

skripsi agung

by Agung Firdaus

Submission date: 14-Jun-2026 08:00PM (UTC+0700)

Submission ID: 2982747543

File name: agung.docx (525.16K)

Word count: 14149

Character count: 99546

1.1 Latar Belakang

Kualitas udara dan lingkungan hidup di perkotaan semakin menjadi perhatian utama di seluruh dunia, termasuk di Indonesia. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor akibat urbanisasi yang pesat telah menyebabkan peningkatan emisi gas rumah kaca dan polutan lainnya. (Paradizsa, 2023) menyatakan bahwa pencemaran udara di wilayah perkotaan Indonesia masih didominasi oleh sumber emisi dari sektor transportasi, sehingga diperlukan instrumen kebijakan yang mampu mengendalikan emisi secara langsung pada sumber pencemar. Untuk memberikan gambaran yang lebih jelas,

Dampak mengonfirmasi bahwa pertumbuhan kendaraan bermotor 15% per tahun berkorelasi langsung dengan kenaikan konsentrasi CO dan HC hingga 60-70% di kota-kota besar Indonesia, di mana sektor transportasi menyumbang 70% polusi udara urban, sehingga memerlukan pengujian emisi wajib untuk mengurangi emisi gas buang (Gorontalo et al., 2022). Sementara itu menurut (Kasanah, 2006) memproyeksikan potensi emisi CO₂ masif dari 132 juta sepeda motor nasional jika tanpa regulasi ketat, dengan rekomendasi revisi kebijakan berbasis data BPS untuk meningkatkan kepatuhan melalui sanksi dan fasilitas uji terpusat. Temuan ini menegaskan urgensi instrumen pengendalian emisi langsung pada sumber, sejalan dengan karakteristik sosial-ekonomi masyarakat Indonesia yang digambarkan (Ir & Wailela, 2023)

Jawa Timur merupakan salah satu provinsi di Indonesia yang memiliki potensi strategis dalam mendukung pembangunan wilayah lintas sektor. Keunggulan Jawa Timur tidak hanya ditopang oleh kekayaan nilai sejarah dan budaya sebagai pusat kebudayaan Jawa, tetapi juga oleh perannya yang signifikan sebagai pusat pendidikan, pariwisata, dan pengembangan ekonomi kreatif. Keberadaan ratusan perguruan tinggi menjadikan Jawa Timur sebagai simpul penting dalam pengembangan sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing. Di sisi lain, sektor pariwisata berkembang pesat dengan dukungan keragaman destinasi wisata alam, budaya, dan buatan yang tersebar di seluruh kabupaten dan kota. Berikut adalah data jumlah kendaraan motor per tahun di Jawa Timu

22
Tabel 1.1. Jumlah Jumlah Kendaraan Bermotor di Provinsi Jawa Timur (2023)

Provinsi	Mobil Penumpang	Bus	Truk	Jumlah Total
Jawa Timur	2.076.146	42.578	782.173	24.023.666

Sumber : BPS Kepolisian Negara Republik Indonesia

78
Berdasarkan data jumlah kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Timur tahun 2023, mobil penumpang mendominasi dengan jumlah 2.076.146 unit. Angka ini mencerminkan semakin meningkatnya daya beli masyarakat seiring pertumbuhan ekonomi dan pesatnya urbanisasi di Jawa Timur.

Truk berada di posisi kedua dengan 782.173 unit, angka ini wajar mengingat Jawa Timur memang dikenal sebagai salah satu pusat distribusi dan logistik terbesar di Indonesia. Sementara itu, jumlah bus hanya tercatat 42.578 unit — angka yang terbilang kecil dan mencerminkan bahwa transportasi umum massal belum menjadi pilihan utama masyarakat dibandingkan kendaraan pribadi. Secara keseluruhan, total kendaraan bermotor di Jawa Timur pada tahun 2023 mencapai 24.023.666 unit.

Komposisi kendaraan bermotor tersebut berimplikasi terhadap peningkatan emisi gas buang di sektor transportasi. Dominasi sepeda motor dan mobil penumpang berpotensi 48 menjadi kontributor utama pencemaran udara, terutama di kawasan perkotaan dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi. Oleh karena itu, data ini menjadi dasar penting dalam perumusan dan evaluasi kebijakan pengendalian pencemaran udara, khususnya kebijakan pengujian emisi kendaraan bermotor dan pengembangan transportasi rendah emisi di Provinsi Jawa Timur

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor menjadi salah satu faktor dominan yang berkontribusi terhadap 9 pencemaran udara, baik di wilayah perkotaan maupun daerah penyangga. Emisi gas buang kendaraan bermotor menghasilkan polutan seperti karbon monoksida (CO), hidrokarbon (HC), nitrogen oksida (NOx), dan partikulat yang berdampak langsung terhadap kualitas lingkungan dan kesehatan masyarakat. Kondisi ini menunjukkan bahwa permasalahan pencemaran udara tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga merupakan persoalan

kebijakan publik, khususnya terkait efektivitas pengendalian sumber pencemar. Tanpa adanya instrumen kebijakan yang berjalan optimal di tingkat implementasi, peningkatan jumlah kendaraan berpotensi terus memperburuk kualitas udara meskipun regulasi telah ditetapkan.(Shams-white et al., 2025)

Sidoarjo sendiri merupakan daerah yang sedang berkembang dengan berbagai proyek infrastruktur strategis, termasuk pembangunan jalan tol Trans-Jawa dan jembatan layang di kawasan Gedangan serta flyover Aloha. Proyek-proyek infrastruktur tersebut diharapkan dapat meningkatkan perekonomian daerah melalui konektivitas yang lebih baik dan pertumbuhan investasi, tetapi juga berpotensi menambah beban polusi udara jika tidak dikelola secara berkelanjutan oleh pemerintah daerah dan instansi terkait. Data Dinas Lingkungan Hidup Kabupaten Sidoarjo menunjukkan peningkatan konsentrasi PM2.5 sebesar 15% dalam lima tahun terakhir, terutama di sekitar kawasan proyek infrastruktur utama serta pusat kota yang padat aktivitas. Hal ini sejalan dengan tren peningkatan jumlah kendaraan bermotor di wilayah Sidoarjo, sebagaimana diilustrasikan dalam tabel berikut. Kondisi empiris peningkatan kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Timur, termasuk Kabupaten Sidoarjo, dapat dilihat dari data jumlah kendaraan bermotor menurut jenis dan kabupaten/kota

Tabel 1.2 Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kabupaten/Kota dan Jenis Kendaraan di Jawa Timur, 2021–2023

No	Kabupaten/Kota	Mobil Penumpang	Bus	Truk	Total Kendaraan
1	Kota Surabaya	563.787	3.672	173.774	3.683.873
2	Sidoarjo	200.184	1.663	51.520	1.623.477
3	Malang (Kab.)	220.556	2.931	46.867	1.340.949
4	Banyuwangi	334.676	505	26.402	1.087.429
5	Kediri (Kab.)	201.731	1.597	26.445	978.910
6	Jember	234.575	740	22.125	951.326
7	Tulungagung	162.394	2.390	28.990	862.189
8	Kota Malang	272.116	848	21.593	810.951
9	Gresik	75.919	782	27.579	801.969
10	Madiun (Kab.)	429.818	557	9.029	774.049

Sumber : Kepolisian Daerah Jawa Timur

Berdasarkan tabel data di atas, jumlah kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Timur menunjukkan distribusi yang tinggi terutama pada wilayah perkotaan dan kawasan penyangga metropolitan. Wilayah dengan jumlah kendaraan terbanyak

didominasi oleh kota besar dan daerah suburban yang memiliki mobilitas penduduk tinggi. Total kendaraan di beberapa daerah bahkan mencapai lebih dari satu juta unit, dengan sepeda motor sebagai komposisi kendaraan paling dominan dibandingkan mobil penumpang, bus, dan truk. Dominasi sepeda motor ini menunjukkan bahwa masyarakat masih mengandalkan kendaraan roda dua sebagai moda transportasi utama karena faktor efisiensi biaya dan kemudahan mobilitas, terutama di wilayah dengan kepadatan aktivitas ekonomi tinggi.

Sedangkan Sidoarjo, daerah ini menempati posisi kedua dengan jumlah kendaraan bermotor mencapai sekitar 1.623.477 unit. Komposisi kendaraan di Sidoarjo didominasi oleh sepeda motor yang mencapai lebih dari 1,3 juta unit, sementara mobil penumpang dan kendaraan angkutan barang berada pada jumlah yang jauh lebih rendah. Tingginya jumlah kendaraan di wilayah ini dipengaruhi oleh perannya sebagai daerah penyangga kawasan metropolitan, sehingga mobilitas komuter harian cukup tinggi. Selain itu, pertumbuhan kawasan industri dan permukiman turut meningkatkan kebutuhan transportasi pribadi. Kondisi ini menunjukkan bahwa sektor transportasi di Sidoarjo memiliki potensi kontribusi emisi yang besar, terutama dari kendaraan berbahan bakar fosil, sehingga relevan untuk dikaji dalam konteks dampak lingkungan dan kebijakan transportasi berkelanjutan.

Kabupaten Sidoarjo, sebagai daerah penyangga metropolitan di Jawa Timur yang memiliki aktivitas industri, perdagangan, dan jasa yang tinggi, mengalami lonjakan mobilitas kendaraan bermotor yang signifikan. Mobilitas ini didorong oleh tingginya arus komuter, aktivitas ekonomi, serta konektivitas wilayah yang terintegrasi dengan Kota Surabaya dan didukung keberadaan Bandara Internasional Juanda sebagai simpul transportasi regional. Peningkatan arus mobilitas tersebut mendorong pertumbuhan volume kendaraan, baik kendaraan pribadi maupun angkutan barang, yang berimplikasi pada meningkatnya tekanan terhadap kualitas lingkungan perkotaan.

Peningkatan mobilitas kendaraan tidak hanya memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi, tetapi juga berpotensi memperburuk kualitas udara akibat emisi gas buang kendaraan bermotor. Tingginya kepadatan lalu lintas di kawasan urban dan suburban Sidoarjo berkontribusi terhadap peningkatan konsentrasi polutan udara, khususnya dari sektor transportasi berbasis bahan bakar fosil. Oleh karena itu, implementasi kebijakan daerah seperti Peraturan Daerah Nomor 70 Tahun 2020 tentang pengujian emisi kendaraan bermotor menjadi krusial sebagai instrumen pengendalian pencemaran udara. Kebijakan ini diharapkan mampu menekan tingkat emisi

kendaraan sekaligus mendukung upaya pembangunan berkelanjutan di wilayah Sidoarjo.

Meskipun Peraturan Daerah Nomor 70 Tahun 2020 telah diberlakukan, implementasi pengujian emisi kendaraan bermotor di Sidoarjo masih menghadapi berbagai tantangan dalam pelaksanaannya. Di satu sisi, inovasi pelaksanaan uji emisi telah dikembangkan, seperti penggunaan alat uji portabel yang dimasukkan langsung ke knalpot untuk pengukuran instan, serta layanan uji emisi melalui mobil keliling yang mendukung kebijakan pembebasan retribusi secara nasional. Pendekatan ini menunjukkan adanya upaya pemerintah dalam meningkatkan aksesibilitas layanan uji emisi dan memperluas jangkauan pengujian di masyarakat.

Namun demikian, efektivitas implementasi di lapangan masih menemui sejumlah kendala. Permasalahan teknis seperti kesalahan unggah data pada sistem pelaporan daring serta rendahnya tingkat utilisasi layanan, meskipun fasilitas pengujian telah tersedia, menunjukkan adanya kesenjangan antara kesiapan kebijakan dan realisasi implementasi. Kondisi ini mengindikasikan bahwa inovasi teknologi dan kemudahan akses layanan belum sepenuhnya diikuti oleh optimalisasi tata kelola sistem dan partisipasi masyarakat. Selain itu, kajian mengenai efektivitas implementasi kebijakan uji emisi di tingkat daerah, khususnya dalam menghubungkan aspek teknis, kelembagaan, dan dampak lingkungannya, masih relatif terbatas. Oleh karena itu, diperlukan analisis yang lebih komprehensif untuk memahami sejauh mana kebijakan pengujian emisi mampu berjalan efektif serta implikasinya terhadap pengendalian pencemaran udara di tingkat lokal.

Sidoarjo, kepadatan lalu lintas didominasi kendaraan bermotor sebab dinilai lebih mudah menjangkau seluruh lokasi. Tidak semua kendaraan boleh beroperasi di jalan umum sebelum dilakukan uji kelaikan terlebih dahulu demi keamanan pengendara. Selain itu, peningkatan jumlah kendaraan bermotor juga berpotensi menyebabkan masalah seperti polusi udara dan kemacetan, yang dapat berdampak negatif pada kualitas hidup masyarakat. Hal ini diberlakukan hasil uji kendaraan sebagai berikut

Tabel 1.3² Banyaknya Kendaraan yang Melakukan Uji menurut Hasil Tes di Kabupaten Sidoarjo, 2022-2024

Tahun	Jumlah Kendaraan yang Melakukan Uji Berkala (KBWU)
2021	45.767 kendaraan
2022	41.815 kendaraan
2023	39.247 kendaraan
2024	36.328 kendaraan

Sumber: perkembangan uji berkala di UPT PKB Kabupaten Sidoarjo

Berdasarkan data²⁵ jumlah Kendaraan Bermotor Wajib Uji (KBWU) yang melakukan uji berkala selama periode 2021–2024, terlihat adanya tren penurunan yang berlangsung secara konsisten dari tahun ke tahun. Pada tahun 2021 tercatat sebanyak 45.767 kendaraan yang melakukan uji berkala. Jumlah tersebut menurun menjadi 41.815 kendaraan pada tahun 2022, kemudian kembali mengalami penurunan pada tahun 2023 menjadi 39.247 kendaraan. Tren serupa berlanjut pada tahun 2024 dengan jumlah 36.328 kendaraan. Pola penurunan ini menunjukkan adanya kecenderungan berkurangnya jumlah kendaraan yang memenuhi kewajiban pengujian teknis secara periodik.

penurunan tersebut dapat diinterpretasikan sebagai indikasi melemahnya tingkat kepatuhan pemilik kendaraan terhadap kewajiban uji berkala, atau dipengaruhi oleh faktor struktural lain seperti perubahan jumlah kendaraan operasional, dinamika aktivitas transportasi, maupun kondisi sosial-ekonomi masyarakat. Apabila tren ini tidak diantisipasi melalui penguatan kebijakan dan pengawasan, maka berpotensi menimbulkan implikasi terhadap aspek keselamatan lalu lintas serta peningkatan emisi kendaraan bermotor. Oleh karena itu, diperlukan evaluasi kebijakan yang komprehensif, khususnya dalam hal efektivitas implementasi, mekanisme pengawasan, serta strategi peningkatan partisipasi masyarakat guna memastikan fungsi uji berkala tetap optimal sebagai instrumen pengendalian kelayakan teknis kendaraan dan perlindungan lingkungan. sebagaimana dianalisis (Pada et al., 2023) dalam studi emisi gas buang kendaraan roda empat.

Kebijakan pengujian emisi melalui Perda No. 70 Tahun 2020 merupakan respons proaktif terhadap tren nasional di mana sektor transportasi menyumbang 70% polusi udara perkotaan (Paradizsa, 2023), dengan efektivitas implementasi bergantung pada koordinasi antarlembaga dan partisipasi masyarakat (Maula, 2024). Oleh karena itu, evaluasi implementasi di Sidoarjo krusial untuk mengintegrasikan aspek teknis, sosial, dan ekonomi guna mencapai target penurunan emisi berkelanjutan.

Bila dilihat secara umum, tingkat partisipasi kendaraan dalam pelaksanaan uji emisi di Kabupaten Sidoarjo menunjukkan dinamika yang fluktuatif. Hal ini dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti tingkat kesadaran masyarakat, efektivitas sosialisasi kebijakan, serta kemudahan akses layanan uji kendaraan bermotor. Selain itu, perkembangan layanan transportasi daring dan meningkatnya mobilitas kendaraan pribadi turut memengaruhi pola kepatuhan masyarakat terhadap pengujian emisi.

⁵³ Peraturan Daerah Kabupaten Sidoarjo Nomor 70 Tahun 2020 tentang Pengujian Kendaraan Bermotor secara normatif mengamanatkan pelaksanaan pengujian berkala sebagai upaya menjamin kelayakan teknis kendaraan sekaligus mengendalikan emisi gas buang. Regulasi ini menekankan pentingnya verifikasi berkala kendaraan wajib uji, penerapan standar baku mutu emisi, serta peningkatan pelayanan pengujian kendaraan bermotor melalui sistem digital dan unit layanan keliling. Namun, dalam implementasinya masih terdapat kesenjangan antara ketentuan normatif dan kondisi lapangan, seperti keterbatasan partisipasi masyarakat, kendala teknis layanan digital, serta belum optimalnya pemanfaatan fasilitas uji keliling. Kondisi ini menunjukkan bahwa penguatan aspek sosialisasi kebijakan, peningkatan kualitas layanan teknis, serta integrasi data pengujian masih menjadi tantangan utama dalam mewujudkan efektivitas kebijakan pengendalian emisi kendaraan bermotor di Kabupaten Sidoarjo.

