

PARTISIPASI MASYARAKAT PADA PROGRAM PENGUJIAN EMISI KENDARAAN BERMOTOR PERDA NO. 70 TAHUN 2020: STUDI KASUS DI KABUPATEN SIDOARJO JAWA

Agung Firdaus Wicaksono¹, Dr. Bambang Kusbandrijo, M.S², Rizky Dwijayanti, S.IP, M.IP

¹²³ Program Studi Adminitrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas 17 Agustus 1945

ARTICLE INFO

Article history:

Received Juni 2026

Revised Juni 2026

Accepted Juni 2026

Available Juni 2026

agungfw239@gmail.Com

bambang_kusbandrijo@unta

g-sby.ac.id

rizky@untag-sby.ac.id

This is an open access article under the [CC BY-SA](#) license.
Copyright © 2023 by Author. Published by Cahaya Ilmu
Bangsa Institute

A B S T R A K

Penelitian ini bertujuan menganalisis partisipasi masyarakat dalam program pengujian emisi kendaraan bermotor berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Sidoarjo Nomor 70 Tahun 2020. Pendekatan yang digunakan adalah kualitatif deskriptif dengan metode studi kasus. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam dengan pemilik kendaraan dan petugas UPT PKB Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo. Analisis mengacu pada kerangka konseptual partisipasi masyarakat Ndraha (1990) yang mencakup lima aspek: penerimaan informasi, perencanaan, pelaksanaan, penerimaan hasil, serta penilaian dan evaluasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa partisipasi masyarakat belum optimal: pemahaman terhadap substansi regulasi masih terbatas, tidak ada pelibatan masyarakat dalam tahap perencanaan, dan jumlah kendaraan yang mengikuti uji berkala mengalami tren penurunan dari 45.767 unit (2021) menjadi 36.328 unit (2024). Faktor pendukung meliputi kewajiban regulasi, pembebasan retribusi, kualitas pelayanan, dan sosialisasi saat pengujian. Faktor

penghambat mencakup antrian panjang, benturan jadwal kerja, hambatan teknis alat, minimnya sosialisasi di luar konteks pengujian, serta belum beroperasinya unit uji keliling secara penuh.

Kata Kunci: Partisipasi Masyarakat, Uji Emisi Kendaraan Bermotor, Perda No. 70 Tahun 2020 Sidoarjo

A B S T R A C T

This study aims to analyze public participation in the vehicle emission testing program under Regional Regulation No. 70 of 2020 in Sidoarjo Regency. A qualitative descriptive approach with case study method was employed. Data were collected through in-depth interviews with vehicle owners and officers of the UPT PKB Transportation Agency. Analysis was based on Ndraha's (1990) public participation framework, covering five dimensions: information reception, planning, implementation, benefit reception, and evaluation. Findings indicate that public participation remains suboptimal: understanding of the regulatory substance is limited, there is no community involvement in the planning stage, and the number of vehicles undergoing periodic testing has declined from 45,767 units (2021) to 36,328 units (2024). Supporting factors include regulatory obligation, retribution exemption, service quality, and on-site socialization. Inhibiting factors include long queues, scheduling conflicts, technical equipment failures, and the non-operational mobile inspection units.

Keywords: public participation, vehicle emission testing, local public policy, Sidoarjo Regency, Regional Regulation No. 70/2020

*Corresponding author

E-mail addresses: zukhrufi@gmail.com

1. PENDAHULUAN

Kualitas udara perkotaan menjadi perhatian utama di Indonesia seiring dengan peningkatan jumlah kendaraan bermotor akibat urbanisasi yang pesat. Sektor transportasi menyumbang sekitar 70% polusi udara di kawasan perkotaan, dengan emisi gas buang kendaraan bermotor sebagai sumber utama polutan berupa karbon monoksida (CO), hidrokarbon (HC), nitrogen oksida (NOx), dan partikulat (Paradizsa, 2023). Pertumbuhan kendaraan bermotor sebesar 15% per tahun berkorelasi langsung dengan kenaikan konsentrasi CO dan HC hingga 60-70% di kota-kota besar Indonesia (Gorontalo et al., 2022).

Tabel 1. Jumlah Kendaraan Bermotor di Provinsi Jawa Timur Tahun 2023

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

Sumber: BPS dan Kepolisian Negara Republik Indonesia, 2023

Tabel 2. Jumlah Kendaraan Bermotor 10 Kabupaten/Kota Tertinggi di Jawa Timur, 2021-2023

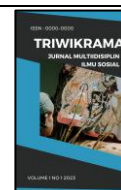
No	Kabupaten/Kota	Mobil Penumpang	Bus	Truk	Total Kendaraan
1	Kota Surabaya	563.787	3.672	173.774	3.683.873
2	Sidoarjo	200.184	1.663	51.520	1.623.477
3	Malang (Kab.)	220.556	2.931	46.867	1.340.949
4	Banyuwangi	334.676	505	26.402	1.087.429
5	Kediri (Kab.)	201.731	1.597	26.445	978.910
6	Jember	234.575	740	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, 2023

Tabel 3. Jumlah Kendaraan Bermotor Wajib Uji (KBWU) di Kabupaten Sidoarjo, 2021-2024

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: UPT PKB Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo, 2024



Data pada Tabel 3 menunjukkan penurunan konsisten sebesar 20,6% selama empat tahun terakhir. Kondisi ini mengindikasikan melemahnya kepatuhan pemilik kendaraan terhadap kewajiban uji berkala, atau dipengaruhi faktor struktural lainnya. Penelitian ini bertujuan mengkaji bagaimana partisipasi pemilik kendaraan dalam program pengujian emisi berdasarkan Perda No. 70 Tahun 2020, serta mengidentifikasi faktor pendukung dan penghambat partisipasi tersebut.

