

Interorganizational Coordination On Car Free Day For Low Carbon Transportation

Dian Wahyudin^{a,1}, Ida Widianingsih^{b,2}, Oekan A Abdullah^{c,3}

^{a,b,c}Mahasiswa Pasca Sarjana Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Padjadjaran

^aDosen Institut Ilmu Sosial dan Manajemen STIAM I

e-mail: ¹dian15014@mail.unpad.ac.id

ARTICLE INFO

ABSTRACT

The transportation sector is one of the main contributors to the impact on environmental change due to its role in air pollution, greenhouse gases and CO2 emissions. Effective action is needed to limit the environmental impact of transportation activities. Jakarta is one of the most polluted cities in the world. The DKI Jakarta Provincial Government runs a Car Free Day (CFD) with the aim of reducing pollution and the use of public transportation. This study aims to determine the impact of CFD implementation and inter-organizational coordination that occurs in the implementation of CFD. The research method uses in-depth interviews with participants. The results show that CFD is not optimal in reducing air pollution, but it is very good for programs as a good health campaign tool, getting used to a healthy lifestyle and as a public space. However, the implementation must be improved starting from spatial planning and waste management. Meanwhile, coordination between organizations is still sectoral to achieve the goals of each SKPD.

Keywords

Car Free Day,
Interorganizational
Coordination

PENDAHULUAN

Mobilitas perkotaan memperoleh peran yang semakin penting dalam kehidupan duniayang semakin mobile (Herrero 2011). Kota sangat mempengaruhi keberlanjutan dunia (Wittmayer, Roorda and Steenbergen 2014) dan dianggap sebagai kunci untuk menerapkan kebijakan dan strategi pembangunan berkelanjutan serta perubahan iklim. Banyak kotamenyadari relevansi pembangunan berkelanjutan dan telah mengadopsi target serta agenda keberlanjutan yang ambisius (Wittmayer, Roorda and Steenbergen 2014).

Aktivitas transportasi menjadi penyebab utama pola ketidakberlanjutan terutama di perkotaan karena dampak lingkungannya. Berkembangnya transportasi di daerah perkotaan menyebabkan pencemaran udara akibat masuknya zat pencemar berbentuk gas-gas dan partikel kecil dalam jumlah tertentu untuk untuk jangka waktu yang cukup lama dan berdampakterhadap kehidupan manusia, hewan, dan tanaman (Badan Pengelolaan Lingkungan Hidup Daerah Jakarta 2013).

Jakarta merupakan pusat perekonomian dan pemerintahan di Indonesia. Sebagai ibukota negara, Jakarta adalah tempat paling menarik bagi pendatang baru untuk menghasilkanbanyak uang. Setiap tahun diperkirakan 100.000 pendatang baru masuk ke Jakarta (BPS Provinsi DKI Jakarta 2019), menjadikan Jakarta kota dengan tingkat urbanisasi yang tinggi di Indonesia. Jakarta merupakan kawasan megapolitan dengan luas 662,33 km² (BPS Provinsi DKI Jakarta 2019), dikelilingi oleh kota-kota pendukung hasil aglomerasi dari aktivitas di Jakarta yang sering disebut Jabodetabek (Kota Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi). Berdasarkan Indeks Kualitas Udara, Jakarta merupakan kota dengan indeks kualitas udara terburuk dibandingkan kota-kota lain di Indonesia. Padahal di dunia, Jakarta berada di 50 kotadengan tingkat polusi udara tertinggi.

Pada tahun 2019, laju pertumbuhan penduduk DKI Jakarta sebesar 0,86% dan jumlah penduduk mencapai 10,6 juta dengan kepadatan penduduk 15.924 orang per km² (BPS Provinsi DKI Jakarta 2019). Laju pertumbuhan penduduk Jakarta yang cukup tinggi berdampak pada meningkatnya kebutuhan energi masyarakat dari sektor transportasi yaitu 255 miliar sbm (setara barel minyak) atau sebesar 99% dari total kebutuhan energi (Dinas Lingkungan Hidup Provinsi DKI Jakarta 2018)

Menurut data Panitia Pembuangan Timbal pada Diskusi Publik Pandangan Lingkungan 2018: Menuju Keadilan Sosial dan Ekologi, sumber pencemaran tertinggi di Jakarta disebabkan oleh penggunaan kendaraan bermotor (Safrudin 2018). Kendaraan bermotor di Jakarta terus meningkat setiap tahunnya karena akses untuk memiliki kendaraan bermotor cukup mudah. Kemacetan yang semakin meningkat ditambah dan bertambahnya volume jalan dengan adanya pembangunan jalan layang, menyebabkan polusi udara meningkat lagi. Selain itu, penyebab pencemaran di Jakarta berasal dari kegiatan industri, domestik dan proyek konstruksi.

Untuk mengatasi masalah ini, sejak tahun 1970, pemerintah telah mengeluarkan kebijakan lingkungan makro-mikro untuk meminimalkan dampak negatif pencemaran udara diibu kota. Salah satu contoh program makro adalah program Langit Biru untuk pengendalian dan pencegahan pencemaran udara (Kementerian Lingkungan Hidup Republik Indonesia 2018) [3]. Program Langit Biru mengulas tingkat pencemaran udara di kota-kota di seluruh provinsi di Indonesia (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia 2012). Program atau kebijakan makro tidak dapat berjalan sendiri, perlu didukung oleh program-program berskala mikro yang berhubungan langsung dengan masyarakat.

