kendaraan untuk menempuh jarak 500 meter atau kurang. Responden menyebutkan bahwa mereka merasa lebih cepat jika menggunakan kendaraan (69%) sebagai alasan untuk tidak berjalan kaki; 49% mengatakan bahwa mereka terlalu malas untuk berjalan kaki.

.



Grafik 3. Toleransi Jarak Untuk Berjalan Kaki dan Naik Kendaraan

Instrumen hukum dan dasar penegakan peraturan pengujian emisi telah ada baik di tingkat nasional maupun lokal. Undang-undang di tingkat nasional meliputi: Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup; dan peraturan terbaru dari Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan (PERMEN LHK), No. 8/2023, tertanggal 4 Agustus 2023, tentang Penerapan Baku Mutu Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe M, N, O, dan L.

Sementara itu, di tingkat daerah, khususnya di DKI Jakarta, peraturan yang terkait adalah Instruksi Gubernur DKI Jakarta Nomor 66 Tahun 2019 tentang Pengendalian Kualitas Udara, Peraturan Gubernur (Pergub) Nomor 66 Tahun 2020 tentang Pengujian Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor, yang merupakan revisi dari Pergub Nomor 92 Tahun 2007.

Kendaraan yang berusia lebih dari 3 tahun diwajibkan untuk menjalani uji emisi. Berdasarkan hasil survei, kendaraan yang dimiliki oleh masyarakat di wilayah DKI Jakarta rata-rata berusia 4 hingga 10 tahun. Meskipun sudah diwajibkan, kesadaran untuk melakukan uji emisi masih rendah. Berdasarkan data di situs web ujiemisi.jakarta.go.id, per 7 September 2023, baru 1 juta kendaraan roda empat dan 101.000 sepeda motor yang telah menjalani uji emisi, yang mewakili hanya 30% kendaraan roda empat dan 0,6% kendaraan roda dua.

Yuk Follow IG
depok 24 jam

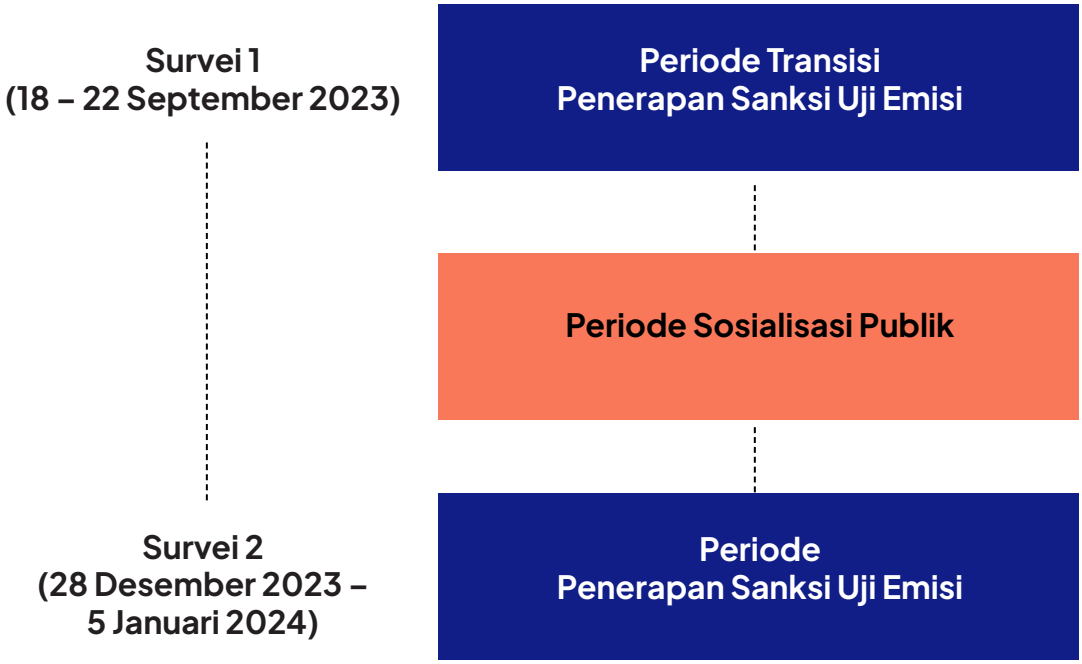
02

Metodologi

Metodologi dan *Profiling* Responden

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat pengetahuan, sikap, perilaku, dan praktik pengguna kendaraan di Jabodetabek sebagai bahan masukan bagi upaya komunikasi mengenai uji emisi di masa mendatang.

Survei ini dilakukan dalam dua putaran. Putaran pertama dilakukan pada bulan September 2023 selama masa transisi pemberlakuan uji emisi, sebelum pemberlakuan penuh dengan sanksi denda. Putaran kedua dilakukan pada bulan Desember 2023 saat pemberlakuan sanksi uji emisi secara penuh di wilayah Jabodetabek.



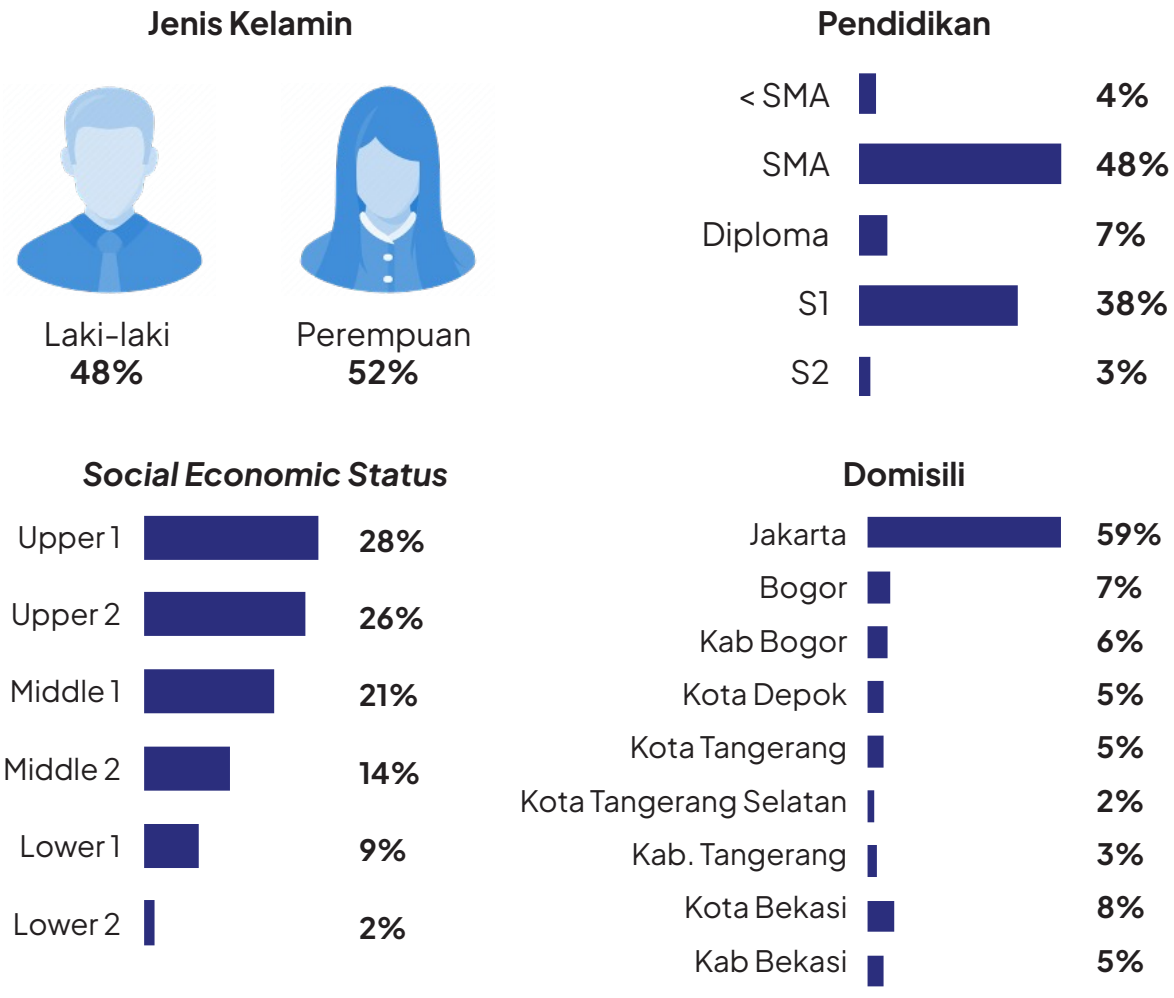
Gambar 1. Tahapan Pelaksanaan Kegiatan

Putaran pertama melibatkan 604 responden di wilayah DKI Jakarta dan sekitarnya (Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi). Setelah hasil survei pertama dianalisa, dilakukan sosialisasi kepada masyarakat dengan menyampaikan hasil survei beserta informasi mengenai uji emisi melalui media sosial Populix dan Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta. Setelah sosialisasi, di awal pemberlakuan sanksi uji emisi secara penuh, Populix dan Vital Strategies melakukan survei putaran kedua yang menjangkau 622 responden di wilayah DKI Jakarta dan sekitarnya (Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi).

Survei kuantitatif ini dilakukan secara online, dengan pengambilan sampel non-probabilitas. Responden berusia minimal 18 tahun dan memiliki kendaraan bermotor (mobil/ sepeda motor). Profil responden untuk survei pertama dan survei kedua cukup mirip.

Sebagian besar responden (52%) dalam survei kedua adalah perempuan dan 48% laki-laki. Sebagian besar responden adalah generasi milenial (usia 28–43 tahun) sebesar 42%, diikuti oleh Generasi Z (17–21 tahun) sebesar 32% dan Generasi X (44–60 tahun) sebesar 26%.

Jika dilihat dari domisili responden, 59% tinggal di DKI Jakarta dan 41% di wilayah Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi. Mayoritas dari mereka telah lulus dari sekolah menengah atas. Dalam hal status sosial ekonomi (SES), sebagian besar responden berada dalam kategori Lower 1.