Dalam konteks meskipun Pemerintah Kabupaten Sidoarjo telah mengimplementasikan kebijakan uji emisi gratis sejalan dengan mandat UU HKPD No. 1 Tahun 2022 untuk mengurangi beban masyarakat, namun data menunjukkan bahwa tingkat partisipasi belum mencapai target maksimal. Hal ini menimbulkan pertanyaan apakah faktor biaya memang merupakan kendala utama, ataukah terdapat faktor disposisi dan komunikasi yang belum efektif dalam implementasi Perda No. 70 Tahun 2020 tersebut. penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dampak pengujian emisi terhadap kualitas udara serta perubahan perilaku masyarakat dalam penggunaan kendaraan bermotor., diharapkan dapat diperoleh rekomendasi yang komprehensif dan tepat sasaran guna mendukung

keberhasilan pelaksanaan kebijakan tersebut. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai tingkat partisipasi masyarakat dalam program uji emisi kendaraan bermotor serta faktor-faktor yang memengaruhinya di Kabupaten Sidoarjo, sehingga implementasi pengujian emisi kendaraan bermotor dapat berjalan secara menyeluruh dan berkelanjutan, sekaligus memberikan manfaat yang optimal bagi masyarakat dan lingkungan sekitar. Oleh karena itu, penelitian ini tidak hanya berfokus pada pengurangan emisi, tetapi juga pada peningkatan partisipasi masyarakat mengenai program uji emisi kendaraan bermotor di Kabupaten Sidoarjo.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana partisipasi pemilik kendaraan bermotor dalam memenuhi peraturan program pengujian emisi kendaraan bermotor perda no.70 tahun 2020 ?
2. Apa saja faktor penghambat dan pendukung partisipasi masyarakat mengenai program pengujian emisi kendaraan bermotor perda no.70 tahun 2020 di Sidoarjo ?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Mendeskripsikan partisipasi pemilik kendaraan bermotor dalam memenuhi peraturan program pengujian emisi kendaraan bermotor perda no.70 tahun 2020.
2. Mendeskripsikan faktor penghambat dan pendukung partisipasi masyarakat mengenai program pengujian emisi kendaraan bermotor perda no.70 tahun 2020 di Sidoarjo.

60

1.4 Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

1. Memberikan referensi untuk penelitian lain yang belum ada peneliti yang spesifik memilih uji emisi di Sidoarjo.
2. Memberikan kontribusi bagi administrasi publik perda no 70 tahun 2020.
3. Memberikan perhatian pada kebijakan terkait polusi udara.

b. Manfaat praktis.

1. Sebagai masukan evaluasi kebijakan untuk Pemkab Sidoarjo
2. Memberikan gambaran yang jelas dengan publikasi terkait polusi udara.
3. Meningkatkan pengetahuan dan partisipasi masyarakat atau mahasiswa dalam implementasi perda No 70 Tahun 2020 tentang uji emisi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1.1 Gambaran Umum Kabupaten Sidoarjo

[illegible]

4

Pr

62

8

sebagai daerah dataran rendah dengan kondisi wilayah yang cukup dinamis.

Luas wilayah administratif Kabupaten Sidoarjo tercatat sekitar 719,34 km² yang terbagi ke dalam 18 kecamatan, 322 desa/kelurahan, terdiri atas 318 desa dan 28 kelurahan. Dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah, pembagian wilayah administratif tersebut menjadi dasar dalam pelaksanaan pelayanan publik, pembangunan wilayah, serta penguatan koordinasi pemerintahan di tingkat lokal. Kabupaten Sidoarjo juga didukung oleh struktur kelembagaan masyarakat seperti Rukun Tetangga (RT) dan Rukun Warga (RW) yang memiliki peran penting dalam mendukung partisipasi masyarakat, pembangunan lingkungan, serta penyelenggaraan administrasi pemerintahan pada tingkat desa maupun kelurahan.

Pembagian wilayah administratif Kabupaten Sidoarjo tersebar ke dalam 18 kecamatan, yaitu Kecamatan Balongbendo, Buduran, Candi, Gedangan, Jabon, Krembung, Krian, Porong, Prambon, Sedati, Sidoarjo, Sukodono, Taman, Tanggulangin, Tarik, Tulangan, Waru, dan Wonoayu. Setiap wilayah kecamatan memiliki kondisi geografis serta karakteristik sosial ekonomi yang berbeda-beda. Wilayah bagian utara seperti Kecamatan Waru, Gedangan, dan Sedati berkembang menjadi kawasan perkotaan yang cukup padat karena berbatasan langsung dengan Kota Surabaya. Di wilayah tersebut banyak berkembang kawasan industri, perdagangan, jasa, pusat pergudangan, serta permukiman masyarakat. Selain itu, keberadaan Bandara Internasional Juanda di kawasan Sedati juga menjadi salah satu faktor yang mendorong perkembangan ekonomi dan mobilitas masyarakat di Kabupaten Sidoarjo.

Sementara itu, wilayah tengah Kabupaten Sidoarjo yang meliputi Kecamatan Sidoarjo, Buduran, dan Candi berkembang sebagai pusat pemerintahan daerah sekaligus pusat pelayanan publik. Berbagai fasilitas pemerintahan, pendidikan, kesehatan, perdagangan, dan pusat aktivitas masyarakat banyak terpusat di wilayah ini. Keberadaan kantor pemerintahan, pusat administrasi daerah, fasilitas pendidikan, serta pusat kegiatan ekonomi menjadikan wilayah tengah Kabupaten Sidoarjo sebagai kawasan yang memiliki tingkat aktivitas masyarakat cukup tinggi. Kondisi tersebut juga memengaruhi pertumbuhan penduduk dan perkembangan pembangunan infrastruktur dari waktu ke waktu.

Di sisi lain, wilayah bagian selatan seperti Kecamatan Porong, Tanggulangin, dan Jabon memiliki karakteristik wilayah yang cukup berbeda dibandingkan wilayah utara maupun tengah. Beberapa wilayah di bagian selatan dikenal sebagai kawasan industri, pertanian, dan perikanan tambak yang menjadi sumber mata pencaharian masyarakat setempat. Kecamatan Porong juga dikenal sebagai wilayah yang pernah mengalami dampak ⁹³semburan lumpur Lapindo yang memberikan pengaruh cukup besar terhadap kondisi lingkungan, sosial, dan ekonomi masyarakat sekitar. Meskipun demikian, berbagai upaya pembangunan dan pemulihan wilayah terus dilakukan untuk mendukung aktivitas masyarakat agar tetap berjalan secara optimal.

³⁸ Berdasarkan kondisi iklimnya, Kabupaten Sidoarjo termasuk wilayah yang beriklim tropis dengan dua musim utama, yaitu musim penghujan dan musim kemarau. Suhu udara di wilayah ini cenderung hangat dengan rata-rata berkisar antara 26°C hingga 32°C, sementara tingkat kelembapan udara relatif tinggi karena sebagian wilayahnya berada di kawasan pesisir. Curah hujan umumnya meningkat pada periode akhir tahun hingga awal tahun yang ditandai dengan intensitas hujan cukup tinggi, sedangkan musim kemarau biasanya berlangsung pada pertengahan tahun. Kondisi iklim tersebut turut memengaruhi berbagai aktivitas masyarakat, terutama pada sektor pertanian, perikanan, transportasi, dan kegiatan ekonomi lainnya.

Secara keseluruhan, kondisi geografis, pembagian wilayah administratif, serta perkembangan sosial ²⁹ekonomi Kabupaten Sidoarjo menunjukkan bahwa wilayah ini memiliki peranan yang cukup penting dalam mendukung pembangunan daerah di Provinsi Jawa Timur. Posisi Kabupaten Sidoarjo yang berada di sekitar kawasan metropolitan menjadikan daerah ini terus mengalami perkembangan pada sektor industri, perdagangan, jasa, pendidikan, maupun pelayanan publik. Dengan karakteristik wilayah yang beragam, Kabupaten Sidoarjo menjadi salah satu daerah yang memiliki tantangan sekaligus peluang besar dalam pelaksanaan pembangunan berkelanjutan serta peningkatan kesejahteraan masyarakat.

²⁶ 1) Visi dan Misi Kabupaten Sidoarjo

Dalam upaya mewujudkan pembangunan daerah yang lebih maju dan berorientasi pada kesejahteraan masyarakat, berbagai unsur yang terlibat dalam kehidupan sosial maupun

pemerintahan di Kabupaten Sidoarjo memiliki pandangan, kebutuhan, serta harapan mengenai arah perkembangan daerah di masa mendatang. Unsur-unsur tersebut meliputi masyarakat, pemerintah daerah, pelaku usaha, organisasi sosial kemasyarakatan, lembaga pendidikan⁶⁵, hingga berbagai kelompok kepentingan lainnya yang secara langsung maupun tidak langsung terlibat dalam proses pembangunan daerah. Setiap unsur tersebut memiliki aspirasi yang beragam terkait bagaimana Kabupaten Sidoarjo dapat berkembang menjadi wilayah yang mampu memberikan kesejahteraan, kesempatan ekonomi, kualitas pelayanan publik yang baik, serta lingkungan hidup yang tetap terjaga keberlanjutannya.

Berbagai harapan yang muncul dari masyarakat tersebut pada dasarnya mencerminkan adanya keinginan bersama untuk menciptakan Kabupaten Sidoarjo yang tidak hanya berkembang dari sisi pembangunan fisik, tetapi juga mampu meningkatkan kualitas kehidupan sosial, ekonomi, pendidikan, kesehatan⁴⁷, serta tata kelola pemerintahan yang lebih baik. Sebagai daerah yang memiliki posisi strategis karena berbatasan langsung dengan Kota Surabaya dan menjadi bagian dari kawasan metropolitan di Jawa Timur, Kabupaten Sidoarjo menghadapi tantangan pembangunan yang semakin kompleks. Perkembangan jumlah penduduk, urbanisasi, kebutuhan infrastruktur, peningkatan pelayanan publik, pengelolaan lingkungan², hingga penguatan ekonomi lokal menjadi beberapa aspek penting yang harus mendapat perhatian dalam proses pembangunan daerah²³.

Masyarakat Kabupaten Sidoarjo sebagai pihak yang secara langsung merasakan dampak dari pembangunan tentu memiliki gambaran mengenai kondisi daerah yang diharapkan pada masa mendatang. Harapan tersebut mencakup tersedianya lapangan pekerjaan yang lebih luas, pelayanan publik yang mudah diakses, pemerataan pembangunan wilayah, lingkungan hidup yang tetap terjaga, serta terciptanya kehidupan sosial masyarakat yang harmonis. Berangkat dari berbagai kebutuhan dan harapan tersebut, pemerintah daerah kemudian menyusun arah pembangunan jangka menengah sebagai pedoman

pelaksanaan kebijakan pembangunan selama periode pemerintahan berlangsung.

Sebagai bentuk komitmen dalam menciptakan pembangunan yang terarah, Pemerintah Kabupaten Sidoarjo kemudian menetapkan visi pembangunan daerah yang menjadi acuan utama dalam penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan selama lima tahun ke depan. Visi tersebut tertuang dalam dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kabupaten Sidoarjo, yaitu

"TERWUJUDNYA KABUPATEN SIDOARJO YANG SEJAHTERA, MAJU, BERKARAKTER DAN BERKELANJUTAN"

Gambar 4.2 Visi Kabupaten Sidoarjo

Sumber : RPJMD Kabupaten Sidoarjo Tahun 2025–2029

Visi pembangunan tersebut mencerminkan komitmen Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dalam mewujudkan daerah yang mampu memberikan kesejahteraan bagi masyarakat melalui pembangunan yang inklusif dan berorientasi pada kebutuhan masyarakat. Konsep sejahtera dalam visi tersebut dimaknai sebagai kondisi masyarakat yang memiliki kualitas hidup lebih baik melalui peningkatan ekonomi, tersedianya lapangan pekerjaan, terpenuhinya kebutuhan dasar, serta meningkatnya akses terhadap pelayanan publik. Dengan meningkatnya kesejahteraan masyarakat, diharapkan kualitas hidup masyarakat Kabupaten Sidoarjo juga mengalami peningkatan secara menyeluruh.

Selanjutnya, makna maju menunjukkan harapan agar Kabupaten Sidoarjo dapat berkembang menjadi daerah yang memiliki kemampuan bersaing melalui peningkatan pembangunan infrastruktur, penguatan sektor ekonomi, pelayanan publik yang semakin baik, serta pemanfaatan teknologi dalam berbagai bidang pemerintahan. Perkembangan zaman yang semakin cepat menuntut pemerintah untuk mampu melakukan berbagai penyesuaian agar pelayanan kepada masyarakat dapat dilakukan secara lebih efektif, cepat, dan mudah diakses.

Sementara itu, istilah berkarakter mencerminkan pentingnya pembangunan manusia yang tidak hanya unggul dari sisi pendidikan dan ekonomi, tetapi juga memiliki nilai moral, sosial, budaya, serta keagamaan yang baik. Pemerintah Kabupaten Sidoarjo memandang bahwa pembangunan karakter masyarakat menjadi bagian penting dalam menjaga kehidupan sosial yang harmonis di tengah perkembangan masyarakat yang semakin dinamis. Dengan adanya masyarakat yang memiliki karakter kuat, diharapkan hubungan sosial antarmasyarakat tetap terjaga dengan baik serta mampu menciptakan lingkungan sosial yang kondusif.

Di sisi lain, istilah berkelanjutan menunjukkan bahwa pembangunan daerah tidak hanya dilakukan untuk memenuhi kebutuhan saat ini, tetapi juga tetap memperhatikan keberlangsungan lingkungan hidup bagi generasi yang akan datang. Pembangunan yang dilakukan diharapkan tetap menjaga keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan sosial, dan kelestarian lingkungan sehingga manfaat pembangunan dapat dirasakan secara terus-menerus dalam jangka panjang.

Dengan memperhatikan visi pembangunan yang telah ditetapkan tersebut, Pemerintah Kabupaten Sidoarjo kemudian menyusun sejumlah misi pembangunan sebagai langkah untuk mendukung pencapaian tujuan daerah. Misi tersebut diarahkan pada peningkatan tata kelola pemerintahan yang bersih, transparan, serta berbasis digital guna meningkatkan kualitas pelayanan publik dan memberikan kemudahan bagi masyarakat maupun pelaku usaha. Selain itu, pemerintah daerah juga berupaya meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui penguatan sektor usaha mikro, koperasi, pertanian, perikanan, jasa, dan industri agar mampu membuka lebih banyak lapangan pekerjaan dan mengurangi tingkat kemiskinan masyarakat.

Tidak hanya berfokus pada sektor ekonomi, pembangunan infrastruktur ekonomi maupun sosial yang modern dan merata juga menjadi perhatian penting pemerintah daerah dengan tetap memperhatikan aspek keberlanjutan lingkungan hidup. Pemerintah Kabupaten Sidoarjo juga menempatkan pembangunan sumber daya

manusia sebagai prioritas melalui peningkatan kualitas pendidikan, pelayanan kesehatan, serta pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat lainnya. Selain itu, pembentukan masyarakat religius yang menjunjung nilai-nilai keagamaan dan menjaga kerukunan sosial juga menjadi bagian penting dalam arah pembangunan daerah.

Secara keseluruhan, visi dan misi pembangunan Kabupaten Sidoarjo menjadi pedoman utama bagi pemerintah daerah dalam melaksanakan berbagai program pembangunan selama periode pemerintahan berlangsung. Arah pembangunan tersebut diharapkan mampu membawa Kabupaten Sidoarjo menjadi daerah yang lebih berkembang, memiliki daya saing, serta mampu memberikan kesejahteraan yang lebih baik bagi seluruh masyarakat secara berkelanjutan.

4.1.2 Demografi Kabupaten Sidoarjo

Kabupaten Sidoarjo sebagai salah satu daerah penyangga utama Kota Surabaya memiliki perkembangan demografi yang cukup dinamis dari tahun ke tahun. Posisi geografis yang strategis serta berkembangnya sektor industri, perdagangan, jasa, dan permukiman menjadikan Kabupaten Sidoarjo sebagai salah satu wilayah tujuan mobilitas penduduk di Provinsi Jawa Timur. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah penduduk Kabupaten Sidoarjo pada tahun 2024 tercatat mencapai sekitar 2 juta jiwa dan terus mengalami peningkatan dibandingkan tahun sebelumnya. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa Kabupaten Sidoarjo masih menjadi wilayah yang cukup menarik bagi masyarakat untuk menetap, bekerja, maupun menjalankan aktivitas ekonomi karena didukung oleh aksesibilitas yang baik, peluang kerja yang relatif luas, serta kedekatannya dengan kawasan metropolitan Surabaya.