TINJAUAN PUSTAKA

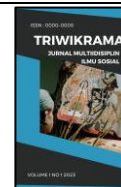
Administrasi Publik

Administrasi publik merupakan ilmu yang mempelajari proses penyelenggaraan pemerintahan dalam mengelola berbagai urusan publik guna mencapai tujuan negara dan memenuhi kebutuhan masyarakat. Seiring perkembangan paradigma pemerintahan, administrasi publik tidak hanya berfokus pada aktivitas birokrasi, tetapi juga mencakup proses perumusan kebijakan, penyelenggaraan pelayanan publik, serta hubungan antara pemerintah dan masyarakat. Menurut Henry (2017), administrasi publik merupakan kombinasi antara teori dan praktik yang bertujuan memperbaiki hubungan antara pemerintah dengan masyarakat melalui pengelolaan kebijakan dan pelayanan publik yang efektif. Sementara itu, Rosenbloom, Kravchuk, dan Clerkin (2022) menjelaskan bahwa administrasi publik merupakan perpaduan aspek manajemen, politik, dan hukum dalam penyelenggaraan pemerintahan. Pendapat tersebut menunjukkan bahwa administrasi publik tidak hanya berorientasi pada efisiensi organisasi, tetapi juga mempertimbangkan aspek demokrasi dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan.

Pfiffner dan Presthus (1960) menambahkan bahwa administrasi publik merupakan proses koordinasi berbagai individu dan kelompok dalam melaksanakan kebijakan publik. Dengan demikian, keberhasilan suatu kebijakan tidak hanya ditentukan oleh pemerintah sebagai pelaksana, tetapi juga dipengaruhi oleh keterlibatan masyarakat sebagai sasaran kebijakan. Dalam penelitian ini, administrasi publik digunakan sebagai landasan untuk memahami pelaksanaan kebijakan pengujian emisi kendaraan bermotor yang dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Sidoarjo melalui Dinas Perhubungan dan UPT Pengujian Kendaraan Bermotor.

Good Governance

Kebijakan publik merupakan instrumen pemerintah dalam menyelesaikan berbagai permasalahan yang dihadapi masyarakat. Kebijakan publik berfungsi sebagai pedoman tindakan pemerintah dalam mencapai tujuan tertentu yang berkaitan dengan kepentingan publik. Anderson (2015) mendefinisikan kebijakan publik sebagai serangkaian tindakan yang memiliki tujuan tertentu yang dilakukan oleh aktor pemerintah untuk mengatasi masalah publik. Sementara itu, Dye (2017) menyatakan bahwa kebijakan publik adalah apa pun yang dipilih pemerintah untuk dilakukan maupun tidak dilakukan. Definisi tersebut menegaskan bahwa setiap keputusan pemerintah memiliki konsekuensi terhadap masyarakat dan dapat dikategorikan sebagai kebijakan publik. Menurut Easton (1965), kebijakan publik merupakan alokasi nilai-nilai kepada masyarakat yang dilakukan secara otoritatif oleh pemerintah. Sedangkan Friedrich (1963) menjelaskan bahwa kebijakan merupakan serangkaian tindakan yang diusulkan oleh individu, kelompok, atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu guna mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Dalam konteks penelitian ini, Peraturan Daerah Kabupaten Sidoarjo Nomor 70 Tahun 2020 tentang Pengujian Kendaraan Bermotor merupakan bentuk kebijakan publik yang bertujuan meningkatkan kelayakan kendaraan sekaligus mengendalikan pencemaran udara akibat emisi gas buang kendaraan bermotor. Kebijakan tersebut menjadi instrumen pemerintah daerah dalam



mewujudkan kualitas lingkungan yang lebih baik melalui pelaksanaan pengujian kendaraan secara berkala.

Partisipasi Masyarakat

Dalam perspektif implementasi kebijakan, partisipasi publik memiliki peran strategis dalam menentukan keberhasilan suatu program pemerintah. Keterlibatan masyarakat dapat memperlancar proses pelaksanaan kebijakan serta membantu pemerintah dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Oleh karena itu, partisipasi publik tidak hanya berfungsi sebagai bentuk legitimasi, tetapi juga sebagai faktor operasional dalam mendukung kinerja administrasi publik. Menurut Norman Uphoff, partisipasi masyarakat dapat dilihat sebagai keterlibatan dalam berbagai tahapan kegiatan pembangunan atau program, yang mencakup pengambilan keputusan, pelaksanaan, pemanfaatan hasil, dan evaluasi (Uphoff, 1986). Pendekatan ini menekankan bahwa partisipasi masyarakat memiliki dimensi praktis yang dapat diamati dalam siklus kebijakan atau program pemerintah. Sejalan dengan itu, Samuel Paul menyatakan bahwa partisipasi masyarakat merupakan proses di mana masyarakat turut serta dalam memengaruhi dan mendukung pelaksanaan program pemerintah, baik secara langsung maupun tidak langsung. Partisipasi ini dapat berupa kontribusi tenaga, pemikiran, maupun kepatuhan terhadap kebijakan yang diterapkan (Paul, 1987). Lebih lanjut, Sherry Arnstein melalui konsep Ladder of Citizen Participation mengklasifikasikan tingkat partisipasi masyarakat ke dalam beberapa jenjang, mulai dari non-participation (manipulasi), tokenism (partisipasi semu), hingga citizen power (partisipasi penuh). Dalam konteks administrasi publik, klasifikasi ini digunakan untuk menilai sejauh mana masyarakat benar-benar terlibat dalam pelaksanaan kebijakan, bukan sekadar dilibatkan secara formalitas (Arnstein, 1969).