Salah satu contoh program skala mikro adalah Program *Car Free Day*. Program ini resmi diadakan pada tahun 2007 di Jakarta dengan intensitas terbatas di beberapa titik saja karena masih dalam tahap pembiasaan (Safrudin 2018). Gubernur DKI Jakarta mengesahkan peraturan tersebut pada tahun 2012 secara resmi menetapkan *Car Free Day* sebagai kegiatan mingguan masyarakat. Saat peraturan tersebut diberlakukan, hal itu bergema di kota-kota lain di Indonesia ketika mereka mulai mengadaptasi Hari Bebas Kendaraan di Jakarta untuk mempromosikan kesehatan masyarakat di kota mereka juga.

CFD mulai diterapkan pada abad 21 di berbagai kota di Asia. *Car Free Day* diadakan untuk 3 (tiga) tujuan utama yaitu meminimalkan penggunaan kendaraan pribadi, mengkampanyekan angkutan umum dan meningkatkan kualitas udara. Ada banyak literatur yang berfokus pada kualitas udara CFD, tetapi masih jarang membahas CFD dalam hal preferensi transportasi yang signifikan dan perubahan perilaku masyarakat. Dengan adanya CFD ini diharapkan masyarakat dapat menerapkan pola hidup sehat dan meminimalisir penggunaan kendaraan pribadi. CFD digelar di beberapa tempat di Jakarta dan dipusatkan di Jalan Sudirman-Thamrin. CFD berlokasi di Jalan Sudirman-Thamrin.

CFD dilaksanakan setiap hari Minggu dari pukul 06.00 hingga 11.00. Saat itu, di sepanjang jalan protokol ditutup untuk kendaraan pribadi, namun bus angkutan cepat (TransJakarta) masih diizinkan melewati jalur khusus. Setiap minggunya, acara ini diikuti oleh peserta dari berbagai daerah di Jabodetabek. Jalan CFD Sudirman-Thamrin sepanjang 6,7 km membentang dari utara Patung Kuda Arjuna Wiwaha (Jalan MH Thamrin) hingga selatan Patung Pemuda Membangun (Jalan Sudirman). Dapat disimpulkan bahwa koridor ini merupakan tempat berkumpulnya massa dan jumlah kendaraan yang lewat, maka penempatan program CFD di jalan ini cukup strategis.

Pelaksanaan CFD melibatkan banyak instansi pemerintah, salah satunya kehadiran Dinas Perhubungan (Gubernur Provinsi DKI Jakarta 2016). Mereka mulai menutup jalan Sudirman-Thamrin pada pukul 06.00 dengan menggunakan mobil patroli, sepeda motor, sirine, memasang *traffic cone* dan papan buletin portabel. Tak pelak, pedagang kaki lima sudah mulai memenuhi trotoar. Waktu paling ramai dikunjungi peserta adalah pada pukul 06.30-09.30 pagi. Jalur CFD dibuka kembali untuk kendaraan pribadi pada pukul 10.55 WIB.

Namun faktor yang mempengaruhi masyarakat untuk menggunakan angkutan umum cukup beragam seperti tingkat kenyamanan, keamanan, keterjangkauan tempat asal dan tujuan, biaya dan

efektifitas perjalanan waktu. Pemerintah kota di dunia membatasi kepemilikan kendaraan pribadi melalui kebijakan penetapan harga pajak yang tinggi, tarif jalanyang mahal, dan parkir. Ada juga faktor pribadi dalam preferensi penggunaan kendaraan pribadi, seperti kebanggaan memiliki kendaraan sendiri, merasa lebih aman dan nyaman. Selain itu, program CFD diharapkan menjadi langkah awal untuk mewujudkan kota ramah pejalan kaki.

Dalam penerapan CFD, beberapa SKPD saling berkoordinasi sesuai dengan tupoksiming-masing. Pemerintah daerah bekerja sama dengan lembaga lingkungan untuk menghitung dampak penerapan CFD terhadap kualitas udara di lingkungan. Aspek udara yangdiperhitungkan antara lain CO, NO, NO₂, NO_x, O₃, SO₂, benzena, toluena, etilbenzena, -o, -m dan PM₁₀ [8]. Di Jakarta, kualitas udara yang diukur antara lain PM₁₀, SO₂, CO, O₃, NO,NO₂, NO_x, THC, NMHC, dan CH₄. NS. Data yang diperoleh menjadi informasi bagi masyarakat untuk melakukan upaya kesehatan, seperti apakah akan menggunakan masker atau tindakan lainnya.

Dari intensitasnya, CFD apakah berdampak terhadap penurunan tingkat polusi udara.Perlu dikaji seberapa signifikan keberadaan CFD dalam mengurangi tingkat pencemaran udara di Jakarta dan mengapa Pemprov DKI mempertahankan program ini jika dampaknya tidak signifikan, apakah ada alasan atau manfaat lain dari penerapan CFD. Oleh karena itu, peneliti mengevaluasi dampak program CFD dalam menurunkan emisi gas karbon dari sektortransportasi serta koordinasi antar organisasi dalam program CFD apakah sudah efektif.

Konsep Koordinasi

Dalam pelayanan publik, koordinasi kelembagaan/organisasi baik di dalam maupun di luar lembaga pemerintah. Oleh karena itu, dalam pelaksanaan koordinasi terdapat hubungan yang erat dengan kerjasama dan kolaborasi, terutama dalam hal koordinasi lintas organisasi atau antar organisasi. Dalam bidang administrasi dan manajemen, koordinasi merupakan salah satu kunci keberhasilan pencapaian tujuan organisasi. Dengan koordinasi yang efektif, kerjasama antar individu maupun antar bagian/unit dalam menjalankan organisasidapat terwujud dengan koordinasi yang efektif.