Peningkatan jumlah penduduk di Kabupaten Sidoarjo pada dasarnya tidak terlepas dari tingginya aktivitas ekonomi yang berkembang di wilayah ini. Sebagai daerah yang memiliki banyak kawasan industri dan pusat perdagangan, Kabupaten Sidoarjo menjadi tujuan masyarakat dari berbagai daerah untuk mencari pekerjaan maupun meningkatkan taraf hidup. Keberadaan kawasan industri di wilayah seperti Waru, Taman, Krian, dan Gedangan juga turut mendorong terjadinya perpindahan penduduk yang berdampak

pada meningkatnya kebutuhan akan permukiman, sarana transportasi, pendidikan, hingga pelayanan publik lainnya. Kondisi tersebut membuat dinamika kependudukan di Kabupaten Sidoarjo berkembang cukup pesat dibanding beberapa wilayah lain di sekitarnya.

Jika dilihat berdasarkan struktur umur penduduk, Kabupaten Sidoarjo memiliki komposisi penduduk yang cukup menguntungkan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi daerah. Kelompok usia produktif, yaitu masyarakat pada rentang usia 15–59 tahun, mendominasi jumlah penduduk dengan persentase sekitar 67,42% dari total populasi. Besarnya jumlah penduduk usia produktif menunjukkan bahwa Kabupaten Sidoarjo sedang berada pada fase bonus demografi, yaitu kondisi ketika jumlah masyarakat usia kerja lebih besar dibandingkan kelompok usia nonproduktif. Situasi ini menjadi peluang besar bagi pemerintah daerah dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi, produktivitas tenaga kerja, serta pembangunan daerah apabila dikelola secara optimal melalui peningkatan kualitas pendidikan, keterampilan kerja, dan perluasan kesempatan kerja.

Di sisi lain, kelompok usia anak-anak pada rentang 0–14 tahun juga masih memiliki jumlah yang cukup besar, yakni sekitar 20,19% dari total penduduk. Besarnya kelompok usia tersebut menunjukkan bahwa kebutuhan terhadap layanan pendidikan dasar, fasilitas kesehatan anak, ruang bermain, serta sarana pendukung tumbuh kembang anak masih menjadi perhatian penting bagi pemerintah daerah. Dengan jumlah penduduk usia muda yang cukup besar, Kabupaten Sidoarjo perlu terus memperkuat kualitas layanan pendidikan dan pemerataan fasilitas publik agar mampu menciptakan sumber daya manusia yang berkualitas pada masa mendatang.

Sementara itu, kelompok penduduk lanjut usia atau lansia dengan usia 60 tahun ke atas juga menunjukkan jumlah yang cukup signifikan, yaitu sekitar 12,38% dari keseluruhan penduduk. Kondisi ini mengindikasikan bahwa Kabupaten Sidoarjo mulai menghadapi transisi demografi yang ditandai dengan meningkatnya jumlah masyarakat usia lanjut. Oleh sebab itu, kebutuhan terhadap pelayanan kesehatan, perlindungan sosial, fasilitas umum yang ramah lansia, serta program kesejahteraan sosial menjadi aspek yang perlu diperhatikan secara lebih serius dalam proses pembangunan daerah. Dengan adanya kelompok usia muda, usia produktif, dan usia

lanjut yang sama-sama besar, pembangunan di Kabupaten Sidoarjo perlu dilakukan secara seimbang agar seluruh kelompok masyarakat dapat memperoleh kualitas hidup yang baik.

Dari sisi sosial budaya, masyarakat Kabupaten Sidoarjo dikenal memiliki karakter yang cukup beragam. Mayoritas masyarakat berasal dari suku Jawa, namun pengaruh budaya Madura juga cukup kuat, terutama pada pola interaksi sosial, penggunaan bahasa sehari-hari, serta tradisi masyarakat di beberapa wilayah. Selain itu, perkembangan sektor industri dan perdagangan menjadikan Kabupaten Sidoarjo sebagai daerah yang dihuni oleh masyarakat dari berbagai latar belakang daerah di Indonesia. Keberagaman tersebut menciptakan dinamika sosial yang cukup terbuka serta mendukung terbentuknya kehidupan masyarakat yang relatif inklusif dan heterogen.

Meskipun memiliki potensi demografi yang besar, Kabupaten Sidoarjo juga menghadapi berbagai tantangan dalam pengelolaan kependudukan. Tingginya jumlah penduduk dan meningkatnya urbanisasi menuntut pemerintah daerah untuk terus meningkatkan kualitas pelayanan publik seperti transportasi, pendidikan, kesehatan, pengelolaan lingkungan, serta penyediaan permukiman yang layak. Selain itu, besarnya jumlah penduduk usia produktif juga memerlukan tersedianya lapangan pekerjaan yang memadai agar bonus demografi yang dimiliki tidak berubah menjadi tantangan sosial berupa pengangguran dan ketimpangan ekonomi. Di sisi lain, meningkatnya jumlah lansia juga membutuhkan perhatian khusus terutama dalam pelayanan kesehatan dan perlindungan sosial.

Secara keseluruhan, kondisi demografi Kabupaten Sidoarjo menunjukkan adanya potensi pembangunan yang cukup besar karena didukung oleh dominasi penduduk usia produktif, pertumbuhan jumlah penduduk yang terus berkembang, serta keberagaman sosial masyarakat yang dinamis. Dengan pengelolaan kependudukan yang tepat melalui peningkatan kualitas sumber daya manusia, pemerataan pembangunan, serta penguatan pelayanan publik, Kabupaten Sidoarjo memiliki peluang besar untuk terus berkembang menjadi daerah yang maju, kompetitif, dan mampu memberikan kesejahteraan bagi masyarakat secara berkelanjutan.

4.1.3 Gambaran Umum Dinas Kabupaten Sidoarjo



Gambar 4.3 Dinas Perhubungan Sidoarjo

Dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah, sektor transportasi memiliki peranan penting dalam mendukung aktivitas masyarakat, pertumbuhan ekonomi, serta kelancaran mobilitas barang dan jasa. Sistem transportasi yang baik tidak hanya memberikan kemudahan akses bagi masyarakat, tetapi juga berkaitan dengan keselamatan, ketertiban lalu lintas, efisiensi perjalanan, hingga kualitas lingkungan hidup. Oleh karena itu, pemerintah daerah memerlukan perangkat organisasi yang memiliki kewenangan untuk mengelola bidang transportasi secara terarah dan berkelanjutan. Di Kabupaten Sidoarjo, pelaksanaan urusan pemerintahan di bidang perhubungan dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo sebagai perangkat daerah yang bertanggung jawab dalam pengelolaan transportasi darat, pelayanan lalu lintas, pengawasan kendaraan bermotor, serta pelayanan teknis di bidang perhubungan.

Keberadaan Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo tidak terlepas dari meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap layanan transportasi yang aman, nyaman, dan tertib. Kabupaten Sidoarjo yang berbatasan langsung dengan Kota Surabaya serta menjadi bagian dari kawasan metropolitan Gerbangkertosusila memiliki tingkat mobilitas masyarakat yang cukup tinggi. Kondisi tersebut menyebabkan aktivitas transportasi berkembang pesat, baik kendaraan pribadi, kendaraan umum, maupun kendaraan logistik dan industri yang beroperasi setiap hari di berbagai wilayah.

Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor tentu ⁷⁹ membawa dampak terhadap berbagai aspek kehidupan masyarakat, terutama kebutuhan pengawasan kendaraan agar tetap memenuhi standar keselamatan dan kelayakan jalan. Selain itu, tingginya penggunaan kendaraan bermotor juga berpotensi meningkatkan pencemaran udara akibat gas buang kendaraan. Kondisi tersebut menjadikan peran Dinas Perhubungan semakin penting, tidak hanya dalam pengelolaan transportasi tetapi juga pengawasan kendaraan melalui program pelayanan teknis, termasuk pengujian kendaraan bermotor dan uji emisi.

Sebagai organisasi perangkat daerah, Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo bertugas ⁵¹ membantu kepala daerah dalam melaksanakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan. Pelaksanaan tugas tersebut mencakup pengelolaan lalu lintas, pengawasan angkutan jalan, pengendalian parkir, peningkatan keselamatan transportasi, hingga penyelenggaraan pelayanan pengujian kendaraan bermotor. Kehadiran Dinas Perhubungan juga memiliki fungsi strategis dalam mendukung pembangunan daerah karena sistem transportasi yang baik berpengaruh terhadap aktivitas ekonomi, distribusi barang, akses pendidikan, kesehatan, serta pelayanan publik lainnya.

Selain menjalankan fungsi transportasi, Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo juga mendukung pengendalian dampak lingkungan dari kendaraan bermotor melalui Program Pengujian Emisi ²⁰ Kendaraan Bermotor yang ³² diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 70 Tahun ³² 2020 tentang Pengujian Emisi Kendaraan Bermotor. Program ini bertujuan memastikan ³² kendaraan yang beroperasi memenuhi ambang batas emisi gas buang sehingga dapat mengurangi pencemaran udara dan menjaga kualitas lingkungan.

Dalam pelaksanaannya, Dinas Perhubungan didukung oleh Unit Pengujian Kendaraan Bermotor (UPT PKB/KIR) yang bertugas melakukan pemeriksaan teknis kendaraan untuk memastikan kendaraan memenuhi persyaratan administratif maupun teknis, termasuk standar emisi. Keberadaan unit ini menunjukkan upaya pemerintah daerah dalam menghadirkan pelayanan pengawasan kendaraan yang lebih profesional dan terukur.

Dengan meningkatnya jumlah ⁵⁶ kendaraan di Kabupaten Sidoarjo, keberadaan Dinas Perhubungan ⁵⁶ menjadi semakin penting dalam menciptakan sistem transportasi yang aman, tertib, dan berkelanjutan. Melalui pengawasan kendaraan bermotor dan

pelaksanaan program uji emisi, Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo diharapkan mampu mendukung peningkatan kualitas pelayanan publik sekaligus menciptakan lingkungan yang lebih sehat bagi masyarakat.

a) Kedudukan, Tugas, dan Fungsi

Sebagai salah satu perangkat daerah, Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo memiliki peran penting dalam mendukung penyelenggaraan pelayanan publik di bidang transportasi dan perhubungan. Keberadaan instansi ini bertujuan untuk membantu pemerintah daerah dalam menciptakan sistem transportasi yang aman, tertib, dan mampu menunjang mobilitas masyarakat. Dalam pelaksanaannya, Dinas Perhubungan tidak hanya berfokus pada pengaturan lalu lintas, tetapi juga memiliki tanggung jawab terhadap pengawasan kendaraan bermotor, pengelolaan transportasi darat, serta pelayanan teknis di bidang perhubungan.

Secara kelembagaan, Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo berkedudukan sebagai unsur pelaksana urusan pemerintahan daerah di bidang perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah. Kedudukan tersebut menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan memiliki peran strategis dalam membantu pemerintah daerah melaksanakan kebijakan transportasi sekaligus mendukung pembangunan wilayah melalui sistem transportasi yang efektif dan terarah.

Dalam menjalankan tugasnya, Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo bertanggung jawab membantu Bupati dalam melaksanakan urusan pemerintahan daerah di bidang perhubungan. Tugas tersebut meliputi pengelolaan lalu lintas, pengawasan angkutan jalan, pengelolaan parkir dan terminal, peningkatan keselamatan transportasi, hingga pelayanan pengujian kendaraan bermotor. Pelayanan ini bertujuan memastikan kendaraan yang beroperasi memenuhi persyaratan teknis dan layak digunakan di jalan.

Selain itu, Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo juga memiliki peran dalam mendukung pengendalian dampak lingkungan akibat aktivitas kendaraan bermotor. Hal tersebut diwujudkan⁴⁵ melalui pelaksanaan Program Pengujian Emisi Kendaraan Bermotor berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 70 Tahun 2020 tentang Pengujian Emisi Kendaraan Bermotor. Program ini⁸¹ bertujuan memastikan kendaraan memenuhi ambang batas emisi gas buang sehingga dapat membantu mengurangi pencemaran udara di wilayah Kabupaten Sidoarjo.

Dalam pelaksanaan tugasnya, Dinas Perhubungan juga menjalankan berbagai fungsi seperti penyusunan kebijakan teknis di bidang perhubungan, pelayanan lalu lintas dan transportasi, pengawasan kendaraan bermotor, serta penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor (KIR). Selain itu, Dinas Perhubungan turut melakukan koordinasi dengan berbagai pihak terkait untuk menciptakan sistem transportasi yang tertib, aman, dan mendukung pelayanan publik yang lebih baik bagi masyarakat Kabupaten Sidoarjo.

⁵⁴
b) Struktur Organisasi

Dalam menjalankan tugas dan fungsinya, Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo didukung oleh struktur organisasi yang disusun untuk menunjang efektivitas pelaksanaan pelayanan publik di bidang transportasi dan perhubungan. Struktur organisasi³⁷ tersebut dibentuk agar setiap bidang kerja memiliki pembagian tugas, wewenang, dan tanggung jawab yang jelas sehingga pelaksanaan program dan pelayanan kepada masyarakat dapat berjalan secara optimal. Selain itu, struktur organisasi juga berfungsi sebagai sarana koordinasi antarbagian dalam mendukung penyelenggaraan sistem transportasi yang aman, tertib, dan berkelanjutan di Kabupaten Sidoarjo.

Secara umum, struktur organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo terdiri atas unsur pimpinan, sekretariat, bidang-bidang teknis, serta unit pelaksana teknis yang memiliki tugas sesuai dengan kebutuhan pelayanan

perhubungan di daerah. Dinas Perhubungan dipimpin oleh Kepala Dinas yang bertanggung jawab mengoordinasikan, mengawasi, dan memastikan pelaksanaan program kerja berjalan sesuai dengan tujuan organisasi. Dalam menjalankan tugasnya, Kepala Dinas dibantu oleh Sekretariat yang memiliki peran dalam pengelolaan administrasi, kepegawaian, keuangan, serta perencanaan program kerja guna mendukung kelancaran operasional organisasi.

Selain sekretariat, Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo juga memiliki beberapa bidang teknis, di antaranya Bidang Lalu Lintas, Bidang Angkutan, Bidang Pengendalian dan Bimbingan Keselamatan, serta Bidang Penerangan Jalan Umum yang masing-masing memiliki tugas dan fungsi dalam pengelolaan transportasi daerah. Bidang-bidang tersebut bertanggung jawab dalam pengaturan lalu lintas, pengawasan angkutan jalan, peningkatan keselamatan transportasi, hingga pengelolaan sarana pendukung transportasi bagi masyarakat.

Struktur organisasi tersebut juga didukung oleh Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) yang bertugas memberikan pelayanan teknis secara langsung kepada masyarakat, seperti UPTD Parkir dan Jalan, UPTD Terminal, serta UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB). Dalam penelitian ini, UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) menjadi unit yang memiliki keterkaitan langsung dengan pelaksanaan Program Pengujian Emisi Kendaraan Bermotor berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 70 Tahun 2020. Unit ini berperan dalam melakukan pemeriksaan teknis kendaraan untuk memastikan kendaraan memenuhi persyaratan administratif, kelayakan jalan, serta standar ambang batas emisi gas buang kendaraan.



.Gambar 4.3 Struktur Organisasi Dishub Sidoarjo
Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo, 2025.

Dengan adanya struktur organisasi yang jelas, Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo diharapkan mampu menjalankan pelayanan publik secara lebih efektif, termasuk dalam mendukung pelaksanaan program uji emisi kendaraan bermotor. Koordinasi antarbagian dalam struktur organisasi menjadi faktor penting agar kebijakan dan pelayanan yang diberikan kepada masyarakat dapat berjalan secara optimal serta mendukung terciptanya sistem transportasi yang aman, tertib, dan berkelanjutan di Kabupaten Sidoarjo.

c) Visi Misi Dinas Perhubungan Sidoarjo

Visi yang diusung adalah “terwujudnya keterpaduan moda transportasi dan jasa layanan pos dan telekomunikasi sebagai pemersatu, pendorong, dan pendukung pembangunan daerah yang berwawasan nusantara dan global,” yang menegaskan peran sektor perhubungan dan layanan pos-telekomunikasi tidak hanya sebagai penyedia teknis tetapi juga sebagai penghubung antarwilayah dan pendorong pertumbuhan ekonomi; misi yang mendukung visi ini meliputi: menciptakan sistem transportasi yang menjangkau seluruh wilayah secara efisien dan akuntabel (layanan merata, waktu dan biaya terkontrol, pengelolaan transparan); membangun transportasi yang berwawasan lingkungan dan berkelanjutan serta berpihak pada

masyarakat (inklusi bagi kelompok rentan dan keberlanjutan pembiayaan); menyediakan pelayanan pos dan telekomunikasi yang dapat dijangkau semua lapisan masyarakat (termasuk daerah terpencil dan peningkatan literasi digital); memberdayakan potensi daerah untuk mendorong ekonomi lokal melalui layanan yang berbasis kerakyatan (dukungan untuk UMKM dan rantai pasok lokal); serta menguatkan kualitas SDM perhubungan yang berintegritas, tanggap, tangguh, dan terampil; pengukuran pencapaian dilakukan dengan indikator sederhana dan terukur seperti cakupan layanan (persentase desa/kecamatan terlayani), efisiensi (rata-rata waktu tempuh dan biaya per penumpang), akuntabilitas (laporan kinerja publik), keberlanjutan (proporsi armada ramah lingkungan dan pengurangan emisi), akses layanan pos/telekomunikasi (persentase wilayah dengan layanan dasar dan koneksi internet), pemberdayaan ekonomi (jumlah UMKM yang memanfaatkan layanan), serta kualitas SDM (persentase pegawai bersertifikat dan tingkat kepuasan pengguna), yang semuanya perlu ditetapkan target SMART dalam dokumen perencanaan daerah dan dipantau secara berkala.

