

MANAJEMEN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR

Dr. Bambang Istianto, M.Si
Arif Anwar, ST., M.Sc
Nunuj Nurjanah, S.Si., MT
Faisal Fahrudin, ST



Pusat Penelitian dan Pengembangan
Perhubungan Darat dan Perkeretaapian



Manajemen Pengujian Kendaraan Bermotor

Dr. Bambang Istianto, M.Si
Arif Anwar, ST., M.Sc
Nunuj Nurjanah, S.Si., MT
Faisal Fahrudin, ST



Edisi Asli

Hak Cipta ©2015, Puslitbang Transportasi Jalan & Perkeretaapian

Telp. : (021) 824-31931

Faks. : (021) 824-31931

Website : <http://www.mitrawacanamedia.com>

E-mail : mitrawacanamedia@gmail.com

Hak cipta dilindungi undang-undang. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini dalam bentuk apa pun, baik secara elektronik maupun mekanik, termasuk memfotokopi, merekam, atau dengan menggunakan sistem penyimpanan lainnya, tanpa izin tertulis dari Penerbit.

UNDANG-UNDANG NOMOR 19 TAHUN 2002 TENTANG HAK CIPTA

1. Barang siapa dengan sengaja dan tanpa hak mengumumkan atau memperbanyak suatu ciptaan atau memberi izin untuk itu, dipidana dengan pidana penjara paling lama 7 (**tujuh**) tahun dan/atau denda paling banyak **Rp 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah)**.
2. Barang siapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran Hak Cipta atau Hak Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (**lima**) tahun dan/atau denda paling banyak **Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah)**.

Istianto, Bambang
Anwar, Arif
Nurjanah, Nunuj
Fahrudin, Faisal

—Jakarta: Penerbit Mitra Wacana Media, 2015.
1 jil., 17 x 24 cm, 142 hal.

ISBN: 978-602- 318-078-3

1. Manajemen
2. Judul

- I. Manajemen Pengujian Kendaraan Bermotor
- II. Bambang Istianto, dkk



KATA PENGANTAR

Pertama-tama mari kita panjatkan puji syukur ke hadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat serta hidayahNya, sehingga pada kesempatan ini dapat menyelesaikan penyusunan buku Manajemen Pengujian Kendaraan Bermotor. Walaupun buku ini di susun dengan format yang sederhana tetapi sudah memenuhi unsur-unsur keilmuan atau *scholarly*. Unsur keilmuan yang dimaksud yaitu pengetahuan-pengetahuan mengenai pengujian kendaraan bermotor (PKB) telah di susun secara sistematis, memenuhi syarat-syarat metodologi dan dapat di pertanggung jawabkan di depan publik

Dengan tertibnya buku ini sudah barang tentu memiliki nilai informasi yang komprehensif dan dapat menjadi pedoman serta pengembangan pemikiran dalam penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor. Terutama bagi para pemula yang sedang mempelajari PKB pada tingkat dasar. Demikian pula bagi para pelaksana PKB di daerah dapat menjadi refrensi dalam pelaksanaan preses dan prosedur penyelenggaraan penguji kendaraan bermotor.

Penyelenggaraan Pengujian Kendarraan Bermotor sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan bermotor masih tetap

memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk menyelenggarakan PKB tersebut.

Pengujian berkala kendaraan bermotor sangat berkaitan erat dengan keselamatan penyelenggara transportasi. dengan demikian pengujian kendaraan bermotor yang benar dan memenuhi standar baku mutlak dipenuhi. Sebagian besar kecelakaan kendaraan umum yang menimbulkan korban banyak karena kendaraan yang tidak laik jalan. Untuk itu pada masa yang akan datang melalui peraturan Menteri yang baru di tetapkan harus dapat mendorong pelaksanaan PKN yang benar dan handal

Jakarta, November 2015

Kepala Badan Litbang Perhubungan

Dr. Elly Sinaga, Msc.