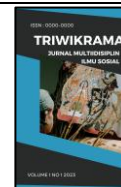
Secara operasional, partisipasi masyarakat dalam suatu program dianalisis melalui lima tahapan menurut Ndraha (1990), yaitu partisipasi dalam penerimaan informasi, partisipasi dalam perencanaan, partisipasi dalam pelaksanaan, partisipasi dalam menerima hasil, serta partisipasi dalam penilaian dan evaluasi. Kelima tahapan ini mencerminkan siklus keterlibatan masyarakat secara menyeluruh, mulai dari penerimaan informasi awal hingga pemberian umpan balik terhadap program yang telah dijalankan. (Ndraha, 1990)

2. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan desain deskriptif analitis. Pendekatan kualitatif digunakan karena penelitian ini berfokus pada pemahaman mendalam terhadap fenomena partisipasi masyarakat dalam pelaksanaan program uji emisi berdasarkan pengalaman dan perspektif para informan. Lokasi penelitian adalah UPT Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo. Data primer dikumpulkan melalui wawancara mendalam yang dilakukan pada periode April-Juni 2026 dengan narasumber yang dipilih secara purposif, meliputi pengemudi kendaraan umum dan kendaraan barang, serta petugas teknis dan koordinator pelayanan UPT PKB. Selain wawancara, peneliti juga melakukan observasi langsung di lokasi pelayanan dan menelaah dokumen-dokumen terkait pelaksanaan program. Analisis data mengikuti model interaktif Miles dan Huberman (1994), yang mencakup tiga tahapan utama: reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Untuk memastikan keabsahan data, peneliti menerapkan teknik triangulasi sumber dengan membandingkan keterangan dari berbagai narasumber yang memiliki posisi dan perspektif berbeda.

Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian kualitatif ini, sumber data utama yang digunakan adalah perkataan dan tindakan informan yang diperoleh secara langsung di lapangan. Data tersebut kemudian didukung



oleh berbagai data tambahan berupa dokumen dan sumber lain yang relevan dengan penelitian. Secara umum, sumber data dalam penelitian ini terdiri atas data primer dan data sekunder.

Menurut Sugiyono (2023), data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari sumber pertama atau sumber utama yang berkaitan dengan objek penelitian. Data primer dalam penelitian ini digunakan untuk menjawab fokus dan permasalahan penelitian. Data tersebut diperoleh melalui wawancara dengan informan yang terlibat dalam pelaksanaan program uji emisi kendaraan bermotor serta melalui observasi langsung yang dilakukan peneliti di lokasi penelitian.

Sementara itu, data sekunder merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung atau berasal dari sumber pendukung. Data sekunder diperoleh melalui berbagai dokumen, peraturan perundang-undangan, laporan instansi, buku, jurnal ilmiah, arsip, serta sumber lain yang berkaitan dengan penelitian. Keberadaan data sekunder berfungsi untuk melengkapi, memperkuat, dan mendukung data primer sehingga proses analisis dapat dilakukan secara lebih komprehensif.

Pengumpulan Data

Secara umum, pengumpulan data kualitatif menggunakan beberapa teknik seperti, wawancara bertahap dan mendalam (*depth interview*), observasi partisipasi (*participant observation*), dan diskusi terfokus (*focus group discussion*). Adapun beberapa instrumen yang dapat dilakukan dalam pengumpulan data adalah observasi, wawancara dan dokumentasi. Observasi merupakan Secara umum, pengumpulan data kualitatif menggunakan beberapa teknik seperti, wawancara bertahap dan mendalam (*depth interview*), observasi partisipasi (*participant observation*), dan diskusi terfokus (*focus group discussion*). Kemudian peneliti melakukan wawancara yang melibatkan interaksi langsung antara peneliti dan subjek penelitian melalui proses tanya jawab secara tatap muka. Kemudian peneliti menggunakan dokumentasi agar data lebih relevan dengan fokus penelitian. Data yang diperoleh melalui observasi atau wawancara akan memiliki kredibilitas yang lebih tinggi jika didukung oleh dokumen yang relevan dengan fokus penelitian.

Analisi Data

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan model analisis data yang dikemukakan oleh Miles dan Huberman (1994), yang meliputi reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Pada tahap reduksi data, peneliti memilih dan menyederhanakan data yang relevan dengan fokus penelitian. Selanjutnya, data disajikan dalam bentuk uraian naratif agar mudah dipahami. Tahap terakhir adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi untuk memperoleh temuan penelitian yang valid dan dapat dipertanggungjawabkan

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

HASIL

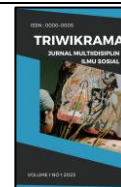
Pemahaman Pemilik Kendaraan angkutan umum terhadap Program dan Peraturan Uji Emis

Berdasarkan hasil penelitian, tingkat pemahaman pemilik kendaraan angkutan umum terhadap program dan peraturan uji emisi menunjukkan kondisi yang berbeda-beda. Sebagian pengemudi telah memahami pentingnya uji emisi sebagai upaya mengurangi pencemaran udara dan menjaga kelayakan kendaraan. Namun, masih terdapat pengemudi yang hanya mengetahui keberadaan program tersebut tanpa memahami aturan, prosedur, maupun mekanisme pelaksanaannya secara rinci.

