

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Tingkat pencemaran udara di Indonesia semakin memprihatinkan. Studi Bappenas pada tahun 2010 melaporkan bahwa Indonesia menjadi negara dengan tingkat polusi udara tertinggi ketiga di dunia. World Bank juga menempatkan Indonesia menjadi salah satu negara dengan kadar polutan/partikulat tertinggi setelah China, India dan Mexico. Pencemaran udara menjadi penyebab penyakit akut dan kronis pada kesehatan manusia (WHO, 2000). Dalam lingkungan perkotaan dan terutama di daerah yang kepadatan penduduk dan lalu lintas relatif tinggi, manusia yang terpapar zat berbahaya secara signifikan meningkat. Hal ini sering terjadi di dekat jalur lalu lintas sibuk di pusat kota, dimana situasi perkotaan dapat berkontribusi pada penciptaan kondisi dispersi udara buruk dari tempat kontaminasi pencemaran udara (Sotiris *et al*, 2003). Udara kota telah dipenuhi oleh jelaga dan gas-gas yang berbahaya bagi kesehatan manusia. Diperkirakan dalam sepuluh tahun mendatang terjadi peningkatan jumlah penderita penyakit paru-paru dan saluran pernapasan. Bukan hanya infeksi saluran pernapasan akut yang kini menempati urutan pertama dalam pola penyakit diberbagai wilayah di Indonesia, tetapi juga meningkatnya jumlah penderita penyakit asma dan kanker paru-paru.

Kita semua sepakat bahwa udara yang bersih dan sehat sangatlah dibutuhkan oleh setiap manusia dalam beraktivitas. Namun saat beraktivitas, manusia justru melepaskan berbagai emisi atau zat yang berpotensi untuk mencemari udara. Misalnya, saat menggunakan kendaraan bermotor, memasak, meng

listrik, menghisap rokok, membakar sampah, dan lain sebagainya. Bahkan setiap barang yang digunakan maupun dikonsumsi manusia juga menghasilkan emisi pada saat proses produksi maupun distribusinya. Akibat yang ditimbulkan berbagai emisi yang terus menerus dilepaskan ke udara berpotensi menyebabkan terjadinya pencemaran udara.

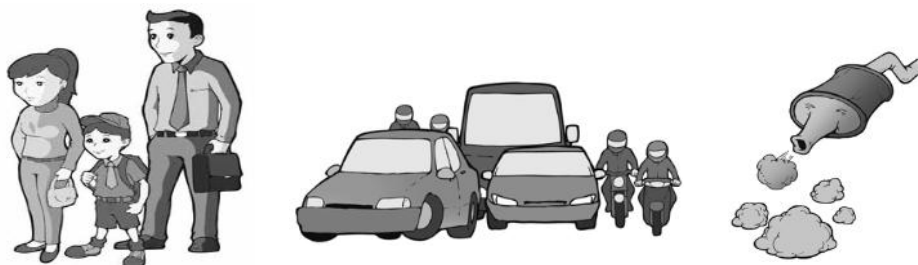
Di kota-kota yang mempunyai kepadatan penduduk tinggi dan arus lalu lintas kendaraan yang tinggi pula, kontribusi gas buang kendaraan bermotor sebagai sumber polusi udara mencapai 60-80%. Sedangkan kontribusi gas buang dari cerobong asap industri hanya berkisar 10-15%, sisanya berasal dari sumber pembakaran lain, misalnya dari rumah tangga, pembakaran sampah, kebakaran hutan, dll.

Sesuai fungsinya sebagai tempat pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial, dan kegiatan ekonomi, maka di kawasan perkotaan di Indonesia terjadi pemusatan penduduk dan aktivitasnya. Hal ini menyebabkan kemungkinan terjadinya pencemaran udara di kawasan tersebut sangat besar. Salah satu aktivitas yang berpotensi menjadi sumber pencemar utama di kawasan perkotaan adalah transportasi, bila meningkatnya kebutuhan pergerakan penduduk di kawasan tersebut terus dipenuhi dengan kendaraan bermotor. Salah satu aktivitas yang berpotensi menjadi sumber pencemar utama di kawasan perkotaan adalah transportasi, bila meningkatnya kebutuhan pergerakan penduduk di kawasan tersebut terus menggunakan kendaraan bermotor.

