

## BAB 1

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Di era modern seperti saat ini manusia sangat membutuhkan angkutan sebagai sarana penunjang kehidupan. Ketersediaan angkutan akan memberikan kemudahan bagi masyarakat untuk melakukan berbagai aktivitas sehari-hari, selain itu keberadaan angkutan juga memudahkan masyarakat untuk menjangkau suatu wilayah tertentu yang dikehendaki.

Menurut Warpani angkutan adalah kegiatan perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat (asal) ke tempat yang lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan)<sup>1</sup> sedangkan angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar, termasuk dalam pengertian angkutan darat (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan udara.<sup>2</sup>

Angkutan darat adalah segala bentuk angkutan yang menggunakan jalan untuk mengangkut penumpang atau barang. Jenis-jenis angkutan darat terdiri atas<sup>3</sup> :

##### a. Angkutan jalan raya

Angkutan yang menggunakan alat angkut berupa manusia, binatang, sepeda motor, becak, bus, truck, dan kendaraan bermotor lainnya. Tenaga yang

---

<sup>1</sup> Suwardjoko P. Warpani, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB, Bandung, hlm 1

<sup>2</sup> *Ibid*, hlm 38

<sup>3</sup> Sinta Uli, 2006, *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport, Angkutan Laut, Angkutan Darat, Angkutan Udara*, USU Press, Medan, hlm 58

digunakan adalah tenaga manusia, tenaga binatang, tenaga uap, BBM (bahan bakar minyak), dan diesel.

b. Angkutan jalan rel atau kereta api

Angkutan rel, menggunakan kereta api yang terdiri dari lokomotif, gerbong barang dan kereta penumpang. Jalan yang dipergunakan berupa jalan rel baja, baik dua rel maupun mono rel dengan tenaga penggerak berupa tenaga uap, diesel dan tenaga listrik.

Sebagai salah satu moda transportasi, angkutan darat seperti motor, becak, mobil, bus dan truck merupakan kebutuhan bagi masyarakat yang hidup dan tinggal di kota-kota besar sebab masyarakat yang tinggal di kota-kota besar memiliki mobiltas yang tinggi sehingga sangat membutuhkan angkutan darat untuk dapat menunjang mobilitasnya.

Kebutuhan yang besar terhadap angkutan darat dalam hal ini kendaraan bermotor di Indonesia meningkat dari tahun ke tahun, hal ini juga terjadi di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Menurut data dari Dinas Perhubungan Yogyakarta jumlah kendaraan roda 2 pada tahun 2016 sejumlah 71.566 unit, di tahun 2017 meningkat 211% menjadi 222.915 unit sementara untuk kendaraan roda 4 pada tahun 2016 sejumlah 12.746 unit dan pada tahun 2017 meningkat 344% menjadi 56.647 unit.<sup>4</sup> Sedangkan pada awal tahun 2018 ini menurut Kepala Dinas Perhubungan DIY, Sigit Sapto Raharjo jumlah kendaraan bermotor di Provinsi DIY sudah mencapai 1.600.000-an lebih unit dan setiap tahun terjadi peningkatan sekitar 140.000-150.000 unit.<sup>5</sup> Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor

---

<sup>4</sup> <http://jogja.tribunnews.com/2018/02/26/wow-jumlah-kendaraan-di-kota-yogya-naik-hingga-200> diakses pada tanggal 5 September 2018

<sup>5</sup> <http://jogja.tribunnews.com/2018/01/27/wow-jumlah-kendaraan-di-yogya-naik-150-ribu-unit-per-tahun> diakses pada 5 September 2018

yang signifikan ini menyebabkan persoalan kemacetan lalu lintas karena jumlah panjang dan lebar jalan yang tersedia tidak mampu lagi untuk mengakomodasi laju pertumbuhan kendaraan bermotor.