DAFTAR ISI

Kata Pengantar	iii
DAFTAR ISI	v
Bab 1. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Ruang Lingkup	4
Bab 2. PERENCANAAN PKB	7
A. Gedung Uji Kendaraan Bermotor	7
B. Sumber Daya Manusia Penguji Kendaraan Bermotor.....	18
C. Peralatan Pengujian Kendaraan Bermotor.....	30
Bab 3. PELAKSANAAN PELAYANAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR.....	35
A. Pengertian Pelayanan.....	36
B. Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor.	42
C. Standar Operasional Prosedur PKB.....	43
D. Fungsi, Cara Pengoperasian Dan Cara Perawatan Alat Uji	51
Bab 4. GAMBARAN UMUM PRASARANA JALAN	71
A. Gambaran Penyelenggaraan Prasarana Transportasi Jalan di DKI Jakarta	72
B. Gambaran Penyelenggaraan Prasarana Transportasi Jalan di Yogyakarta	75
C. Gambaran Penyelenggaraan Prasarana Transportasi Jalan di Kota Padang.....	79

D.	Gambaran Penyelenggaraan Prasarana Transportasi Jalan di Kota Pontianak	84
E.	Gambaran Penyelenggaraan Prasarana Transportasi Jalan di Kota Surabaya	88
Bab 5.	PENYELENGGARAAN PKB DI BEBERAPA DAERAH	91
A.	Penyelenggaraan Pengujian Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta	91
B.	Penyelenggaraan Pengujian Kendaraan Bermotor di Kota Padang	100
C.	Penyelenggaraan Pengujian Kendaraan Bermotor di Kota Pontianak	101
d.	Penyelenggaraan Pengujian Kendaraan Bermotor di Kota Surabaya	107
Bab 6.	PENYELENGGARAAN BENGKEL UMUM	111
A.	Penyelenggaraan Bengkel Umum di DKI Jakarta	111
B.	Penyelenggaraan Bengkel Umum di Yogyakarta	112
C.	Penyelenggaraan Bengkel Umum di Kota Padang	113
D.	Penyelenggaraan Bengkel Umum di Kota Pontianak	115
E.	Penyelenggaraan Bengkel Umum di Kota Surabaya	116
Bab 7.	PENYELENGGARAAN BENGKEL UMUM	119
A.	Pengertian Pengawasan PKB	119
B.	Tujuan Pengawasan	121
C.	Dasar Hukum Pelaksanaan Pengawasan Pengujian Kendaraan Bermotor	122
D.	Tugas dan wewenang Dinas Perhubungan Provinsi	122
E.	SDM Pengawas Pengujian Kendaraan Bermotor	124
F.	Jenis Pengawasan	125
G.	Akreditasi Penyelenggaraan Pengujian Kendaraan Bermotor	126
Bab 8.	PENUTUP	131
	DAFTAR PUSTAKA	133

B a b

1

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Sebagaimana diketahui bersama bahwa kondisi transportasi umum di Indonesia dinilai masih belum memuaskan semua pihak. Salah satu ketidakpuasan masyarakat yaitu kondisi kendaraan umum secara empiristik banyak ditemukan kurang laik jalan. Kondisi kurang laik jalan dipaksakan tetap beroperasi dan masyarakat tidak mampu menolaknya karena tidak mempunyai pilihan lain. berkaitan dengan kelaikan kendaraan bermotor sudah dipastikan akan berhubungan dengan "pengujian kendaraan bermotor" (PKB). Penyelenggaraan PKB masih menjadi kewajiban pemerintah dalam rangka menegakan keselamatan transportasi umum untuk melindungi nyawa manusia dari kecelakaan lalu lintas. Penyelenggaraan PKB dalam perkembangannya di Indonesia kurang menggembirakan tidak hanya keterbatasan SDM tenaga penguji akan tetapi juga peralatan PKB, belum secara merata menggunakan teknologi yang lebih canggih. Sehingga penyelenggaraan PKB di unit-unit pelaksana teknis daerah di Indonesia banyak dilakukan dengan peralatan yang sangat sederhana bahkan seadanya. bahkan tidak mustahil banyak yang menyimpang dari tujuan PKB misalnya penyelenggaraan PKB menjadi sumber peningkatan pendapatan

asli daerah (PAD). sebagai konsekuensi logis dari kondisi tersebut yaitu banyak terjadi kecelakaan. Terutama kendaraan umum seperti bus dan truk yang tidak laik jalan menelan korban ribuan nyawa melayang sia-sia.