Dalam konsep organisasi Daft (2008), mengatakan bahwa bentuk organsiasi ada beberapa macam seperti private company dan instansi pemerintah daerah. Dalam konteks penelitian ini, organisasi yang dimaksud adalah organisasi pemerintah daerah yang terlibat langsung dalam penanganan polusi udara emisi dari sektor tranportasi. Lebih lanjut Daft (2008), mengatakan bahwa prinsipinya organisasi akan berinteraksi dengan organisasi lain bahkan dengan kompetitor mereka demi mencapai tujuan bersama

Organisasi akan berkembang secara dinamis sesuai dengan perubahan zaman dan kebutuhan organisasi untuk mencapai tujuan organisasi secara efisien dan efektif. Melalui pembenahan hubungan dalam organisasi dan pengembangan jaringan dengan organisasi lainmenjadi suatu kebutuhan yang tidak dapat dihindari. Hal ini secara tidak langsung akan mempengaruhi pola kerjasama dan koordinasi yang terjadi antar anggota organisasi atau hubungan kerjasama dan koordinasi antar organisasi.

Koordinasi membantu organisasi dalam menyusun perilaku organisasi dengan lingkungan eksternal (Timothy, Savikhin dan Sheremeta 2012). Koordinasi juga dapat menyatukan dan merekonsiliasi perilaku yang tidak kompatibel dalam organisasi (Saunders, et al. 2010). Organisasi yang terkoordinasi dengan baik sering dianggap lebih menguntungkan dari pada yang tidak (Beuselinck, Verhoest dan Bouckaert 2007). Karena dengan koordinasi dapat menentukan "how" dan "who" dalam penyelesaian suatu tugas (Edigin 2009) dan juga juga dapat mengukur kinerja dan hubungan di dalam dan di luar organisasi (Arshinder, Kandadan Desmukh 2008)

Dalam organisasi, komunikasi merupakan kunci utama agar koordinasi berjalanefektif sehingga informasi yang diterima dapat diolah untuk kebutuhan organisasi (Gittell, 2012). Koordinasi juga berfungsi untuk peningkatan kinerja melalui pengelolaan dan pengaturan kegiatan dan tugas (Healey, Undre dan Vincent 2004). Oleh sebab itu Kraut et al(2005), mengatakan bahwa koordinasi adalah sejauh mana interdependensi dikelola dengan baik. Sehingga pengertian koordinasi dapat diidentifikasi memiliki tiga kesamaan (Okhuysen dan Bechky 2009) yaitu 1) Orang

bekerja secara kolektif; 2) Pekerjaan yang saling bergantung; dan 3) Tujuan, tugas atau bagian dari pekerjaan tercapai.

Dari pendapat para ahli dapat dikatakan bahwa koordinasi adalah proses pengintegrasian tujuan dan kegiatan unit-unit terpisah (bidang fungsional) suatu organisasi untuk mencapai tujuan organisasi secara efisien. Dalam konteks penelitian ini, bidang fungsional adalah badan, lembaga dan instansi baik di tingkat pusat maupun daerah sebagai pemangku kepentingan yang mewakili unsur kelembagaan. Koordinasi dalam rangka upaya kerjasama antar instansi, lembaga/instansi, unit dalam pelaksanaan tugas tertentu, sehingga ada yang saling membantu dan melengkapi. Koordinasi memiliki peran penting dalam menjembatani pelaksanaan kebijakan/program pada sejumlah organisasi yang memiliki kelompok sasaran yang sama, karena banyak kegiatan yang dilakukan oleh banyak orang di berbagai bagian.

Lebih lanjut Bartol & Martin (2002:291) memberikan definisi mengenai dua bentuk koordinasi yang terjadi secara vertikal dan horizontal. Koordinasi vertikal adalah hubungan aktivitas-aktivitas pada tiap-tiap level dari organisasi yaitu antara *top level* dari organisasi dengan aktivitas-aktivitas pada *middle level* dan pada *bottom level* untuk mencapai tujuan organisasi. Tanpa adanya koordinasi, beberapa bagian dari organisasi akan mengalami kesulitan dalam melaksanakan pekerjaan secara efektif. Untuk mencapai koordinasi vertikal yang efektif, ada 5 faktor penting yang harus diperhatikan diantaranya formalitas, ruang manajemen, sentralisasi, delegasi, dan posisi-posisi staf dan bawahan (Bartol dan Martin 2002, 291).

Koordinasi horizontal memberikan suatu cara tambahan untuk memproses informasi antar organisasi, hal ini juga mendorong tingkat inovasi lebih berkembang. Bartol & Martin (2002:115) mengatakan: *“Three major or means that are particularly useful in promoting horizontal coordination are slack resources, information system, and lateral relations”*. Maksudnya ada tiga faktor yang sangat berguna dalam meningkatkan koordinasi horizontal adalah sumber-sumber yang berkurang, sistem informasi, dan hubungan-hubungan lateral.

Senada dengan pendapat di atas, Bakvis & Juillet (2004) mengatakan bahwa koordinasi horizontal mengacu pada bentuk koordinasi antara organisasi atau unit pada tingkat hirarkis yang sama dalam pemerintahan, misalnya, antara menteri, antar departemen atau antar lembaga. Dalam koordinasi horizontal, tidak ada aktor yang bisa memaksakan keputusan pada aktor lain dengan jalan lain ke otoritas hierarkis. Oleh karena itu, koordinasi horizontal akan memiliki sifat yang bersifat sukarela, berbeda dengan koordinasi vertikal (Bakvis dan Juillet 2004, Egeberg 2003).