Salah satu aktivitas yang berpotensi sebagai sumber pencemar utama di kawasan perkotaan adalah transportasi. Namun, transportasi merupakan aspek penting yang mendukung pertumbuhan ekonomi kawasan perkotaan. Sesuai fungsinya, di kawasan perkotaan terjadi pertukaran barang, keahlian, ide, budaya, spiritual dan lainnya, yang semuanya memunculkan kebutuhan pergerakan. Berpindahnya orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain untuk mencapai suatu tujuan tersebut yang didefinisikan sebagai transportasi (Morlok, 1978).

Transportasi dapat dilakukan dengan beragam cara, mulai dari berjalan kaki, naik sepeda atau kendaraan tak bermotor lainnya, sepeda motor, mobil pribadi, taksi atau angkutan umum. Transportasi dengan menggunakan kendaraan bermotor dapat mencemari udara bebas dengan emisi gas buangnya. Tapi justru transportasi ini yang semakin banyak digunakan di kawasan perkotaan. Meningkatnya penggunaan kendaraan bermotor di kawasan perkotaan tercerminkan dari pemandangan antrian panjang kendaraan bermotor yang semakin sering dijumpai. Tidak hanya di kota metropolitan, kemacetan juga terjadi di beberapa kota besar di Indonesia. Bertambahnya jumlah kendaraan bermotor tersebut sudah pasti berdampak pada peningkatan kebutuhan ruas jalan dan penurunan kualitas udara sebagaimana dapat dilihat pada gambar 1 dibawah ini:

Gambar 1. Hubungan jumlah kendaraan dengan emisi gas buang



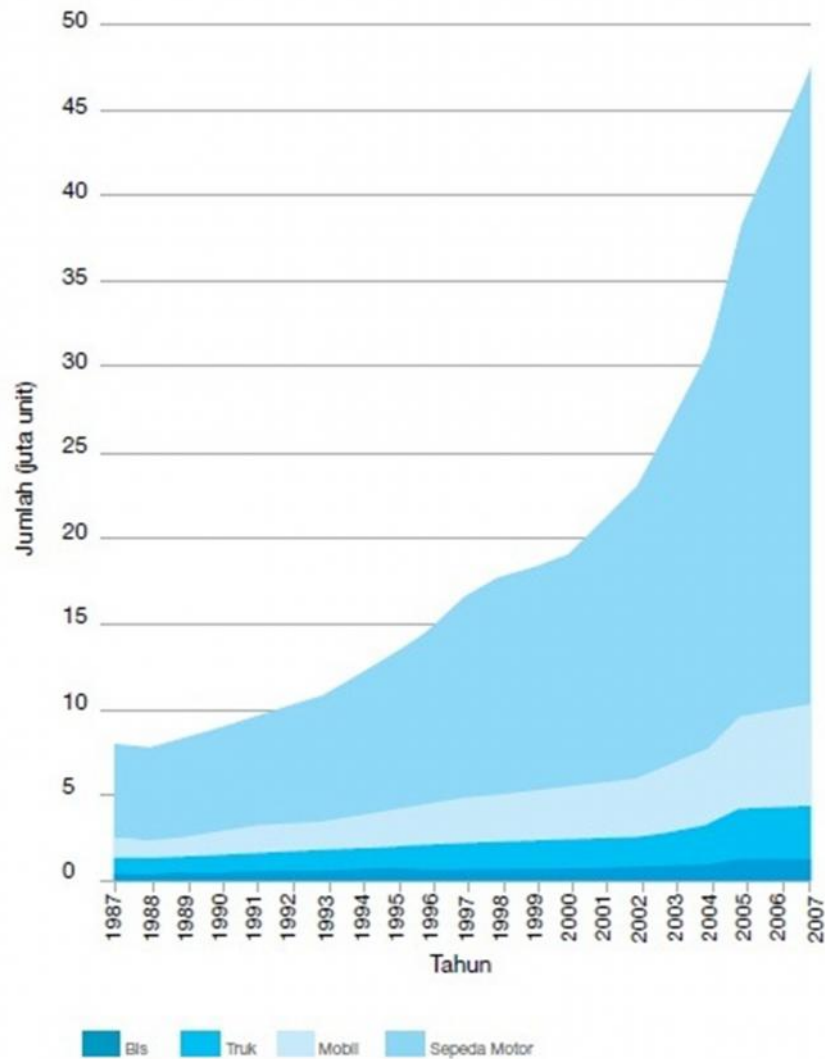
Aktivitas manusia → Jumlah kendaraan meningkat → Emisi meningkat