Pertambahan jumlah kendaraan bermotor dan padatnya lalu lintas menyebabkan kendaraan akan terjebak lebih lama dijalanan, hal ini menyebabkan emisi gas buang yang dikeluarkan oleh kendaraan bermotor menjadi lebih banyak. Semakin banyak emisi yang dikeluarkan membuat kadar polusi udara meningkat sehingga udara pun menjadi tercemar dan menurun kualitasnya. Udara yang tercemar berpotensi menimbulkan gangguan kesehatan bagi masyarakat, dan hal ini tentu bertentangan dengan Pasal 28 H ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang berbunyi :

“Setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, bertempat tinggal, dan mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat serta berhak memperoleh pelayanan kesehatan.<sup>6</sup>”

sebab udara merupakan komponen yang sangat penting bagi kehidupan manusia. manusia membutuhkan udara yang bersih dan sehat, sehingga kualitas udara harus dijaga agar dapat mendukung kehidupan manusia.

Berdasarkan hal tersebut, berbagai upaya dilakukan oleh Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta untuk menguraikan masalah kemacetan lalu lintas dan mengendalikan pencemaran udara, antara lain adalah dengan mengeluarkan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2007 tentang Pengendalian Pencemaran Udara yang penerapannya pun tidak maksimal dan seiring berjalannya waktu peraturan ini pun seolah-olah sudah terlupakan, selain itu pemerintah juga menyediakan satu moda transportasi massal berupa

---

<sup>6</sup> Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 28 H ayat (1)

bus yang cepat, murah dan ber-AC dengan halte-halte di lokasi strategis, yaitu Bus Trans Jogja yang dioperasikan oleh Dinas Perhubungan DIY sejak bulan Maret 2008.

Pada awalnya moda transportasi bus Trans Jogja ini berjalan dengan baik dan menjadi pilihan bagi masyarakat ataupun wisatawan yang berkunjung ke Provinsi DIY. Namun seiring berjalannya waktu, pengguna Bus Trans Jogja semakin hari semakin menurun, hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu :

- a. Munculnya moda transportasi berbasis aplikasi (Taxi Online),
- b. Ketidak tepatan waktu kedatangan bus di halte,
- c. Kurangnya perawatan terhadap armada bus Trans Jogja,
- d. Kondisi fisik armada yang memperhatikan dan menjadi kurang layak untuk digunakan,
- e. Kualitas pelayanan yang tidak maksimal, antara lain seperti sopir ugal-ugalan yang membahayakan penumpang ataupun pengendara lain

Selain itu Bus Trans Jogja juga dikeluhkan oleh masyarakat Yogyakarta karena asap hitam pekat yang menyebabkan ketidaknyamanan pengguna jalan yang lain. Hal ini bertentangan dengan Pasal 47 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut dengan UULLAJ) yang menentukan bahwa “Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan”. Sesuai dengan Pasal 48 ayat (2) UULLAJ yang dimaksudkan dengan persyaratan teknis ialah :

- a. Susunan;
- b. Perlengkapan;
- c. Ukuran;
- d. Karoseri;
- e. Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya;
- f. Pemuatan;
- g. Penggunaan;
- h. Penggandengan kendaraan bermotor; dan/atau
- i. Penempelan kendaraan bermotor.

Dalam Pasal 48 ayat (3) UU LLAJ, persyaratan laik jalan ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas :

- a. Emisi gas buang;
- b. Kebisingan suara;
- c. Efisiensi sistem rem utama;
- d. Efisiensi sistem rem parkir;
- e. Kincup roda depan;
- f. Suara klakson;
- g. Daya pancar dan arah sinar lampu utama;
- h. Radius putar;
- i. Akurasi alat penunjuk kecepatan;
- j. Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan
- k. Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan

Sesuai dengan Pasal 48 ayat (3) UU LLAJ salah satu persyaratan kendaraan dapat dikatakan laik jalan adalah dengan melakukan pengukuran emisi gas buang, Emisi gas buang adalah sisa hasil pembakaran bahan bakar di dalam mesin pembakaran dalam, mesin pembakaran luar, mesin jet yang dikeluarkan melalui sistem pembuangan mesin. Setiap kendaraan yang beroperasi di jalan harus dilakukan pengukuran emisi secara berkala, tak terkecuali bagi bus Trans Jogja. Sebagai moda transportasi berbasis mesin diesel, emisi yang dikeluarkan oleh bus Trans Jogja sangat berpotensi untuk mencemari udara sehingga perlu dilakukan pengendalian terhadap tingkat emisinya. Pengendalian berdasarkan Pasal 13 ayat (2) UUPPLH meliputi pencegahan, penanggulangan dan pemulihan. Tujuan dari dilakukannya pengendalian terhadap emisi gas buang kendaraan bermotor adalah agar kendaraan yang beroperasi di jalan dapat dikatakan sebagai kendaraan yang laik jalan, namun pada kenyataannya pengukuran emisi gas buang yang dilakukan tidak dapat menjadi jaminan bahwa tingkat emisi gas buang kendaraan tersebut sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan masih banyak kendaraan yang tak laik jalan yang masih beroperasi di jalanan. Tidak efektifnya pelaksanaan uji emisi berkala ini semakin