Grafik 4. Profil Responden Pada Survei Kedua
Sumber: Survei 2 Populix

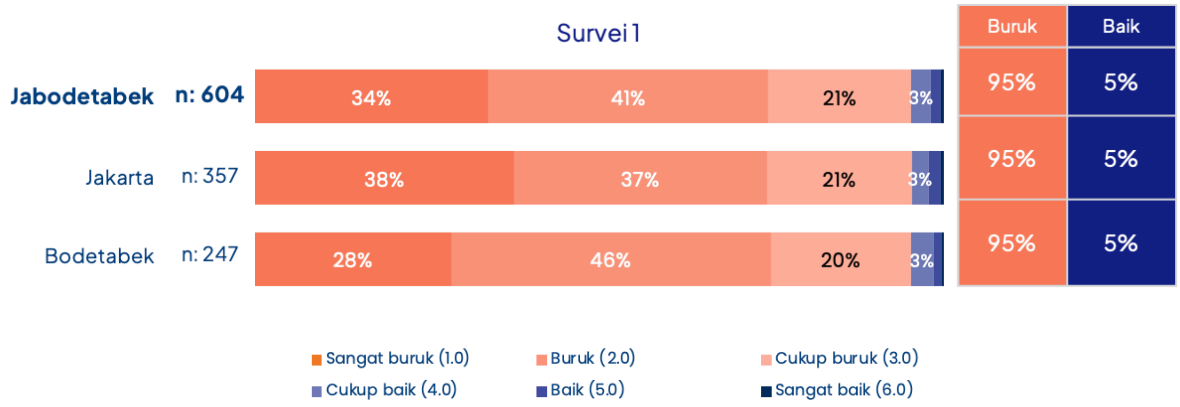
POLISI

03

Pengetahuan, Sikap dan Perspektif tentang Kualitas Udara Jabodetabek

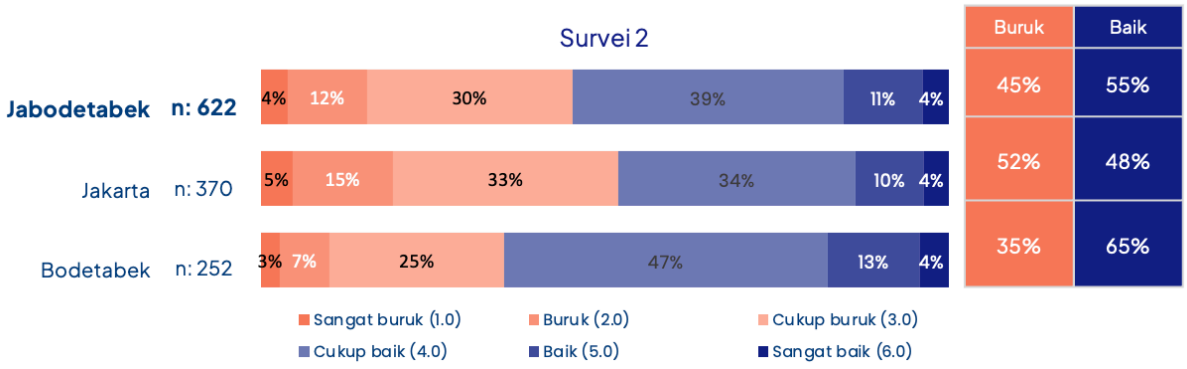
Kualitas Udara

Responden diminta untuk menilai kualitas udara di tempat tinggal mereka di masing-masing dari dua putaran survei. Pada putaran pertama, yang dilakukan pada bulan September 2023, 95% responden menilai kualitas udara "agak buruk" atau lebih buruk, dengan 95% menilai kualitas udara sangat buruk atau buruk.



Grafik 5. Perspektif Kualitas Udara Pada Survei Pertama
Menurut Anda bagaimana kualitas udara lingkungan sekitar Anda saat ini? [SA]
Sumber: Survei 1 Populix

Sebaliknya, survei putaran kedua yang dilakukan tiga bulan kemudian, sebagian besar responden (55%) mempersepsikan kualitas udara "baik". Persepsi kualitas udara yang baik ini didominasi oleh responden yang tinggal di wilayah Bodetabek (Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi), yaitu sebesar 65%. Sementara itu, 48% responden di wilayah DKI Jakarta mempersepsikan bahwa kualitas udara telah membaik.



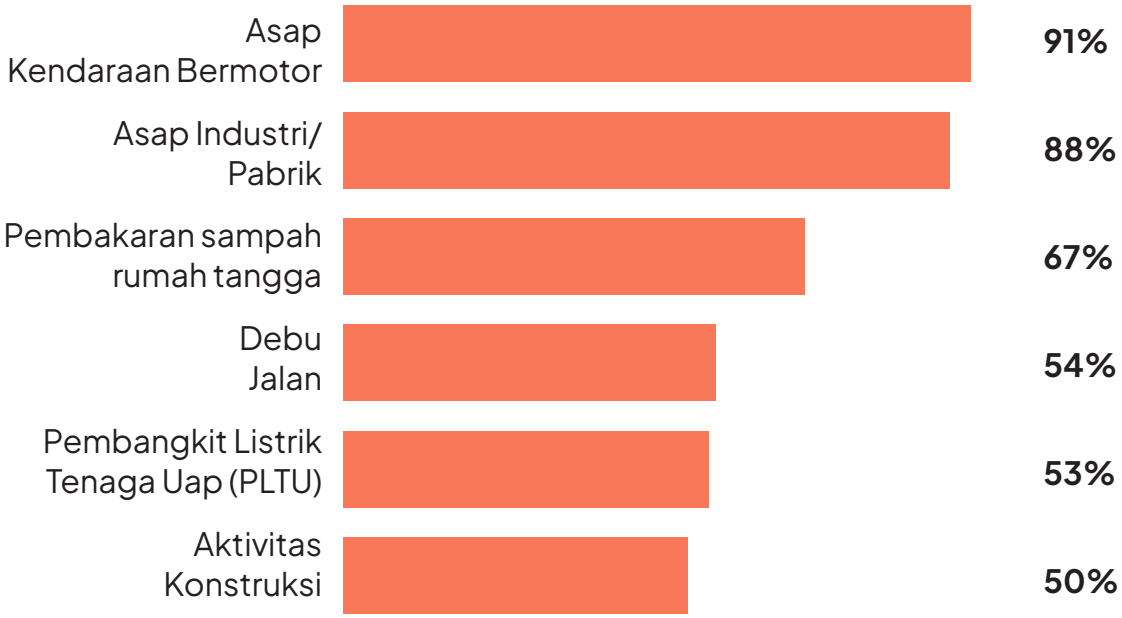
Grafik 6. Persepsi Kualitas Udara Jabodetabek Pada Survei Kedua
Menurut Anda bagaimana kualitas udara lingkungan sekitar Anda saat ini? [SA]
Sumber: Survei 2 Populix

Persepsi kualitas udara yang membaik pada survei kedua sesuai dengan hasil pemantauan kualitas udara yang sebenarnya. Survei pertama, yang dilakukan pada bulan September 2023, berlangsung selama musim kemarau ketika langit Jakarta sering menunjukkan kabut asap berwarna gelap, sedangkan survei kedua dilakukan saat musim hujan dimulai, pada akhir Desember 2023, dan kabut asap telah berkurang.

Sumber Polusi Udara

Sejak mencuatnya kualitas udara di DKI Jakarta dan sekitarnya dalam kondisi mengkhawatirkan, penyebab polusi tentu menjadi suatu hal yang penting diketahui sebagai upaya mengambil langkah kebijakan yang tepat untuk mengatasi polusi udara di Jabodetabek. Kementerian/Lembaga turut menyuarakan dampak polusi, ada yang menilai dari kendaraan bermotor dan ada yang menilai dari asap pabrik/PLTU Batu Bara.

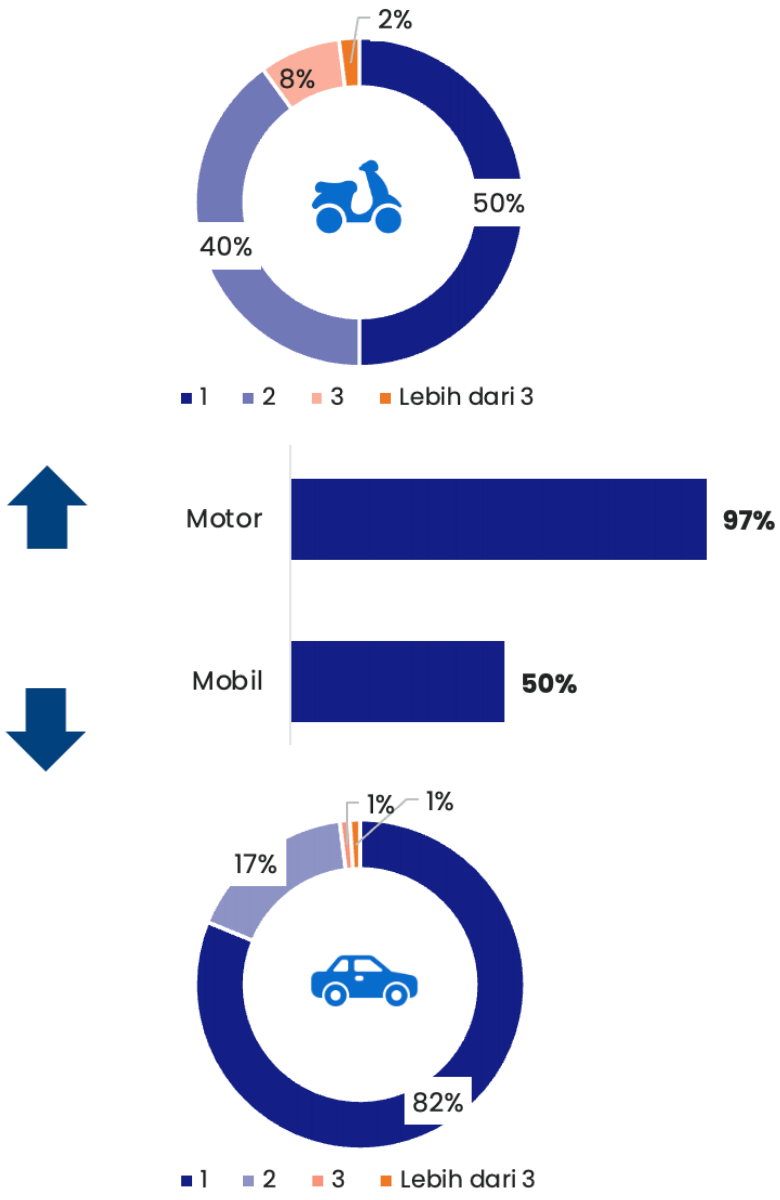
Dari sisi pandangan publik, berdasarkan hasil studi pertama Populix dan Vital Strategis mengungkap bahwa umumnya pencemaran udara bersumber dari sektor transportasi dan asap industri/pabrik. Ada 91% responden menganggap penyebab polusi dari asap kendaraan dan 88% beranggapan dari asap industri/pabrik. Hal ini sejalan dengan yang dikatakan oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.



Grafik 7. Persepsi Penyebab Polusi Udara Jabodetabek
Menurut Anda, apa yang menjadi penyebab pencemaran udara? [MA]
Sumber: Survei 1 Populix

Kepemilikan Kendaraan

Hasil survei juga menunjukkan bahwa responden cukup mewakili populasi secara keseluruhan dalam hal kepemilikan kendaraan. Sembilan puluh tujuh persen (97%) responden memiliki setidaknya satu sepeda motor, dengan setengahnya memiliki lebih dari satu sepeda motor. Setengah (50%) responden memiliki mobil dan 19% memiliki lebih dari satu mobil.

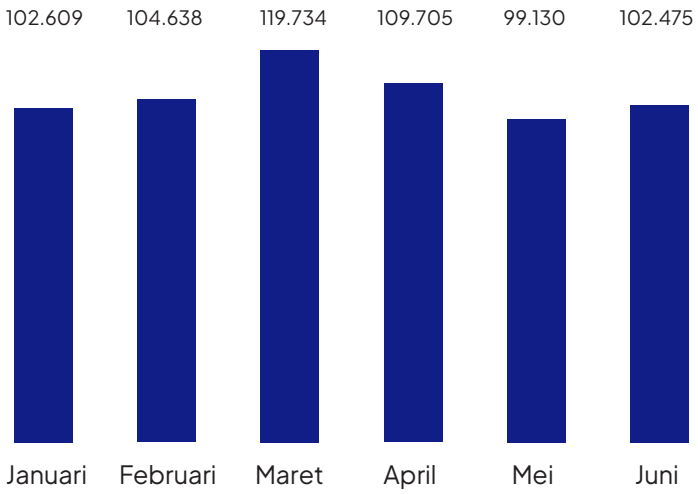


Grafik 8. Kepemilikan Kendaraan Bermotor
Sumber: Survei 2 Populix

Dari 97% responden yang memiliki motor usianya mayoritas di kisaran 4–10 tahun baik motor pertama, kedua, dan ketiga. Sementara dari 50% responden yang memiliki mobil, pada mobil pertama dan kedua mayoritas usianya sudah mencapai 4–10 tahun, hanya responden yang memiliki mobil ketiga usia kendaraannya mayoritas kurang dari tiga tahun. Artinya, dari seluruh kendaraan yang dimiliki responden, mayoritas masuk wajib uji emisi.