4.2 Penyajian Data

Hasil penelitian ini merupakan uraian data yang ditemukan oleh peneliti di lokasi penelitian melalui proses wawancara, observasi, dan dokumentasi yang dilakukan sesuai dengan kejadian di lapangan yang berkaitan dengan fokus penelitian mengenai partisipasi pemilik kendaraan bermotor dalam program pengujian emisi kendaraan bermotor berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Sidoarjo Nomor 70 Tahun 2020 di UPT Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo.

Analisis dari penelitian ini mengacu pada tahapan partisipasi yang dikembangkan oleh Ndraha (1990) yang meliputi partisipasi dalam penerimaan informasi, partisipasi dalam perencanaan, partisipasi dalam pelaksanaan, partisipasi dalam menerima hasil, serta partisipasi dalam penilaian dan evaluasi. Berikut merupakan hasil temuan peneliti berdasarkan tahapan teori partisipasi tersebut yang diperoleh selama proses wawancara dan observasi di lapangan.

4.2.1 Pemahaman Pemilik Kendaraan angkutan umum terhadap Program dan Peraturan Uji Emis

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan peneliti, tingkat pemahaman pemilik kendaraan angkutan umum terhadap program dan peraturan uji emisi menunjukkan kondisi yang beragam. Sebagian pengemudi angkutan umum telah memahami pentingnya pelaksanaan uji emisi sebagai upaya untuk mengurangi pencemaran udara dan menjaga kondisi kendaraan agar tetap layak beroperasi. Namun demikian, masih terdapat pengemudi yang hanya mengetahui keberadaan program uji emisi tanpa memahami secara rinci aturan, prosedur, maupun mekanisme pelaksanaannya.

Kondisi tersebut menunjukkan bahwa informasi mengenai program uji emisi telah diterima oleh sebagian pengemudi angkutan umum, meskipun tingkat pemahaman yang dimiliki tidak sama. Pemahaman yang baik umumnya ditunjukkan oleh pengemudi yang telah mengikuti pengujian kendaraan secara rutin sehingga lebih sering memperoleh informasi mengenai pelaksanaan uji emisi. Sebaliknya, pengemudi yang belum pernah mengikuti pengujian atau belum pernah memperoleh penjelasan secara langsung cenderung memiliki pemahaman yang terbatas mengenai program dan peraturan yang berlaku. Perbedaan tersebut menunjukkan bahwa penyebaran informasi mengenai uji emisi belum sepenuhnya menjangkau seluruh pengemudi angkutan umum secara merata. Pemahaman yang cukup baik mengenai program uji emisi terlihat dari pernyataan Purwanto selaku pengemudi Bus Trans Jatim yang menyampaikan:

“pelaksanaan uji emisi sangat efektif dalam mengurangi polusi udara. Hal ini bisa dilihat dari semakin minimnya kendaraan di jalan yang mengeluarkan asap knalpot berlebihan. Sosialisasi mengenai pentingnya uji emisi juga cukup membantu meningkatkan kesadaran masyarakat...”(7mei2026,wawancara)

Dalam pernyataan tersebut menunjukkan bahwa narasumber telah memahami tujuan pelaksanaan program uji emisi. Pemahaman yang dimiliki tidak hanya berkaitan dengan kewajiban mengikuti pengujian, tetapi juga mencakup manfaat yang diperoleh dari

pelaksanaan program tersebut. Narasumber memahami bahwa uji emisi merupakan salah satu upaya untuk mengurangi pencemaran udara yang berasal dari kendaraan bermotor. Selain itu, narasumber juga mengetahui adanya kegiatan sosialisasi yang dilakukan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat mengenai pentingnya pengendalian emisi kendaraan.

Berbeda dengan Purwanto, tingkat pemahaman yang lebih terbatas terlihat pada pernyataan bapak Abi selaku pengemudi Bus Bagong yang menyampaikan:

“Saya tahu ada uji emisi, katanya buat cek asap kendaraan biar tidak banyak polusi. Tapi cuma tahu sekilas saja, aturannya gimana, tempatnya di mana, saya belum tau betul. Belum pernah ikut juga, belum tahu biayanya berapa.”(wawamcara, 5juni2026)

Dalam pernyataan tersebut menunjukkan bahwa narasumber telah mengetahui tujuan umum pelaksanaan uji emisi, yaitu untuk mengurangi pencemaran udara yang berasal dari kendaraan bermotor. Akan tetapi, pemahaman tersebut masih terbatas pada informasi dasar dan belum mencakup aspek pelaksanaan program secara lebih rinci. Narasumber belum mengetahui lokasi pelayanan, prosedur pelaksanaan, maupun ketentuan yang mengatur pelaksanaan uji emisi. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa informasi mengenai program belum sepenuhnya diterima oleh seluruh pengemudi angkutan umum secara merata. Temuan serupa juga terlihat dari pernyataan Ibnu selaku pengemudi Bus Restu Panda yang menyampaikan:

“Sebenarnya cuma sekedar dengar tau aja peraturan uji emisi, tapi belum paham jelas aturan dan tata caranya karena belum pernah dapat penjelasan.”(wawamcara, 5juni2026)

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa narasumber mengetahui adanya program dan peraturan uji emisi, tetapi belum memahami substansi maupun mekanisme pelaksanaannya. Kurangnya informasi yang diterima menyebabkan pemahaman terhadap program masih relatif rendah. Narasumber juga

mengungkapkan bahwa belum pernah memperoleh penjelasan secara langsung mengenai tata cara pelaksanaan uji emisi sehingga pengetahuannya terhadap program masih terbatas.

Selain itu, Ibnu juga menyampaikan bahwa kurangnya sosialisasi menjadi salah satu faktor yang memengaruhi pemahamannya terhadap program uji emisi.

“Saran saya, sebaiknya sering diadakan sosialisasi biar saya mengerti supaya kami paham.”(wawancara, 5 juli2026)

¹² Dalam pernyataan tersebut menunjukkan bahwa kebutuhan informasi mengenai program uji emisi masih dirasakan oleh sebagian pengemudi angkutan umum. Informasi yang belum tersampaikan secara optimal menyebabkan pemahaman masyarakat terhadap program dan peraturan uji emisi belum merata. Kondisi ini terlihat dari masih adanya pengemudi yang hanya mengetahui keberadaan program uji emisi secara umum tanpa memahami tujuan, prosedur, maupun ketentuan yang mengatur pelaksanaannya. Kurangnya pemahaman tersebut dapat memengaruhi tingkat partisipasi masyarakat dalam mengikuti program uji emisi, karena masyarakat cenderung lebih mudah berpartisipasi apabila memahami manfaat dan mekanisme program yang akan diikuti. Selain itu, keterbatasan informasi juga dapat menyebabkan munculnya persepsi bahwa uji emisi hanya merupakan kewajiban administratif semata, padahal program tersebut memiliki tujuan yang lebih luas dalam upaya pengendalian pencemaran udara dan perlindungan lingkungan.

²⁷ Perbedaan tingkat pemahaman yang ditemukan dalam penelitian ini menunjukkan bahwa proses penyampaian informasi mengenai program uji emisi belum diterima secara sama oleh seluruh pengemudi angkutan umum. Pengemudi yang telah memperoleh informasi melalui sosialisasi, pengalaman mengikuti pengujian kendaraan, maupun penjelasan dari petugas cenderung memiliki pemahaman yang lebih baik mengenai manfaat dan tujuan program. Sebaliknya, pengemudi yang belum pernah memperoleh informasi secara langsung masih mengalami kesulitan dalam memahami aturan dan tata cara pelaksanaan uji emisi. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa akses terhadap informasi menjadi faktor yang memengaruhi

tingkat pemahaman masyarakat terhadap program yang dilaksanakan oleh pemerintah.

Dengan demikian, pemahaman pemilik kendaraan angkutan umum terhadap program dan peraturan uji emisi masih menunjukkan perbedaan antar narasumber. Sebagian pengemudi telah memahami tujuan, manfaat, dan pentingnya pelaksanaan uji emisi sebagai upaya untuk mengurangi pencemaran udara serta menjaga kondisi kendaraan agar tetap memenuhi standar yang ditetapkan. Namun demikian, masih terdapat pengemudi yang belum memahami secara rinci aturan¹² prosedur, maupun mekanisme pelaksanaan program. Temuan tersebut menunjukkan bahwa penyebaran informasi mengenai program uji emisi masih perlu ditingkatkan melalui sosialisasi yang lebih berkelanjutan dan mudah dijangkau oleh pengemudi angkutan umum. Melalui peningkatan sosialisasi tersebut, diharapkan pemahaman masyarakat terhadap program dan peraturan uji emisi dapat meningkat sehingga pelaksanaan program dapat berjalan lebih efektif dan memperoleh dukungan yang lebih luas dari masyarakat.

4.2.2 Partisipasi Aktif Angkutan Barang dalam Pelaksanaan Uji Emisi

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan peneliti, partisipasi pemilik kendaraan dalam pelaksanaan program uji emisi menunjukkan keterlibatan yang cukup baik. Keikutsertaan tersebut terlihat dari kesediaan pemilik kendaraan untuk mengikuti pengujian emisi sebagai bagian dari proses pengujian kendaraan bermotor berkala yang dilaksanakan di UPT PKP⁴⁶ Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo. Pelaksanaan uji emisi tidak hanya dipandang sebagai kewajiban yang harus dipenuhi oleh pemilik kendaraan, tetapi juga dipahami sebagai upaya untuk menjaga kondisi kendaraan dan mengurangi dampak pencemaran udara yang berasal dari emisi gas buang kendaraan bermotor.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar pemilik kendaraan memiliki kesadaran untuk mengikuti pengujian emisi secara berkala. Kesadaran tersebut muncul karena pemilik kendaraan memahami bahwa emisi gas buang kendaraan dapat memengaruhi kualitas udara serta kondisi lingkungan di sekitarnya. Selain itu,

pelaksanaan uji emisi juga dipandang sebagai sarana untuk mengetahui kondisi kendaraan sehingga apabila ditemukan kerusakan atau ketidaksesuaian standar emisi, pemilik kendaraan dapat segera melakukan perbaikan. Dengan demikian, keikutsertaan dalam uji emisi tidak hanya bertujuan memenuhi persyaratan administrasi, tetapi juga berkaitan dengan upaya menjaga performa kendaraan dan mendukung pengendalian pencemaran udara.

Selain itu, para pemilik kendaraan juga menilai bahwa pelaksanaan uji emisi memberikan manfaat tidak hanya bagi lingkungan, tetapi juga bagi kendaraan yang mereka gunakan. Melalui pengujian tersebut, kondisi kendaraan dapat diketahui lebih awal sehingga kerusakan atau gangguan pada sistem pembakaran dapat segera diperbaiki. Kondisi ini menunjukkan bahwa partisipasi masyarakat dalam pelaksanaan uji emisi tidak hanya didorong oleh kewajiban yang ditetapkan pemerintah, tetapi juga oleh manfaat yang dirasakan secara langsung oleh pemilik kendaraan. Bapak Putra Permadi selaku sopir truk box menyampaikan :

"Saya mengikuti uji emisi karena merupakan kewajiban dan juga penting bagi kualitas udara serta kesehatan kita semua."(wawancara, 7Mei2025)

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa partisipasi pemilik kendaraan dalam mengikuti uji emisi tidak hanya didasarkan pada kewajiban administratif semata. Narasumber memahami bahwa pelaksanaan uji emisi memiliki tujuan yang lebih luas, yaitu menjaga kualitas udara dan melindungi kesehatan masyarakat dari dampak pencemaran udara yang ditimbulkan oleh kendaraan bermotor. Pemahaman tersebut menjadi salah satu faktor yang mendorong pemilik kendaraan untuk tetap mengikuti pengujian emisi secara berkala. Selain itu, Ahmad Fawaid selaku sopir truk juga menyampaikan:

"Menurut saya, kalau kendaraan rutin diuji emisi, kondisi mesin juga jadi lebih terkontrol dan kendaraan lebih enak dipakai narik sehari-hari."(wawancara, 24April2026)

Dalam pernyataan tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan uji emisi tidak hanya memberikan manfaat bagi

lingkungan, tetapi juga memberikan manfaat bagi pemilik kendaraan itu sendiri. Melalui pengujian emisi, kondisi kendaraan dapat diketahui sehingga pemilik kendaraan dapat melakukan perawatan atau perbaikan apabila ditemukan kendala pada sistem pembakaran maupun komponen kendaraan lainnya. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa partisipasi masyarakat dalam pelaksanaan uji emisi juga dipengaruhi oleh manfaat yang dirasakan secara langsung terhadap kendaraan yang digunakan untuk menunjang aktivitas sehari-hari. Dari sisi pelaksana program, Bapak Wahyu Prasetyo selaku petugas teknis pengujian menyampaikan:

"Setiap kendaraan yang masuk ke gedung uji wajib menjalani pengujian emisi, baik kendaraan bermesin bensin maupun solar."(wawancara, 22 April 2026)

Dalam pernyataan tersebut menunjukkan bahwa pengujian emisi telah menjadi bagian yang terintegrasi dalam sistem pengujian kendaraan bermotor di UPT PKB Kabupaten Sidoarjo. Setiap kendaraan yang melakukan pengujian berkala diwajibkan untuk menjalani pemeriksaan emisi tanpa membedakan jenis bahan bakar yang digunakan. Dengan adanya ketentuan tersebut, pelaksanaan uji emisi tidak dilakukan secara terpisah, melainkan menjadi salah satu tahapan yang harus dilalui oleh kendaraan sebelum memperoleh status lulus uji. Hal serupa juga disampaikan oleh bapak Ilham Tohir yang menyatakan:

"Uji emisi itu sudah menjadi kewajiban dalam proses pengujian kendaraan bermotor."(wawancara, 22 April 2026)

Dalam pernyataan tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan uji emisi merupakan kewajiban yang harus dipenuhi oleh seluruh kendaraan yang mengikuti pengujian berkala. Ketentuan tersebut diterapkan sebagai upaya untuk memastikan bahwa kendaraan yang beroperasi di jalan telah memenuhi standar emisi yang ditetapkan oleh pemerintah. Dengan demikian, pelaksanaan uji emisi tidak hanya berfungsi sebagai alat pengawasan terhadap kondisi kendaraan, tetapi juga sebagai instrumen pengendalian pencemaran udara yang berasal dari sektor transportasi.

Berdasarkan hasil wawancara dengan pemilik kendaraan dan pihak pelaksana, dapat diketahui bahwa pelaksanaan uji emisi telah menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari pengujian kendaraan bermotor berkala. Sebagian besar pemilik kendaraan menunjukkan kesediaan untuk mengikuti pengujian emisi sesuai dengan prosedur yang berlaku. Keikutsertaan tersebut menunjukkan adanya keterlibatan masyarakat dalam mendukung pelaksanaan program yang bertujuan untuk menjaga kualitas lingkungan. Hal ini memastikan kendaraan tetap memenuhi standar teknis yang telah ditetapkan.

Dengan demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa partisipasi pemilik kendaraan dalam pelaksanaan program uji emisi tergolong cukup baik. Hal tersebut terlihat dari keikutsertaan pemilik kendaraan dalam mengikuti pengujian emisi secara berkala, pemahaman mengenai pentingnya pengujian emisi bagi lingkungan dan kendaraan, serta kepatuhan terhadap ketentuan pengujian yang berlaku di UPT PKB Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo. Dari sisi mekanisme pendaftaran, Bapak Amir selaku petugas bagian pendaftaran menjelaskan:

“Untuk mekanisme pendaftaran uji kendaraan saat ini masih dilakukan secara manual atau luring, jadi masyarakat harus datang langsung ke lokasi untuk melakukan pendaftaran. Persyaratan yang harus dibawa yaitu KTP, STNK, dan buku uji kendaraan.” (wawancara, 22 April 2026)

Dalam pernyataan tersebut menggambarkan bahwa partisipasi aktif masyarakat dalam pelaksanaan uji emisi dimulai dari tahap pendaftaran secara langsung di lokasi UPT PKB. Prosedur yang jelas dan persyaratan yang terstandar memudahkan masyarakat dalam mengikuti tahapan pengujian. Selain itu, Bapak Efit selaku sopir kendaraan elef juga menyampaikan:

“Kendaraan umum yang digunakan setiap hari menghasilkan emisi yang semakin kotor seiring pemakaian. Oleh karena itu kendaraan wajib diperbaiki dan menjalani uji emisi secara berkala setiap enam bulan sekali.” (wawancara, 7 Mei 2026)

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa pemilik kendaraan umum memiliki kesadaran terhadap pentingnya pengujian berkala. Keikutsertaan yang rutin setiap enam bulan mencerminkan bentuk partisipasi aktif yang tidak sekadar memenuhi kewajiban administratif, tetapi juga dilandasi oleh pemahaman terhadap kondisi teknis kendaraan.