diperparah dengan adanya praktek pungli, suap dan sogok-menyogok yang dilakukan oleh pemilik kendaraan dengan petugas.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas maka penulis tertarik untuk mengangkat dan meneliti permasalahan ini dengan judul Pelaksanaan Uji Emisi Terhadap Angkutan Umum Trans Jogja Dalam Rangka Pengendalian Pencemaran Udara Di Wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta Berdasarkan Perda DIY No. 5 Tahun 2007 tentang Pengendalian Pencemaran Lingkungan.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah Penulis paparkan, maka dapat dirumuskan permasalahan dalam penulisan hukum ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pelaksanaan uji emisi terhadap angkutan umum bus Trans Jogja sebagai upaya pengendalian pencemaran udara di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2007 tentang Pengendalian Pencemaran Udara?
2. Apakah kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan uji emisi angkutan umum bus Trans Jogja sebagai upaya pengendalian pencemaran udara di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2007 tentang Pengendalian Pencemaran Udara?

## **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian tentang pelaksanaan uji emisi terhadap angkutan massal Trans Jogja dalam rangka pengendalian pencemaran udara di Provinsi D.I Yogyakarta adalah untuk :

1. mengetahui bagaimana pelaksanaan uji emisi terhadap angkutan umum bus Trans Jogja.
2. mengetahui hambatan apa yang dihadapi dalam rangka pelaksanaan uji emisi terhadap angkutan umum bus Trans Jogja.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Manfaat dalam penelitian ini adalah :

1. Manfaat teoritis dari penelitian ini adalah untuk memberikan kontribusi bagi perkembangan ilmu hukum lingkungan yang berkaitan dengan pelaksanaan uji emisi dalam rangka pengendalian pencemaran udara.
2. Manfaat Praktis dari penelitian ini adalah :

- a. Bagi Dinas Perhubungan :

Hasil ini penelitian diharapkan dapat memberikan masukan bagi dishub dalam rangka pengawasan terhadap pelaksanaan uji emis bus trans jogja.

- b. Bagi Dinas Lingkungan Hidup :

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi dlh dalam pengendalian pencemaran udara sebagai akibat emisi angkutan umum

- c. Bagi pihak pengelola bus Trans Jogja :

Hasil penelitian diharapkan dapat memeberikan masukan bagi pengelola bus transjogja dalam rangka mematuhi peraturan terkait batas emisi

#### **E. Keaslian Penelitian**

Penelitian dengan judul “Pelaksanaan Uji Emisi Terhadap Transportasi Umum Trans Jogja Dalam Rangka Pengendalian Pencemaran Udara Berdasarkan Perda DIY

Nomor 5 Tahun 2007 Tentang Pengendalian Pencemaran Udara” merupakan hasil karya asli penulis, bukan duplikasi ataupun plagiasi dari hasil penelitian lain. Ada beberapa judul skripsi yang mirip dengan rencana penelitian penulis, yaitu sebagai berikut :

1. Nama Feri Kurniawan Tarigan, NPM : 070509659, Universitas Atmajaya Yogyakarta Fakultas Hukum, Tahun 2012.

a. Judul Penelitian : Pelaksanaan Uji Emisi Kendaraan Bermotor Sebagai Upaya Pengendalian Pencemaran Udara Di Kota Yogyakarta Berdasarkan Perda No. 5 Tahun 2007.

b. Rumusan Masalah :

- 1) Bagaimanakah pelaksanaan uji emisi kendaraan bermotor dalam pengendalian pencemaran udara di kota Yogyakarta sesuai dengan Perda No. 5 tahun 2007?
- 2) Apa ada hambatan dalam pelaksanaan uji emisi kendaraan bermotor dalam pengendalian pencemaran udara di Kota Yogyakarta?