Di negara-negara maju seperti Jepang, negara-negara Eropa sudah menerapkan teknologi canggih dalam PKB. Pelaksanaan PKB sangat efisien dan efektif. Di negara maju tidak hanya diberlakukan bagi kendaraan umum tetapi juga kendaraan pribadi mengenai pengujian gas buang. Demikian pula penyelenggaraan PKB sudah diserahkan kepada pihak swasta dengan standar yang ditentukan oleh pemerintah. Untuk itu penyelenggaraan PKB yang efektif dipastikan mampu mengurangi angka kecelakaan lalu lintas serta mengurangi polusi udara.

Keberhasilan peran pengujian kendaraan bermotor dalam tatanan transportasi darat secara umum dapat digambarkan melalui jaminan ketersediaan kendaraan bermotor yang memenuhi standar tertentu. Di samping itu secara konsisten sepanjang masa operasional dari kendaraan bermotor tersebut, telah memenuhi standar keselamatan. Kemudian standar proteksi terhadap pencemaran lingkungan. Selanjutnya standar kinerja efisiensi penggunaan energi. Sistem pengujian dalam kondisi ideal haruslah dapat mewujudkan suatu sistem transportasi darat sebagai berikut:

- Meningkatnya efisiensi biaya transportasi yang berhubungan dengan mobilitas barang dan manusia;
- Meningkatnya distorsi kelancaran lalu lintas jalan melalui jaminan terhadap kelaikan jalan kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan;
- Mengurangi tingkat kecelakaan yang diakibatkan oleh faktor teknis kendaraan;
- Tersosialisasinya kriteria laik jalan pada pengguna kendaraan bermotor di jalan;

Sebagaimana diketahui bersama bahwa penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor tetap diserahkan kewenangannya kepada pemerintah daerah. Dalam peraturan menteri Perhubungan Nomor. 133 Tahun 2015 tentang Pengujian berkala kendaraan Bermotor pelaksanaan PKB tetap masih dilaksanakan oleh pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan.

Namun penyelenggaraan tugas-tugas di bidang Pengujian Kendaraan Bermotor di tingkat daerah pada kenyataannya belum dapat dilaksanakan secara optimal. Terdapatnya kesenjangan antara tugas yang harus diselenggarakan dengan kemampuan SDM yang ada menjadi kendala utama di daerah. Kesenjangan tersebut bukan hanya dari segi kuantitas saja tetapi juga dari segi kualitas. Adapun kesenjangan tersebut dapat berupa kurangnya tenaga pelaksana yang terampil dan mampu secara teknis menangani pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor.

Dalam Pasal 122 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan yang menentukan bahwa “***Pengujian Kendaraan Bermotor hanya dapat dilakukan*** oleh Unit Pelaksana Pengujian Kendaraan Bermotor yang memiliki:

- a. Prasarana dan peralatan pengujian yang akurat, sistem dan prosedur pengujian, dan sistem informasi manajemen penyelenggaraan pengujian, dan
- b. Tenaga penguji yang memiliki sertifikat kompetensi penguji kendaran bermotor

Kondisi ideal penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor pada PP Nomor 55 Tahun 2012 tersebut. Dalam catatan hasil survei menunjukkan bahwa dengan kondisi saat ini penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor Indonesia baru 5% Kabupaten/Kota yang sudah dapat menyelenggarakan pengujian yang sangat baik. Sedang 20% dengan kategori baik, dan 75% Kabupaten/Kota belum dapat menyelenggarakan

pengujian kendaraan bermotor sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