Sumber: Pedoman Rancangan Strategi Pengendalian Emisi Dari Sektor Transportasi Jalan di Kawasan Perkotaan KemenLH Tahun 2009

Data statistik menunjukkan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia bertambah secara eksponensial. Dalam 20 tahun terakhir, total jumlah kendaraan bermotor menjadi hampir enam kali lipat. Laju pertumbuhannya lebih cepat daripada pertumbuhan penduduk Indonesia. Pertumbuhan paling cepat terjadi untuk kategori sepeda motor dan mobil. Secara rata-rata tingkat kepemilikan sepeda motor kendaraan bermotor meningkat dari sekitar 34 sepeda motor per 1000 penduduk pada tahun 1990 menjadi 130 pada tahun 2005. Sementara mobil meningkat dari sekitar 7 menjadi 25 unit per 1000 penduduk.

Pertumbuhan laju kendaraan yang pesat ini menimbulkan permasalahan-permasalahan baru, antara lain kemacetan dan menurunnya kualitas udara perkotaan. Pada gambar dibawah ini dapat dilihat perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia tahun 1987-2007:

Gambar 2. Perkembangan Jumlah Kendaraan di Indonesia

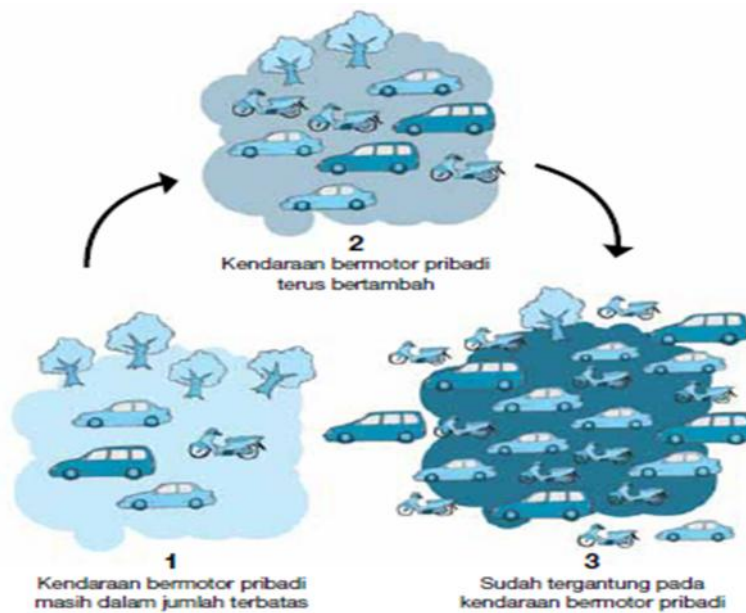


Sumber: Pedoman Rancangan Strategi Pengendalian Emisi Dari Sektor Transportasi Jalan di Kawasan Perkotaan KemenLH Tahun 2009

Bertambahnya jumlah kendaraan di Indonesia sejak tahun 1987 sekitar 8.700.000 unit untuk sepeda motor, menjadi 48.200.000 unit dalam kurun waktu 10 tahun terhitung sejak tahun 1997 sampai 2007. Bertambahnya kendaraan bermotor ini menyebabkan menurunnya kualitas udara di perkotaan. Hal ini disebabkan terpusatnya aktivitas

masyarakat dalam suatu wilayah perkotaan. Akibatnya selain kemacetan yang terjadi, emisi gas yang dikeluarkan oleh kendaraan menyebabkan kebersihan udara menjadi semakin berkurang dan tercemar seperti yang dapat dilihat pada gambar dibawah ini:

Gambar 3. Penurunan kualitas udara akibat penambahan kendaraan bermotor



Sumber: Pedoman Rancangan Strategi Pengendalian Emisi Dari Sektor Transportasi Jalan di Kawasan Perkotaan KemenLH Tahun 2009