Koordinasi Antar Organisasi

Kerjasama dan koordinasi antar organisasi merupakan syarat mutlak keberhasilan pelaksanaan kebijakan / program. Teori efektivitas koordinasi antar organisasi telah dikembangkan oleh Alter dan Hage (1993) dalam Alexander, (1995: 40). Melalui studi mereka, mereka mengevaluasi efektivitas jaringan yang terkait dengan strategi koordinasi administrasi dan tugas integrasi. Menurut Alter dan Hage (1993), koordinasi administrasi dipengaruhi oleh metode impersonal yang meliputi: prosedur operasi standar (SOP), pemantauan dan komunikasi pribadi (kelompok interaksi). Demikian pula strategi koordinasi untuk penggabungan tugas operasional meliputi urutan atau keterkaitan antar pelaku organisasi yang terlibat.

Strategi koordinasi menurut Alexander, (1995:36) sebagai *“Suatu keseluruhan rentang perilaku dan hubungan, dari yang relatif umum dan abstrak (mis., Kerjasama) hingga cukup konkret dan spesifik (mis., Kontrak)”*. Aspek krusial dari strategi koordinasi ini didasarkan pada dimensi waktu menurut Alexander (1995:36), yaitu: koordinasi antisipatif dan koordinasi adaptif. Koordinasi antisipatif adalah koordinasi berdasarkan rencana. Sedangkan koordinasi adaptif adalah koordinasi berdasarkan pelaksanaan, pemantauan, umpan balik dan pengendalian.

Menurut Alexander, hubungan antara strategi koordinasi (coordination methods) untuk membentuk jaringan antar organisasi yang dikemukakan oleh Alter dan Hage masih bersifat sugestif, karena termasuk jaringan yang spesifik antar organisasi dan bergerak dalam sektor yang sama (Alexander, 1995: 40) . Untuk menutupi kelemahan tersebut, Alexander (1995: 329-333)

mengemukakan adanya enam elemen kode jaringan yang harus diperhatikan dalam rangka koordinasi jaringan antar organisasi, yaitu: 1) Saling ketergantungan; 2) Ukuran: kondisi jaringan antar organisasi merupakan gabungan dari dua karakter, yaitu: jumlah anggota organisasi dan jumlah anggota organisasi; 3) Struktur, tingkat struktur jaringan antar organisasi menggambarkan dua karakter ketergantungan yang ada; 4) Kompleksitas: kompleksitas jaringan antar organisasi juga terkait dengan dua hal, yaitu: derajat heterogenitas dan derajat perbedaan; 5) Otonomi: otonomi diartikan sebagai tingkatan yang memisahkan secara khusus dengan lingkungan organisasi; dan 6) Misi: tujuan, misi atau tugas merupakan alasan mengapa suatu organisasi terlibat dalam jaringan organisasi tersebut. Melalui enam karakter jaringan tersebut dapat digambarkan bagaimana perkembangan jaringan antar organisasi yang terjadi dalam hubungan koordinasi antar organisasi yang terlibat dalam program tersebut.

Dalam kaitannya dengan program CFD yang melibatkan banyak pemangku kepentingan yang terdiri dari berbagai organisasi, baik publik (kantor/instansi) dan organisasi masyarakat sipil perlu koordinasi yang efektif dalam mengatur hubungan masyarakat berbagai sektor dan pemangku kepentingan. Hubungan koordinasi antar organisasi ikut menentukan keberhasilan program CFD karena banyaknya kepentingan lintas sektor dan organisasi yang perlu diarahkan menjadi satu tujuan bersama. Oleh karena itu, tidak adanya koordinasi akan sulit untuk menciptakan sinergi dalam pelaksanaan CFD dalam mengurangi polusi udara dari sektor transportasi.

METODE

Untuk mengetahui seberapa besar dampak pelaksanaan CFD dalam mengurangi pencemaran udara, pengukuran udara diperoleh dari data Dinas Lingkungan Hidup melalui pengukuran di stasiun pengendali udara DKI 1 yaitu di Bundaran HI. Bundaran HI menjadi pusat keramaian saat jalan tersebut dialihfungsikan menjadi ruang kegiatan *Car Free day*. Data yang diperoleh berupa data rata-rata harian selama tahun 2015, 2016 dan 2017 dengan parameter PM10, SO₂, CO, O₃, NO, NO₂, NO_x, THC, NMHC, dan CH₄.

Dari data tersebut hanya dapat disimpulkan rata-rata harian, tidak ada informasi intensitas pencemaran pada jam-jam tertentu. Untuk melengkapi data ini, penelitian dilengkapi dengan data hasil pengukuran kualitas udara menggunakan alat pemantau udara. Pengukuran menggunakan alat ini dilakukan pada saat CFD dan sampel hari kerja. Parameter yang dapat diukur dari alat ini antara lain AQI, PM_{2.5}, dan CO₂. Pengukuran dilakukan di 4 titik tertentu di Jalan Sudirman-Thamrin

Kriteria kualitas udara yang digunakan untuk menilai antara lain Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor: KEP-45/MENLH/10/1997 dan standar udara dari WHO tahun 2005 (World Health Organization 2006). Hasil akhir pengukuran udara akan dibandingkan dengan standar Kementerian Lingkungan Hidup Republik Indonesia dan standar dari WHO. Setelah mendapatkan kesimpulan umum dari evaluasi kualitas udara, jika tidak signifikan maka peneliti secara tidak langsung menyarankan apakah program CFD efektif dijalankan. Peneliti mencari manfaat lain yang diperoleh pemerintah dan peserta agar program CFD layak dipertahankan.