c. Hasil Penelitian :

Bahwa pelaksanaan uji emisi kendaraan bermotor sebagai upaya pengendalian pencemaran udara di Kota Yogyakarta berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2007 belum berjalan dengan maksimal. Pelaksanaan uji emisi oleh BLH baru sebatas sosialisasi kepada masyarakat, belum diikuti dengan adanya sanksi. Sedangkan pelaksanaan uji emisi oleh Dishub belum disertai pengawasan efektif sehingga masih terjadi penyimpangan-penyimpangan. Kendala yang dihadapi adalah sebagai berikut:



- 1) Dana perawatan terhadap alat pengujian emisi yang mahal, sehingga banyak ditemukan di lapangan alat yang rusak.
- 2) Perlu kendaraan laboratorium khusus untuk pemantau udara karena sementara ini masih menggunakan kendaraan biasa yang sering dipakai bergiliran, jadi tidak bisa sewaktu-waktu bisa memantau di lapangan.
- 3) Kurangnya kesadaran masyarakat akan pentingnya uji emisi.
- 4) Banyak penyimpangan yang terjadi, sebagai contoh banyak brokerbroker di tempat pelaksanaan uji emisi.
- 5) Kurangnya pengawasan dari atasan terhadap para penguji pada saat pelaksanaan uji emisi tersebut dilakukan.
- 6) Jumlah SDM terbatas.

Penelitian yang dilakukan oleh Feri Kurniawan Tarigan berbeda dengan penelitian penulis dalam hal fokus penelitiannya. Penelitian yang dilakukan saudara Feri menekankan pada pelaksanaan uji emisi terhadap kendaraan bermotor secara umum sedangkan penelitian yang dilakukan penulis lebih menekankan pada pelaksanaan uji emisi terhadap angkutan umum Bus Trans Jogja.

2. Nama Rendi Wadiansyah, NPM : 040508873, Universitas Atmajaya Yogyakarta Fakultas Hukum, Tahun 2012.
  - a. Judul Penelitian : Pelaksanaan Program Segosegawe Dalam Upaya Mendukung Pengendalian Pencemaran Udara di Kota Yogyakarta.

b. Rumusan Masalah :

- 1) Bagaimana Pelaksanaan Program Segosegawe Dalam Mendukung Upaya Pengendalian Pencemaran Udara?
- 2) Apakah terdapat kendala dalam pelaksanaan program segosegawe dalam mendukung upaya pengendalian pencemaran udara?

c. Hasil Penelitian :

Pelaksanaan program Segosegawe dalam upaya mengendalikan pencemaran udara belum dapat dilaksanakan secara maksimal karena Surat Edaran No. 656/30/SE/2008 hanyalah sekedar himbauan kepada masyarakat luas dan Perwal No. 24 tahun 2008 hanya berlaku sebatas di lingkungan sekolah SMP, SMA/SMK. Namun program Segosegawe mendapat apresiasi yang tinggi dari berbagai negara. Hal ini karena Pemerintah Kota Yogyakarta telah menunjukkan komitmennya pada Pelestarian lingkungan dengan 11 meluncurkan beberapa program ramah lingkungan yang berhasil menurunkan tingkat polusi udara.

Kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan program Segosegawe dalam upaya mengendalikan pencemaran udara adalah keterbatasan anggaran menjadi penyebab program ini tersendat dan pemilihan strategi komunikasi yang tidak tepat. Selama ini strategi komunikasi yang dilakukan mengandalkan media luar ruang dengan menggunakan baliho, namun media luar ruang ini nampaknya juga tidak mengenai sasaran dikarenakan memang informasi yang dilaksanakan tidak segenar kampanye politik.

Letak perbedaannya adalah Rendi Wadiansyah menekankan pada pelaksanaan program segosegawa dalam upaya mengendalikan pencemaran udara. Hal ini berbeda dengan penelitian penulis karena penulis menekankan pada pelaksanaan uji emisi angkutan umum dalam rangka pengendalian pencemaran udara.