Penyebaran penduduk Indonesia yang terpusat di kawasan perkotaan akan mendorong perilaku yang sama terhadap penyebaran kendaraan bermotor. Apalagi tingkat kepemilikan kendaraan bermotor di kawasan perkotaan bisa jadi lebih tinggi daripada rata-rata nasional. Meningkatnya penggunaan kendaraan bermotor juga tercermin dari pemakaian bahan bakar minyak (BBM) oleh sektor transportasi juga turut meningkat. Peningkatan total pemakaian BBM sektor transportasi mencapai lebih dari dua kali lipat dalam kurun waktu tahun 1990-2005 (ESDM, 2007). Lebih dari 80%

pemakaianBBM sektor transportasi tersebut digunakan oleh transportasi darat.Pemakaian BBM oleh sektor transportasi paling dominan dibandingkan dengan sektor lainnya (industri,rumah tangga dan listrik). Proporsinya bahkan meningkat, bila pada tahun 1990masih pada kisaran 45% pemakaian BBM nasional, maka pada tahun 2007 mencapai 56% (Christiono, 2008).

Bandar Lampung merupakan salah satu kota di Indonesia yang mempunyai kepadatan penduduk yang tinggi serta aktivitas lalu lintas kendaraan yang juga tinggi. Tercatat oleh Badan Pusat Statistik jumlah penduduk di Kota Bandar Lampung dapat dilihat di bawah ini:

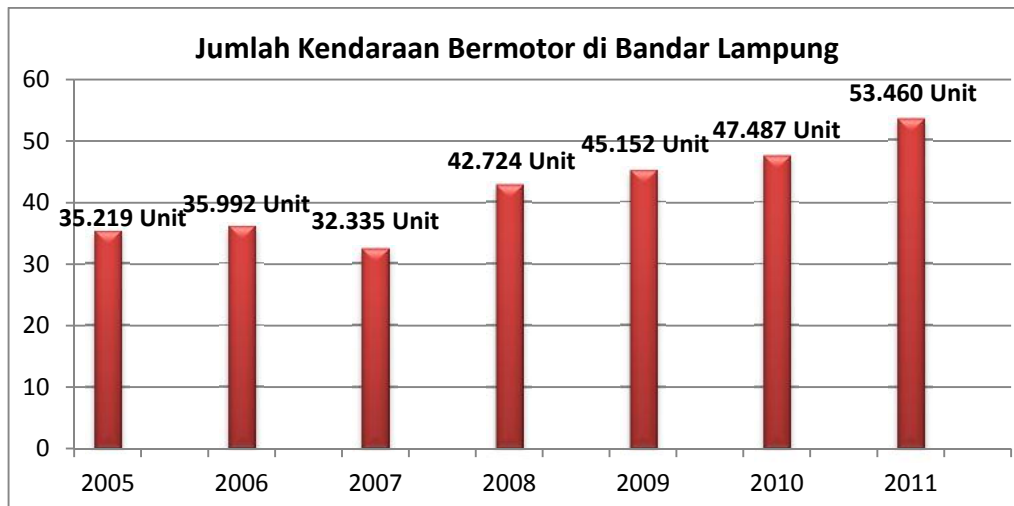
Tabell. Jumlah Penduduk Kota Bandar Lampung

Tahun	1971	1980	1990	2000	2010	2030
Jumlah Penduduk	198.427	284.275	636.418	743.109	881.801	1.800.000* (Perkiraan)

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Bandar Lampung Tahun 2010

Jumlah penduduk yang dapat dikatakan cukup tinggi tersebut tentu memiliki aktivitas dan mobilitas yang tinggi dimana diikuti oleh aktivitas lalu lintas kendaraan yang tinggi juga jumlahnya.Jumlah kendaraan yang ada di Kota Bandar Lampung dapat dilihat padagrafik di bawah ini:

Grafik 1. Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Bandar Lampung



Sumber: Satuan Lalu Lintas Polresta Kota Bandar Lampung

Dapat kita lihat dalam grafik diatas bahwa jumlah kendaraan di Bandar Lampung mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Hal ini diikuti dengan semakin menurunnya kualitas udara kota Bandar Lampung akibat banyaknya jumlah kendaraan di Bandar Lampung. Kendaraan-kendaraan yang digunakan masyarakat mengeluarkan hasil pembakaran mesin ke udara yang kita sebut emisi gas buang kendaraan bermotor. Emisi gas buang kendaraan bermotor mengandung gas-gas polutan yang berbahaya bagi kesehatan dan lingkungan sekitar.