Untuk mengetahui hal tersebut dilakukan wawancara mendalam dengan partisipan CFD dan observasi langsung. Dengan menggunakan pendekatan kualitatif, peneliti mewawancarai secara mendalam partisipan yang dapat dianggap mewakili populasi yang terdiri dari pedagang kaki lima, partisipan yang berolahraga atau berekreasi. Wawancara dilakukan dengan cara mengajukan pertanyaan terbuka agar partisipan dapat menjawab sesuai dengan kesukaannya tanpa dibatasi oleh pendapat peneliti. Pentingnya informasi dari setiap peserta akan dirangkum menjadi poin-poin kesimpulan yang kemudian dapat dikembangkan sebagai pengaturan untuk intervensi ruang dan program CFD.

Untuk melihat bagaimana sebenarnya CFD bekerja dari sisi pemerintah, peneliti mewawancarai Dinas Lingkungan Hidup, Dinas Perhubungan dan Satuan Polisi Pamong Praja. Data wawancara yang diperoleh dari layanan ini akan digabungkan dengan informasi dari peserta dan akan menjadi masukan yang berarti untuk implementasi CFD di masa mendatang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dampak Polusi Udara

Dari hasil wawancara yang diperoleh peneliti pada beberapa informan yang terlibat dalam pelaksanaan HBKB mengatakan tingkat pencemaran udara pada hari kerja dan HBKB pada waktu dan tempat yang sama memiliki perbedaan signifikan. Penurunan pencemaran udara sangat signifikan, hampir 70 sampai 80 persen, tetapi berfluktuasi karena pencemaran udara selain disebabkan oleh kendaraan bermotor, ada hidrologi, suhu, radiasi global, arah kecepatan angin.

Informasi yang berbeda diperoleh peneliti mengenai pelaksanaan HBKB yang belum maksimal menurunkan tingkat polusi udara di Jakarta. Polusi udara di sepanjang Sudirman- Thamrin memang berkurang saat pelaksanaan HBKB. Namun, polusi udara di wilayah lainnya justru meningkat pada waktu yang sama karena konsentrasi kendaraan berpindah dari titik wilayah yang dijadikan HBKB ke wilayah jalan alternatif seperti jalan Casablanca.

Pelaksanaan HBKB juga menimbulkan masalah baru yaitu masalah kebersihan karena banyaknya pedagang kaki lima yang tidak tertata rapih serta masyarakat yang berkumpul pada lokasi pelaksanaan HBKB tidak menjaga kebersihan. Tugas pembinaan dan pengawasan terhadap pedagang kaki lima yang berjualan di sekitar lokasi HBKB dilaksanakan oleh Dinas Koperasi, Usaha Mikro, Kecil dan Menengah yang berkoordinasi dengan Dinas Kebersihan untuk melakukan penertiban dan pembinaan kepada pedagang kaki lima dan masyarakat untuk bisa menjaga kebersihan.

Pengukuran kualitas udara di Jakarta sudah menjadi tugas Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta. Pengukuran menggunakan stasiun kualitas udara ambien otomatis, data yang diperoleh valid selama 24 jam terakhir. Di Jakarta ada 5 titik pengukuran kualitas udara, titik yang paling dekat dengan CFD ada di Bundaran HI, Stasiun Pengendali Udara DKI 1. Stasiun pengukuran udara memperoleh jumlah mentah konsentrasi udara pada hari tertentu. Pengukuran kualitas udara berdasarkan standar Badan Lingkungan Hidup DKI Jakarta akan dikonversi ke angka ISPU (Indeks Pencemaran Udara).

Hingga akhir tahun 2019, DLH DKI Jakarta melaporkan rata-rata tahunan konsentrasi PM_{2.5} berkisar di antara 43 hingga 51 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ di masing-masing SPKU (Dinas Lingkungan Hidup 2020). Tingkat konsentrasi tersebut konsisten dengan data dari dua alat pemantau milik Kedutaan Besar Amerika Serikat di Jakarta, yang mencatatkan rata-rata tahunan PM_{2.5} berkisar antara 39 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ hingga 52 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ di tahun 2019 (The United States Department of State 2020). Rata-rata tahunan PM_{2.5} pada tahun 2019 di seluruh stasiun pemantau telah melebihi ambang batas nasional yaitu 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ maupun Pedoman Kualitas Udara WHO 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Terlihat pada tabel dibawah ini, jumlah hari berdasarkan ISPU menurut lokasi pengukuran kualitas udara di wilayah DKI Jakarta

**Jumlah Hari Berdasarkan Kategori Indeks Standar Pencemar Udara
Menurut Lokasi Pengukuran di Provinsi DKI Jakarta
Tahun 2019**

Tahun	Kategori ISPU	Lokasi Pengukuran				
		Bundaran HI	Kelapa Gading	Jagakarsa	Lubang Buaya	Kebon Jeruk
2019	Baik	71	45	14	43	30
	Sedang	271	273	240	251	202
	Tidak Sehat	14	45	107	53	123
	Sangat Tidak Sehat	0	0	0	0	8
	Berbahaya	0	0	0	0	0

Catatan:

- ISPU menggambarkan kondisi kualitas udara ambien di lokasi dan waktu tertentu
- Parameter ISPU terdiri dari partikulat (PM10), Karbondioksida (CO), Sulfur dioksida (SO₂), Nitrogen dioksida (NO₂), Ozon (O₃)

Sumber: Dinas Lingkungan Hidup Provinsi DKI Jakarta, (2020).