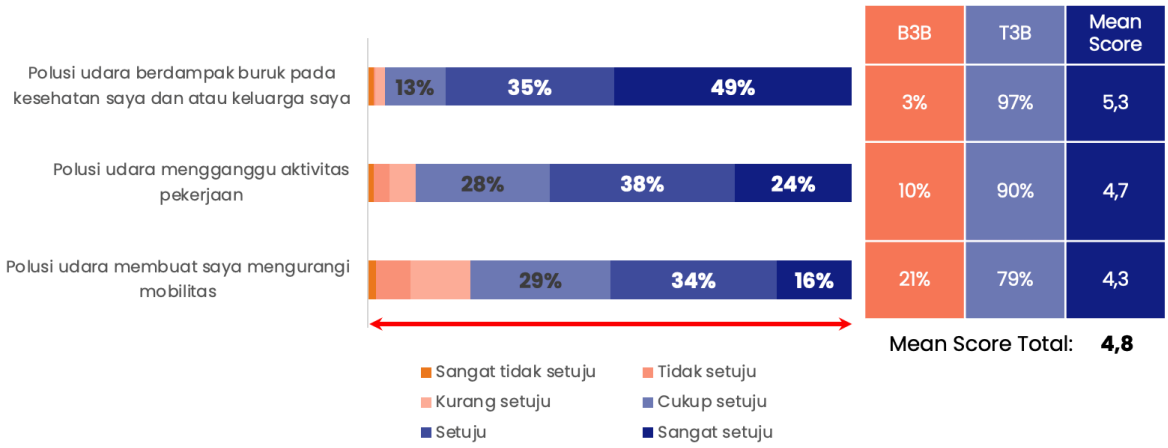
Dampak Polusi Udara

Dampak polusi udara semakin nyata dirasakan oleh warga Jabodetabek. Pada Desember 2021, jumlah kasus ISPA di wilayah Jabodetabek sebanyak 166.238 kasus. Jumlah kasus ISPA meningkat 19,4% hingga mencapai 206.311 kasus pada Juli 2022.



Grafik 9. Perkembangan Kasus Infeksi Saluran Pernafasan Akut pada tahun 2023
Sumber: Dinas Kesehatan (Dinkes) DKI Jakarta, 2023

Pada putaran pertama survei, 97% setuju dengan pernyataan bahwa “polusi udara berdampak negatif terhadap kesehatan saya dan/atau keluarga saya”, dengan 49% sangat setuju. Sembilan puluh persen (90%) setuju bahwa “polusi udara mengganggu aktivitas kerja”, dengan 24% sangat setuju, dan 79% setuju bahwa “polusi udara membuat saya mengurangi mobilitas saya”, dengan 16% sangat setuju.

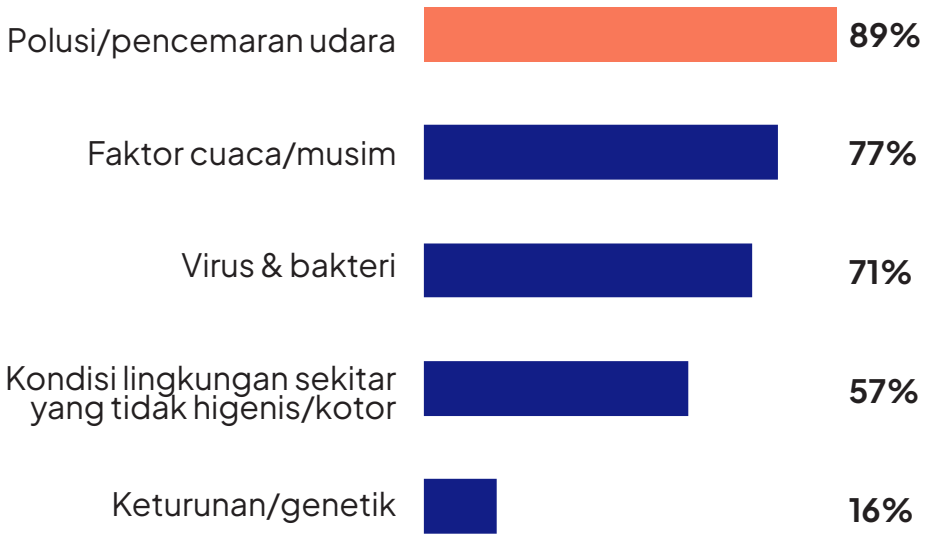


Grafik 10. Persepsi tentang Dampak Polusi Udara
Mohon berikan penilaian Anda mengenai pernyataan di bawah ini
Sumber: Survei 1 Populix

Pada putaran kedua, pertanyaan tambahan diajukan untuk mengeksplorasi dampak yang dirasakan oleh masyarakat di DKI Jakarta dan sekitarnya. Hasil survei menunjukkan bahwa, dalam enam bulan terakhir, 70% responden mengalami batuk dan 66% mengalami flu. Sebagian besar dari mereka percaya bahwa penyebabnya adalah polusi/pencemaran udara di Jabodetabek.

Grafik 11. Keluhan Kesehatan Warga Jabodetabek
"Dalam 6 bulan terakhir, apakah Anda pernah mengalami keluhan-keluhan berikut ini?" [MA]
Sumber: Survei 2 Populix

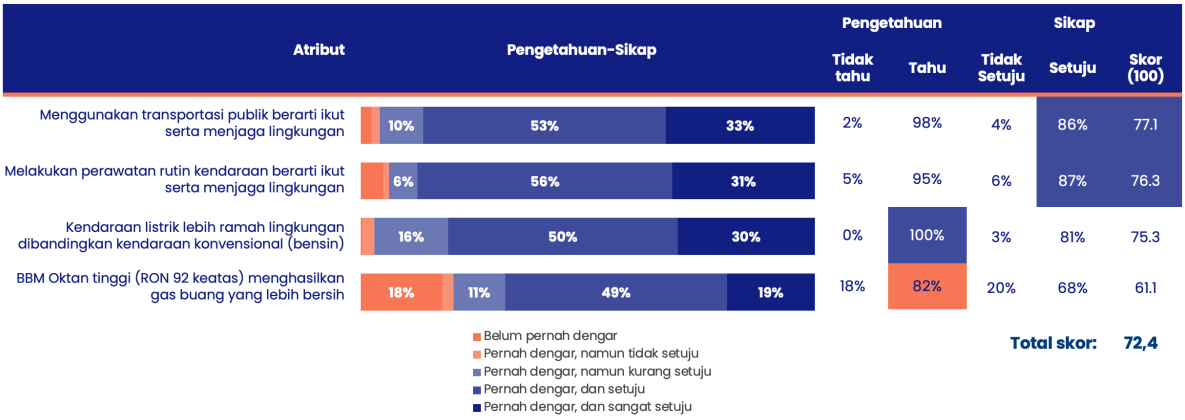
Flu dan batuk adalah keluhan kesehatan terbesar yang disebutkan. Penyakit pernapasan lainnya yang disebutkan termasuk sakit tenggorokan, sesak napas, asma, pneumonia, dan TBC. Sebagian besar responden (89%) menyatakan bahwa mereka percaya bahwa keluhan-keluhan tersebut disebabkan oleh polusi atau pencemaran udara di Jakarta. Kekhawatiran ini konsisten dengan sejumlah besar literatur epidemiologi yang menunjukkan hubungan langsung dan tidak langsung antara polusi udara dengan berbagai penyakit pernapasan dan eksaserbasi alergi.



Grafik 12. Persepsi Tentang Penyebab Penyakit Pernapasan
"Menurut Anda, apa saja penyebab penyakit pernapasan?" [MA]
Sumber: Survei 2 Populix

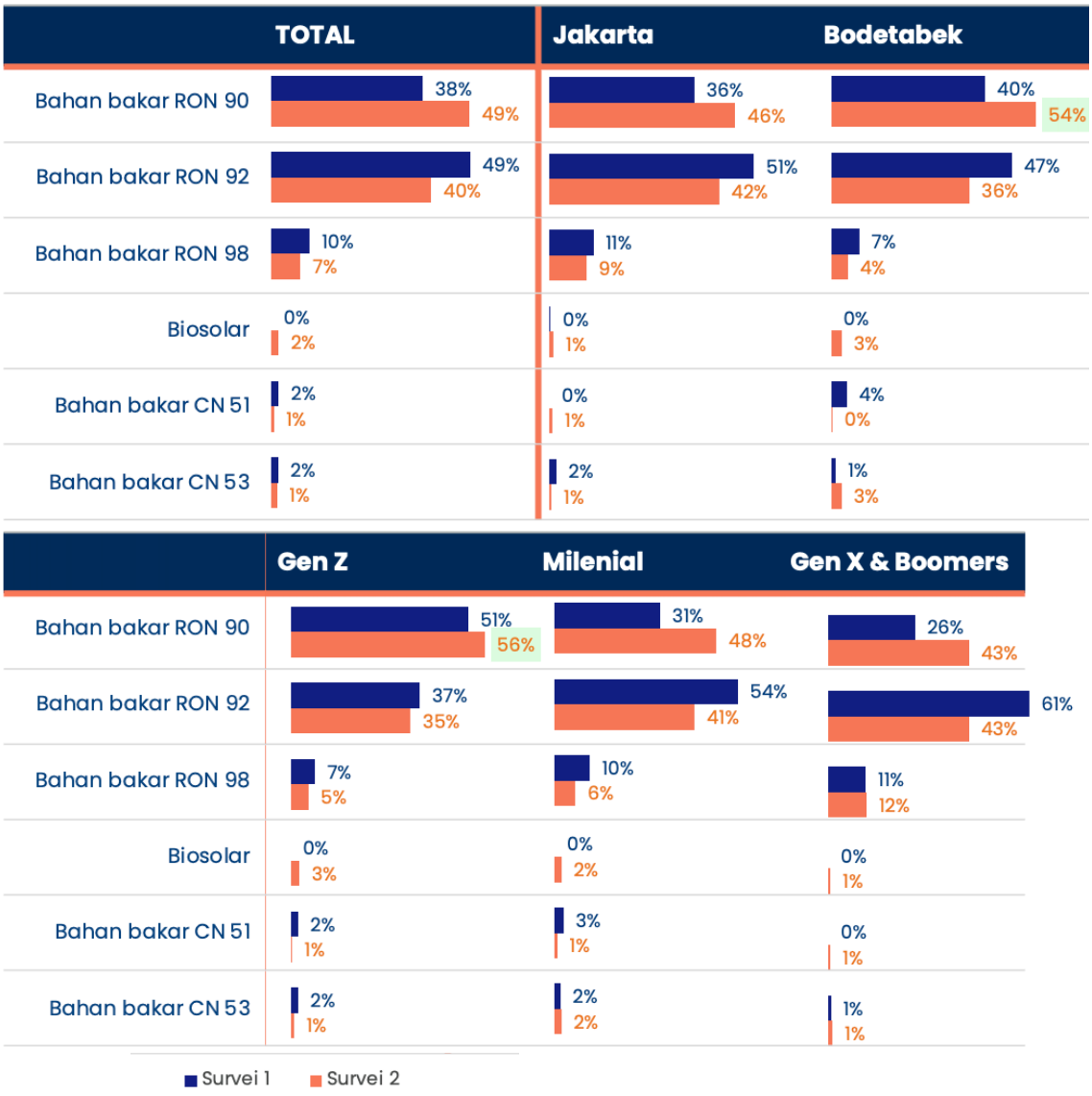
Pengetahuan dan Sikap Terkait Perlindungan Lingkungan Hidup

Mayoritas responden menyatakan persetujuannya bahwa ada beberapa kegiatan dan perilaku yang dapat berkontribusi terhadap pelestarian lingkungan. Secara umum, responden memiliki tingkat pengetahuan yang baik tentang upaya menjaga kualitas udara, dengan tingkat kesadaran berkisar antara 82% hingga 100%, seperti yang ditunjukkan pada Gambar 13. Atribut dengan tingkat kesadaran paling rendah dibandingkan dengan atribut lainnya adalah "Bahan bakar beroktan tinggi menghasilkan gas buang yang lebih bersih", meskipun persentasenya masih cukup tinggi, yaitu 82%.