4.2.3 Ketidakterlaksanaan Kewajiban Uji Emisi

Berdasarkan hasil penelitian, pelaksanaan kewajiban uji emisi kendaraan bermotor di Kabupaten Sidoarjo pada dasarnya telah berjalan melalui sistem pengujian kendaraan bermotor berkala yang dilaksanakan oleh UPT PKB Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo. Namun demikian, pelaksanaan program tersebut masih menghadapi beberapa kendala yang menyebabkan pelaksanaannya belum sepenuhnya optimal. Kendala tersebut berasal dari faktor masyarakat maupun faktor teknis dalam pelaksanaan pengujian.

Salah satu kendala yang ditemukan adalah adanya keterbatasan waktu yang dimiliki pemilik kendaraan untuk mengikuti pengujian emisi. Sebagian pemilik kendaraan harus menyesuaikan jadwal pengujian dengan aktivitas pekerjaan sehari-hari sehingga pelaksanaan uji emisi terkadang dianggap mengurangi waktu operasional kendaraan. Sebagaimana disampaikan oleh Putera Permadi selaku sopir pick up box menyampaikan:

"Sementara faktor penghambatnya adalah waktu, karena pelaksanaan uji emisi sering bertabrakan dengan jam kerja."(wawancara, 7 Mei 2026)

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa faktor pekerjaan menjadi salah satu hambatan dalam pelaksanaan uji emisi. Kendaraan yang digunakan untuk kegiatan usaha maupun angkutan sehari-hari sering kali lebih diprioritaskan untuk beroperasi sehingga pemilik kendaraan harus menyesuaikan waktu khusus untuk mengikuti pengujian. Selain faktor waktu, antrean kendaraan yang cukup banyak juga menjadi kendala dalam pelaksanaan pengujian emisi. Meningkatnya jumlah kendaraan yang mengikuti pengujian menyebabkan waktu tunggu menjadi lebih lama, terutama pada

periode tertentu ketika jumlah kendaraan yang melakukan pengujian meningkat. Hal tersebut disampaikan oleh Gunawan selaku sopir truk yang menyatakan:

"Hambatannya biasanya karena antrean yang cukup banyak sehingga memakan waktu, karena yang diuji bukan hanya satu dua orang tetapi ratusan kendaraan setiap harinya."(wawancara, 7 Mei 2026)

Dalam pernyataan tersebut menunjukkan bahwa tingginya jumlah kendaraan yang mengikuti pengujian menjadi salah satu faktor yang memengaruhi kelancaran pelaksanaan uji emisi. Meskipun pelayanan tetap berjalan, kondisi tersebut dapat menyebabkan waktu tunggu masyarakat menjadi lebih lama. Temuan serupa juga disampaikan oleh Jarot Andi Purwanto selaku sopir pick up yang menjelaskan:

"Sedangkan faktor penghambatnya adalah masih kurangnya kesadaran sebagian masyarakat tentang pentingnya uji emisi, antrean kendaraan pada waktu tertentu, serta keterbatasan waktu masyarakat untuk datang ke lokasi pelayanan pada jam kerja."(wawancara, 7 Mei 2026)

Dalam pernyataan tersebut menunjukkan bahwa selain faktor teknis, masih terdapat faktor kesadaran masyarakat yang memengaruhi pelaksanaan program. Tidak seluruh masyarakat memiliki tingkat kepedulian yang sama terhadap pentingnya uji emisi sehingga partisipasi dalam pelaksanaan program belum sepenuhnya optimal. Dari sisi pelaksana program, kendala teknis juga masih ditemukan dalam proses pengujian. Wahyu Prasetyo selaku petugas teknis pengujian menjelaskan:

"Hambatan teknis yang kerap dihadapi dalam proses pengujian biasanya berupa alat yang error atau mengalami gangguan saat pemeriksaan berlangsung."(wawancara, 22 April 2026)

Dalam pernyataan tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan pengujian emisi juga dipengaruhi oleh kesiapan sarana dan prasarana yang digunakan dalam proses pemeriksaan kendaraan.

Gangguan teknis pada alat pengujian dapat memengaruhi kelancaran proses pelayanan kepada masyarakat.

Dengan demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa kewajiban uji emisi telah dilaksanakan sebagai bagian dari pengujian kendaraan bermotor berkala. Akan tetapi, pelaksanaannya masih menghadapi beberapa kendala, seperti keterbatasan waktu masyarakat, antrean kendaraan yang cukup banyak, rendahnya kesadaran sebagian pemilik kendaraan, serta hambatan teknis pada peralatan pengujian. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan kewajiban uji emisi telah berjalan, namun masih memerlukan upaya perbaikan agar dapat dilaksanakan secara lebih optimal.

4.2.4 Pemahaman Pemilik Kendaraan terhadap Peraturan Daerah Nomor 70 Tahun 2020

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan peneliti, pemahaman pemilik kendaraan terhadap Peraturan Daerah Nomor 70 Tahun 2020 menunjukkan kondisi yang masih beragam. Sebagian besar pemilik kendaraan telah mengetahui adanya kewajiban uji emisi kendaraan bermotor, namun belum seluruhnya memahami dasar hukum yang mengatur pelaksanaan program tersebut. Pemahaman masyarakat lebih banyak berfokus pada pelaksanaan uji emisi sebagai bagian dari pengujian kendaraan bermotor berkala dibandingkan dengan pemahaman terhadap ketentuan yang tercantum dalam peraturan daerah.

Hasil wawancara menunjukkan bahwa sebagian besar narasumber memahami pentingnya pelaksanaan uji emisi karena berkaitan dengan upaya pengendalian pencemaran udara dan pemeliharaan kondisi kendaraan. Namun demikian, ketika dikaitkan dengan dasar hukum pelaksanaannya, sebagian masyarakat belum mengetahui secara rinci peraturan yang menjadi landasan pelaksanaan program tersebut. Hal tersebut terlihat dari pernyataan Ahmad Fawaid yang menyampaikan:

"Cuma untuk sekarang saya masih belum terlalu paham soal layanannya, seperti lokasi, jadwal, sama prosesnya gimana. Untuk faktor pendukung atau penghambatnya juga saya masih belum tahu banyak, karena belum terlalu memahami detail program uji emisi ini."

Dalam pernyataan tersebut menunjukkan bahwa masih terdapat masyarakat yang belum memahami secara rinci pelaksanaan program uji emisi, termasuk informasi yang berkaitan dengan ketentuan dan aturan yang mendasarinya. Kondisi ini mengindikasikan bahwa pemahaman masyarakat terhadap program lebih banyak terbatas pada pelaksanaan di lapangan dibandingkan dengan aspek regulasi yang mengaturnya. Sementara itu, Ilham Tohir selaku Koordinator Pelayanan menjelaskan:

"Uji emisi itu sudah menjadi kewajiban dalam proses pengujian kendaraan bermotor. Dalam peraturan lingkungan hidup sudah ditentukan ambang batas emisi kendaraan yang menjadi acuan dalam pengujian."

Dalam pernyataan tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan uji emisi telah memiliki dasar hukum yang jelas dan menjadi bagian dari ketentuan yang harus dipenuhi oleh kendaraan bermotor. Namun demikian, informasi mengenai dasar hukum tersebut belum sepenuhnya dipahami oleh seluruh pemilik kendaraan yang mengikuti pengujian.

Selain itu, beberapa narasumber lebih banyak menjelaskan manfaat uji emisi bagi lingkungan dan kesehatan dibandingkan menjelaskan aturan atau regulasi yang mengatur pelaksanaannya. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa masyarakat cenderung memahami tujuan program, tetapi belum memahami secara rinci isi peraturan yang menjadi dasar pelaksanaannya.

⁸⁵ Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat diketahui bahwa tingkat pemahaman masyarakat terhadap Peraturan Daerah Nomor 70 Tahun 2020 masih belum merata. Sebagian masyarakat mengetahui adanya kewajiban uji emisi, tetapi belum memahami secara rinci substansi maupun ketentuan yang terdapat dalam peraturan tersebut. Kondisi ini menunjukkan bahwa informasi

mengenai dasar hukum program ⁵ masih perlu disosialisasikan secara lebih luas kepada masyarakat.

Dengan demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa pemilik kendaraan pada umumnya telah mengetahui adanya kewajiban uji emisi kendaraan bermotor. Akan tetapi, pemahaman terhadap Peraturan Daerah Nomor 70 Tahun 2020 sebagai dasar hukum pelaksanaan program masih relatif terbatas. Oleh karena itu, diperlukan upaya sosialisasi yang lebih intensif agar masyarakat tidak hanya memahami pelaksanaan program, tetapi juga memahami ketentuan yang menjadi landasan hukumnya.

4.2.5 Penerimaan Program Uji Emisi oleh Pemilik Kendaraan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan peneliti, penerimaan pemilik kendaraan terhadap program uji emisi kendaraan bermotor menunjukkan respons yang cenderung positif. Sebagian besar narasumber menilai bahwa program uji emisi memberikan manfaat yang dapat dirasakan baik bagi lingkungan, kondisi kendaraan, maupun masyarakat secara umum. Penerimaan tersebut terlihat dari pandangan narasumber yang mendukung pelaksanaan program serta kesediaan mereka untuk mengikuti pengujian emisi sebagai bagian dari pengujian kendaraan bermotor berkala.

Hasil wawancara menunjukkan bahwa manfaat yang paling banyak dirasakan oleh pemilik kendaraan berkaitan dengan upaya pengendalian pencemaran udara. Para narasumber menilai bahwa pelaksanaan uji emisi dapat membantu mengurangi kendaraan yang menghasilkan emisi gas buang berlebihan sehingga kualitas udara dapat lebih terjaga. Bapak Putera Permadi selaku sopir menyampaikan:

"Menurut saya program uji emisi sangat efektif karena dapat mengurangi polusi udara. Bukti nyatanya dapat dilihat di jalan, di mana kendaraan yang mengeluarkan asap knalpot berlebihan sudah semakin minim."

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa narasumber menilai program uji emisi mampu memberikan dampak positif terhadap kondisi lingkungan. Menurut narasumber, pelaksanaan pengujian emisi dapat mendorong pemilik kendaraan untuk menjaga kondisi kendaraannya sehingga emisi gas buang yang dihasilkan tetap berada dalam batas yang ditentukan. Pandangan serupa juga disampaikan oleh Sholikin selaku sopir pick up yang menilai bahwa uji emisi penting untuk menjaga kualitas udara dan kesehatan masyarakat

"Menurut saya, uji emisi kendaraan bermotor itu sangat penting bagi lingkungan karena gas buang kendaraan dapat memengaruhi kualitas udara." (wawancara, 24 April 2026)

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa masyarakat menerima program uji emisi karena dianggap memiliki manfaat yang berkaitan dengan kepentingan bersama. Uji emisi tidak hanya memberikan dampak kepada pemilik kendaraan, tetapi juga berkontribusi terhadap kualitas lingkungan yang dirasakan oleh masyarakat secara luas.

Selain manfaat lingkungan, beberapa narasumber juga merasakan manfaat terhadap kondisi kendaraan yang digunakan sehari-hari. Melalui pengujian emisi, pemilik kendaraan dapat mengetahui kondisi mesin dan sistem pembakaran kendaraan sehingga apabila ditemukan masalah dapat segera dilakukan perbaikan. Selain itu Ahmad Fawaid menyampaikan:

"Menurut saya, kalau kendaraan rutin diuji emisi, kondisi mesin juga jadi lebih terkontrol dan kendaraan lebih enak dipakai narik sehari-hari."

Dalam pernyataan tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan uji emisi juga memberikan manfaat secara langsung kepada pemilik kendaraan. Program ini dipandang tidak hanya sebagai kewajiban administratif, tetapi juga sebagai sarana untuk menjaga performa kendaraan agar tetap berfungsi dengan baik.

Selain manfaat yang diperoleh dari aspek lingkungan dan kendaraan, penerimaan masyarakat terhadap program uji emisi juga dipengaruhi oleh kualitas pelayanan yang diberikan oleh petugas

pengujian. Pelayanan yang baik dapat memberikan kenyamanan kepada masyarakat selama mengikuti proses pengujian kendaraan bermotor. Selain itu Bapak Sholikin menyampaikan:

"Dari sisi pelayanan, saya merasa petugas sudah bekerja dengan baik, komunikatif, dan prosesnya juga cukup efisien."

Pernyataan tersebut ⁵⁹ menunjukkan bahwa kualitas pelayanan menjadi salah satu faktor yang mendukung penerimaan masyarakat terhadap program uji emisi. Sikap petugas yang komunikatif dan pelayanan yang berjalan dengan baik memberikan pengalaman positif bagi masyarakat selama mengikuti proses pengujian.

Selain itu, masyarakat juga menilai bahwa kebijakan pembebasan retribusi yang diterapkan pemerintah memberikan manfaat ekonomi bagi pemilik kendaraan. Kebijakan tersebut dianggap dapat mengurangi beban biaya yang harus dikeluarkan dalam mengikuti pengujian kendaraan bermotor. Hal tersebut juga sama dengan Bapak Purwanto menyampaikan:

"Kebijakan pembebasan retribusi juga cukup membantu karena bisa meringankan beban ekonomi."

Dalam pernyataan tersebut menunjukkan bahwa dukungan kebijakan dari pemerintah turut memengaruhi penerimaan masyarakat terhadap program uji emisi. Adanya kemudahan biaya membuat masyarakat merasa lebih terbantu dalam memenuhi kewajiban pengujian kendaraan bermotor.

Lokasi UPT PKB Kabupaten Sidoarjo yang mudah dijangkau menjadi salah satu faktor yang mendukung penerimaan masyarakat terhadap program uji emisi. Kemudahan akses tersebut memudahkan pemilik kendaraan untuk datang ke lokasi pelayanan dan mengikuti proses pengujian kendaraan bermotor.

Tanggapan para narasumber menunjukkan bahwa sebagian besar pemilik kendaraan memberikan respons positif terhadap pelaksanaan program uji emisi kendaraan bermotor. Penerimaan

tersebut terlihat dari pandangan masyarakat mengenai manfaat program dalam mengurangi pencemaran udara, menjaga kondisi kendaraan, memperoleh pelayanan yang baik, serta kemudahan yang diperoleh selama mengikuti proses pengujian.

Dengan demikian, program uji emisi telah diterima dengan cukup baik oleh pemilik kendaraan yang menjadi sasaran program. Penerimaan tersebut didukung oleh manfaat yang dirasakan masyarakat, baik dari aspek lingkungan, kondisi kendaraan, maupun pelayanan yang diberikan selama pelaksanaan program uji emisi kendaraan bermotor.

4.3 Pembahasan

Pembahasan ini disusun berdasarkan kerangka konseptual partisipasi masyarakat sebagai mana dikemukakan oleh Ndraha (1990), yang mencakup lima aspek utama, yaitu: partisipasi dalam perolehan informasi, perencanaan, pelaksanaan, pemanfaatan hasil, serta penilaian dan evaluasi. Setiap aspek dianalisis secara kritis dengan mengaitkan temuan lapangan, landasan teori, serta hasil penelitian terdahulu guna memperoleh gambaran yang komprehensif.

4.3.1 Partisipasi dalam Penerimaan Informasi

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar pemilik kendaraan mengetahui keberadaan program pengujian emisi, namun pemahaman yang mendalam mengenai substansi Peraturan Daerah Nomor 70 Tahun 2020, tujuan, serta manfaatnya masih terbatas. Informasi yang diperoleh umumnya bersifat umum dan tidak mendalam, belum mencakup penjelasan mengenai dampak emisi terhadap kesehatan manusia dan kualitas lingkungan. Sebagian besar responden memperoleh informasi dari lingkungan sekitar, media sosial, maupun saat proses pengurusan administrasi kendaraan, sementara upaya sosialisasi terstruktur yang dilakukan oleh pemerintah dinilai masih terbatas jangkauannya, khususnya di wilayah pinggiran dan pedesaan.

Menurut teori Ndraha (1990) menempatkan penerimaan informasi sebagai fondasi awal partisipasi masyarakat, dengan argumen bahwa keterlibatan yang bermakna hanya dapat terwujud apabila masyarakat memiliki akses terhadap informasi yang memadai mengenai program yang diselenggarakan. Ketersediaan informasi yang akurat dan merata menjadi prasyarat bagi terbentuknya kesadaran, sikap, dan keputusan untuk berpartisipasi secara sukarela.

Berdasarkan hasil penelitian, Partisipasi dalam penerimaan informasi menunjukkan sejauh mana masyarakat memperoleh, memahami, dan merespons informasi terkait program uji emisi kendaraan bermotor. Sebagian besar narasumber, seperti Pak Gunawan, Pak Deki, dan Bapak Purwanto, telah memiliki pemahaman yang cukup tentang kewajiban mengikuti uji emisi dan mengaitkannya dengan kepentingan yang lebih luas, yakni kesehatan masyarakat dan

kelestarian lingkungan hidup. Pemahaman tersebut terbentuk melalui pengalaman langsung dalam mengikuti pengujian berkala serta informasi yang diperoleh dari petugas pada saat pengujian berlangsung.