Pemahaman yang lebih baik umumnya dimiliki oleh pengemudi yang telah mengikuti pengujian kendaraan atau pernah memperoleh informasi terkait uji emisi. Sebaliknya, pengemudi yang belum pernah mengikuti pengujian dan belum mendapatkan penjelasan secara langsung cenderung memiliki pemahaman yang terbatas. Hal ini menunjukkan bahwa penyebaran informasi

*Corresponding author

E-mail addresses: zukhrufii@gmail.com



mengenai program uji emisi belum menjangkau seluruh pengemudi secara merata. Purwanto selaku pengemudi Bus Trans Jatim menyatakan:

“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...” (Wawancara, 7 Mei 2026).

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa narasumber memahami tujuan dan manfaat pelaksanaan uji emisi, tidak hanya sebagai kewajiban, tetapi juga sebagai upaya pengendalian pencemaran udara. Berbeda dengan itu, Abi selaku pengemudi Bus Bagong 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.” (Wawancara, 5 Juni 2026).

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa pemahaman narasumber masih terbatas pada informasi dasar dan belum mencakup aspek pelaksanaan program secara rinci. Temuan serupa disampaikan oleh Ibnu selaku pengemudi Bus Restu Panda:

“Sebenarnya cuma sekedar dengar tau aja peraturan uji emisi, tapi belum paham jelas aturan dan tata caranya karena belum pernah dapat penjelasan.” (Wawancara, 5 Juni 2026).

Selain itu, Ibnu juga menyampaikan:

“Saran saya, sebaiknya sering diadakan sosialisasi biar saya mengerti supaya kami paham.” (Wawancara, 5 Juli 2026).

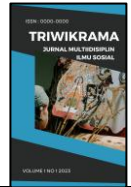
Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa masih terdapat kebutuhan informasi mengenai program uji emisi. Kurangnya sosialisasi menyebabkan sebagian pengemudi belum memahami tujuan, prosedur, maupun ketentuan yang mengatur pelaksanaan program. Kondisi ini dapat memengaruhi tingkat partisipasi masyarakat karena pemahaman yang baik akan mendorong masyarakat untuk lebih aktif mengikuti program yang dilaksanakan pemerintah.

Dengan demikian, pemahaman pemilik kendaraan angkutan umum terhadap program dan peraturan uji emisi masih belum merata. Sebagian pengemudi telah memahami manfaat dan tujuan program, sedangkan sebagian lainnya masih memiliki pemahaman yang terbatas terkait aturan dan mekanisme pelaksanaannya. Oleh karena itu, diperlukan sosialisasi yang lebih intensif dan berkelanjutan agar informasi mengenai program uji emisi dapat diterima secara merata oleh seluruh pengemudi angkutan umum

Partisipasi Aktif Angkutan Barang dalam Pelaksanaan Uji Emisi

Berdasarkan hasil wawancara, partisipasi pemilik kendaraan angkutan barang dalam pelaksanaan program uji emisi menunjukkan keterlibatan yang cukup baik. Keikutsertaan tersebut terlihat dari kesediaan pemilik kendaraan mengikuti pengujian emisi sebagai bagian dari pengujian kendaraan bermotor berkala di UPT PKB Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo. Uji emisi tidak hanya dipandang sebagai kewajiban, tetapi juga sebagai upaya menjaga kondisi kendaraan dan mengurangi pencemaran udara.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar pemilik kendaraan memiliki kesadaran untuk mengikuti uji emisi secara berkala. Kesadaran tersebut muncul karena mereka memahami bahwa emisi kendaraan dapat memengaruhi kualitas udara dan lingkungan. Selain itu, pengujian emisi juga bermanfaat untuk mengetahui kondisi kendaraan sehingga kerusakan dapat segera diperbaiki. Dengan demikian, partisipasi masyarakat tidak hanya bertujuan memenuhi



persyaratan administrasi, tetapi juga untuk menjaga performa kendaraan. 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, 7 Mei 2026)

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa partisipasi masyarakat didorong oleh kesadaran terhadap manfaat uji emisi bagi lingkungan dan kesehatan. 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, 24 April 2026)

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa pemilik kendaraan merasakan manfaat langsung dari pelaksanaan uji emisi, terutama dalam menjaga kondisi dan performa kendaraan yang digunakan untuk aktivitas sehari-hari.

Dari sisi pelaksana program, Wahyu Prasetyo selaku petugas teknis pengujian menjelaskan:

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

Hal serupa disampaikan oleh Ilham Tohir:

“Uji emisi itu sudah menjadi kewajiban dalam proses pengujian kendaraan bermotor.” (Wawancara, 22 April 2026)

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa uji emisi telah menjadi bagian yang terintegrasi dalam pengujian kendaraan bermotor berkala. Setiap kendaraan wajib memenuhi standar emisi yang ditetapkan sebagai bentuk pengendalian pencemaran udara dari sektor transportasi.

Berdasarkan hasil wawancara, sebagian besar pemilik kendaraan menunjukkan kesediaan untuk mengikuti pengujian emisi sesuai prosedur yang berlaku. Keikutsertaan tersebut mencerminkan adanya keterlibatan masyarakat dalam mendukung program yang bertujuan menjaga kualitas lingkungan dan memastikan kendaraan memenuhi standar teknis. Dari sisi mekanisme pelaksanaan, Amir selaku petugas 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)

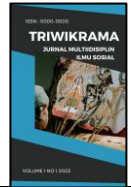
Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa partisipasi masyarakat dimulai sejak tahap pendaftaran dengan prosedur yang relatif jelas dan mudah dipenuhi. Selain itu, Efit selaku sopir kendaraan ELF menyampaikan:

“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 adanya kesadaran pemilik kendaraan terhadap pentingnya pengujian berkala sebagai upaya menjaga kondisi kendaraan dan memenuhi standar emisi yang berlaku.