Grafik 13. Pengetahuan Responden Mengenai Perlindungan Udara
"Mohon berikan penilaian Anda mengenai hal-hal berikut ini" [SA]
Sumber: Survei 2 Populix

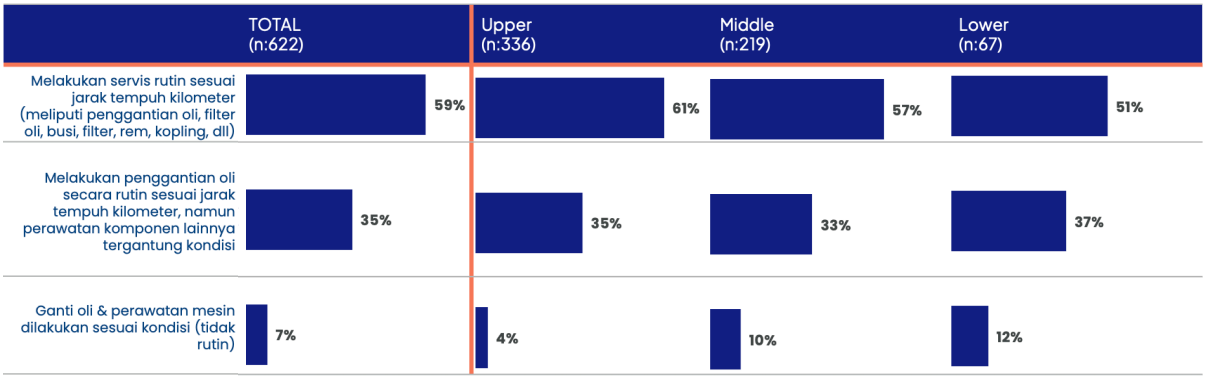
Kendaraan yang gagal dalam uji emisi dapat disebabkan oleh beberapa faktor, salah satunya adalah penggunaan bahan bakar yang tidak sesuai dengan rekomendasi. Setiap kendaraan memiliki bahan bakar yang direkomendasikan dengan nilai oktan tertentu, yang tercantum dalam buku manual kendaraan. Survei tersebut menemukan bahwa hampir separuh dari responden paling sering menggunakan bahan bakar RON 90, terutama responden di wilayah Bodetabek, Generasi Z, dan mereka yang memiliki status sosial ekonomi (SES) rendah. Artinya, di wilayah DKI Jakarta dan sekitarnya, penggunaan bahan bakar beroktan tinggi masih minim.



Grafik 14. Penggunaan Bahan Bakar berdasarkan Wilayah dan Generasi
Sumber: Survei 2 Populix

Responden yang telah menggunakan bahan bakar beroktan tinggi (minimal 92) mengatakan bahwa penggunaan bahan bakar beroktan tinggi membuat kendaraan lebih hemat bahan bakar, membuat mesin lebih awet/tidak mudah rusak, dan meningkatkan performa kendaraan secara keseluruhan.

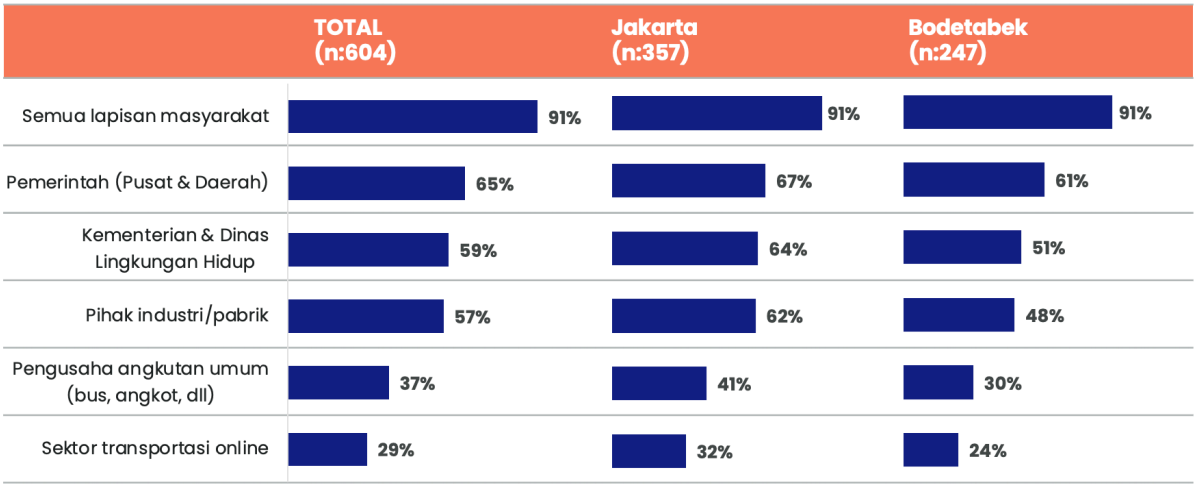
Vital Strategies bersama dengan Populix memperdalam pengetahuan dan sikap terhadap perawatan sepeda motor untuk memahami kebiasaan masyarakat dalam merawat lingkungan. Hasilnya menunjukkan bahwa perawatan rutin sesuai jarak tempuh (termasuk penggantian oli, penggantian filter oli, busi, filter, rem, kopling, dan lain-lain) merupakan hal yang umum dilakukan oleh semua kelompok responden.



Grafik 15. Cara dan Kebiasaan Responden dalam Merawat Kendaraan
"Manakah dari hal berikut yang Anda lakukan untuk merawat kendaraan Anda?" [MA]
Sumber: Survei 2 Populix

Siapa yang memikul tanggung jawab untuk perlindungan lingkungan?

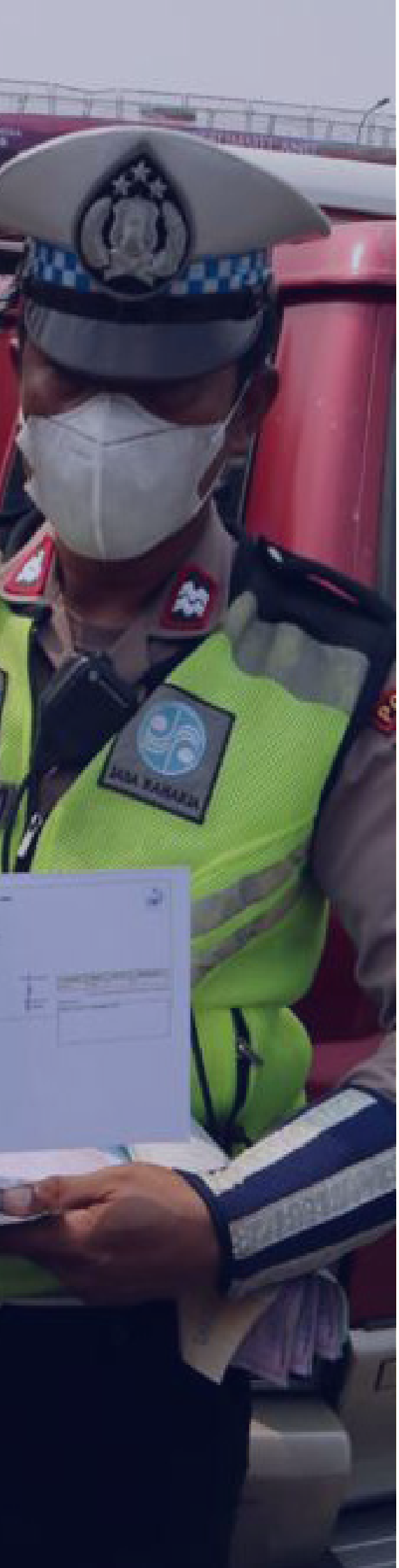
Sebagian besar responden (91%) mengatakan bahwa mereka percaya bahwa semua lapisan masyarakat bertanggung jawab atas pelestarian lingkungan. Sekitar dua pertiga (65%) responden merasa bahwa pemerintah pusat dan daerah memiliki tanggung jawab, dan 59% mengatakan bahwa Badan Lingkungan Hidup (KLH/DLH) memiliki tanggung jawab. Sedikit perbedaan dicatat berdasarkan kota tempat tinggal.



Grafik 16. Persepsi Responden tentang Tanggung Jawab untuk Melindungi Lingkungan
"Menurut Anda, siapa yang bertanggung jawab untuk melindungi lingkungan, terutama kualitas udara" [MA]
Sumber: Survei 1 Populix

DISHUB
B 2713 SJU

ASEAN



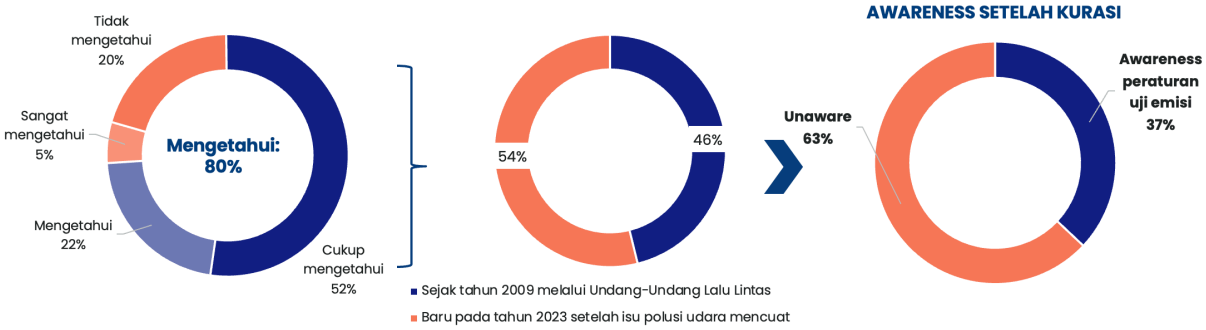
04

Pengetahuan dan Sikap Tentang Kebijakan untuk Mengurangi Polusi Udara

Pengujian Emisi

Uji emisi merupakan salah satu strategi yang digunakan pemerintah daerah untuk mengurangi polusi udara yang disebabkan oleh kendaraan bermotor di wilayah Jabodetabek. Pengujian ini juga berfungsi untuk menilai performa mesin kendaraan.