Sebaliknya, Pak Ahmad Fawaid mengungkapkan keterbatasan informasi yang dimilikinya terkait mekanisme teknis, lokasi, maupun jadwal program, yang berdampak pada ketidakpastian dalam pengambilan keputusan untuk berpartisipasi secara aktif. Kondisi tersebut sejalan dengan temuan Fatmi dan Mubarak (2025) yang menyimpulkan bahwa keterbatasan sosialisasi menjadi faktor penghambat utama efektivitas program uji emisi di Kota Padang, di mana pemahaman masyarakat yang rendah terhadap program berdampak langsung pada rendahnya tingkat partisipasi. Senada dengan itu, Aryoputro (2025) dalam studinya di Daerah Khusus Jakarta juga menemukan bahwa rendahnya partisipasi masyarakat dalam program uji emisi salah satunya disebabkan oleh kurangnya sosialisasi dan edukasi yang berkelanjutan. Maula (2024) turut menegaskan bahwa peningkatan partisipasi masyarakat melalui sosialisasi yang lebih intensif merupakan kebutuhan mendesak dalam implementasi kebijakan **pengendalian pencemaran udara di Indonesia**.

Oleh karena itu, memperluas jangkauan sosialisasi program ke luar konteks pengujian menjadi kebutuhan mendesak untuk meningkatkan kualitas partisipasi masyarakat sejak tahap paling awal.

“Saya sudah tahu kalau kendaraan angkutan wajib uji emisi, tapi untuk detail aturannya saya kurang paham. Biasanya info dapat dari teman sesama sopir atau waktu datang ke sini buat uji KIR.” (7 Mei 2026, wawancara)

Pernyataan tersebut mencerminkan kondisi yang umum dijumpai di kalangan pemilik kendaraan angkutan umum, yaitu pemahaman yang terbatas pada kewajiban teknis semata tanpa disertai pemahaman mendalam terhadap landasan regulasi program. Informasi yang beredar di antara pengemudi lebih bersifat informal dan berantai, sehingga akurasi dan kelengkapannya tidak dapat dijamin. Kondisi ini mengindikasikan bahwa jangkauan sosialisasi program masih perlu diperluas secara signifikan agar seluruh pemilik kendaraan memperoleh informasi yang memadai, akurat, dan berbasis regulasi yang berlaku.

Tabel 4.1 Indikator Partisipasi dalam Penerimaan Informasi

Indikator Teori	Temuan Lapangan	Analisis
Kontak dengan sumber informasi (sosialisasi, petugas, media)	Sebagian narasumber memperoleh informasi melalui sosialisasi langsung dari petugas saat pengujian berlangsung dan dari operasi di jalan. Pak Ilham Tohir menyatakan bahwa edukasi terus dilakukan terutama saat kendaraan tidak lulus uji.	Informasi program belum menjangkau seluruh lapisan masyarakat karena sosialisasi terbatas pada konteks pengujian. Diperlukan perluasan minimnya informasi yang menjangkau pemilik kendaraan sebelum jadwal pengujian.
Penyerapan informasi (pemahaman terhadap prosedur dan kewajiban)	Pak Gunawan, Pak Deki, dan Bapak Purwanto memiliki pemahaman baik tentang kewajiban uji emisi dan mengaitkannya dengan kepentingan lingkungan. Sebaliknya, Pak Ahmad Fawaid belum memahami mekanisme, lokasi, dan jadwal program.	Terdapat kesenjangan pemahaman antar narasumber. Pemilik kendaraan yang sudah lama mengikuti pengujian memiliki pemahaman lebih baik dibanding yang belum pernah mengikuti program secara aktif.
Tanggapan terhadap informasi (sikap menerima dan kesediaan mengikuti program)	Sebagian besar narasumber menunjukkan sikap menerima program uji emisi sebagai kewajiban yang perlu dipenuhi. Pak Ahmad Fawaid menyampaikan	Sikap positif masyarakat terhadap program menunjukkan potensi partisipasi yang baik apabila didukung sosialisasi yang merata. Kondisi ini sejalan dengan Fatmi dan Mubarak (2025) yang

	harapan agar sosialisasi lebih sering dilakukan supaya sopir-sopir makin mengerti pentingnya uji emisi.	menegaskan pentingnya sosialisasi dalam mendorong partisipasi.
--	---	--

Sumber: Oleh Penulis

Berdasarkan tabel di atas, partisipasi dalam penerimaan informasi menunjukkan kondisi yang belum merata. Masyarakat yang sudah terbiasa mengikuti pengujian berkala memiliki pemahaman yang lebih baik, sementara pemilik kendaraan yang belum aktif berpartisipasi cenderung minim informasi. Temuan ini menunjukkan bahwa saluran informasi program masih perlu diperluas agar tidak hanya menjangkau peserta aktif, tetapi juga masyarakat yang belum mengikuti program. Peningkatan kualitas dan jangkauan sosialisasi menjadi langkah strategis untuk memperkuat fondasi partisipasi sejak tahap paling awal.

Dengan demikian Peningkatan kualitas dan jangkauan sosialisasi menjadi langkah strategis untuk memperkuat fondasi partisipasi sejak tahap paling awal. Dengan demikian, partisipasi masyarakat dalam penerimaan informasi program uji emisi di Kabupaten Sidoarjo masih perlu ditingkatkan, terutama melalui perluasan sosialisasi yang tidak hanya menjangkau peserta aktif tetapi juga pemilik kendaraan yang belum terlibat dalam program.

4.3.2 Partisipasi dalam perencanaan

Berdasarkan hasil penelitian, proses perumusan dan penyusunan program pengujian emisi sepenuhnya diselenggarakan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo tanpa melibatkan unsur masyarakat, baik secara langsung maupun melalui perwakilan kelompok pengguna kendaraan. Masyarakat baru mengetahui adanya program setelah peraturan ditetapkan dan diumumkan secara resmi.

Dalam perspektif administrasi publik, partisipasi yang bermakna seharusnya melibatkan masyarakat sejak tahap perencanaan agar kebijakan yang disusun sesuai dengan kebutuhan dan kondisi riil di lapangan. Hal ini selaras dengan pendapat Uhlir (1986), yang menyatakan bahwa keterlibatan sejak tahap awal akan menumbuhkan

rasa memiliki dan tanggung jawab bersama terhadap keberhasilan program. Kondisi yang terjadi di Sidoarjo menunjukkan bahwa pola perencanaan masih bersifat sentralistik. Temuan ini mendukung penelitian Ridwan et al. (2020) di Kabupaten Bandung, di mana ketidakterlibatan masyarakat sejak awal menyebabkan rendahnya komitmen untuk mendukung pelaksanaan kebijakan. Akibatnya, masyarakat memandang program ini sebagai urusan pemerintah semata, bukan tanggung jawab kolektif dalam menjaga keberlanjutan lingkungan.

Dalam temuan penelitian, partisipasi masyarakat dalam perencanaan program uji emisi di Kabupaten Sidoarjo masih bersifat terbatas. Perencanaan program sepenuhnya dirumuskan dan dikelola oleh UPT PKB Dinas Perhubungan selaku instansi pelaksana, mencakup penetapan mekanisme pendaftaran, alur pengujian, serta prosedur tindak lanjut bagi kendaraan yang dinyatakan tidak lulus uji. Keputusan masyarakat untuk berpartisipasi lebih bersifat responsif terhadap regulasi yang telah ditetapkan, bukan sebagai hasil dari keterlibatan aktif dalam proses perumusan kebijakan program.

Kondisi ini menggambarkan pola partisipasi yang masih didominasi oleh pendekatan top-down, di mana masyarakat lebih berposisi sebagai objek kebijakan daripada sebagai subjek yang turut menentukan arah program. Meskipun kepatuhan masyarakat terhadap regulasi tetap tinggi, absennya mekanisme pelibatan masyarakat dalam perencanaan berpotensi mengurangi rasa kepemilikan terhadap program dalam jangka panjang.

Kondisi ini juga sejalan dengan temuan. Maula (2024) juga menegaskan bahwa kurangnya koordinasi dan pelibatan publik sejak awal perumusan kebijakan menjadi salah satu faktor yang menghambat efektivitas pengendalian pencemaran udara secara nasional. Pengembangan forum partisipatif atau mekanisme konsultasi publik yang memungkinkan masyarakat menyampaikan aspirasi sebelum program dijalankan menjadi langkah strategis yang perlu dipertimbangkan.

“Kami tidak pernah dilibatkan dalam penyusunan program ini. Aturannya sudah ada, kami tinggal ikuti saja. Kalau ada

usulan pun tidak ada wadahnya, paling ya ngomong langsung ke petugas waktu uji.” (7 Mei 2026, wawancara)

Pernyataan tersebut secara gamblang menggambarkan pola hubungan antara pemerintah dan masyarakat dalam program ini yang masih bersifat searah dan top-down. Masyarakat tidak diberikan ruang untuk menyampaikan kebutuhan maupun aspirasinya sebelum program dijalankan, sehingga kebijakan yang terbentuk berpotensi tidak sepenuhnya responsif terhadap kondisi nyata di lapangan. Ketiadaan mekanisme konsultasi publik dalam tahap perencanaan ini menjadi indikator nyata bahwa partisipasi masyarakat pada dimensi perencanaan masih berada pada tingkat yang sangat minimal.

Tabel 4.2 Indikator Partisipasi dalam Perencanaan

Indikator	Temuan Lapangan	Analisis
Pemahaman terhadap tujuan program	Program uji emisi ditetapkan sepenuhnya oleh UPT PKB berdasarkan peraturan lingkungan hidup. Bapak Ilham Tohir menegaskan ambang batas dan prosedur sudah diatur dalam regulasi yang berlaku.	Masyarakat memahami program sebagai kewajiban yang harus diikuti, bukan sebagai program yang turut mereka rumuskan.
Keterlibatan dalam mekanisme teknis program	Tidak terdapat mekanisme konsultasi publik dalam penetapan prosedur, persyaratan, dan standar pengujian. Seluruhnya ditetapkan oleh instansi pelaksana.	Absennya pelibatan masyarakat dalam penetapan mekanisme mencerminkan pola top-down dalam pengelolaan program.
Kesesuaian program dengan kebutuhan masyarakat	Integrasi uji KIR, uji emisi dan pembebasan retribusi dinilai positif. Namun antrian panjang dan benturan jam kerja	Program perlu menyesuaikan mekanisme layanan dengan ritme kerja masyarakat agar

	menunjukkan program belum sepenuhnya responsif terhadap kebutuhan praktis.	tingkat partisipasi meningkat.
--	--	--------------------------------

Sumber: Oleh Penulis

Berdasarkan tabel di atas, partisipasi masyarakat dalam perencanaan program uji emisi masih sangat terbatas. Masyarakat tidak dilibatkan dalam penetapan mekanisme maupun tujuan program dan berposisi sebagai objek kebijakan. Temuan ini sejalan dengan Ridwan et al. (2020) yang menyimpulkan bahwa rendahnya pelibatan publik dalam tahap perencanaan berkontribusi pada implementasi yang kurang efektif. Maula (2024) juga menegaskan bahwa kurangnya koordinasi sejak awal perumusan kebijakan menghambat efektivitas program secara keseluruhan. Dengan demikian, membuka ruang partisipasi administratif bagi masyarakat untuk menyampaikan masukan terhadap mekanisme program menjadi langkah penting agar program lebih responsif terhadap kebutuhan nyata di lapangan.

Dengan demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa tahapan perencanaan dalam program pengujian emisi masih didominasi oleh pemerintah sebagai pengambil keputusan utama. Meskipun kondisi tersebut umum ditemukan pada program yang bersifat regulatif, minimnya keterlibatan masyarakat menyebabkan aspirasi dan kebutuhan pengguna layanan belum sepenuhnya terakomodasi dalam penyelenggaraan program. Oleh karena itu, peningkatan komunikasi dua arah antara pemerintah dan masyarakat menjadi penting untuk mendorong terciptanya perencanaan yang lebih partisipatif, sehingga pelaksanaan program dapat berjalan lebih efektif dan sesuai dengan kondisi yang dihadapi masyarakat di lapangan.

4.3.3 Partisipasi dalam Pelaksanaan

Tingkat keterlibatan masyarakat dalam pelaksanaan program masih relatif rendah dan cenderung bersifat pasif. Data dari Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor menunjukkan adanya tren penurunan jumlah kendaraan yang mengikuti pengujian secara berkala, yaitu dari 45.767 unit pada tahun 2021 menjadi 36.328 unit pada tahun 2024. Masyarakat yang terlibat umumnya berasal dari kelompok pemilik kendaraan angkutan umum dan barang yang diwajibkan aturan,

sedangkan pemilik kendaraan pribadi cenderung mengabaikan kewajiban tersebut. Beberapa kendala yang disampaikan antara lain keterbatasan lokasi layanan, waktu operasional yang kurang fleksibel, serta antrean yang memakan waktu cukup lama.

Menurut Paul (1987), partisipasi aktif ditandai dengan kesediaan masyarakat untuk meluangkan waktu dan tenaga serta mematuhi ketentuan secara sukarela, bukan karena paksaan. Rendahnya tingkat keikutsertaan menunjukkan bahwa kebijakan yang ada belum mampu mengubah perilaku masyarakat secara signifikan. Meskipun pemerintah telah memberikan kemudahan berupa pembebasan biaya pengujian, hal tersebut belum cukup mengatasi hambatan struktural seperti keterbatasan akses layanan dan persepsi bahwa manfaat program belum terasa secara langsung. Temuan ini sesuai dengan pendapat Maula (2024), yang menyatakan bahwa ketersediaan fasilitas dan kemudahan administrasi tidak serta-merta menjamin keberhasilan kebijakan jika tidak didukung oleh kesadaran dan kemauan masyarakat.

“Saya rutin tiap enam bulan sekali datang ke sini buat uji. Memang kadang antreannya panjang, tapi ya sudah kewajiban, harus tetap dijalankan. Kalau tidak lulus ya langsung diperbaiki.” (24April2026, wawancara)

Pernyataan tersebut menggambarkan bahwa kepatuhan sebagian pemilik kendaraan dalam mengikuti pengujian telah terbentuk sebagai rutinitas, meskipun hambatan operasional seperti antrian panjang masih dirasakan sebagai kendala nyata. Komitmen untuk tetap mengikuti pengujian meski menghadapi hambatan mencerminkan adanya kesadaran akan kewajiban yang telah terinternalisasi. Namun demikian, hambatan struktural tersebut perlu segera ditangani agar kepatuhan serupa dapat didorong secara lebih merata kepada seluruh pemilik kendaraan wajib uji yang belum terlibat secara konsisten.

Tabel 4.4 Indikator Partisipasi dalam Pelaksanaan

Indikator	Temuan Lapangan	analisis
Sumbangan tenaga dan waktu	Pak Deki, Pak Gunawan, dan Pak Efit mengikuti uji emisi setiap 6 bulan secara rutin. Antrian panjang dan benturan jam kerja	Keikutsertaan aktif cukup baik, namun hambatan jadwal perlu diatasi agar partisipasi lebih merata di seluruh segmen pemilik kendaraan.

	menjadi hambatan sebagian peserta.	
Kepatuhan terhadap persyaratan administratif	Masyarakat datang ke UPT PKB membawa KTP, STNK, dan buku uji sesuai ketentuan. Pembebasan retribusi menjadikan biaya bukan hambatan partisipasi.	Kepatuhan administratif tergolong baik. Pembebasan retribusi terbukti efektif mengurangi hambatan finansial dalam partisipasi.
Tindakan aktif sebagai peserta berkala	Tren penurunan peserta dari 45.767 (2021) menjadi 36.328 (2024) menunjukkan belum semua pemilik kendaraan wajib uji berpartisipasi rutin. Unit uji keliling belum beroperasi penuh.	Partisipasi rutin masih perlu diperkuat. Belum beroperasinya unit uji keliling secara penuh menjadi salah satu penghambat utama.

Sumber: Oleh Penulis

Berdasarkan tabel di atas, terdapat tiga hal pokok yang perlu diuraikan lebih lanjut. Pertama, dari sisi sumbangan tenaga dan waktu, sejumlah narasumber seperti Pak Deki, Pak Gunawan, dan Pak Efit menunjukkan komitmen yang konsisten dengan mengikuti uji emisi setiap enam bulan sekali. Namun demikian, antrian yang panjang dan benturan dengan jam kerja masih menjadi kendala nyata bagi sebagian pemilik kendaraan, khususnya mereka yang bekerja pada jam-jam produktif. Kondisi ini mengisyaratkan bahwa keikutsertaan aktif belum merata di seluruh lapisan masyarakat, sehingga diperlukan penyesuaian jadwal layanan yang lebih fleksibel dan responsif terhadap kebutuhan peserta.