Koordinasi Antar Organisasi Pada Pelaksanaan CFD

Pelaksanaan CFD tidak terlepas dari gaya hidup masyarakat perkotaan (Prasetyo 2017). Pada titik yang berbeda, CFD dapat dimaknai secara berbeda oleh peserta itu sendiri karena dominasi kegiatan yang bukan merupakan tujuan utama. CFD awalnya bertujuan untuk mencapai ketahanan lingkungan dan meningkatkan kesadaran masyarakat akan transportasi, tetapi kemudian memberikan ruang untuk mengkonsumsi berbagai makanan yang disediakan oleh pedagang kaki lima.

Dalam pelaksanaan HBKB, sebagai koordinator di tingkat Provinsi adalah Dishubtrans yang ditetapkan berdasarkan Kepgub No. 509 Tahun 2016. Sedangkan untuk tingkat kota Administrasi sebagai koordinator pelaksanaan HBKB adalah walikota. SKPD yang terlibat dalam pelaksanaan HBKB di wilayah DKI Jakarta yaitu Dishubtrans, Dinas Lingkungan Hidup, Dinas Kebersihan, Dinas Olahraga dan Pemuda, Dinas Komunikasi, Informatika dan Kehumasan, Dinas Kesehatan Provinsi DKI Jakarta, dan SKPD lainnya.

Pada pelaksanaan HBKB, setiap SKPD bekerja sesuai dengan tugasnya masing-masing. Dishubtrans selaku koordinator memiliki tugas mengkoordinasikan penyelenggaraan HBKB di tingkat Provinsi. Dishubtrans melakukan kajian terhadap lokasi/jalan yang memenuhi kriteria untuk pelaksanaan HBKB. Selanjutnya Dishubtrans membuat rambu-rambu petunjuk arah/pengalihan arus lalu lintas sehubungan dengan penutupan jalan pada lokasi HBKB dengan mengkoordinasikannya bersama Polda Metro Jaya. Setelah pelaksanaan HBKB selesai, Dishubtrans melakukan rapat koordinasi dengan seluruh SKPD yang terkait dan melakukan evaluasi termasuk melaporkan hasil pengukuran kualitas udara kepada Gubernur melalui Sekda secara berkala setiap 3 (tiga) bulan sekali atau sewaktu-waktu apabila dibutuhkan.

Sehubungan dengan pengukuran kualitas udara di lokasi pelaksanaan HBKB dilakukan oleh DLH dan hasil dari pengukuran disampaikan kepada Dishubtrans yang selanjutnya dilaporkan kepada Gubernur melalui Sekda. Terkait dengan masalah kebersihan, Dishubtrans berkoordinasi dengan Dinas Kebersihan yang bertanggung jawab menyediakan toilet mobile, membersihkan sampah disaluran air/drainase dan ruas jalan di sepanjang lokasi pelaksanaan HBKB. Untuk sosialisasi dan informasi mengenai pelaksanaan HBKB, Dishubtrans berkoordinasi dengan Dinas Komunikasi, Informatika dan Kehumasan melalui media portal dan website berita resmi Pemprov DKI Jakarta

Selama pelaksanaan HBKB, Dinas Perindustrian dan Energi bertugas untuk mengkoordinasikan ketersediaan listrik yang berasal dari panel di sepanjang jalur HBKB karena dibutuhkan selama proses pengukuran kualitas udara. Pengukuran mutu udara pada setiap pelaksanaan HBKB untuk mengukur parameter pencemar mutu udara yaitu NO₂, SO₂, HC, CO dan PM10. Hasil dari pengukuran masing-masing parameter pencemar dilakukan perbandingan pengukuran yang dilakukan pada saat libur, saat pelaksanaan HBKB dan saat hari kerja.

Dari hasil penelitian yang diperoleh peneliti, berdasarkan strategi monitoring pada pelaksanaan HBKB diketahui bahwa Pemprov DKI Jakarta tidak menentukan target penurunan dari parameter pencemar tersebut, tetapi hanya menghitung selisih konsentrasi masing-masing parameter pencemar dari hasil pelaksanaan HBKB tersebut. Kondisi ini sejalan dengan hasil penelitian yang telah dilakukan (Erou & Fadhillah, 2019) bahwa Pemprov DKI Jakarta hanya menghitung selisih tetapi tidak menentukan target penurunan emisi karbon. Kendala yang ditemukan dalam strategi koordinasi pada pelaksanaan HBKB yaitu diperlukan monitoring dan controlling oleh SKPD terkait seperti pemantauan pada jalan alternatif ketika pelaksanaan HBKB. Karena polusi udara tetap tinggi jika terjadi penumpukan jumlah kendaraan pada jalan alternatif. Controlling atau pengawasan dalam pelaksanaan HBKB perlu dilakukan terhadap pedagang kaki lima yang masih berjualan di luar zona

yang sudah ditentukan oleh Tim Pelaksana HBKB, karena menyebabkan kondisi jalan jadi semrawut oleh pedagang kaki lima. Kondisi ini dikeluhkan oleh masyarakat pada saat menikmati HBKB.

Berdasarkan hasil penelitian dan observasi pada pelaksanaan HBKB tidaklah terlalu berpengaruh dalam menurunkan emisi karbon dari sektor transportasi, karena hanya dilakukan pada beberapa titik wilayah saja sehingga penurunan polusi udara terjadi pada tempat pelaksanaan HBKB saja. Sedangkan jalan alternatif yang menjadi peralihan lalu lintas tetap saja terjadi penumpukan kendaraan. Meskipun pelaksanaan HBKB belum maksimal dalam menurunkan polusi udara, sisi baik yang dapat diambil dari pelaksanaan HBKB dan dipertahankan yaitu sebagai alat kampanye kesehatan, membiasakan gaya hidup sehat dan sebagai ruang publik jika dilakukan perencanaan yang lebih baik antar SKPD yang terlibat dalam pelaksanaan HBKB.