Polutan udara yang berbahaya bagi kesehatan manusia, hewan, serta mudah merusak harta benda adalah partikulat yang mengandung partikel seperti timbal/timah hitam (Pb), *suspended particulate matter* (SPM), oksida nitrogen (NOx), hidro karbon (HC), karbon monoksida (CO), dan oksida fotokimia (Ox). Kendaraan bermotor menyumbang hampir 100% timbal, 13-44% *suspended particulate matter* (SPM), 71-89% hidro karbon, 34-73% oksida nitrogen (NOx), dan hampir seluruh karbon monoksida (CO₂) diemisikan ke udara oleh kendaraan bermotor. WHO

memperkirakan bahwa 70% penduduk kota di dunia pernah menghirup udara kotor akibat emisi kendaraan bermotor, sedangkan 10% sisanya menghirup udara yang bersifat marginal. Akibatnya fatal bagi bayi dan anak-anak, orang dewasa yang berisiko tinggi, misalnya wanita hamil, usia lanjut, serta orang yang telah memiliki riwayat penyakit paru dan saluran pernapasan menahun. Akibatnya para penderita maupun keluarganya tidak menyadari bahwa berbagai akibat negatif tersebut berasal dari polusi udara akibat emisi kendaraan bermotor yang semakin memprihatinkan.

Dampak kesehatan akibat emisi gas buang yang terhirup oleh masyarakat cukup berbahaya bagi kesehatan masyarakat sendiri. Emisi gas buang berdampak langsung kepada penderita Infeksi Saluran Pernafasan (ISPA) di Kota Bandar Lampung. Masyarakat yang menderita Infeksi Saluran Pernafasan (ISPA) di Kota Bandar Lampung meningkat setiap tahunnya. Menurut data dari Dinas Kesehatan Kota Bandar Lampung pada tahun 2011 penemuan suspek Tuberkulosis (Tb) paru di Kota Bandar Lampung tahun 2011 sebanyak 8.424 suspek dari target yang ditetapkan 13.533 suspek (62,2%). Terdapat 1.259 total kasus penderita TB paru. Dari jumlah tersebut total penderita baru dengan hasil BTA positif adalah 1.000 penderita, jumlah total penderita dengan hasil BTA Negatif Rontgen positif adalah 231 kasus, dan jumlah total penderita BTA positif kambuh adalah 28 kasus. Dari total 1.000 penderita BTA positif diatas, penderita yang berobat atau diobati sebanyak 750 penderita. Dengan rincian 673 kasus berhasil sembuh, 45 kasus gagal, 19 kasus tidak periksa dahak, 8 kasus default, 3 kasus pindah, dan 2 kasus meninggal. (Sumber: P2M Dinas Kesehatan Kota Bandar Lampung, 2011).

Selanjutnya berdasarkan hasil riset yang dilakukan oleh peneliti di Puskesmas Rajabasa Indah Lampung yang berpenduduk 35.128 jiwa, penemuan suspek TB paru di wilayah ini sebanyak 213 suspek dari target 533 suspek (40%) pada tahun 2011 jumlah kasus TB paru total 52 kasus. Dengan rincian 31 kasus berhasil sembuh, 10 kasus masih dalam pengobatan, 9 kasus pengobatan drop out/tidak melanjutkan pengobatan, dan 2 kasus meninggal dunia (Program P2PM, P2 TB Paru Puskesmas Rajabasa Indah, 2011).

Untuk mengendalikan dan mengurangi polusi udara yang semakin memprihatinkan, maka pemerintah telah mengeluarkan beberapa instrumen yuridis yang dilegalitaskan baik dalam bentuk undang-undang, Keppres, maupun Permenlh yang berisi ketentuan-ketentuan yang harus dipenuhi oleh pihak-pihak terkait demi berkurangnya polusi udara yang 80 % disebabkan oleh emisi gas buang kendaraan bermotor. Menurut aturan pemerintah, kendaraan bermotor di Indonesia yang digunakan masyarakat dalam kehidupan sehari-hari haruslah dalam status “Laik Jalan” dimana bahwa semua perangkat kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan tidak menimbulkan polusi udara dan kerusakan lingkungan juga kesehatan. Mengenai hal ini telah ditetapkan dengan jelas dalam Pasal 48 ayat (1), (2), (3) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam hal ambang batas emisi gas buang kendaraan bermotor telah diatur dengan jelas di pasal 210 ayat (1) dan (2) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Prosedur dalam penanganan ambang batas emisi gas