Kepatuhan administratif, tingkat kepatuhan masyarakat dalam memenuhi persyaratan dokumen seperti KTP, STNK, dan buku uji tergolong baik. Kebijakan pembebasan retribusi yang diterapkan UPT PKB terbukti berperan signifikan dalam mereduksi hambatan finansial yang selama ini menjadi salah satu alasan ketidakhadiran peserta. Hal ini menunjukkan bahwa kemudahan akses secara ekonomi berpengaruh positif terhadap tingkat partisipasi masyarakat dalam program layanan

publik. Temuan ini sejalan dengan pandangan Ndraha (1990) bahwa kualitas partisipasi dalam pelaksanaan sangat dipengaruhi oleh kelengkapan infrastruktur yang disediakan penyelenggara.

Dari sisi tindakan aktif sebagai peserta berkala, data menunjukkan adanya tren penurunan jumlah peserta dari 45.767 orang pada tahun 2021 menjadi 36.328 orang pada tahun 2024. Penurunan ini mengindikasikan bahwa belum semua pemilik kendaraan wajib uji telah berpartisipasi secara rutin dan berkelanjutan, sebagaimana juga ditemukan oleh Aryoputro (2025) di Jakarta dan Fatmi dan Mubarak (2025) di Kota Padang yang mengidentifikasi hambatan struktural serupa dalam program uji emisi di daerahnya masing-masing. Salah satu faktor penghambat yang teridentifikasi adalah belum beroperasinya unit uji keliling secara penuh, yang seharusnya mampu menjangkau wilayah-wilayah yang jauh dari lokasi UPT PKB. Keterbatasan jangkauan layanan ini secara langsung berdampak pada rendahnya partisipasi di segmen pemilik kendaraan yang berada di daerah pinggiran atau memiliki keterbatasan mobilitas.

Secara keseluruhan, partisipasi dalam pelaksanaan program uji emisi di Kabupaten Sidoarjo menunjukkan capaian yang relatif baik, terutama ditopang oleh kepatuhan administratif yang tinggi dan komitmen sebagian peserta untuk mengikuti pengujian secara rutin. Kendati demikian, tren penurunan jumlah peserta dan belum optimalnya operasional unit uji keliling menjadi tantangan yang tidak dapat diabaikan. Oleh karena itu, penguatan partisipasi dalam pelaksanaan memerlukan pendekatan yang lebih proaktif dari penyelenggara, baik melalui perluasan jangkauan layanan, penambahan jadwal yang fleksibel, maupun peningkatan sosialisasi agar seluruh pemilik kendaraan wajib uji dapat terlibat secara aktif dan berkelanjutan dalam program ini.

4.3.4 Partisipasi Dalam Penerimaan Hasil

Berdasarkan hasil temuan penelitian sebagian masyarakat yang telah mengikuti pengujian emisi memahami bahwa program ini memiliki manfaat dalam upaya pengendalian pencemaran udara dan pelestarian lingkungan. Namun demikian, persepsi tersebut masih bersifat umum dan belum terasa dampaknya secara nyata dalam kehidupan sehari-hari. Sebagian besar pemilik kendaraan masih memandang pengujian emisi

sebagai prosedur administrasi belaka, bukan sebagai upaya untuk menjaga kelayakan kendaraan dan melindungi kualitas lingkungan.

Menurut Ndraha (1990) menjelaskan bahwa keberlanjutan partisipasi masyarakat sangat ditentukan oleh seberapa besar manfaat yang dirasakan. Apabila dampak positif hanya bersifat tidak langsung dan baru terlihat dalam jangka panjang, maka motivasi untuk terlibat akan cenderung menurun. Hal ini sejalan dengan penelitian Ir & Wailela (2023), yang menyatakan bahwa persepsi masyarakat terhadap dampak lingkungan yang bersifat bertahap membuat mereka cenderung lebih memprioritaskan kepentingan praktis dibandingkan kewajiban menjaga lingkungan. Akibatnya, kesediaan untuk berpartisipasi seringkali muncul hanya ketika dihadapkan pada persyaratan administrasi atau aturan yang memaksa.

“Menurut saya program uji emisi sangat efektif karena dapat mengurangi polusi udara. Bukti nyatanya dapat dilihat di jalan, di mana kendaraan yang mengeluarkan asap knalpot berlebihan sudah semakin minim.” (7 Mei 2026, wawancara)

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa manfaat program uji emisi tidak hanya dirasakan secara abstrak, melainkan dapat diverifikasi secara empiris melalui perubahan kondisi lingkungan yang nyata di jalan raya. Pengakuan masyarakat terhadap dampak positif program merupakan modal sosial yang penting dalam mendorong keberlanjutan partisipasi. Penerimaan hasil yang bersifat konkret dan dapat dirasakan langsung terbukti lebih efektif dalam membangun komitmen jangka panjang dibandingkan kewajiban regulatif semata.

Tabel 4.5 Indikator Partisipasi dalam Menerima Hasil

Indicator	Temuan Lapangan	Analisi
Penerimaan manfaat program secara langsung	Putra Permadi dan Bapak Purwanto menyatakan program membantu menekan polusi dan berdampak baik bagi kesehatan masyarakat.	Manfaat program dirasakan secara nyata sehingga memperkuat motivasi masyarakat untuk terus berpartisipasi dalam program.
Pemeliharaan hasil (perawatan)	Pak Deki melakukan perbaikan dalam 2	Kesediaan melakukan perbaikan pasca uji

kendaraan pasca uji)	hari setelah tidak lulus uji. Pak Efit merawat kendaraan secara berkala agar emisi terkendali	mencerminkan partisipasi yang tidak hanya bersifat administratif tetapi juga berkelanjutan.
Pengembangan hasil	Bapak Purwanto berpendapat uji emisi sebaiknya menjadi kewajiban yang diterima seluruh pemilik kendaraan roda empat.	Tumbuhnya kesadaran kolektif pada sebagian narasumber menjadi modal sosial penting bagi keberlanjutan program.

Sumber: Diolah Penulis

Berdasarkan tabel di atas, partisipasi dalam menerima hasil program uji emisi menunjukkan kondisi yang positif dan bermakna. Manfaat yang dirasakan masyarakat tidak berhenti pada tataran pengakuan semata, melainkan mendorong tindakan nyata berupa perawatan kendaraan secara berkelanjutan. Hal ini tercermin dari kesediaan narasumber seperti Pak Deki yang segera melakukan perbaikan kendaraan dalam waktu dua hari setelah dinyatakan tidak lulus uji, serta Pak Efit yang secara konsisten merawat kendaraannya agar kondisi emisi tetap terkendali. Perilaku ini menunjukkan bahwa partisipasi masyarakat telah melampaui batas formalitas administratif dan bertransformasi menjadi kesadaran aktif dalam menjaga kualitas udara lingkungan.

Lebih jauh, munculnya gagasan dari Bapak Purwanto agar uji emisi dijadikan kewajiban bagi seluruh pemilik kendaraan roda empat mencerminkan tumbuhnya kesadaran kolektif di tengah masyarakat. Pandangan semacam ini merupakan indikator penting bahwa program tidak hanya diterima secara pasif, tetapi juga mulai diinternalisasi sebagai kebutuhan bersama yang perlu diperluas jangkauannya. Temuan ini sejalan dengan Ir dan Wailela (2023) yang menunjukkan bahwa kendaraan yang rutin diuji menghasilkan emisi lebih rendah sehingga manfaatnya dapat dirasakan secara nyata, serta Listyarini dan Warlina (2023) yang menemukan bahwa program uji emisi yang konsisten berkontribusi pada penurunan emisi di tingkat kota.

Secara keseluruhan, partisipasi dalam menerima hasil program uji emisi di Kabupaten Sidoarjo berada pada kondisi yang mengembirakan. Manfaat yang dirasakan langsung oleh masyarakat terbukti menjadi penguat motivasi untuk terus terlibat secara aktif dalam program. Oleh karena itu, mempertahankan dan meningkatkan kualitas layanan uji emisi menjadi hal yang krusial agar kepercayaan dan keterlibatan masyarakat yang telah terbangun dapat terus terjaga dan berkembang secara berkelanjutan.

4.3.5 Partisipasi dalam Penilaian dan Evaluasi

Dalam pelaksanaannya, belum tersedia mekanisme formal yang memungkinkan masyarakat untuk memberikan masukan, saran, maupun penilaian terhadap penyelenggaraan program. Masyarakat hanya dapat menyampaikan keluhan secara lisan kepada petugas di lokasi layanan, namun tidak ada jaminan bahwa tanggapan tersebut akan ditindaklanjuti untuk perbaikan kinerja program.

Menurut Arnstein (1969), partisipasi yang substansial mencakup keterlibatan dalam proses penilaian dan evaluasi, sehingga masyarakat memiliki ruang untuk mengawasi dan memberikan masukan terhadap kebijakan yang memengaruhi kepentingan mereka. Belum adanya saluran umpan balik yang terstruktur menunjukkan bahwa tingkat partisipasi masyarakat di Kabupaten Sidoarjo masih tergolong rendah, yaitu hanya bertindak sebagai objek pelaksana kebijakan tanpa memiliki peran dalam menilai dan menyempurnakan pelaksanaannya. Hal ini sesuai dengan temuan Fatmi & Mubarak (2025), yang menyatakan bahwa ketiadaan mekanisme evaluasi bersama menyebabkan kebijakan sulit disesuaikan dengan perkembangan kebutuhan masyarakat dan berpotensi kehilangan relevansinya.

“Dari sisi pelayanan, saya merasa petugas sudah bekerja dengan baik, komunikatif, dan prosesnya juga cukup efisien. Cuma kalau ada yang kurang pas ya paling kita sampaikan langsung ke petugas, tidak ada tempat khusus untuk kasih masukan.” (24 April 2026, wawancara)

Pernyataan tersebut mengungkap dua hal yang saling bertentangan sekaligus. Di satu sisi, masyarakat mampu memberikan penilaian yang kritis dan konstruktif terhadap pelaksanaan program. Di sisi lain,

kapasitas penilaian tersebut tidak memiliki saluran formal untuk tersalurkan kepada penyelenggara secara terstruktur. Ketiadaan mekanisme umpan balik yang resmi menyebabkan potensi evaluasi dari masyarakat terbuang sia-sia dan tidak berkontribusi pada siklus perbaikan program. Hal ini menegaskan perlunya pembentukan kanal evaluasi formal yang mudah diakses agar suara masyarakat benar-benar menjadi bagian dari tata kelola program.

Tabel 4.6 Indikator Partisipasi dalam Penilaian dan Evaluasi

Indikator	Temuan lapangan	Analisis
Penilaian kesesuaian pelaksanaan dengan prosedur	Bapak Sholikin mengapresiasi kemudahan pendaftaran daring. Pak Gunawan mencatat antrian panjang sebagai hambatan yang perlu diperbaiki.	Masyarakat mampu menilai pelaksanaan program secara kritis dan konstruktif, menunjukkan kesadaran administratif yang baik
Penilaian manfaat program bagi masyarakat	Sebagian besar narasumber menilai program bermanfaat bagi lingkungan dan kondisi kendaraan. Pak Efit menyatakan kendaraan yang rutin diperiksa emisinya lebih terkendali.	Penilaian positif terhadap manfaat program menunjukkan masyarakat memahami relevansi program bagi kepentingan bersama.
Umpan balik untuk perbaikan layanan	Pak Ahmad Fawaid berharap sosialisasi lebih sering dilakukan. Belum ada mekanisme formal untuk menyalurkan masukan masyarakat kepada penyelenggara.	Umpan balik masyarakat belum tersalurkan secara terstruktur. Diperlukan mekanisme evaluasi formal agar masukan masyarakat berkontribusi pada perbaikan program.

Sumber: Diolah Penulis

Berdasarkan tabel di atas, tergambar bahwa kapasitas penilaian masyarakat terhadap program uji emisi sesungguhnya cukup baik. Masyarakat tidak hanya mampu mengidentifikasi aspek-aspek yang berjalan dengan baik, seperti kemudahan sistem pendaftaran daring yang diapresiasi Bapak Sholikin, tetapi juga mampu menunjuk secara spesifik persoalan yang perlu diperbaiki, seperti panjangnya antrian yang dikeluhkan Pak Gunawan. Kemampuan menilai secara kritis dan konstruktif ini mencerminkan tingkat kesadaran administratif yang memadai di kalangan peserta program.

Dari sisi penilaian manfaat, sebagian besar narasumber mengakui relevansi program bagi kepentingan bersama, baik dari aspek lingkungan maupun kondisi kendaraan. Pengakuan Pak Efit bahwa kendaraan yang rutin diperiksa emisinya menjadi lebih terkendali menunjukkan bahwa masyarakat tidak sekadar mengikuti program secara prosedural, melainkan juga memahami keterkaitan antara kepatuhan mereka dengan kualitas udara di lingkungan sekitarnya. Temuan ini sejalan dengan Fatmi dan Mubarak (2025) yang menemukan bahwa absennya mekanisme evaluasi partisipatif menjadi faktor penghambat efektivitas program, serta Aryoputro (2025) yang menegaskan perlunya penguatan kapasitas kelembagaan dan digitalisasi sistem pengawasan untuk meningkatkan kualitas penilaian program.

Meski demikian, potensi penilaian masyarakat yang sesungguhnya besar tersebut belum dapat termanfaatkan secara optimal karena tidak tersedianya saluran umpan balik yang formal dan terstruktur. Harapan Pak Ahmad Fawaid agar sosialisasi lebih sering dilakukan, misalnya, merupakan masukan yang bernilai namun tidak memiliki jalur resmi untuk sampai kepada penyelenggara dan ditindaklanjuti. Kondisi ini menjadi gap yang perlu segera diatasi.

Secara keseluruhan, partisipasi masyarakat dalam penilaian dan evaluasi program uji emisi di Kabupaten Sidoarjo berada pada tahap yang perlu diperkuat. Kapasitas dan kesadaran masyarakat untuk menilai program sudah ada, namun tanpa mekanisme umpan balik yang formal dan terstruktur, potensi tersebut tidak akan memberikan kontribusi nyata bagi perbaikan program. Oleh karena itu, pembentukan kanal evaluasi yang mudah diakses, baik melalui platform digital maupun forum tatap muka secara berkala, menjadi langkah strategis

yang mendesak untuk memastikan suara masyarakat benar-benar menjadi bagian dari siklus perbaikan program secara berkelanjutan.

4.4 Faktor Pendukung dan Penghambat Partisipasi Masyarakat

4.4.1 Faktor Pendukung

Berdasarkan hasil wawancara dengan seluruh narasumber, terdapat empat faktor utama yang mendukung partisipasi masyarakat dalam program uji emisi kendaraan bermotor di Kabupaten Sidoarjo.

Pertama, adanya kewajiban regulasi. Uji emisi yang diintegrasikan ke dalam pengujian KIR berkala menjadikan partisipasi masyarakat bersifat wajib. Hal ini secara efektif mendorong pemilik kendaraan wajib uji untuk mengikuti program tanpa perlu motivasi tambahan yang besar. Pak Ilham Tohir AKDP menjelaskan bahwa kendaraan yang tidak memenuhi standar emisi tidak akan mendapatkan bukti lulus uji dan tidak diperkenankan beroperasi, sehingga kepatuhan terhadap program menjadi suatu keharusan.

Kedua, kebijakan pembebasan retribusi. Seluruh narasumber menyambut positif kebijakan pembebasan retribusi uji emisi yang diberlakukan sejalan dengan UU HKPD No. 1 Tahun 2022. Pak Gunawan menyatakan bahwa kebijakan ini sangat membantu masyarakat, sementara Pak Deki menegaskan bahwa pembebasan retribusi meringankan beban ekonomi pemilik kendaraan sehingga tidak ada alasan finansial untuk menghindari pengujian.

Ketiga, kualitas pelayanan dan aksesibilitas lokasi. Hampir seluruh narasumber memberikan penilaian positif terhadap pelayanan petugas UPT PKB. Putera Permadi menyatakan:

*"Dari sisi pelayanan, akses lokasi sudah bagus karena berada di depan jalan raya dan prosesnya juga sangat cepat. Sikap dan pelayanan petugas di sini sangat ramah kepada para sopir serta profesional dalam menjalankan tugasnya."
(07Mei2026,Putera Wawancara)*

Pak Efit juga menambahkan bahwa kendaraan diarahkan dan dipandu oleh petugas di loket pelayanan sehingga proses berjalan lancar tanpa hambatan berarti.

Keempat, adanya sosialisasi saat pengujian. Beberapa narasumber menyebutkan bahwa edukasi dan sosialisasi dilakukan oleh petugas pada saat proses pengujian berlangsung maupun saat operasi di jalan. Pak Ilham Tohir menyatakan bahwa edukasi kepada masyarakat terus dilakukan, terutama ketika ada kendaraan yang tidak lulus uji emisi, di mana kendaraan tersebut diarahkan ke bengkel untuk dilakukan penyetelan sistem pembakaran agar sesuai standar

4.4.2 Faktor Penghambat

Di samping faktor pendukung, penelitian ini juga mengidentifikasi beberapa faktor yang menghambat partisipasi masyarakat secara optimal dalam program uji emisi kendaraan bermotor di Kabupaten Sidoarjo.