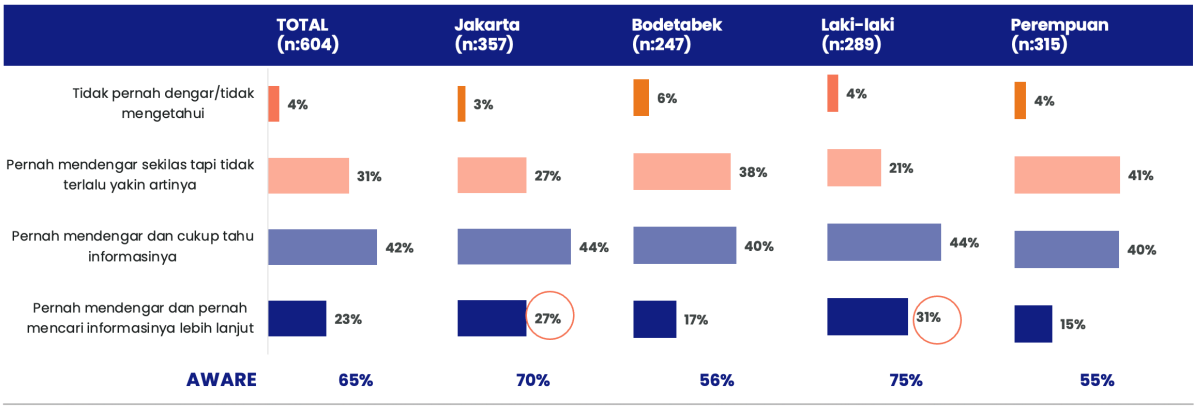
Berdasarkan survei pertama yang dilakukan oleh Populix dan Vital Strategies pada September 2023, setelah pemberlakuan peraturan ini, 80% responden mengaku mengetahui adanya peraturan uji emisi, namun hanya 46% yang menjawab dengan benar terkait sanksi atas pelanggaran tersebut. Oleh karena itu, setelah dikurasi, kesadaran responden terhadap peraturan uji emisi menjadi 37%.



Grafik 17. Kesadaran akan Peraturan Uji Emisi pada Survei Pertama
Sumber: Survei 1 Populix

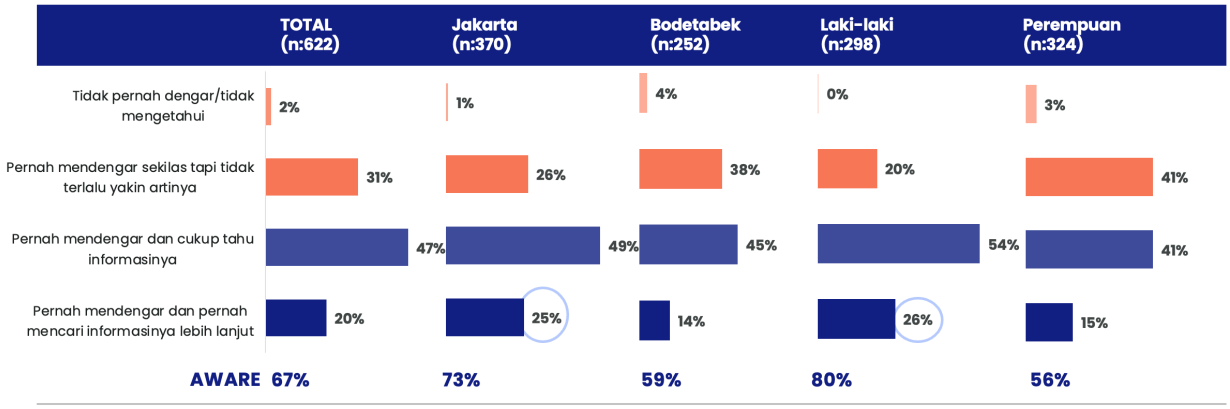
Dari responden yang mengetahui tentang peraturan uji emisi, 65% mengatakan bahwa mereka mengetahuinya dari media sosial, terutama Instagram.

Survei pertama menemukan bahwa 42% responden mengatakan bahwa mereka “pernah mendengar dan mengetahui informasi yang cukup” tentang uji emisi. Dari total keseluruhan, 23% responden secara keseluruhan telah mencari informasi lebih lanjut.



Grafik 18. Kesadaran akan Uji Emisi dalam Survei Pertama
"Apakah Anda pernah mendengar/tahu apa itu uji emisi?" [SA]
Sumber: Survei 1 Populix

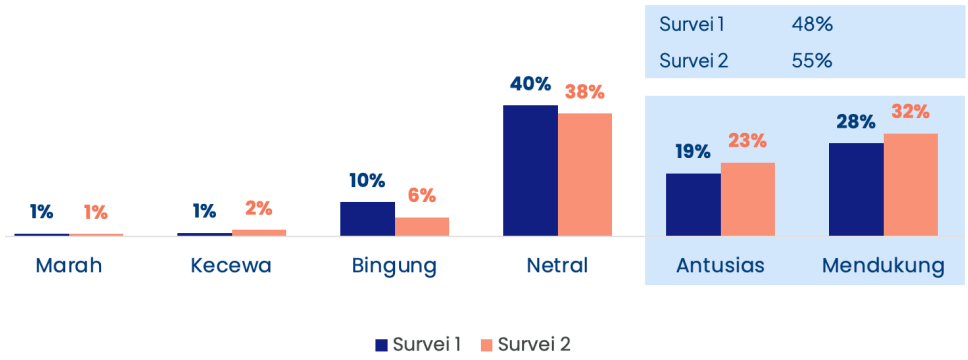
Pada survei putaran kedua, yang dilakukan setelah peraturan uji emisi diterapkan, hampir setengah dari responden (47%) mengatakan bahwa mereka "pernah mendengar dan mengetahui informasi yang cukup" tentang uji emisi, sedikit meningkat dari survei pertama. Terdapat 25% yang telah mencari informasi lebih lanjut, terutama responden pria di wilayah Jakarta.



Grafik 19. Kesadaran Uji Emisi dalam Survei Kedua
"Apakah Anda pernah mendengar/tahu apa itu uji emisi?" [SA]
Sumber: Survei 2 Populix

Sikap publik terhadap kebijakan uji emisi berubah di antara kedua survei tersebut.

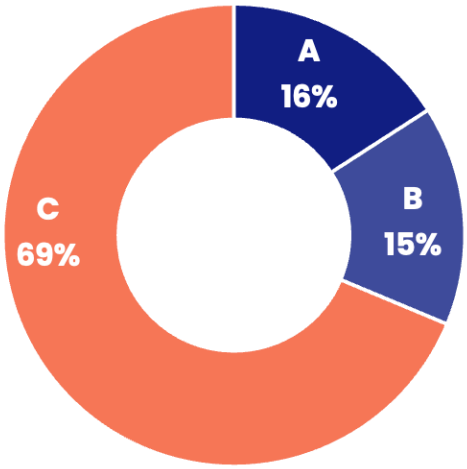
Pada survei pertama, 19% responden mengatakan bahwa respon pertama mereka ketika mendengar “uji emisi” adalah antusiasme; angka ini meningkat menjadi 23% pada survei kedua.



Grafik 20. Tanggapan Masyarakat terhadap Uji Emisi
“Ketika Anda mendengar kata-kata uji emisi, apa tanggapan pertama Anda?” [SA]
Sumber: Perbandingan Survei 1 dan Survei 2 Populix

Kepatuhan yang dilaporkan sendiri terhadap pengujian emisi meningkat dari survei pertama ke survei kedua. Meskipun 55% responden melaporkan telah melakukan uji emisi, beberapa di antaranya tidak lulus, dan hanya sedikit yang telah menguji semua kendaraan mereka. Analisis lebih lanjut menunjukkan bahwa 23% responden telah sepenuhnya mematuhi peraturan uji emisi, yang berarti mereka telah menguji semua kendaraan yang diwajibkan, lulus uji, dan melakukannya dalam satu tahun terakhir.

A : Kelompok responden yang pernah uji emisi untuk seluruh kendaraan yang dimiliki dan wajib uji emisi, lolos, setahun terakhir



B : Kelompok responden yang pernah uji emisi untuk beberapa kendaraan yang dimiliki, lolos, setahun terakhir **>> Target uji emisi layer 2**

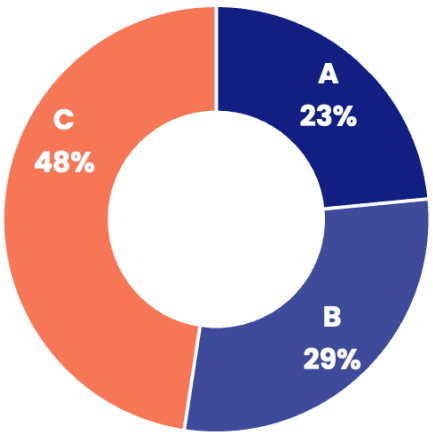
C : Kelompok responden yang belum pernah uji emisi sama sekali/ Pernah uji emisi tapi belum lolos/ Pernah uji emisi tapi dalam periode lebih dari setahun terakhir **>> Target uji emisi layer 1**

Target uji emisi secara keseluruhan:
B+C = 84%

Grafik 21. Kepatuhan terhadap Uji Emisi dalam Survei Pertama
Sumber: Survei 1 Populix

Setelah berbagai upaya dan kampanye untuk mempromosikan uji emisi, hasilnya meningkat pesat. Pada survei kedua, tingkat kepatuhan penuh terhadap uji emisi meningkat menjadi 23%, naik dari 16% sebelumnya. Persentase responden di kelompok kedua, yaitu mereka yang telah mematuhi sebagian, juga meningkat menjadi 29% dari sebelumnya 15%. Namun, hampir setengahnya (48%) masih termasuk dalam kelompok ketiga, yaitu mereka yang tidak patuh untuk kendaraan mereka.

A : Kelompok responden yang pernah uji emisi untuk seluruh kendaraan yang dimiliki dan wajib uji emisi, lolos, setahun terakhir



B : Kelompok responden yang pernah uji emisi untuk beberapa kendaraan yang dimiliki, lolos, setahun terakhir **>> Target uji emisi layer 2**

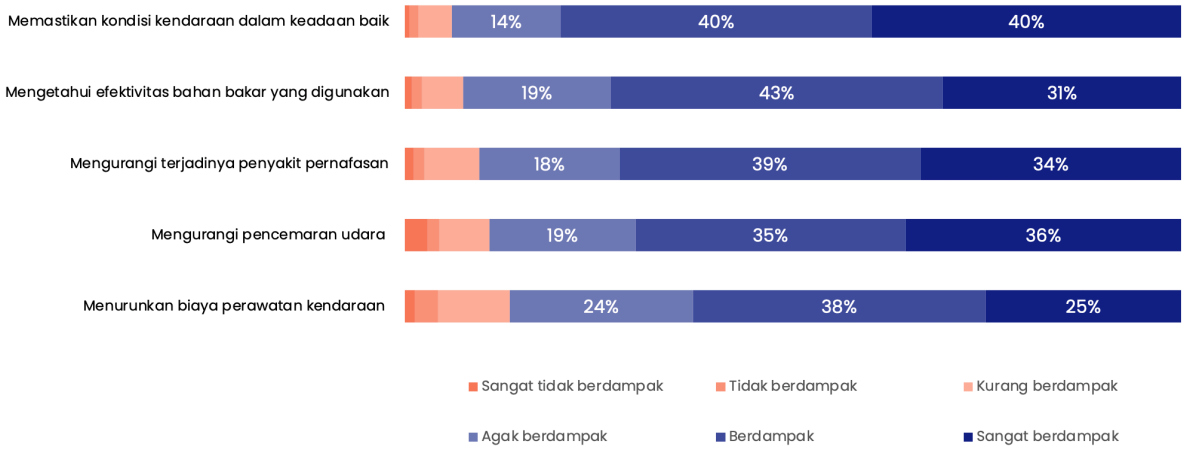
C : Kelompok responden yang belum pernah uji emisi sama sekali/ Pernah uji emisi tapi belum lolos/ Pernah uji emisi tapi dalam periode lebih dari setahun terakhir **>> Target uji emisi layer 1**

Target uji emisi secara keseluruhan:
B+C = 77%

Grafik 22. Kepatuhan terhadap Uji Emisi dalam Survei Kedua
Sumber: Survei 2 Populix

Upaya Meningkatkan Partisipasi Uji Emisi

Tingkat pengetahuan warga Jabodetabek terhadap uji emisi sudah cukup tinggi. Hal ini menjadi langkah awal yang baik untuk penerapan uji emisi. Dari aspek sikap, uji emisi juga dinilai berdampak baik bagi aspek pribadi, maupun kesehatan lingkungan. Dari sisi pribadi, berdasarkan studi yang dilakukan Populix dan Vital Strategies uji emisi dinilai memberikan dampak terutama untuk memastikan kendaraan dalam kondisi baik.