B. Permasalahan Pengujian Kendaraan Bermotor

Berdasarkan data tersebut menjadi tantangan berat bagi pemerintah baik pusat sebagai pembina teknis dan pemerintah daerah selaku penanggung jawab operasional. Sesungguhnya merupakan keharusan bagi pemerintah menyiapkan kebutuhan SDM PKB dan peralatan dan perlengkapan PKB yang sesuai dengan standar baku pengujian berkala PKB. Kedua unsur tadi mutlak dipenuhi, dan tidak bisa ditawar-tawar lagi. Sebab kendaraan atau kendaraan umum yang tidak laik dapat membahayakan jiwa para pengguna kendaraan tersebut. Untuk itu bergagai upaya telah dilakukan. Pendirian sekolah PKB untuk menyiapkan SDM PKB sedangkan pembelian peralatan PKB juga dalam rangka pelaksanaan teknis pemeliharaan berkala untuk tetap menjamin kelaikan kendaraan terutama kendaraan umum.

Seperti telah diuraikan di atas bahwa sesuai dengan peraturan yang berlaku kewenangan pelaksanaan PKB tetap dilaksanakan di daerah. Pada tahun 2015 pusat penelitian dan pengembangan perhubungan darat dan perkeretaapian melaksanakan survei tentang evaluasi pelaksanaan berkala pengujian kendaraan bermotor. Memetakan perumusan masalah terletak jelas masalah PKB di beberapa daerah yang dilaksanakan survei.

Persoalan PKB merupakan persoalan daerah karena kewenangan PKB sepenuhnya berada di daerah. Secara eksplisit permasalahan PKB di daerah cukup banyak. Hasil survei diatas cukup representatif untuk menjadi referensi dalam perumusan masalah. Kutipan tersebut dimasukkan dalam bahasan ini yaitu sebagai berikut:

1. sebelum diberlakukan Otonomi Daerah, penyenggaraan pengujian berkala (kir) kendaraan bermotor menjadi

kewenangan pemerintah pusat. (Ditjen Perhubungan Darat), setelah otonomi daerah berdasarkan Undang-undang No. 22 Tahun 1999 yang diubah menjadi Undang-undang No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah, dan Peraturan Nomor 25 tahun 2000 tentang Penyerahan kewenangan pemerintah pusat kepada pemerintah provinsi sebagai daerah otonom, yang diubah menjadi PP 38 tahun 2007 penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor merupakan kewenangan pemerintah kabupaten/kota dalam hal ini Dinas Perhubungan. pada kenyataannya sampai saat ini masih banyak daerah yang belum melaksanakannya antara lain karena keterbatasan fasilitas pengujian, SDM penguji, selain itu pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor juga dijadikan target PAD, sehingga tujuan utama keselamatan menjadi tercapai.

2. Pelaksanaan uji berkala selama ini hanya dilaksanakan oleh pemerintah melalui unit pengujian kendaraan bermotor (UPKB) sebagai pelaksana teknisnya dan pada umumnya belum melibatkan pihak lain atau pihak swasta, hal ini bersasarkan pada KM Perhubungan Nomor KM.71 Tahun 1993 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. Sebenarnya dengan terbitnya Undang-Undang No. 2 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, dalam Pasal 53 dimungkinkan bahwa pihak swasta yang mendapatkan izin pemerintah boleh melaksanakan uji berkala. Hal ini merupakan fenomena baru, sehingga perlu ditinjau teknis pelaksanaannya seperti apa dan bagaimana, namaun sampai saat ini hal ini belum terimplementasi karena ada kekhawatiran menjadi orientasi bisnis, sedangkan keselamatan yang merupakan tujuannya tidak tercapai juga.
3. Berdasarkan Undang-undang No. 22 Tahun 2009, uji berkala diwajibkan hanya untuk kendaraan tertentu khususnya angkutan umum, berarti kebijakan ini masih sama dengan

kebijakan yang lama tetapi kendaraan khusus sudah tidak masuk lagi dalam kendaraan wajib uji. Walaupun begitu di berbagai media massa seringkali diberitakan terjadi berbagai penyimpangan dalam uji berkala, sehingga diindikasikan mobil yang tidak laik jalan bisa lolos uji. Oleh karena itu, perlu diidentifikasi dan diteliti permasalahan serta dievaluasi mengapa pelayanan pengujian berkala kendaraan bermotor ini mengalami banyak penyimpangan (*gap*), agar dapat diperbaiki sehingga pengujian berkala kendaraan bermotor bisa dijadikan *countervailing power* dampak negatif beroperasinya kendaraan bermotor sebagai jaminan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