Dengan demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa partisipasi pemilik kendaraan angkutan barang dalam pelaksanaan program uji emisi tergolong cukup baik. Hal ini terlihat dari keikutsertaan mereka dalam pengujian emisi secara berkala, pemahaman terhadap manfaat uji emisi bagi lingkungan dan kendaraan, serta kepatuhan terhadap prosedur dan ketentuan yang berlaku di UPT PKB Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo.

Proses perumusan program pengujian emisi sepenuhnya diselenggarakan oleh Dinas Perhubungan tanpa melibatkan unsur masyarakat. Masyarakat hanya mengetahui program setelah



peraturan ditetapkan dan diumumkan secara resmi. Seorang narasumber menyatakan: "Kami tidak pernah dilibatkan dalam penyusunan program ini. Aturannya sudah ada, kami tinggal ikuti saja. Kalau ada usulan pun tidak ada wadahnya." (7 Mei 2026). Temuan ini mencerminkan pola perencanaan top-down yang mendukung penelitian Ridwan et al. (2020) di Kabupaten Bandung, di mana ketidakterlibatan masyarakat sejak awal menyebabkan rendahnya komitmen untuk mendukung pelaksanaan kebijakan.

Ketidakterlaksanaan Kewajiban Uji Emisi

Berdasarkan hasil penelitian, pelaksanaan kewajiban uji emisi kendaraan bermotor di Kabupaten Sidoarjo telah berjalan melalui sistem pengujian kendaraan bermotor berkala yang dilaksanakan oleh UPT PKB Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo. Namun, pelaksanaannya masih menghadapi beberapa kendala yang menyebabkan program belum berjalan secara optimal. Kendala tersebut berasal dari faktor masyarakat maupun faktor teknis dalam proses pengujian. Salah satu hambatan yang ditemukan adalah keterbatasan waktu pemilik kendaraan untuk mengikuti pengujian emisi. 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 aktivitas pekerjaan menjadi salah satu faktor yang menghambat pelaksanaan uji emisi. Kendaraan yang digunakan untuk kegiatan usaha cenderung diprioritaskan untuk beroperasi sehingga pemilik kendaraan harus menyesuaikan waktu khusus untuk mengikuti pengujian. Selain itu, antrean kendaraan yang cukup banyak juga menjadi kendala dalam pelaksanaan uji emisi. Gunawan selaku sopir truk menyampaikan:

"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)

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa tingginya jumlah kendaraan yang mengikuti pengujian dapat menyebabkan waktu tunggu pelayanan menjadi lebih lama. Temuan serupa disampaikan oleh Jarot Andi Purwanto selaku sopir pick up:

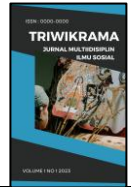
"Sedangkan faktor penghambatnya adalah masih kurangnya kesadaran sebagian masyarakat tentang pentingnya uji emisi, antrean kendaraan pada waktu tertentu, serta keterbatasan waktu masyarakat untuk datang ke lokasi pelayanan pada jam kerja." (Wawancara, 7 Mei 2026)

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa selain kendala teknis, masih terdapat sebagian masyarakat yang belum memiliki kesadaran penuh terhadap pentingnya pelaksanaan uji emisi sehingga partisipasi belum maksimal. Dari sisi pelaksana program, 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)

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa kelancaran pelaksanaan uji emisi juga dipengaruhi oleh kesiapan sarana dan prasarana pengujian. Gangguan pada alat pemeriksaan dapat menghambat proses pelayanan kepada masyarakat.

Dengan demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa kewajiban uji emisi telah dilaksanakan sebagai bagian dari pengujian kendaraan bermotor berkala. Namun, pelaksanaannya masih menghadapi beberapa kendala, seperti keterbatasan waktu masyarakat, antrean kendaraan yang cukup banyak, rendahnya kesadaran sebagian pemilik kendaraan, serta gangguan teknis pada peralatan pengujian. Oleh karena itu, diperlukan upaya perbaikan agar pelaksanaan program dapat berjalan lebih optimal dan efektif.



Pemahaman Pemilik Kendaraan terhadap Peraturan Daerah Nomor 70 Tahun 2020

Berdasarkan hasil penelitian, pemahaman pemilik kendaraan terhadap Peraturan Daerah Nomor 70 Tahun 2020 masih menunjukkan kondisi yang 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 dibandingkan dengan ketentuan yang terdapat dalam peraturan daerah.

Hasil wawancara menunjukkan bahwa sebagian masyarakat memahami pentingnya uji emisi sebagai upaya pengendalian pencemaran udara dan pemeliharaan kondisi kendaraan. Namun, pemahaman terhadap aturan yang menjadi dasar pelaksanaannya masih terbatas. 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.” (wawancara, 24 April 2026)

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa masih terdapat masyarakat yang belum memahami secara rinci pelaksanaan program uji emisi maupun ketentuan 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.” (wawancara, 22 April 2026)

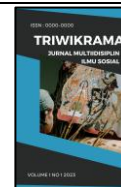
Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan uji emisi memiliki dasar hukum yang jelas dan menjadi bagian dari ketentuan yang wajib dipenuhi oleh kendaraan bermotor. Namun, informasi mengenai dasar hukum tersebut belum sepenuhnya dipahami oleh seluruh pemilik kendaraan. Selain itu, sebagian besar narasumber lebih memahami manfaat uji emisi bagi lingkungan dan kesehatan dibandingkan substansi peraturan yang mengatur pelaksanaannya. Kondisi ini menunjukkan bahwa masyarakat cenderung memahami tujuan program, tetapi belum memahami secara rinci isi regulasi yang menjadi landasannya.