3. Nama Rosa Puspita, Universitas Gadjah Mada Fakultas Hukum, Tahun 2017.
  - a. Judul Penelitian : Implementasi Surat Edaran Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 551.2/0136/2003 Tentang Pengoperasian Becak Motor Berkaitan Dengan Pengendalian Pencemaran Udara Di Kota Yogyakarta.
  - b. Rumusan Masalah :
    - 1) Bagaimana implementasi dari Surat Edaran Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 551.2/0136/2003 Tentang Larangan Pengoperasian Becak Motor berkaitan dengan pengendalian pencemaran udara di Kota Yogyakarta?
    - 2) Bagaimana hambatan di lapangan dalam implementasi Surat Edaran Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 551.2/0136/2003, serta solusi apa yang diberikan oleh pemerintah Yogyakarta untuk masyarakat yang menggunakan jasa transportasi umum becak motor khususnya masyarakat kota Yogyakarta agar tidak menggunakan becak motor lagi sebagai jasa transportasi umum?
  - c. Hasil Penelitian :
    - 1) Surat Edaran Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 551.2/0136/2003 Tentang Larangan Pengoperasian Becak Motor

belum sepenuhnya terimplementasi dengan baik, karena masih banyaknya becak motor yang beroperasi di jalan raya. Jumlah becak motor semakin bertambah disetiap tahunnya. Keberadaan becak motor juga merupakan salah satu sumber bergerak pencemaran udara, meskipun becak motor saat ini belum berkontribusi besar seperti kendaraan bermotor lainnya. Banyak wilayah di Kota Yogyakarta tingkat konsentrasi Nox atau sumber pencemar dari kendaraan bermotor di udara ambien telah melewati baku mutu udara ambien.

- 2) Hambatan yang ditemukan di lapangan dalam implementasi Surat Edaran Gubernur Nomor 551.2/0136/2003 Tentang Larangan Pengoperasian Becak Motor adalah karena pemilik becak motor tidak mempedulikan Surat Edaran tersebut. Tidak mempedulikan disini maksudnya, pemilik becak tidak menghiraukan keberadaan Surat Edaran Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 551.2/0136/2003 Tentang Larangan Pengoperasian Becak Motor. Hal tersebut juga dikarenakan status dari Surat Edaran yang hanya sebagai himbauan dan tidak dapat dikategorikan sebagai peraturan perundang undangan. Selain itu masih banyak pemilik becak motor yang tidak mengetahui keberadaan dari Surat Edaran Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 551.2/0136/2003 Tentang Larangan Pengoperasian Becak Motor, meskipun Dinas Perhubungan telah melakukan sosialisasi mengenai Surat Edaran

tersebut. Faktor ekonomi yang harus dipenuhi didukung usia yang semakin bertambah membuat pemilik becak motor tetap beroperasi di jalan raya.

Letak perbedaannya terletak pada dasar hukum dan objek penelitiannya. Dasar hukum yang digunakan oleh Rosa Puspita adalah Surat Edaran Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 551.2/0136/2003 Tentang Larangan Pengoperasian Becak Motor dengan becak motor sebagai objek penelitiannya sedangkan penelitian penulis menjadikan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2007 Tentang Pengendalian Pencemaran Udara sebagai dasar hukum dan Bus Trans Jogja sebagai objek penelitian.

#### **F. Batasan Konsep**

Sesuai dengan judul dari penelitian ini, maka batasan konsepnya adalah sebagai berikut :

1. Pengendalian pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan berdasarkan Pasal 13 ayat (2) UUPPLH meliputi pencegahan, penanggulangan dan pemulihan.
2. Angkutan berdasarkan Pasal 1 angka 3 UULLAJ adalah sarana untuk memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas.
3. Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian

angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara.<sup>7</sup>

4. Pencemaran udara menurut Pasal 1 angka 6 Perda DIY No. 5 Tahun 2007 tentang Pengendalian Pencemaran Udara adalah masuknya atau dimasukkannya zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam udara ambien oleh kegiatan manusia, mutu udara ambien turun sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan udara ambien tidak dapat memenuhi fungsinya.
5. Emisi menurut Pasal 1 angka 8 Perda DIY No. 5 Tahun 2007 tentang Pengendalian Pencemaran Udara adalah zat, energi dan/atau komponen lain yang dihasilkan dari suatu kegiatan yang masuk dan/atau dimasukkannya ke dalam udara ambien yang mempunyai dan/atau tidak mempunyai potensi sebagai unsur pencemar.
6. Uji emisi kendaraan bermotor berdasarkan Pasal 1 angka 5 Pergub DIY No. 51 Tahun 2011 tentang Lembaga Pengujian Emisi Sumber Bergerak Kendaraan Bermotor adalah pengujian emisi sumber bergerak kendaraan bermotor untuk mengetahui batas maksimum zat atau bahan pencemar yang boleh dikeluarkan langsung dari pipa gas buang kendaraan bermotor.