4. Selain Permasalahan pelaksanaan uji berkala di daerah, juga terdapat permasalahan di pemerintah pusat terkait regulasi yang belum direvisi menyesuaikan dengan Undang-undang No. 22 Tahun 2009, dan PP 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Permasalahan lainnya adalah pembinaan dan pengawasan yang dilakukan pemerintah pusat berjalan kurang optimal.

B. RUANG LINGKUP

Dalam buku ini melakukan kajian mengenai Pengujian Kendaraan Bermotor disamping berisikan telaahan normatif juga dilengkapi dengan diskripsi secara umum penyelenggaraan PKB di beberapa Unit Pengujian Kendaraan Bermotor antara lain DKI Jakarta, DI Yogyakarta, Kota Pontianak, Kota Padang dan Kota Surabaya. Sebagaimana diketahui bersama bahwa kajian tentang PKB tidak bida dilepaskan dari peran tiga (*3 steak holder*) yaitu: pemerintah daerah, pemerintah pusat dan penguji PKB. Ketiga *steak holder* tersebut memiliki peran sebagai berikut;

1. Pemerintah Daerah

Pemerintah Daerah dalam hal ini berperan sebagai *steak holder* Unit Pegujian Kendaraan bermotor hal ini sesuai

dengan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 143 adalah yang wajib dilakukan uji berkala adalah mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta tempelan dan kereta gandengan yang dioperasikan dijalan, yang dilaksanakan oleh:

- Unit pelaksana Pengujian milik pemerintah kabupaten/kota;
- Unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat izin dari menteri yang bertanggungjawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas angkutan jalan
- Unti pelaksana pengujian swasta yang mendapat izin menteri yang bertanggungjawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas angkutan jalan.

2. Pemerintah Pusat

Pemerintah Pusat yang diwakili oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Cq. Direktorat Lalu Lintas Angkutan Jalan berdasarkan KM 60 tahun 2012 tentang Ortaka Kementerian Perhubungan merupakan Pembina dari unit Pengujian Kendaraan Bermotor seluruh Indonesia.

3. Penguji Kendaraan Bermotor

Penguji Kendaraan Bermotor ini sebagai ujung tombak dari keberhasilan Pengujian Kendaraan bermotor dapat memberikan warna yang baik terhadap penyelenggaraan Pengujian Kendaraan bermotor di Indonesia.

Sebagaimana telah diuraikan di atas bahwa dalam proses PKB ternyata tidak mudah dilakukan. Beberapa aspek yang terkait dengan penyelenggaraan berkala PKB memerlukan tidak hanya sekedar komitmen pemerintah baik pusat maupun daerah. Akan tetapi juga membutuhkan *politicalwill* untuk memenuhi semua keperluan dalam PKB. Sebab penyelenggaraan berkala PKB cukup kompleks dan membutuhkan pembiayaan yang besar. kemudian tidak kalah pentingnya bahwa PKB tersebut memiliki

tujuan keselamatan transportasi. Apabila orientasi keselamatan lebih diutamakan dapat dipastikan penyelenggaraan berkala PKB akan lebih efektif hasilnya. Demikian pula pemerintah daerah sedapat mungkin penyelenggaraan PKB tidak untuk sumber pendapatan.