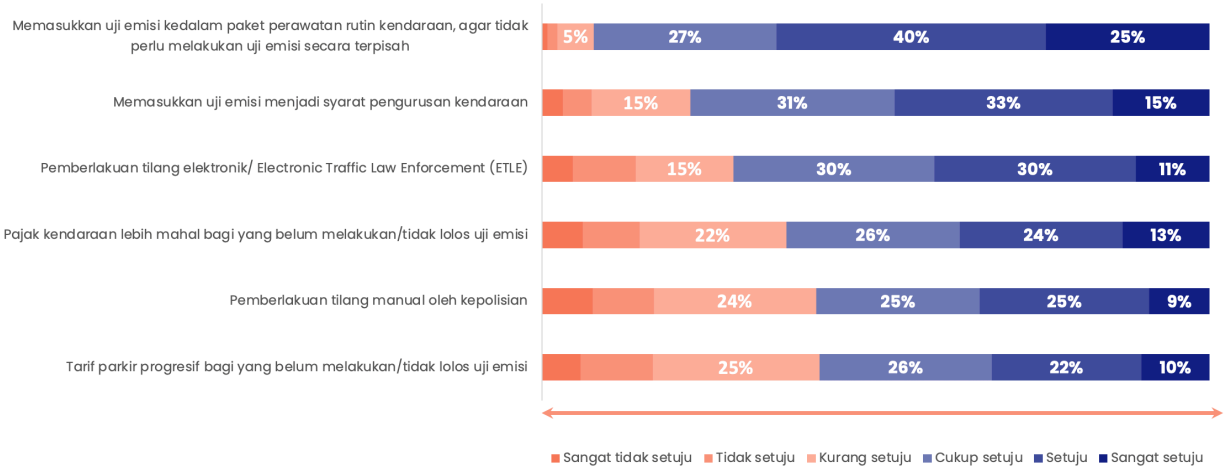
Grafik 23. Awareness Dampak Uji Emisi
"Menurut Anda, seberapa besar dampak uji emisi terhadap hal-hal berikut?" [SA]
Sumber: Survey 2 Populix

Oleh karena itu, uji emisi dinilai bisa menjadi langkah penting dalam memastikan kendaraan bermotor beroperasi dalam kondisi optimal. Proses ini tidak hanya fokus pada pengendalian polusi udara, tetapi juga mencerminkan kesehatan dan kinerja mesin kendaraan secara keseluruhan. Melalui uji emisi, responden tampak dapat mendeteksi berbagai masalah mekanis yang mungkin tidak terlihat dalam pemeriksaan rutin, seperti pembakaran yang tidak efisien, kebocoran bahan bakar, dan masalah pada sistem pembuangan sehingga akan menurunkan biaya perawatan ke depan.

Secara psikologis, manusia akan memberikan prioritas pada keadaan atau kebijakan yang mempunyai dampak langsung terhadap dirinya sendiri. Ketika seseorang merasa bahwa suatu isu atau kebijakan mempengaruhi kesejahteraan pribadi,

kesehatan, keamanan, atau kenyamanan nya, maka urgensi untuk bertindak atau mendukung tindakan tertentu akan meningkat secara signifikan. Sehingga kampanye uji emisi dapat difokuskan pada dampak personal atau individual.

Dalam rangka upaya meningkatkan partisipasi dan tingkat kepatuhan uji emisi dapat dilakukan dengan beberapa alternatif. Hasil survei menyebutkan, responden umumnya setuju jika uji emisi dimasukkan kedalam paket perawatan rutin kendaraan (92%). Selanjutnya upaya untuk memasukkan uji emisi menjadi syarat pengurusan kendaraan dan tilang elektronik disetujui oleh masing-masing sebesar 78% dan 71%.



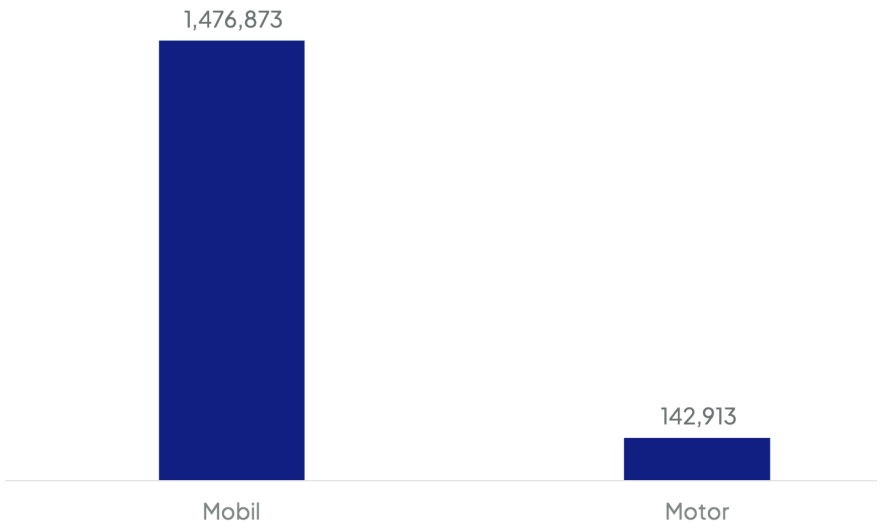
Grafik 24. Persepsi Upaya Meningkatkan Kepatuhan Uji Emisi
"Bagaimana tingkat kesetujuan Anda terhadap penerapan uji emisi berikut"
Sumbe: Survey 2 Populix

Kampanye terkait informasi proses dan manfaat uji emisi, serta koordinasi antara Jakarta dengan wilayah penyangganya (Bodetabek) diharapkan juga dapat memperluas tingkat kepatuhan uji emisi. Salah satunya dengan melibatkan ojek dan taksi online di wilayah Jabodetabek. Meskipun jumlah pasti mitra pengemudi ojek online di Indonesia sampai kini tidak diketahui secara pasti baik oleh publik maupun pemerintah namun, menurut catatan Presidium Gabungan Aksi Roda Dua (Garda) yang dikutip dari Bisnis.com, jumlah pengemudi ojek online di Indonesia, khususnya di Jabodetabek, diperkirakan mencapai antara 2 hingga 2,5 juta pengemudi.

Sementara itu, pada tahun 2024, Gojek memiliki sekitar 176.365 mitra pengemudi yang tercatat sebagai peserta jaminan sosial. Di sisi lain, Grab memiliki sekitar 7.803 pengemudi yang juga terdaftar dalam jaminan sosial. Masifnya perkembangan ojek dan taksi online saat ini dapat mendorong para pemangku kepentingan untuk menggandeng perusahaan ride hailing untuk meningkatkan kepatuhan uji emisi kepada mitranya.

Dari aspek punishment, sanksi tilang terbukti efektif meningkatkan kepatuhan uji emisi. Meski demikian, pada pelaksanaanya diperlukan sosialisasi yang massif serta menentukan metode tilang yang akan digunakan. Sebelum sanksi tilang diberlakukan, tingkat kepatuhan terhadap uji emisi masih rendah.

Pada akhir Agustus 2023, hanya sekitar 10% kendaraan di Jakarta yang sudah melakukan uji emisi. Namun, berdasarkan data yang diakses pada 30 Juli 2024, tepat delapan bulan setelah sanksi diberlakukan, jumlah kendaraan yang melakukan uji emisi meningkat tajam.



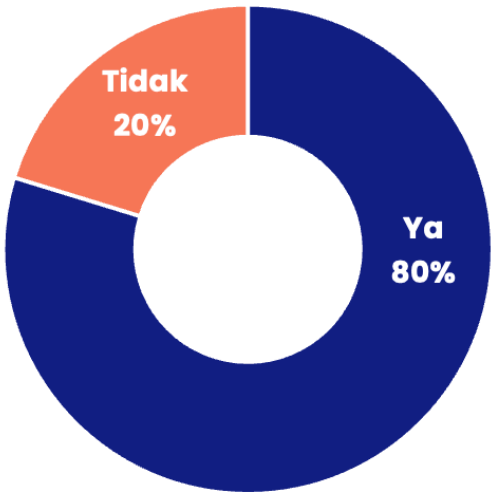
Grafik 25. Jumlah Uji Emisi Kendaraan
Sumber: Sistem Uji Emisi Langit Biru Jakarta Raya, 30 Juli 2024

Data tersebut juga menunjukan bahwa pemberlakuan sanksi tilang berhasil meningkatkan kepatuhan karena kendaraan yang tidak lulus uji emisi dikenakan denda, yaitu Rp 250 ribu untuk sepeda motor dan Rp 500 ribu untuk mobil. Selain itu, uji emisi menjadi salah satu syarat perpanjangan STNK, mendorong lebih banyak pemilik kendaraan untuk mematuhi aturan tersebut.

Kendaraan Rendah Emisi

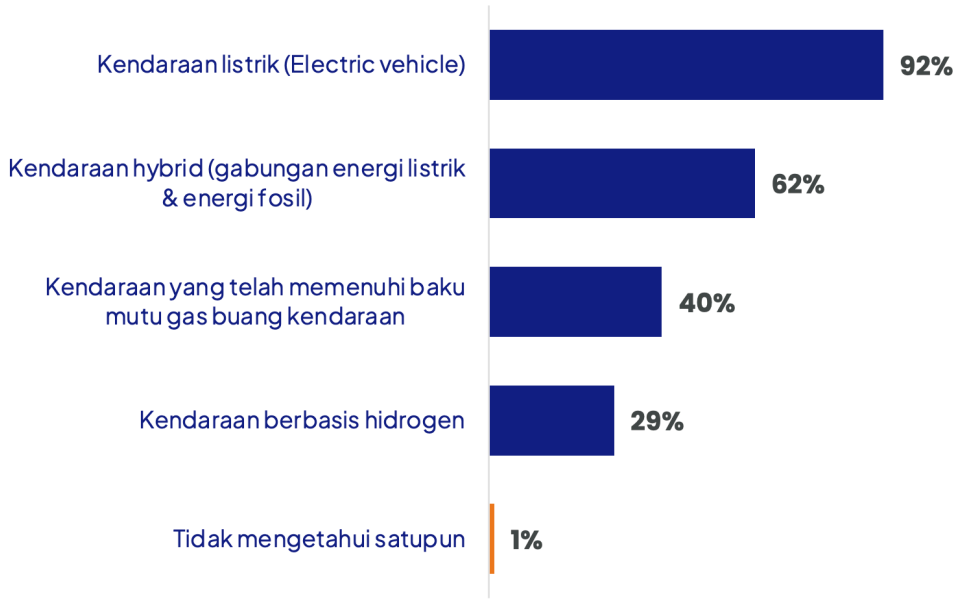
Kendaraan Rendah Emisi adalah kendaraan yang telah memenuhi standar anti polusi negara bagian California, Amerika Serikat. Standar kendaraan rendah emisi melibatkan pengurangan 50% hidrokarbon dan pengurangan 50% emisi nitrogen oksida (NO) dari kendaraan pada tahun 1995. Status Kendaraan Rendah Emisi merupakan strategi dan kebijakan pemerintah yang kuat untuk mendorong penerapan kendaraan rendah emisi.