## **G. Metodologi Penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian ini merupakan jenis penelitian hukum empiris, yaitu penelitian yang berfokus pada fakta sosial dan penelitian ini memerlukan data primer sebagai data utama dan data sekunder sebagai data pendukung.

---

<sup>7</sup> Suwardjoko P. Wardani, 1990, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Penerbit ITB, Bandung

## 2. Sumber Data

### a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari responden terkait dengan objek yang diteliti, yaitu emisi bus Trans Jogja.

### b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari studi kepustakaan. Adapun yang merupakan data sekunder adalah sebagai berikut :

- a. Bahan hukum primer, meliputi peraturan perundang-undangan yang terkait dengan ini, yakni :
  - a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
  - b) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
  - c) Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.
  - d) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran Udara.
  - e) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2011 Tentang Kendaraan.
  - f) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.

- g) Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 5 Tahun 2006 Tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Lama.
- h) Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Standar Minimal Pelayanan Angkutan Massal Berbasis Jalan.
- i) Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor Kep-45/MENLH/10/1997.
- j) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Angkutan Umum.
- k) Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Nomor SK.678/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur.
- l) Peraturan Daerah Provinsi DIY Nomor 5 Tahun 2007 Tentang Pengendalian Pencemaran Udara.
- m) Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 51 Tahun 2011 Tentang Lembaga Pengujian Emisi Sumber Bergerak Kendaraan Bermotor.
- n) Keputusan Gubernur Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 153 Tahun 2002 Tentang Baku Mutu Udara Ambien Daerah Di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.



- o) Keputusan Gubernur Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 62/Kep/2010 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Bus Perkotaan Trans Jogja.
- p) Keputusan Gubernur Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 403/Kep/2016 Tentang Penugasan Perseroan Terbatas Anindya Mitra Internasional Sebagai Operator Angkutan Umum Perkotaan Bersubsidi Trans Jogja.
- q) Surat Kesepakatan Bersama Antara Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dengan Pemerintah Kota Yogyakarta Nomor 6/KES.BER/GUB/2007 Tentang Peningkatan Pelayanan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum Di Wilayah Perkotaan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

- b. Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang digunakan dalam penelitian yang diperoleh dari literature, buku, hasil penelitian, jurnal, dokumen dan internet.

### 3. Metode Pengumpulan Data

- a. Data primer dalam penelitian ini diperoleh dengan cara :

Wawancara dengan responden dan narasumber dengan menggunakan daftar pertanyaan yang sudah disiapkan sebagai pedoman wawancara.

- b. Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dengan melakukan studi kepustakaan, yaitu dengan mempelajari bahan hukum primer dan bahan hokum sekunder.

#### 4. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini berada di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

#### 5. Responden

Bapak Nurhasan. SH selaku PLT Kepala Unit Transportas PT. Anindya Mitra Internasional

#### 6. Narasumber

Narasumber dalam penelitian ini adalah :

- a. Bapak R. Sigit Wahyu Wibowo, S.Sos., MM selaku Kepala Seksi Operasional dan Pengendalian Trans Jogja pada Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta
- b. Bapak Lazuardi selaku Kepala Seksi Pengendalian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta
- c. Ibu Ninik Sri Handayani, SSi selaku Kepala Subbidang Pengendalian Pencemaran Udara Badan Lingkungan Hidup Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

#### 7. Analisis Data

Data yang diperoleh akan dianalisis secara kualitatif, yaitu suatu analisis yang dilakukan dengan cara memahami dan merangkai data yang telah dikumpulkan dari responden atau narasumber baik secara tertulis maupun lisan dan juga perilaku nyata yang berhubungan dengan obyek yang diteliti yaitu pelaksanaan uji emisi terhadap angkutan umum bus Trans Jogja sebagai upaya pengendalian pencemaran udara.