Untuk itu perlu adanya koordinasi antar SKPD yang terlibat dalam pelaksanaan HBKB, seperti pengaturan lalu lintas di wilayah alternatif yang merupakan wilayah pengalihan arus, pengaturan pedagang kaki lima yang bisa dilakukan oleh Satpol PP untuk lebih tertib dalam berjualan. Peringatan kepada masyarakat mengenai pentingnya menjaga kebersihan dan pengarahannya kepada masyarakat untuk lebih memilih menggunakan kendaraan umum dibandingkan dengan kendaraan pribadi

PEMBAHASAN

Strategi yang dibangun yaitu strategi komunikasi dalam koordinasi untuk meningkatkan efektivitas koordinasi antar organisasi. Mekanisme koordinasi yang dibangun yaitu *mutual adjustment* dimana setiap SKPD menyesuaikan dengan tugas dan fungsi masing-masing SKPD. Pada saat perencanaan menggambarkan situasi dimana para *stakeholders* yang terlibat saling berkomunikasi secara formal dan informal untuk mencapai tujuan bersama.

Pada saat pelaksanaan, monitoring, umpan balik dan pengendalian program yang telah ditentukan, terbangun koordinasi horizontal antar SKPD. Mekanisme koordinasi *direct supervision* dimana peran pimpinan dalam penanganan polusi udara dituntut keaktifannya dalam memberikan instruksi, mengawasi proses dan hasil kerja yang sudah dilakukan. Peran pimpinan lebih terlihat terhadap SKPD nya masing-masing saja karena menjadi tanggung jawab dalam pencapaian tujuan yang telah diberikan.

Temuan di lapangan terlihat dari jenis ketergantungan yang ada pada koordinasi antar organisasi/instansi dalam unsur kelembagaan merupakan bentuk *pooled interdependence* di mana dalam pelaksanaan pekerjaan harian tidak saling bergantung dengan SKPD lain tetapi pada saling bergantung pada pelaksanaan pekerjaan yang berorientasi pada hasil akhir, Setiap SKPD masih merasa belum membutuhkan ketergantungan yang tinggi dengan aparaturnya. Besar kecilnya organisasi didasarkan pada koordinasi antara dua karakter, jumlah staf organisasi dan besarnya anggota organisasi yang terlibat.

Koordinasi penanganan polusi udara melalui program CFD di Jakarta termasuk klasifikasi kecil, karena terdiri dari gabungan jumlah organisasi yang relatif sedikit / kecil yang melibatkan beberapa SKPD saja. Berdasarkan kondisi tersebut terbentuk jaringan koordinasi antar organisasi berlangsung dalam interaksi dengan pembentukan struktur pada tingkat keterpusatan dan keterhubungan yang masih lemah yang artinya masih dalam tingkatan yang belum terstruktur dengan baik.

Dari segi diferensiasi, koordinasi antar organisasi dalam penanganan polusi udara dari sektor transportasi melalui pelaksanaan CFD dapat dikategorikan dalam bentuk kategorisedang, karena diferensiasi horizontal adalah pembagian pengelompokan bidang pekerjaan yang banyak dalam hal ini terkait langsung adalah 4 (empat) SKPD. Meskipun diferensiasi horizontal dalam kategori sedang, tingkat kompleksitas antar SKPD tinggi karena perbedaan orientasi mengenai visi misi bersama. Dengan tingkat kompleksitas yang tinggi menyebabkan komunikasi antar SKPD menjadi sulit sehingga membuat koordinasi berjalan tidak maksimal.

Dalam hal pembedaan spasial kegiatan sebaran urusan koordinasi antar organisasi dalam penanganan polusi udara di Jakarta terbatas pada program yang telah disepakati bersama. Heterogenitas organisasi dalam penanganan polusi udara di Jakarta cukup tinggi jika dilihat dari besarnya keterlibatan organisasi pemerintah (4 SKPD) yang merepresentasikan kepentingan sektor masing-masing, sehingga jaringan koordinasi analisis untuk kompleksitas adalah rata-rata.

Kondisi otonomi dalam koordinasi antar organisasi yang ada dalam penanganan polusi udara menunjukkan tingkat ketergantungan /sentralisasi dan keterbukaan masih relatif rendah. Hal ini tercermin dari masih rendahnya keterbukaan karena masih dominannya fragmentasi yang terjadi antar SKPD terkait. Kondisi tersebut menyebabkan kurangnya komunikasi antar SKPD yang bisa dikatakan rata-rata otonom.

Terdapat dua faktor dominan dalam karakter jaringan misi yang mempengaruhi skalamisi, yaitu intensitas dan jangka waktu interaksi antara organisasi. Kompleksitas misi, yaitu bagaimana ketidakpastian dan perbedaan yang ada di dalam anggota organisasi membantu misi jaringan yang ada serta tingkat spesialisasi dan diferensiasi yang terjadi. Hal ini dapat terlihat pada pelaksanaan program, dimana masing-masing SKPD fokus pada pencapaian tujuan masing-masing. Kelima aspek jaringan karakter tersebut berpotensi menjadikan proses koordinasi antar organisasi dalam penanganan polusi udara dari sektor transportasi di Jakarta tidak efektif atau maksimal.