Berdasarkan hasil survei kedua, 80% responden pernah mendengar atau mengetahui tentang kebijakan yang mengatur tentang Kendaraan Rendah Emisi.



Grafik 26. Kesadaran Kebijakan Kendaraan Rendah Emisi
Sumber: Survei 2 Populix

Mayoritas responden (92%) mengetahui bahwa kendaraan listrik adalah kendaraan rendah emisi dan 62% mengetahui bahwa kendaraan hibrida, yang menggunakan kombinasi energi listrik dan energi fosil, dianggap sebagai kendaraan rendah emisi. Hanya 1% responden yang tidak mengetahui apa itu kendaraan rendah emisi.



Grafik 27. Persepsi tentang Kendaraan Rendah Emisi
Sumber: Survei 2 Populix

Wawasan utama dari penelitian ini disusun dengan menggunakan pendekatan model KAP (pengetahuan, sikap dan praktik).

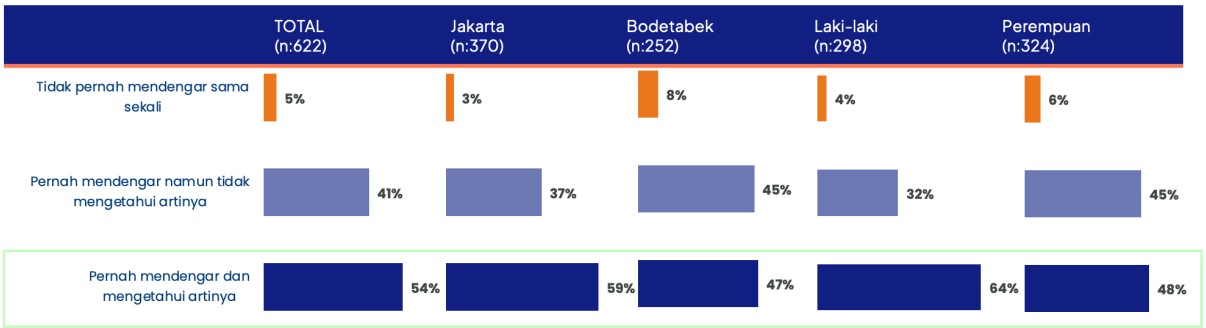
- Pada survei pertama, 95% responden menganggap kualitas udara Jabodetabek buruk
- Sementara itu, pada survei kedua, hanya 45% yang masih menganggap kualitas udara Jabodetabek buruk
- Sumber utama polusi udara menurut persepsi responden adalah knalpot kendaraan (91%) dan asap industri (88%)
- Tingkat kesadaran akan pengujian emisi pada survei pertama adalah 65%, dan pada survei kedua adalah 67%.

Kawasan Rendah Emisi

Kawasan Rendah Emisi (KRE) adalah intervensi yang semakin populer, diterapkan di kota-kota seperti London, Berlin, Milan dan Seoul, yang bertujuan untuk mengurangi emisi dari sektor transportasi dengan cara membuat area kota yang hanya boleh dilalui oleh kendaraan dengan emisi rendah atau bebas emisi.

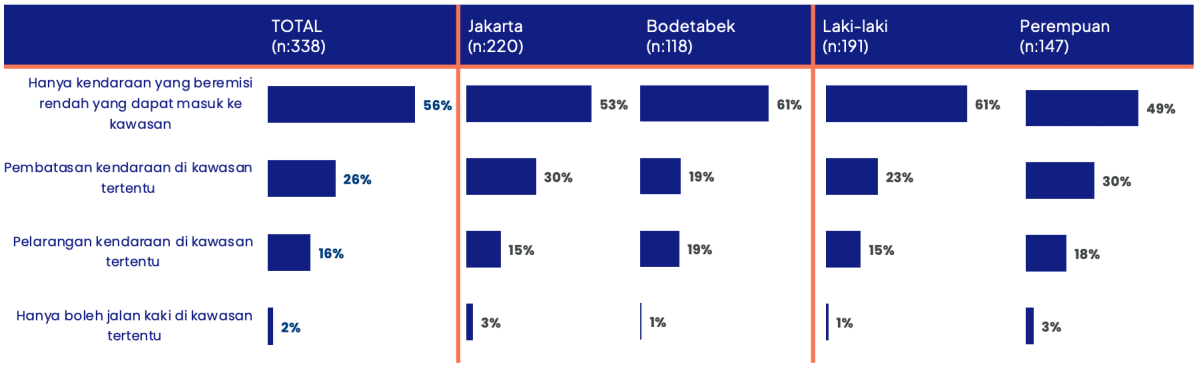
Wilayah DKI Jakarta menetapkan Kawasan Rendah Emisi pada 8 Februari 2021 di Kota Tua, Jakarta, di mana hanya bus Transjakarta, pesepeda, dan pejalan kaki yang diizinkan masuk dan bergerak di sekitar area yang berbatasan dengan Jalan Pintu Besar Utara, Jalan Lada, dan bagian depan Museum Mandiri. Hal ini merupakan komitmen yang signifikan dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk terus mengurangi tingkat emisi di ibukota hingga 26%, sejalan dengan kebijakan pemerintah pusat.

Survei putaran kedua menemukan bahwa 54% responden mengetahui tentang Kawasan Rendah Emisi dan mengetahui apa artinya. Terdapat perbedaan yang signifikan berdasarkan jenis kelamin; 64% responden laki-laki dan 48% responden perempuan mengetahui tentang KRE.



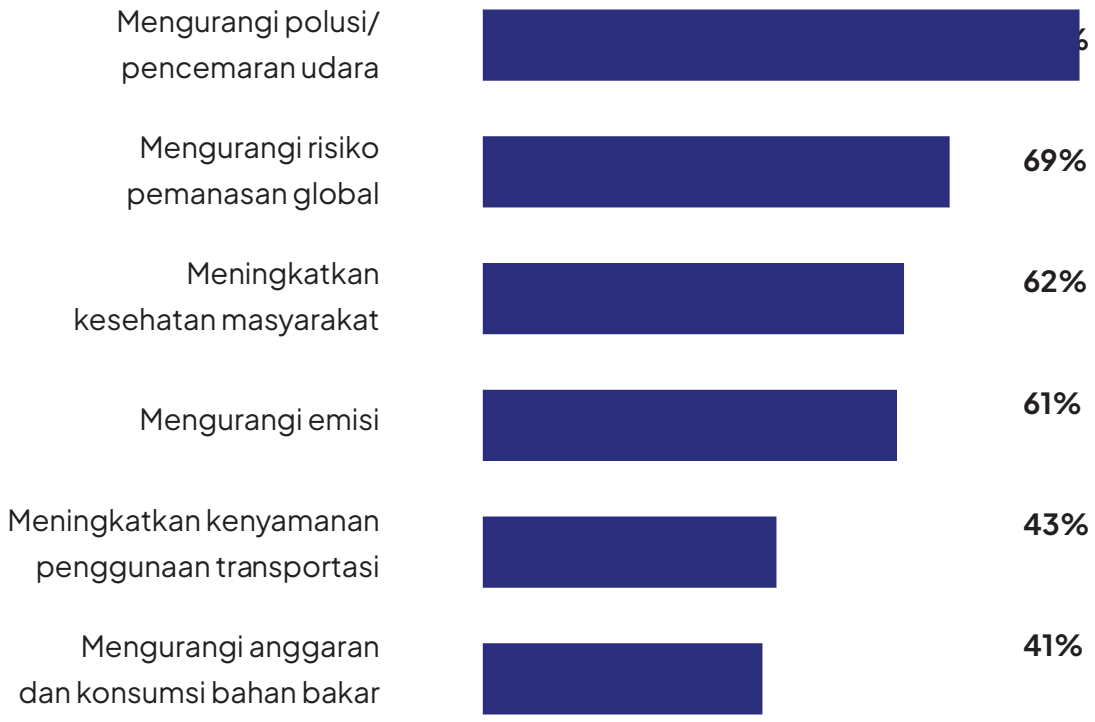
Grafik 28. Kesadaran akan Zona Emisi Rendah
"Apakah Anda pernah mendengar/tahu apa itu Kawasan Rendah Emisi?" [SA]
Sumber: Survei 2 Populix

Sebagian besar responden mengetahui dengan benar bahwa Kawasan Rendah Emisi adalah zona yang hanya boleh dimasuki oleh kendaraan beremisi rendah. Sisanya percaya bahwa KRE membatasi (26%) atau melarang (16%) kendaraan secara umum, atau hanya untuk pejalan kaki (2%)



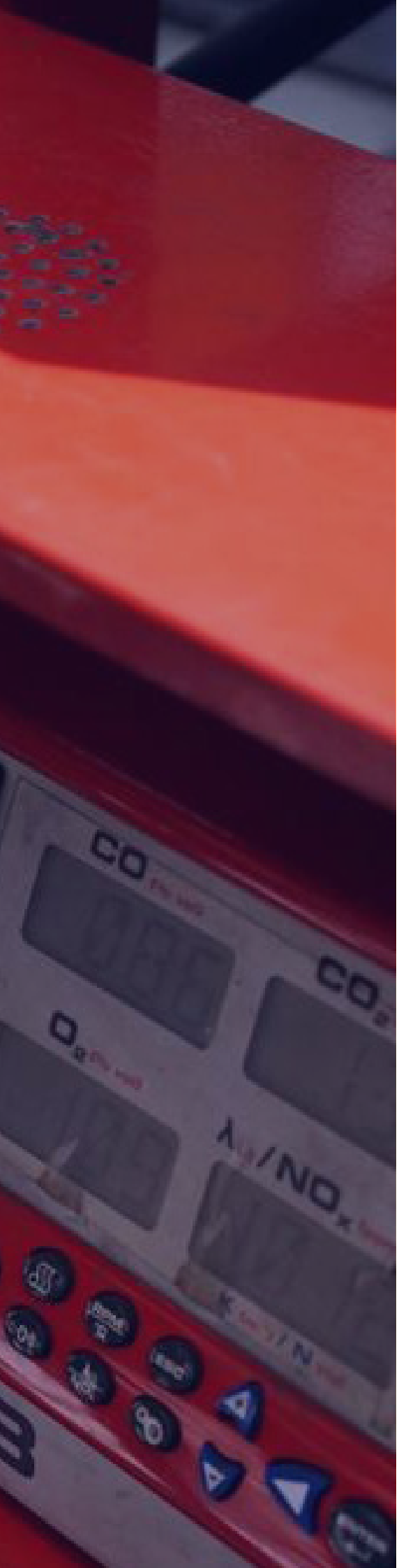
Grafik 29. Pengetahuan tentang Zona Emisi Rendah
"Apa yang Anda ketahui tentang Kawasan Rendah Emisi?" [SA]
Sumber: Survei 2 Populix

Secara keseluruhan, 88% responden mengatakan bahwa mereka percaya bahwa penerapan Kawasan Rendah Emisi akan berdampak pada pengurangan polusi udara. Selain itu, responden juga mengatakan bahwa mereka percaya bahwa Kawasan Rendah Emisi dapat mengurangi risiko pemanasan global (69%), meningkatkan kesehatan masyarakat (62%), dan menurunkan emisi (61%).