B a b

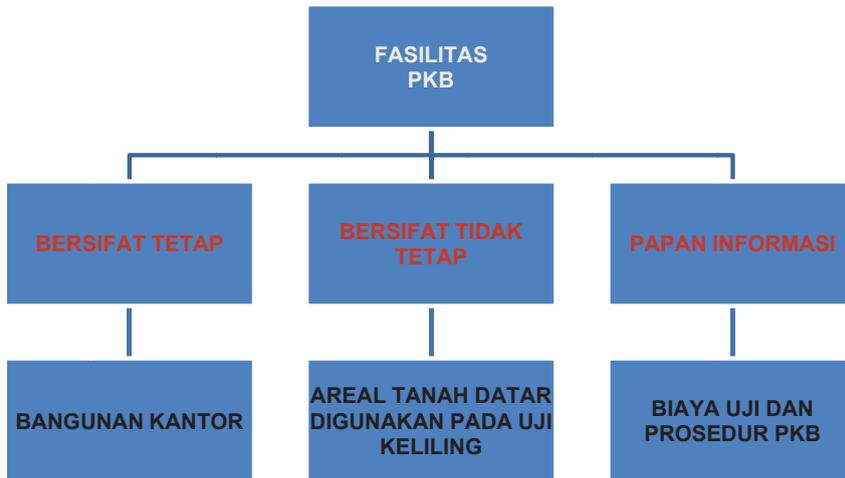
2

PERENCANAAN PKB

Perencanaan sebagai salah satu fungsi pokok manajemen merupakan kegiatan pemikiran yang berfungsi menyiapkan segala sesuatu sebelum aktifitas dimulai. Secara umum persiapan yang dilakukan menyangkut yaitu; man, money, material, machine, market. Terkait dengan penyelenggaraan PKB yang diperlu dipersiapkan yaitu antara lain Gedung Uji Kendaraan Bermotor (Material), Penguji Kendaraan Bermotor (Man) dan Peralatan Pengujian Kendaraan Bermotor (machine). Dengan demikian dalam membahas “perencanaan PKB” akan meliputi tiga aspek yang diuraikan sebagai berikut;

A. GEDUNG UJI KENDARAAN BERMOTOR

Berdasarkan KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN No. 71 Tahun 1993 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor disebutkan dalam Bab V bahwa Fasilitas Pengujian Kendaraan Bermotor dapat berupa fasilitas pada lokasi yang **bersifat tetap** dan fasilitas pada lokasi yang **bersifat tidak tetap**:



Lokasi tempat pelaksanaan uji berkala dapat berupa lokasi yang bersifat tetap dan/atau tidak tetap.

- A. Lokasi tempat pelaksanaan uji berkala yang bersifat tetap harus memenuhi persyaratan:
 - 1. Terletak pada daerah yang mudah dijangkau oleh pemilik kendaraan;
 - 2. Sesuai dengan rencana umum tata ruang daerah;
 - 3. Luas areal tanah yang tersedia sesuai dengan kebutuhan;
 - 4. Tidak mengganggu kelestarian lingkungan.
- B. Lokasi tempat pelaksanaan uji berkala yang bersifat tidak tetap, hanya diperbolehkan apabila di dalam suatu daerah Kabupaten/Kota tertentu ternyata:
 - 1. Jumlah kendaraan wajib uji relatif sedikit, dibandingkan dengan luas daerah yang harus dilayani; dan/atau
 - 2. Kondisi geografisnya tidak memungkinkan kendaraan dari tempat-tempat tertentu mencapai lokasi tempat pelaksanaan uji berkala.

Fasilitas Pengujian Kendaraan Bermotor yang bersifat tetap harus memenuhi beberapa criteria sesuai dengan KM 71 Tahun 1993 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor adalah

bahwa setiap pelaksana uji berkala kendaraan bermotor harus dilengkapi dengan fasilitas dan peralatan pengujian, fasilitas dan peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor dapat berupa fasilitas pada lokasi yang bersifat tetap maupun tidak tetap. Fasilitas Pengujian Kendaraan Bermotor pada lokasi yang bersifat tetap terdiri dari:

1. Bangunan beban kerja.
2. Bangunan gedung untuk generator set, kompresor dan gudang.
3. Jalan keluar masuk.
4. Lapangan parkir
5. Bangunan gedung administrasi.
6. Pagar.
7. Fasilitas penunjang untuk umum.
8. Fasilitas listrik.
9. Lampu penerangan.
10. Pompa air dan menara air.