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 sosialisasi yang lebih intensif agar masyarakat tidak hanya memahami pelaksanaan program, tetapi juga memahami ketentuan yang menjadi landasan hukumnya.

Penerimaan Program Uji Emisi oleh Pemilik Kendaraan

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

Hasil wawancara menunjukkan bahwa manfaat yang paling dirasakan berkaitan dengan pengendalian pencemaran udara. 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.”(wawancara,7Mei2026)

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa program uji emisi dinilai mampu memberikan dampak positif terhadap kualitas lingkungan dengan mendorong pemilik kendaraan menjaga kondisi kendaraannya agar memenuhi standar emisi. Pandangan serupa disampaikan oleh Sholikin selaku sopir pick up:

“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 bermanfaat dalam menjaga kualitas udara dan lingkungan. Selain manfaat lingkungan, beberapa narasumber juga merasakan manfaat terhadap kondisi kendaraan. Ahmad Fawaid menyampaikan:

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

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa uji emisi membantu pemilik kendaraan mengetahui kondisi mesin sehingga dapat melakukan perawatan atau perbaikan lebih dini. Penerimaan masyarakat juga dipengaruhi oleh kualitas pelayanan yang diberikan petugas. Sholikin menyampaikan:

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

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa pelayanan yang baik dan komunikatif memberikan pengalaman positif bagi masyarakat selama mengikuti proses pengujian. Selain itu, masyarakat juga menilai kebijakan pembebasan retribusi sebagai faktor yang mendukung penerimaan program. Purwanto menyampaikan:

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

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa kemudahan biaya yang diberikan pemerintah membantu masyarakat dalam memenuhi kewajiban pengujian kendaraan bermotor. Selain itu, lokasi UPT PKB Kabupaten Sidoarjo yang mudah dijangkau juga menjadi faktor pendukung dalam pelaksanaan program. Dengan demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa program uji emisi telah diterima dengan cukup baik oleh pemilik kendaraan. Penerimaan tersebut didukung oleh manfaat yang dirasakan masyarakat dalam mengurangi pencemaran udara, menjaga kondisi kendaraan, memperoleh pelayanan yang baik, serta adanya kemudahan biaya dan akses pelayanan selama pelaksanaan program uji emisi kendaraan bermotor.

PEMBAHASAN

Partisipasi dalam Penerima Informasi

Sebagian besar pemilik kendaraan mengetahui keberadaan program uji emisi, namun pemahaman terhadap substansi Perda No. 70 Tahun 2020 masih terbatas. Informasi umumnya diperoleh secara informal melalui sesama pengemudi atau saat proses pengujian berlangsung, bukan melalui sosialisasi terstruktur dari pemerintah. Salah seorang narasumber menyatakan: “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). Kondisi ini sejalan dengan temuan Fatmi dan Mubarak (2025) bahwa keterbatasan sosialisasi merupakan faktor penghambat utama efektivitas program uji emisi.

Tabel 5. Indikator Partisipasi dalam Penerimaan Informasi

Indikator	Temuan Lapangan	Analisis
Kontak dengan sumber informasi	Informasi diperoleh dari petugas saat pengujian dan operasi di jalan. Sosialisasi terbatas pada konteks pengujian.	Diperlukan perluasan sosialisasi yang menjangkau pemilik kendaraan sebelum jadwal pengujian.
Penyerapan informasi	Pemilik kendaraan yang rutin mengikuti pengujian memiliki pemahaman lebih baik dibanding yang belum aktif.	Terdapat kesenjangan pemahaman antar kelompok; diperlukan saluran informasi yang lebih merata.
Tanggapan terhadap informasi	Sebagian besar menunjukkan sikap positif terhadap program sebagai kewajiban yang perlu dipenuhi.	Potensi partisipasi baik apabila didukung sosialisasi yang merata (Fatmi & Mubarak, 2025).

Sumber: Diolah Penulis, 2026

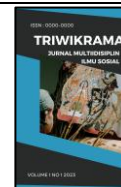
Berdasarkan tabel di atas, partisipasi dalam penerimaan informasi menunjukkan kondisi yang belum merata. Masyarakat yang sudah terbiasa mengikuti pengujian berkala memiliki pemahaman yang lebih baik, sementara pemilik kendaraan yang belum aktif berpartisipasi cenderung minim informasi. Temuan ini menunjukkan 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.

Partisipasi dalam Perencanaan

Proses perumusan program pengujian emisi sepenuhnya diselenggarakan oleh Dinas Perhubungan tanpa melibatkan unsur masyarakat. Masyarakat hanya mengetahui program setelah peraturan ditetapkan dan diumumkan secara resmi. Seorang narasumber menyatakan: "Kami tidak pernah dilibatkan dalam penyusunan program ini. Aturannya sudah ada, kami tinggal ikuti saja. Kalau ada usulan pun tidak ada wadahnya." (7 Mei 2026). Temuan ini mencerminkan pola perencanaan top-down yang mendukung penelitian Ridwan et al. (2020) di Kabupaten Bandung, di mana ketidakterlibatan masyarakat sejak awal menyebabkan rendahnya komitmen untuk mendukung pelaksanaan kebijakan.