Pertama, antrian yang panjang dan benturan dengan jam kerja. Faktor ini paling sering disebut oleh narasumber sebagai hambatan utama. Pak Gunawan menjelaskan bahwa hambatan biasanya terjadi karena antrean yang cukup banyak sehingga memakan waktu, mengingat setiap harinya ratusan kendaraan menjalani pengujian. Putera Permadi dan Bapak Purwanto juga menyebutkan bahwa pelaksanaan uji emisi sering bertabrakan dengan jam kerja, sehingga pemilik kendaraan harus memilih antara mengikuti pengujian atau bekerja.

Kedua, hambatan teknis alat pengujian. Pak Wahyu Prasetyo sebagai teknisi mengungkapkan bahwa hambatan teknis yang kerap dihadapi adalah alat yang error atau mengalami gangguan saat pemeriksaan berlangsung. Kondisi ini dapat memperlambat proses pengujian dan memperpanjang waktu tunggu masyarakat.

Ketiga, kurangnya pemahaman dan sosialisasi di luar lokasi pengujian. Kasus Pak Ahmad Fawaid yang belum memahami mekanisme, lokasi, dan jadwal program uji emisi menggambarkan bahwa sosialisasi yang selama ini dilakukan masih terbatas pada saat proses pengujian berlangsung, sehingga belum menjangkau seluruh lapisan masyarakat pemilik kendaraan. Pak Ahmad Fawaid menyatakan:

"Harapannya sih sosialisasi lebih sering dilakukan supaya sopir-sopir juga makin ngerti pentingnya uji emisi buat kesehatan dan lingkungan." (24April2026,Wawamcara

Keempat, belum beroperasinya unit uji keliling secara penuh. Pak Wahyu Prasetyo mengungkapkan bahwa unit uji keliling sebenarnya sudah ada, tetapi belum dapat dijalankan karena aplikasi dari kementerian masih tergolong baru. Kondisi ini menyebabkan masyarakat di daerah yang jauh dari lokasi UPT PKB tetap harus datang langsung, sehingga faktor jarak dan waktu tetap menjadi hambatan.

KESIMPULAN DAN SARAN

1.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil temuan lapangan dan pembahasan, partisipasi masyarakat dalam program pengujian emisi kendaraan bermotor berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Sidoarjo Nomor 70 Tahun 2020 belum menunjukkan tingkat keterlibatan yang optimal. Pada aspek penerimaan informasi, masyarakat pada umumnya telah mengetahui keberadaan program uji emisi, namun pemahaman terhadap isi kebijakan masih terbatas dan belum merata. Hal ini menunjukkan bahwa proses sosialisasi belum berjalan secara intensif dan sistematis, sehingga partisipasi masyarakat masih bertumpu pada informasi yang bersifat informal. Selain itu, pada tahap perencanaan, tidak ditemukan keterlibatan masyarakat dalam proses penyusunan mekanisme maupun pelaksanaan program, yang menegaskan masih dominannya pendekatan kebijakan yang bersifat top-down

Pada tahap pelaksanaan, partisipasi masyarakat cenderung mengalami penurunan, yang tercermin dari semakin berkurangnya jumlah kendaraan yang mengikuti uji emisi pada periode 2021–2024. Kondisi ini mengindikasikan bahwa kepatuhan masyarakat masih lebih dipengaruhi oleh aspek regulatif dibandingkan kesadaran ekologis yang kuat. Walaupun demikian, pada aspek penerimaan hasil, sebagian masyarakat mulai menunjukkan sikap yang lebih positif dengan menyadari manfaat uji emisi bagi kualitas udara dan kondisi kendaraan. Adapun pada tahap penilaian dan evaluasi, partisipasi masyarakat masih sangat terbatas karena belum tersedia mekanisme umpan balik yang formal dan berkelanjutan. Dengan demikian, program ini belum sepenuhnya mampu membangun partisipasi yang substantif, kritis, dan berorientasi pada keberlanjutan.

1.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, peneliti mengajukan sejumlah saran yang ditujukan kepada berbagai pihak yang terlibat dalam implementasi program pengujian emisi kendaraan bermotor di Kabupaten Sidoarjo, sebagai berikut.

1.2.1 Dinas Perhubungan dan UPT PKB Kabupaten Sidoarjo

1. Memperluas sosialisasi program secara sistematis dan berkelanjutan melalui media sosial resmi, fasilitas publik, serta

kerja sama dengan komunitas pengemudi dan asosiasi angkutan. Sosialisasi perlu menekankan tidak hanya prosedur teknis, tetapi juga dampak emisi terhadap kesehatan dan lingkungan agar partisipasi tumbuh dari kesadaran, bukan sekadar kewajiban administratif.

2. Mempercepat operasionalisasi unit uji keliling yang hingga kini belum optimal, melalui koordinasi yang lebih intensif dengan kementerian terkait. Hal ini penting agar pemilik kendaraan di wilayah pinggiran tetap memperoleh akses pelayanan yang setara.
3. Mengembangkan mekanisme umpan balik yang formal dan mudah diakses, seperti platform pengaduan digital, forum evaluasi berkala, atau kotak saran yang ditindaklanjuti secara transparan. Saluran ini penting untuk meningkatkan kualitas layanan dan kepercayaan publik.
4. Meninjau kembali jadwal operasional layanan UPT PKB agar lebih sesuai dengan waktu luang pemilik kendaraan, misalnya dengan penambahan layanan pada Sabtu atau sore hari. Sistem antrean juga perlu dibuat lebih efisien, termasuk melalui reservasi daring.

1.2.2 Saran Bagi Pemerintah Kabupaten Sidoarjo

1. Merumuskan kebijakan yang mendorong pelibatan masyarakat secara bermakna sejak tahap perencanaan program, tidak hanya dalam implementasi. Pembentukan forum konsultasi publik yang melibatkan perwakilan pengemudi angkutan umum, asosiasi pemilik kendaraan barang, dan kelompok masyarakat peduli lingkungan dalam proses evaluasi kebijakan uji emisi perlu segera direalisasikan.
2. Memperkuat landasan penegakan hukum Peraturan Daerah Nomor 70 Tahun 2020, khususnya pada aspek pemberian sanksi bagi kendaraan wajib uji yang terbukti secara konsisten mengabaikan kewajiban pengujian emisi. Penegakan sanksi yang konsisten dan adil merupakan instrumen esensial untuk mengubah kepatuhan normatif menjadi kepatuhan berbasis kesadaran, sekaligus menjamin perlakuan yang setara di antara seluruh pemilik kendaraan.
3. Menginisiasi program edukasi lingkungan yang terintegrasi dengan kebijakan uji emisi, mencakup kampanye publik tentang dampak polutan kendaraan terhadap kualitas udara dan kesehatan masyarakat di Kabupaten Sidoarjo. Program edukasi ini perlu dirancang secara lintas sektoral bersama Dinas Lingkungan Hidup, Dinas Kesehatan, dan lembaga Pendidikan.

skripsi agung

ORIGINALITY REPORT

10%

SIMILARITY INDEX

9%

INTERNET SOURCES

3%

PUBLICATIONS

2%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

eprints.umm.ac.id

Internet Source

<1 %

2

www.scribd.com

Internet Source

<1 %

3

dirlantaspoldadepok.id

Internet Source

<1 %

4

digilib.uinsby.ac.id

Internet Source

<1 %

5

zombiedoc.com

Internet Source

<1 %

6

eprints.umsida.ac.id

Internet Source

<1 %

7

repository.ub.ac.id

Internet Source

<1 %

8

Submitted to UPA Perpustakaan UNTIRTA

Student Paper

<1 %

9

www.teknosional.com

Internet Source

<1 %

10

docplayer.info

Internet Source

<1 %

11

www.coursehero.com

Internet Source

<1 %

12	Anak Agung Winda Suryananda Widarsa, Ni Wayan Widhiasthini, Ni Luh Yulyana Dewi, Anak Agung Istri Agung Maheswari. "Smart City : Tantangan Mengatasi Pencemaran Udara di Kota Denpasar", RIGGS: Journal of Artificial Intelligence and Digital Business, 2025 Publication	<1 %
13	pt.scribd.com Internet Source	<1 %
14	e-journal.uajy.ac.id Internet Source	<1 %
15	Submitted to Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya Student Paper	<1 %
16	docobook.com Internet Source	<1 %
17	ejournal.unsrat.ac.id Internet Source	<1 %
18	etheses.uin-malang.ac.id Internet Source	<1 %
19	adminweb.sidoarjokab.go.id Internet Source	<1 %
20	Refita Syafitri, Ike Rachmawati, Dine Meigawati. "IMPLEMENTASI STRATEGI PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR", JURNAL GOVERNANSI, 2021 Publication	<1 %
21	adoc.tips Internet Source	<1 %

22	eprints.perbanas.ac.id Internet Source	<1 %
23	fr.scribd.com Internet Source	<1 %
24	iainpurwokerto.ac.id Internet Source	<1 %
25	id.scribd.com Internet Source	<1 %
26	sidoarjokab.go.id Internet Source	<1 %
27	123dok.com Internet Source	<1 %
28	dirlantaspoldabekasi.id Internet Source	<1 %
29	www.slideshare.net Internet Source	<1 %
30	Submitted to IAIN Purwokerto Student Paper	<1 %
31	Submitted to UIN Sunan Gunung Djati Bandung Student Paper	<1 %
32	Alfi Assyifarizi, Maria Anna Muryani, M. Khoirur Rofiq. "Evaluasi Efektivitas Penerapan Uji Emisi Kendaraan dan Pengaruhnya Terhadap Pola Perilaku Masyarakat dalam Perspektif Teori Utilitarianisme", JURNAL USM LAW REVIEW, 2025 Publication	<1 %

33	Titian Dhea Fresensia Purba, Ellyka Evitasari Purba, Bunga Madu Simanungkalit, M Yudi Fajri et al. "Analisis Dampak Transisi Demografi terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Sumatera Utara : Peran TPAK dan Rasio Ketergantungan", Jurnal Pengabdian Masyarakat dan Riset Pendidikan, 2026 Publication	<1 %
34	ppid.kpud-sidoarjokab.go.id Internet Source	<1 %
35	Submitted to Universitas PGRI Palembang Student Paper	<1 %
36	bappeda.kaltimprov.go.id Internet Source	<1 %
37	fe.ubhara.ac.id Internet Source	<1 %
38	prokom.kukarkab.go.id Internet Source	<1 %
39	adoc.pub Internet Source	<1 %
40	solokotahijau.tumblr.com Internet Source	<1 %
41	dinsos.bogorkab.go.id Internet Source	<1 %
42	journal.intelekmadani.org Internet Source	<1 %
43	liputan4.com Internet Source	<1 %

44

Internet Source

<1 %

45

Abdurahim Rahim Sidiq, Gusti Rusydi F S.
"ANALISA HASIL PENGGEREMAN SISTEM
LOAD SENSING PROPORTIONING VALVE
(LSPV) TERHADAP KELEBIHAN BEBAN
MUATAN (OVER LOAD) PADA MOBIL
BARANG BAK TERBUKA PICK UP", AL JAZARI :
JURNAL ILMIAH TEKNIK MESIN, 2024

Publication

<1 %

46

aldiirwinsyah.wordpress.com

Internet Source

<1 %

47

issuu.com

Internet Source

<1 %

48

repo.itera.ac.id

Internet Source

<1 %

49

repo.uinsatu.ac.id

Internet Source

<1 %

50

text-id.123dok.com

Internet Source

<1 %

51

www.harianhaluan.com

Internet Source

<1 %

52

www.researchgate.net

Internet Source

<1 %

53

balegsetwanbwi.blogspot.com

Internet Source

<1 %

54

digilib.uns.ac.id

Internet Source

<1 %

55

eviayud.blogspot.com

Internet Source

<1 %

56

heipublishing.com

Internet Source

<1 %

57

jdih.sukoharjokab.go.id

Internet Source

<1 %

58

katadata.co.id

Internet Source

<1 %

59

repositori.usu.ac.id

Internet Source

<1 %

60

repository.uin-suska.ac.id

Internet Source

<1 %

61

repository.unmuhjember.ac.id

Internet Source

<1 %

62

uwkshukum.blogspot.com

Internet Source

<1 %

63

www.fkm.ui.ac.id

Internet Source

<1 %

64

www.satudata.semarangkota.go.id

Internet Source

<1 %

65

www.training-sdm.com

Internet Source

<1 %

66

Arif Akib, Lambang Basri, Mukhtar Thahir.
"Kajian polusi kendaraan berdasarkan
bahan bakar yang dipakai oleh kendaraan
di Makassar", Jurnal Teknik Industri
Terintegrasi, 2025

Publication

<1 %

67

Indirwan Dermayasair, La Ode Husen, Satri Hasyim. "THE EFFECTIVENESS OF LAND AND BUILDING TAX (PBB) INCENTIVES IN MAKASAR CITY", IBLAM LAW REVIEW, 2023

Publication

<1 %

68

Laila Nuraini, Yunanto Yunanto. "Transfer of Land Rights through Court Decisions: Juridical Implications and Challenges in Implementation", SIGn Jurnal Hukum, 2023

Publication

<1 %

69

Moh. Wahyu Fajri Ramadhan, Nurul Nabila, Syairabilla Elmasa Eyatena, Muhammad Isa Anshori. "The Relevance of Millennial Involvement in Human Resource Development (HRD)", Indonesian Journal of Economic & Management Sciences, 2025

Publication

<1 %

70

Rahma Naadira Nursani, Ayu Sekar Wangi Penulis, Dela Febiyanti, Qonita Syahrudi, Yuanisa Fatimada Asmara, Ari Khusumadewi. "INTEGRATION OF MELUKAT AND COUNSELING GUIDANCE: EXPLORING THE POTENTIAL OF RITUAL FOR MENTAL HEALTH", Jurnal Kajian Pendidikan dan Psikologi, 2025

Publication

<1 %

71

Silvy Sondari, Ade Suparman. "Efektifitas Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor Berkala di Dinas Pehubungan Kabupaten Subang", The World of Public Administration Journal, 2020

Publication

<1 %

72	Siti Noor Hidayati, Syamyudi Syamyudi. "Analisis Kinerja Pegawai guna Menunjang Kinerja Organisasi dalam Memberikan Pelayanan Masyarakat", Jurnal Maksipreneur: Manajemen, Koperasi, dan Entrepreneurship, 2017 Publication	<1 %
73	core.ac.uk Internet Source	<1 %
74	digilib.uinsgd.ac.id Internet Source	<1 %
75	dirlantaspoldabinjai.com Internet Source	<1 %
76	dishub.banyuwangikab.go.id Internet Source	<1 %
77	es.scribd.com Internet Source	<1 %
78	gresik.co Internet Source	<1 %
79	hmsifmipauntan.com Internet Source	<1 %
80	id.123dok.com Internet Source	<1 %
81	ikcworld.org Internet Source	<1 %
82	jatim.bpk.go.id Internet Source	<1 %
83	kabaralam.com Internet Source	<1 %

84	karanggeneng.lamongankab.go.id Internet Source	<1 %
85	lib.unnes.ac.id Internet Source	<1 %
86	obt.tasikmalayakab.go.id Internet Source	<1 %
87	repository.its.ac.id Internet Source	<1 %
88	see-edge.xyz Internet Source	<1 %
89	shobakhul.blogspot.com Internet Source	<1 %
90	www.bandarmeriahnews.com Internet Source	<1 %
91	www.batukarinfo.com Internet Source	<1 %
92	www.diklat-pramugari.com Internet Source	<1 %
93	www.neliti.com Internet Source	<1 %
94	Anggulyah Rizqi Amaliyah. "Analisis Laju Pertumbuhan Dan Efektifitas Penerimaan Retrisubi Pengujian Kendaraan Bermotor Pada Dinas Perhubungan Kabupaten Malang", INVENTORY: JURNAL AKUNTANSI, 2020 Publication	<1 %
95	ferdinandcollection.blogspot.com Internet Source	<1 %

96

journal.unj.ac.id
Internet Source

<1 %

97

Deddy Junaedi, Tri Indah Wahyuni, Nuril Masruroh, Rica Rachmawati et al. "Analisis Tahap-Tahap Pembangunan Ekonomi terhadap Pembangunan Manusia, Dinamika Kependudukan, dan Pengangguran di Kabupaten Probolinggo", RIGGS: Journal of Artificial Intelligence and Digital Business, 2026

Publication

<1 %

98

Iko Septyawan, Teguh Pramono. "IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 19 TAHUN 2021 TENTANG PENGUJIAN BERKALA KENDARAAN BERMOTOR DI UPT PENGUJIAN DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN KEDIRI DALAM MEWUJUDKAN KESELAMATAN BERLALU LINTAS", Jurnal Interaksi : Jurnal Mahasiswa Administrasi Publik, 2025

Publication

<1 %

99

qdoc.tips
Internet Source

<1 %

100

www.jogloabang.com
Internet Source

<1 %

Exclude quotes Off
Exclude bibliography On

Exclude matches Off