buang kendaraan bermotor diatur dalam pasal Pasal 53 ayat (1) sampai (3) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Batas emisi gas buang kendaraan bermotor yang dimaksud diatas telah diatur dalam PP No. 41 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran Udara. Standar baku udara ambeien dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 2. Standar baku udara ambeien

No	Parameter	Waktu Pengukuran	Baku Mutu Metode	Analisis	Peralatan
1	SO ₂	1 Jam	900 ug/Nm ³	Pararosanilin	Spektrofotometer
	(Sulfur Dioksida)	24 Jam	365 ug/Nm ³		
2	CO (Karbon Monoksida)	1 Jam	30.000 ug/Nm ³	NDIR	NDIR Analyzer
		24 Jam	10.000 ug/Nm ³		
		1 Tahun	-		
3	NO ₂ (Nitrogen Dioksida)	1 Jam	400 ug/Nm ³	Saltzman	Spektrofotometer
		24 Jam	150 ug/Nm ³		
		1 Tahun	100 ug/Nm ³		
4	O ₃	1 Jam	235 ug/Nm ³	Chemiluminescent	Spektrofotometer
	(Oksidan)	1 Tahun	50 ug/Nm ³		
5	HC (Hidro Karbon)	3 Jam	160 ug/Nm ³	Flame Ionization	Gas Chromatogarfi
6	PM ₁₀	24 Jam	150 ug/Nm ³	Gravimetric	Hi - Vol
	(Partikel < 10 um)				
	PM _{2,5} (*)	24 Jam	65 ug/Nm ³		
	(Partikel < 2,5 um)	1 Thn	15 ug/Nm ³	Gravimetric	Hi – Vol
7	TSP	24 Jam	230 ug/Nm ³	Gravimetric	Hi – Vol
	(Debu)	1 Thn	90 ug/Nm ³		
8	Pb	24 Jam	2 ug/Nm ³	Gravimetric	Hi – Vol
	(Timah Hitam)	1 Thn	1 ug/Nm ³		

				Pengabuan	AAS
9	Dustfall (Debu Jatuh)	30 hari	10 Ton/km ² /Bulan (Pemukiman)	Gravimetric	Cannister
10	Total Fluorides (as F)	24 Jam	3 ug/Nm ³	Spesific Ion	Impinger atau
		90 hari	0,5 ug/Nm ³	Electrode	Countinous Analyzer
11	Fluor Indeks	30 hari	40 u g/100 cm ² dari kertas limed filter	Colourimetric	Limed Filter Paper
12	Khlorine &Khlorine Dioksida	24 Jam	150 ug/Nm ³	Spesific Ion Electrode	Impinger atau Countinous Analyzer
13	Sulphat Indeks	30 hari	1 mg SO ₃ /100 cm ³ Dari Lead Peroksida	Colourimetric	Lead Peroxida Candle

Sumber:PP No. 41 Tahun 1999

Jika ada kendaraan yang beroperasi di jalan namun tidak memenuhi standar pembuangan emisi gas buang sebagaimana yang telah ditentukan diatas, maka akan terkena sanksi tegas sebagaimana yang tertulis dalam pasal 286 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Bentuk aturan diatas adalah suatu bentuk produk hukum dengan maksud untuk memberikan efek jera kepada pemilik kendaraan yang emisi gas buang kendaraannya melebihi batas yang telah ditentukan oleh undang-undang. Dalam bidang Pengendalian oleh pemerintah, efek jera diatas adalah bentuk Pengendalian represif dimana penegakan hukum represif dilaksanakan dalam hal perbuatan melanggar peraturan dan bertujuan untuk mengakhiri secara langsung perbuatan terlarang itu,

dalam hal penegakkan hukum mengenai emisi gas buang kendaraan bermotor menjadi kewenangan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

Selain penegakkan hukum (*law enforcement*) secara represif, dikenal juga adanya penanggulangan pelanggaran hukum yang disebut tindakan preventif. Penegakan hukum yang bersifat preventif berarti pengendalian aktif dilakukan terhadap keputusan atas peraturan tanpa kejadian langsung yang menyangkut peristiwa konkrit yang menimbulkan dugaan bahwa peraturan hukum telah dilanggar. Upaya ini dapat dilakukan dengan penyuluhan, pemantauan, dan penggunaan kewenangan yang bersifat pengendalian (pengambilan sample, penghentian mesin-mesin, dan sebagainya).