Tabel 6. Indikator Partisipasi dalam Perencanaan

Indikator	Temuan Lapangan	Analisis
Pemahaman terhadap tujuan program	Program ditetapkan sepenuhnya oleh UPT PKB berdasarkan regulasi yang berlaku.	Masyarakat memahami program sebagai kewajiban, bukan sebagai program yang turut dirumuskan.
Keterlibatan dalam mekanisme teknis	Tidak ada mekanisme konsultasi publik dalam penetapan prosedur pengujian.	Pola top-down; pelibatan masyarakat absen sejak tahap perencanaan.



Kesesuaian dengan kebutuhan masyarakat	Pembebasan retribusi dinilai positif. Namun antrian panjang dan benturan jam kerja menunjukkan program belum sepenuhnya responsif.	Program perlu menyesuaikan mekanisme layanan dengan ritme kerja masyarakat.
--	--	---

Sumber: Diolah Penulis, 2026

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.

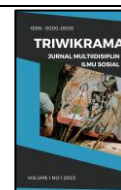
Partisipasi Dalam Pelaksanaan

Data UPT PKB menunjukkan tren penurunan jumlah kendaraan yang mengikuti uji berkala secara konsisten dari 45.767 unit (2021) menjadi 36.328 unit (2024) atau turun 20,6%. Masyarakat yang terlibat umumnya berasal dari kelompok pemilik kendaraan angkutan umum dan barang yang diwajibkan aturan. Seorang narasumber menyatakan: "Saya rutin tiap enam bulan sekali datang ke sini buat uji. Memang kadang antreannya panjang, tapi ya sudah kewajiban, harus tetap dijalankan." (24 April 2026). Kendala utama yang diidentifikasi meliputi antrian panjang, benturan dengan jam kerja, dan belum beroperasinya unit uji keliling.

Tabel 7. Indikator Partisipasi dalam Pelaksanaan

Indikator	Temuan Lapangan	Analisis
Sumbangan tenaga dan waktu	Sebagian peserta mengikuti uji emisi setiap 6 bulan secara rutin. Antrian dan benturan jam kerja menjadi hambatan.	Keikutsertaan aktif cukup baik, namun hambatan jadwal perlu diatasi agar partisipasi lebih merata.
Kepatuhan administratif	Kepatuhan membawa KTP, STNK, dan buku uji tergolong baik. Pembebasan retribusi efektif mengurangi hambatan finansial.	Kemudahan akses ekonomi berpengaruh positif terhadap tingkat partisipasi (Ndraha, 1990).
Tindakan aktif sebagai peserta berkala	Tren penurunan peserta dari 45.767 (2021) menjadi 36.328 (2024). Unit uji keliling belum beroperasi penuh.	Partisipasi rutin masih perlu diperkuat; keterbatasan jangkauan layanan berdampak langsung.

Sumber: Diolah Penulis, 2026



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.

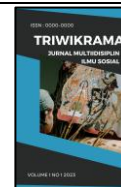
Secara keseluruhan, partisipasi dalam pelaksanaan program uji emisi di Kabupaten Sidoarjo menunjukkan capaian yang relatif baik, terutama ditopang oleh kepatuhan administratif yang tinggi dan komitmen sebagian peserta untuk mengikuti pengujian secara rutin. Kendati demikian, tren penurunan jumlah peserta 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.

Partisipasi Dalam Penerimaan Hasil

Sebagian masyarakat yang telah mengikuti pengujian emisi memahami manfaat program bagi pengendalian pencemaran udara. Seorang narasumber menyatakan: "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). Kesiediaan melakukan perbaikan kendaraan pasca uji—seperti yang dilakukan Pak Deki dalam dua hari setelah tidak lulus uji—mencerminkan partisipasi yang melampaui formalitas administrative

Tabel 8. Indikator Partisipasi dalam Menerima Hasil

Indikator	Temuan Lapangan	Analisis
Penerimaan manfaat program	Sebagian besar narasumber menyatakan program membantu menekan polusi dan berdampak baik bagi kesehatan.	Manfaat yang dirasakan secara nyata memperkuat motivasi untuk terus berpartisipasi.
Pemeliharaan hasil (perawatan kendaraan pasca uji)	Pak Deki melakukan perbaikan dalam 2 hari setelah tidak lulus uji.	Kesiediaan melakukan perbaikan mencerminkan partisipasi yang



	Pak Efit merawat kendaraan secara berkala.	berkelanjutan, tidak sekedar administratif.
Pengembangan hasil	Beberapa narasumber berpendapat uji emisi sebaiknya menjadi kewajiban seluruh pemilik kendaraan roda empat.	Tumbuhnya kesadaran kolektif menjadi modal sosial penting bagi keberlanjutan program.

Sumber: Diolah Penulis, 2026

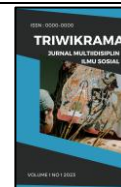
Berdasarkan tabel di atas, partisipasi dalam menerima hasil program uji emisi menunjukkan kondisi yang positif dan bermakna. Manfaat yang dirasakan masyarakat tidak berhenti pada tataran pengakuan semata, melainkan mendorong tindakan nyata berupa perawatan kendaraan secara berkelanjutan. Hal ini tercermin 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.

Partisipasi Penilaian Dan Evaluasi

Belum tersedia mekanisme formal yang memungkinkan masyarakat memberikan masukan terhadap penyelenggaraan program. Seorang narasumber menyatakan: "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). Kondisi ini sesuai dengan temuan Fatmi dan Mubarak (2025) bahwa ketiadaan mekanisme evaluasi bersama menyebabkan program sulit disesuaikan dengan perkembangan kebutuhan masyarakat.