Grafik 30. Persepsi Masyarakat terhadap Dampak Penerapan Kawasan Rendah Emisi
Sumber: Survei 2 Populix

AGS.688



05

Wawasan dan Rekomendasi Utama

Wawasan utama dari penelitian ini disusun dengan menggunakan pendekatan model KAP (pengetahuan, sikap dan penerapan).

- Pada survei pertama, 95% responden menganggap kualitas udara Jabodetabek buruk
- Sementara itu, pada survei kedua, hanya 45% yang masih menganggap kualitas udara Jabodetabek buruk
- Sumber utama polusi udara menurut persepsi responden adalah knalpot kendaraan (91%) dan asap industri (88%)
- Tingkat kesadaran akan pengujian emisi pada survei pertama adalah 65%, dan pada survei kedua adalah 67%.

- 91% responden mengatakan bahwa semua lapisan masyarakat bertanggung jawab untuk menjaga lingkungan; di posisi berikutnya adalah pemerintah pusat (65%) dan KLH/DLH (59%)
- Sikap terhadap perilaku melindungi udara cukup baik, terutama dalam hal penggunaan transportasi umum dan perawatan rutin kendaraan
- Pada survei pertama 1, 48% responden memberikan respon positif terhadap uji emisi (mendukung & antusias), dan pada survei kedua, meningkat menjadi 50%.

- Perawatan kendaraan yang paling sering dilakukan adalah penggantian oli sesuai jarak tempuh (84%) dan servis rutin (81%)
- Perlakuan terkait kualitas sampah hanya dilakukan oleh 33%-56% responden. Berjalan kaki belum menjadi kebiasaan
- Berjalan kaki belum menjadi kebiasaan, responden umumnya tidak mau berjalan kaki lebih dari 200m sebelum beralih ke angkutan bermotor.
- Tingkat kepatuhan uji emisi pada survei pertama adalah 16%, dan pada survei kedua meningkat menjadi 23%.
- Dari responden yang belum pernah melakukan uji emisi atau yang sudah pernah melakukan uji emisi namun tidak lulus, terdapat potensi sebesar 31% untuk melakukan uji emisi dalam 1–3 bulan ke depan.

Rangkuman dan Rekomendasi Langkah Selanjutnya

Pengetahuan

Kedua survei tersebut menunjukkan bahwa banyak orang menganggap kualitas udara di Jakarta buruk (Grafik 5 dan 6). Dampak yang paling mengkhawatirkan adalah terhadap kesehatan pribadi, terutama penyakit pernapasan. Mayoritas responden (91%) mengatakan bahwa mereka percaya bahwa emisi kendaraan berkontribusi terhadap polusi, dan 88% berpendapat bahwa polusi berasal dari emisi industri/pabrik.

Responden menyadari bahwa emisi kendaraan bermotor merupakan polutan udara yang utama, namun sebagian besar memiliki kendaraan yang berusia antara empat hingga 10 tahun, yang termasuk dalam kategori wajib uji emisi. Menurut hasil survei, hampir semua responden antusias mendukung uji emisi, dengan persentase 93%, dan sebagian besar responden mengatakan bahwa mereka "cukup tahu" tentang uji emisi.

Sebagian besar responden (92%) mengetahui bahwa kendaraan listrik adalah kendaraan rendah emisi, dan 62% responden mengetahui bahwa kendaraan rendah emisi termasuk kendaraan *hybrid*, yang menggabungkan energi listrik dan energi fosil. Hanya 1% responden yang tidak mengenal kendaraan rendah emisi.

Oleh karena itu, diperlukan kampanye jangka panjang mengenai dampak polusi udara, dengan menekankan aspek personal seperti kesehatan, dan mempromosikan penerapan Kawasan Rendah Emisi.

Sikap

Sebagian besar responden (91%) menyatakan mereka percaya bahwa semua lapisan masyarakat bertanggung jawab atas pelestarian lingkungan, diikuti oleh pemerintah pusat sebesar 65%, dan Badan Lingkungan Hidup (KLH/DLH) sebesar 59%. Pembakaran industri/pabrik dianggap sebagai sumber utama polusi, diikuti oleh sektor transportasi darat, pembakaran sampah rumah tangga, dan pembangkit listrik.

Sebanyak 91% responden berpendapat bahwa polusi udara berasal dari asap kendaraan dan 88% responden lainnya berpendapat bahwa polusi udara berasal dari asap pabrik industri. Mayoritas responden menyadari bahwa emisi kendaraan berkontribusi terhadap polusi udara, tetapi dampaknya dianggap lebih rendah daripada emisi industri. Kesalahpahaman lainnya adalah bahwa sepeda motor dianggap memberikan kontribusi paling kecil terhadap polusi udara. Kampanye lanjutan dapat dilakukan untuk memperbaiki kesalahpahaman ini.

Mayoritas responden terbuka untuk mempertimbangkan pembelian kendaraan rendah emisi di masa depan. Namun, 10% responden belum mempertimbangkan hal ini. Oleh karena itu, upaya advokasi harus berfokus pada penekanan pentingnya penggunaan kendaraan listrik.

Penerapan

Hampir setengah dari responden paling sering menggunakan bahan bakar RON 92, terutama di wilayah Bodetabek, di antara responden Gen Z, dan di dalam kelompok SES yang lebih rendah. Oleh karena itu, upaya advokasi harus melibatkan promosi penggunaan bahan bakar beroktan tinggi dengan tema-tema seperti “Bahan bakar beroktan tinggi membuat mesin lebih awet” atau “Bahan bakar beroktan rendah dapat menurunkan performa kendaraan dan menyebabkan kerusakan mesin, sehingga perlu sering mengunjungi bengkel.” Bisa juga dengan kampanye yang mempromosikan perawatan filter kendaraan secara teratur.

Pengguna bahan bakar beroktan rendah umumnya memilih bahan bakar ini karena pertimbangan harga dan ketersediaan di pasar. Untuk mendorong peralihan ke bahan bakar beroktan tinggi, modifikasi harga atau ketersediaannya di pasar dapat dipertimbangkan, yang bertujuan untuk mengarahkan pilihan konsumen ke bahan bakar beroktan tinggi.

Kebijakan untuk mengurangi polusi udara

Uji Emisi

Pengetahuan: 67%

Sikap: Uji emisi dinilai berdampak baik bagi aspek pribadi (90–94%), maupun kesehatan lingkungan (89%)

Penerapan: Tingkat kepatuhan uji emisi pada survei pertama sebesar 16% dan survei kedua sebesar 23%

Uji emisi merupakan proses pengujian untuk mengukur jumlah polutan yang dilepaskan oleh kendaraan bermotor atau mesin tertentu ke atmosfer.

Uji emisi penting dilakukan untuk menentukan apakah kendaraan atau mesin perlu perbaikan, penyesuaian, atau bahkan dilarang beroperasi jika tidak memenuhi standar yang ditetapkan.

Kendaraan Rendah Emisi

Pengetahuan: 80% terhadap Kendaraan Rendah emisi, diantaranya:

- Kendaraan listrik (92%)
- Kendaraan hybrid (62%)
- Kendaraan yang memenuhi baku mutu gas buang kendaraan (40%)
- Kendaraan berbasis hidrogen (29%)

Pemerintah telah mengambil berbagai langkah untuk memberikan subsidi dan insentif guna mendorong penggunaan kendaraan rendah emisi, khususnya kendaraan listrik, diantaranya:

- Penghapusan atau Pengurangan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM) seperti tertuang pada Peraturan Pemerintah No. 73 Tahun 2019
- Pembebasan Bea Masuk
- Pengurangan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB)
- Subsidi Langsung dan Insentif Pembelian

Kawasan Rendah Emisi

Pengetahuan: 54%
Sikap: KRE dinilai berdampak pada pengurangan polusi udara (88%), mengurangi risiko pemanasan global (69%), meningkatkan kesehatan masyarakat (62%), dan menurunkan emisi (61%)

Kawasan Rendah Emisi merupakan salah satu upaya mengurangi polusi udara, di mana kendaraan bermotor yang tidak memenuhi standar emisi tertentu dilarang masuk atau dikenakan biaya tambahan. Konsep ini sudah diterapkan di berbagai kota di seluruh dunia, terutama di Eropa.

Di Indonesia, konsep kawasan rendah emisi mulai diperkenalkan dan diimplementasikan di beberapa kota besar, seperti Jakarta dan perlu diperluas keberadaannya untuk wilayah lain.

Langkah Selanjutnya

Uji Emisi

Aspek Pengetahuan:

- Kampanye uji emisi yang harus mencakup fokus pada dampak personal atau individual misalnya risiko kendaraan yang tidak uji emisi, selanjutnya disusul dengan tema manfaat uji emisi bagi lingkungan
- Kampanye mengenai informasi proses dan manfaat uji emisi

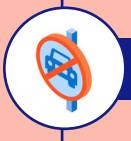
Aspek Penerapan:

- Mendorong bengkel-bengkel untuk memasukkan uji emisi kedalam paket perawatan rutin kendaraan, agar konsumen tidak perlu melakukan uji emisi secara terpisah.
- Biaya uji emisi perlu dilakukan standarisasi dengan mempertimbangkan nominal yang dapat diterima publik.
- Koordinasi antara Jakarta dengan wilayah penyangganya (Bodetabek) diharapkan juga dapat memperluas tingkat kepatuhan uji emisi.
- Menggandeng perusahaan ride hailing untuk meningkatkan kepatuhan uji emisi kepada mitranya.
- Dari aspek pelaksanaan, sanksi tilang terbukti efektif meningkatkan kepatuhan uji emisi. Kunci penerapan sanksi tilang adalah sosialisasi, penentuan target operasi (belum pernah uji emisi, tidak lulus uji emisi, atau keduanya), dan ETLE lebih cenderng dipilih oleh publik.

Kendaraan Rendah Emisi

Aspek Pengetahuan:

- Kampanye mengenai dampak Kendaraan Rendah Emisi bagi lingkungan.
- Kampanye untuk memperluas pengetahuan publik mengenai jenis kendaraan rendah emisi, terutama kendaraan berusia di bawah 10 tahun dan kendaraan yang menggunakan BBM oktan tinggi, karena saat ini pengetahuan umumnya masih terbatas pada kendaraan listrik.
- Kampanye dampak dari penggunaan BBM oktan rendah dan kendaraan usia tua bagi lingkungan, sebagai jembatan untuk mengkampanyekan peraturan pembatasan usia kendaraan.



Kawasan Rendah Emisi

Aspek Pengetahuan:

- Kampanye gambaran Kawasan Rendah Emisi (definisi, manfaat, dan ketentuan untuk memasuki KRE)
- Kampanye contoh penerapan KRE di berbagai negara.