Dalam upaya preventif membatasi emisi gas buang kendaraan bermotor, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung melakukan berbagai upaya salah satunya dengan kegiatan pengujian kendaraan bermotor (KIR) dimana pengujian kendaraan bermotor menjadi langkah wajib yang harus dijalankan untuk membatasi dan mengontrol emisi gas buang kendaraan bermotor yang digunakan masyarakat di Kota Bandar Lampung.

Di bawah ini adalah grafik mengenai jumlah kendaraan yang melalui Pengujian Kendaraan Bermotor pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung:

Grafik 3. Jumlah Kendaraan Yang Melalui Pengujian Kendaraan Bermotor pada Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung



Sumber : UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

Padagrafik diatas terlihat bahwa jumlah kendaraan yang beroperasi di Kota Bandar Lampung lebih banyak jika dibandingkan dengan jumlah kendaraan yang telah melalui Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Hal ini berarti ada lebih dari 3000 unit kendaraan per tahun yang tidak melewati Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung namun masih beroperasi dan menjalankan aktivitas keseharian di Kota Bandar Lampung.

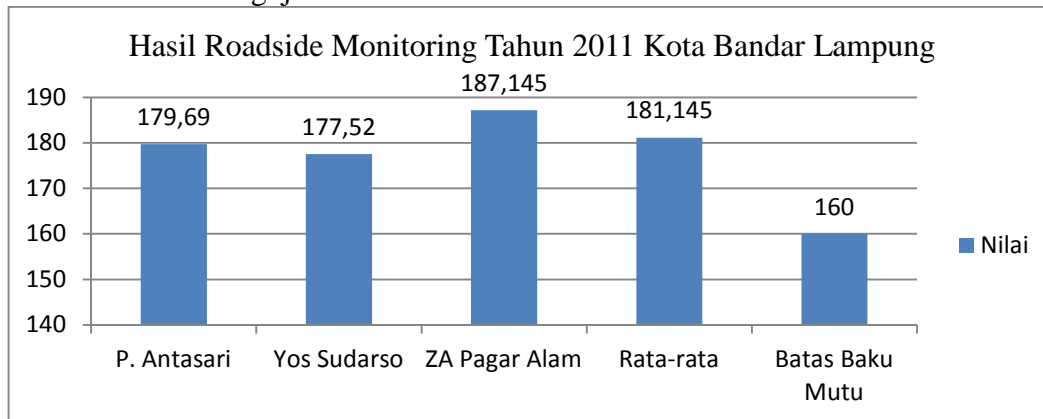
Dari data diatas dapat kita lihat upaya preventif yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dengan melakukan pengujian kendaraan bermotor terlihat tidak efektif dan tidak maksimal. Hal ini terlihat dari tidak seimbangnya banyaknya jumlah kendaraan yang beroperasi di Kota Bandar Lampung dengan banyaknya jumlah kendaraan yang diuji oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Hal ini berdampak pada kondisi udara yang ada di Kota Bandar Lampung dimana kendaraan yang tidak diuji namun tetap beroperasi menimbulkan polusi udara yang semakin buruk di Kota Bandar Lampung.