Tabel 9. Indikator Partisipasi dalam Penilaian dan Evaluasi

Indikator	Temuan Lapangan	Analisis
Penilaian kesesuaian pelaksanaan	Masyarakat mampu mengidentifikasi aspek yang berjalan baik maupun yang perlu diperbaiki, seperti antrian panjang.	Kapasitas penilaian masyarakat cukup baik; kesadaran administratif tergolong memadai.
Penilaian manfaat program	Sebagian besar narasumber mengakui relevansi program bagi lingkungan dan kondisi kendaraan.	Penilaian positif menunjukkan masyarakat memahami keterkaitan antara kepatuhan dan kualitas udara.
Umpan balik untuk perbaikan	Beberapa narasumber memiliki harapan konkret (sosialisasi lebih sering), namun tidak ada saluran formal.	Diperlukan mekanisme evaluasi formal agar masukan masyarakat berkontribusi pada perbaikan program.



Sumber: Diolah Penulis, 2026

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.

4. SIMPULAN DAN SARAN

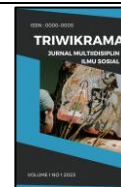
Simpulan

Partisipasi masyarakat dalam program pengujian emisi kendaraan bermotor berdasarkan Perda Kabupaten Sidoarjo No. 70 Tahun 2020 belum menunjukkan tingkat keterlibatan yang optimal. Pada aspek penerimaan informasi, pemahaman masyarakat masih terbatas pada kewajiban teknis tanpa memahami landasan regulasi. Pada aspek perencanaan, dominasi pendekatan top-down mengakibatkan masyarakat berposisi sebagai objek kebijakan. Pada aspek pelaksanaan, tren penurunan jumlah peserta uji berkala mengindikasikan kepatuhan yang lebih dipengaruhi aspek regulatif daripada kesadaran ekologis. Pada aspek penerimaan hasil, manfaat yang dirasakan secara nyata mendorong partisipasi berkelanjutan. Pada aspek evaluasi, absennya mekanisme umpan balik formal menjadi gap yang perlu segera diatasi.

Saran

Berdasarkan kesimpulan, beberapa rekomendasi diajukan:

- a Memperluas sosialisasi program secara sistematis melalui media sosial, fasilitas publik, dan komunitas pengemudi;
- b Mempercepat operasionalisasi unit uji keliling melalui koordinasi intensif dengan kementerian terkait;
- c Mengembangkan mekanisme umpan balik formal melalui platform digital atau forum evaluasi berkala yang mudah diakses;
- d Meninjau jadwal operasional UPT PKB agar lebih fleksibel, termasuk penambahan layanan pada Sabtu atau sore hari;
- e Membentuk forum konsultasi publik yang melibatkan masyarakat dalam perencanaan program sejak awal.



5. DAFTAR PUSTAKA

- Arnstein, S. R. (1969). A Ladder of Citizen Participation. *Journal of the American Institute of Planners*, 35(4), 216-224.
- Aryoputro, F. N. (2025). Implementasi Uji Emisi Kendaraan Bermotor di Daerah Khusus Jakarta Dalam Pemenuhan Hak Masyarakat Untuk Hidup Sehat. 8, 210-222.
- Fatmi, S. N., & Mubarak, A. (2025). Efektivitas Program Uji Emisi Kendaraan Menghadapi Polusi Udara di Kota Padang. 1, 1-12.
- Gorontalo, D. K., et al. (2022). Analisis Hubungan Jumlah Kendaraan dan Konsentrasi Karbon Monoksida (CO). *Dampak: Jurnal Teknik Lingkungan Universitas Andalas*, 1, 40-49.
- Henry, N. (1988). *Public Administration and Public Affairs* (4th ed.). Prentice Hall.
- Ir, J., & Wailela, M. P. (2023). Analisa Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Roda Empat. 7, 1723-1730.
- Listyarini, S., & Warlina, L. (2023). Pengaruh Kebijakan Pencemaran Udara Transportasi terhadap Nilai Indeks Kualitas Udara di DKI Jakarta. 24, 1-13.
- Maula, G. M. (2024). Efektivitas Implementasi Kebijakan Pengendalian Pencemaran Udara di Indonesia. *Savana: Indonesian Journal of Natural Resources and Environmental Law*, 1, 145-159.
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). *Qualitative Data Analysis* (2nd ed.). SAGE Publications.
- Ndraha, T. (1990). *Pembangunan Masyarakat: Mempersiapkan Masyarakat Tinggal Landas*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Paradizsa, I. (2023). Analisis Kebijakan Pengendalian Polusi melalui Uji Emisi Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta. 1, 203-216.
- Paul, S. (1987). *Community Participation in Development Projects*. World Bank Discussion Papers, No. 6.
- Poliak, M., Loman, M., & Stovicek, R. (2025). Emission Inspections of Vehicles in Operation - Case Study for Slovakia.
- Ridwan, A., et al. (2020). Implementasi Kebijakan Penanganan Emisi Gas Buang di Kabupaten Bandung. 3(4), 197-205.
- Riyanto, A., et al. (2023). Tanggung Jawab Pemerintah dalam Penyelesaian Masalah Polusi Udara di DKI Jakarta. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 7(3), 27890-27896.
- Uphoff, N. (1986). *Local Institutional Development: An Analytical Sourcebook with Cases*. Kumarian Press.