KESIMPULAN

Dari hasil penelitian dan pembahasan mengenai koordinasi antar organisasi pada pelaksanaan CFD di Jakarta belum mencapai target yang diinginkan yaitu menurunnya polusi udara. Kualitas udara pada pelaksanaan CFD cukup baik hanya pada area lokasi yang dijadikan area CFD, sedangkan untuk daerah alternatif masih terjadi penumpukan kendaraan sehingga pada daerah alternatif, kualitas udara masih tetap buruk. Melihat kondisi ini dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan CFD belum maksimal menurunkan polusi udara, namun bisa menjadi sarana berkumpul masyarakat dan menjadi tempat hiburan bagi masyarakat

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Alexander, Ernest R. 1995. *Interorganizational Coordination: Theory and Practice*.
- [2]. Arshinder, Arun Kanda, and S. G. Desmukh. 2008. "Supply Chain Coordination: Perspectives, Empirical Studies and Research Direction." *Int. J. Production Economics* 115 (316-335).
- [3]. Badan Pengelolaan Lingkungan Hidup Daerah Jakarta. 2013. *Pengertian Pencemaran Udara*. Jakarta: BPLHD Provinsi Daerah Jakarta.
- [4]. Bakvis, H., and L. Juillet. 2004. *The Horizontal Challenge: Line Departments, Central Agencies and Leadership*. Ottawa: Canada School of Public Service.
- [5]. Bartol, Kathryn M, and David Martin. 2002. *Management and The Art*. New York: Focal Press.
- [6]. Beuselinck, Eva, Koen Verhoest, and Geert Bouckaert. 2007. *Reforms of Central Government Coordination in OECD-Countries for Cross National Unifying Processes? In Kuno Schedler & Isabella Proeller (Eds), Cultural Aspects of Public Management Reform*. Amsterdam: JAI Press.
- [7]. BPS Provinsi DKI Jakarta. 2019. *Statistik Penduduk DKI Jakarta 2018*. Jakarta: BPS Provinsi DKI Jakarta.
- [8]. Daft, R. L. 2008. *Organization Theory and Design - Tenth Edition*. Mason: South-Western Cengage Learning.
- [9]. Dinas Lingkungan Hidup. 2020. *Provinsi DKI Jakarta*. DKI Jakarta: DLH Jakarta.
- [9]. Dinas Lingkungan Hidup Provinsi DKI Jakarta. 2018. *Publikasi Status Lingkungan Hidup Daerah Provinsi DKI Jakarta 2016*. Jakarta: Dinas Lingkungan Hidup Provinsi DKI Jakarta.

- [10]. Edigin, Lamber Uyi. 2009. "Organizational Theories: A Conceptual Analysis." *The Nigerian Journal of Politics and Public Policy* 5, (1 & 2), 64-75.
- [11]. Egeberg, M. 2003. "'How Bureaucratic Structure Matters: an organizational perspective', ." In *Handbook of Public Administration*, by B. G. Petters and J. Perre (eds), pp. 116-126. London: Sage.
- [12]. Erou, Annisa, and Fajri Fadhillah. 2019. *Pelaksanaan Strategi dan Rencana Aksi Pengendalian Pencemaran Udara DKI Jakarta*. Jakarta: Indonesian Centre For Environmental Law (ICEL). Accessed April 2019.
- [13]. Gubernur Provinsi DKI Jakarta. 2016. "Pergub No.12 Tahun 2016 Tentang Pelaksanaan Hari Bebas Kendaraan Bermotor." Gubernur Provinsi DKI Jakarta, DKI Jakarta. www.hukumonline.com.
- [14]. Healey, A. N., S. Undre, and C. A. Vincent. 2004. "Healey AN, Undre S, Vincent CA. Developing observational measures of performance in surgical teams." *Qual Saf Health Care* 13(Suppl1):i33-40.
- [15]. Herrero, L.M. Jime´nez. 2011. "Transport and mobility: the keys to sustainability."
- [16]. Kementerian Lingkungan Hidup Republik Indonesia. 2018. *Program Langit Biru*. Accessed December 20, 2018. <http://www.menlh.go.id/langit-biru/>.
- [17]. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2012. *Program Langit Biru untuk Mengendalikan dan Mencegah Pencemaran Udara*. Accessed December 30, 2005. <http://dephub.go.id/post/read/Program-Langit-Biru-untuk-Mengendalikan-dan-Mencegah->
- [18]. Okhuysen, G. A., and B. A. Bechky. 2009. "Coordination in Organization: An Integrative Perspective."
- [19]. *The Academy of Management Annals* 3: 463-502. doi:doi:10.1080/19416520903047533.
- [20]. Prasetyo, F. A. 2017. "Car Free Day: Transformasi Ruang dan Globalisasi Urbanisme Kontemporer di Bandung." *Jurnal Pemikiran Sosiologi* Volume 4 No. 1: 4(1), 1-18.
- [21]. Safrudin, A. 2018. *Status dan Roadmap Pengendalian Pencemaran Udara di Indonesia*. Jakarta: KPBB. Saunders, Mark N K, Denise Skinner, Graham Dietz, Nicole Gillespie, and Roy J Lewicki. 2010.
- [22]. *Organizational Trust: A Cultural Perspective*. Cambridge: Cambridge University Press.
- [23]. The United States Departement of State. 2020. *Air Now*. Jakarta: United State embassies and Consulates.
- [24]. Timothy, Cason N, Anya C Savikhin, and Roman M Sheremeta. 2012. "Behavioural Spillovers in Coordination Games." *European Economic Review* 56, 233-245.