Buruknya kondisi udara Kota Bandar Lampung yang diakibatkan oleh emisi gas buang kendaraan bermotor telah diuji oleh Badan Pengendalian Dampak Lingkungan Daerah Kota Bandar Lampung dengan melakukan pengambilan sampel di tiga ruas jalan protokol di Kota Bandar Lampung. Tiga jalan protokol itu adalah:

1. Jalan Pangeran Antasari
2. Jalan Yos Sudarso
3. Jalan ZA Pagar Alam

Hasil dari pengujian kualitas udara dapat dilihat pada grafik di bawah:

Grafik 4. Hasil Pengujian Kualitas Udara



Sumber: Pemantauan Kualitas Udara jalan raya Badan Pengelolaan Lingkungan Hidup Kota Bandar Lampung Tahun 2011

Dari data diatas dapat dilihat bahwa kandungan zat berbahaya di udara sudah melebihi ambang batas yang telah ditetapkan oleh PP no.41 Tahun 1999. Melelebihinya jumlah zat berbahaya yang ada di udara yang diakibatkan oleh emisi gas buang kendaraan bermotor mengancam masyarakat dan memperburuk kesehatan

masyarakat. Pencemaran udara akibat emisi gas buang kendaraan bermotor sangat berbahaya bagi kesehatan masyarakat, padahal secara yuridis formil, baik peraturan pemerintah maupun lembaga atau instansi yang berwenang telah ada.

Hal ini terlihat menjadi sebuah anomali hukum dimana perangkat hukum yang mencakup secara formil dan materil telah jelas, namun pada kenyataan yang kita alami, penegakkan terlihat minim dan kurang maksimal, sehingga kita masih sering menghirup udara yang masih tercemar oleh emisi gas buang kendaraan bermotor yang membahayakan kesehatan kita.

Dari penjelasan tersebut, penulis tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai bagaimanakah pemerintah bisa melaksanakan aturan-aturan dimana aturan tersebut dimaksudkan untuk mengurangi polusi udara yang diakibatkan emisi gas buang pada kendaraan bermotor, namun pada kenyatannya masih banyak kendaraan yang beroperasi di jalan raya, dimana kendaraan-kendaraan tersebut sebenarnya bisa dikatakan "tidak laik jalan" sehingga menyebabkan polusi dan pencemaran udara. Penelitian tersebut dituangkan dalam judul skripsi : *Pengendalian Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor di Kota Bandar Lampung*.

1.2 Permasalahan dan Ruang Lingkup Penelitian

1.2.1 Permasalahan

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini adalah :

- a) Bagaimanakah pengendalian emisi gas buang kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung?
- b) Apa saja yang menjadi faktor-faktor penghambat dalam Pengendalianemisi gas buang kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung?

1.2.2 Ruang Lingkup Penelitian

Mengingat luasnya permasalahan mengenai akibat emisi gas buang kendaraan bermotor yang menyebabkan polusi udara, maka penulis membatasi ruang lingkup penelitian pada bidang Hukum Administrasi Negara pada umumnya, yaitu mengenai Pengendalian emisi gas buang kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung.

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Penelitian ini bertujuan untuk :

1.3.1.1 Untuk mengetahui bagaimana pengendalian pengeluaran emisi gas buang kendaraan bermotor di Bandar Lampung.

1.3.1.2 Untuk mengetahui faktor-faktor penghambat dalam Pengendalian terhadap emisi gas buang kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

1.3.2.1 Kegunaan Teoretis

Hasil penelitian ini diharapkan mampu memperluas juga memperdalam ilmu hukum administrasi negara dan memberikan kontribusi pada hukum tata lingkungan

khususnya mengenai peran sentral pemerintah dalam Pengendalian emisi gas buang kendaraan bermotor untuk mengurangi polusi udara dan pencemaran lingkungan.

1.3.2.2 Kegunaan Praktis

Memberikan masukan mengenai usaha dalam mengoptimalkan peran pemerintah dalam Pengendalian terhadap emisi gas buang kendaraan bermotor serta faktor-faktor penghambat dalam dalam Pengendalian terhadap emisi gas buang kendaraan bermotor agar dapat bermanfaat bagi banyak orang dan mengetahui dengan lebih jelas bagaimana bentuk Pengendalian pemerintah emisi gas buang kendaraan bermotor. Secara lengkap mengenai kegunaan praktis dari penelitian ini adalah:

- 1) Memberikan masukan-masukan terhadap pelaksanaan dalam mengoptimalkan Pengendalian terhadap emisi gas buang kendaraan bermotor.
- 2) Sebagai rekomendasi strategis kepada instansi terkait dalam Pengendalian emisi gas buang kendaraan bermotordan pemberian sanksi kepada pihak-pihak yang melanggar aturan yang telah ditetapkan oleh undang-undang.
- 3) Sebagai syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Lampung bagian Hukum Administrasi Negara.