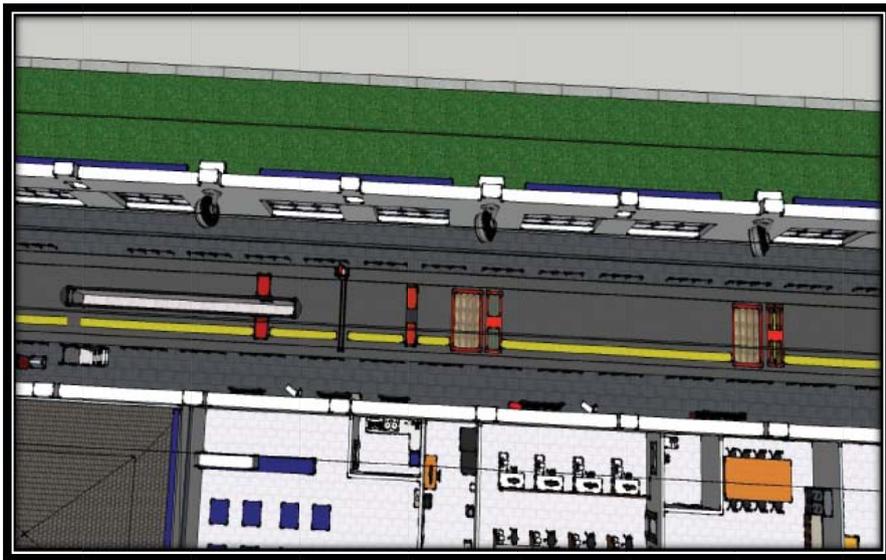
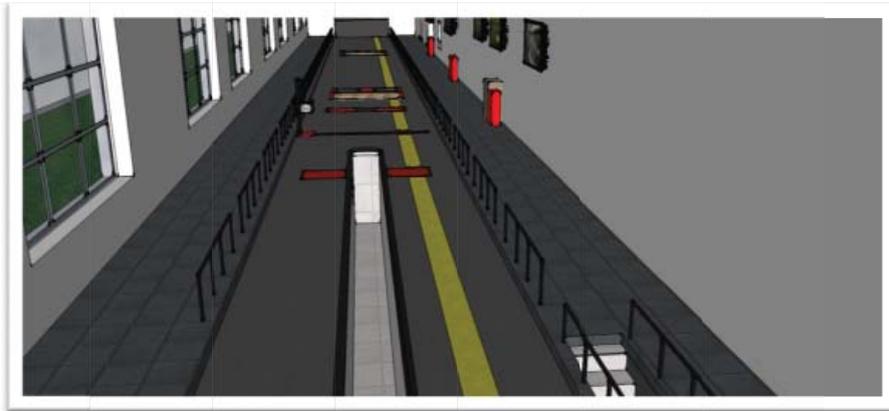
Sesuai surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: A.1080.UM.107/2/1991 tanggal 31 Oktober 1991 tentang “Pedoman Teknis Pembangunan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor “, maka ukuran dan konstruksi dari fasilitas tersebut di atas diatur sebagai berikut:

1. Pembangunan Balai Pengujian Kendaraan meliputi:
 - a. Luas tanah seluruhnya untuk 1 unit pengujian kendaraan bermotor sekurang-kurangnya 4.000 m².
 - b. Bangunan pengujian kendaraan bermotor terdiri dari:
 - ▶ Bangunan *load* kerja
 - a. Luas bangunan 60 m x 8 = 480 m²
 - b. Tinggi lantai ke plafon = 6 m

- c. Konstruksi Baja, dengan memperhitungkan getaran-getaran yang ditimbulkan oleh peralatan uji maupun kendaraan bermotor yang diuji.
- d. Pondasi Dirancang dan dibuat dengan memperhitungkan beban - beban dan getaran-getaran yang ditimbulkan oleh peralatan uji maupun kendaraan bermotor yang diuji. Pintu Terbuat dari besi yang dapat dikunci dengan baik dan pada waktu pintu tersebut dalam keadaan terbuka tidak mengganggu kelancaran kegiatan pengujian kendaraan bermotor.

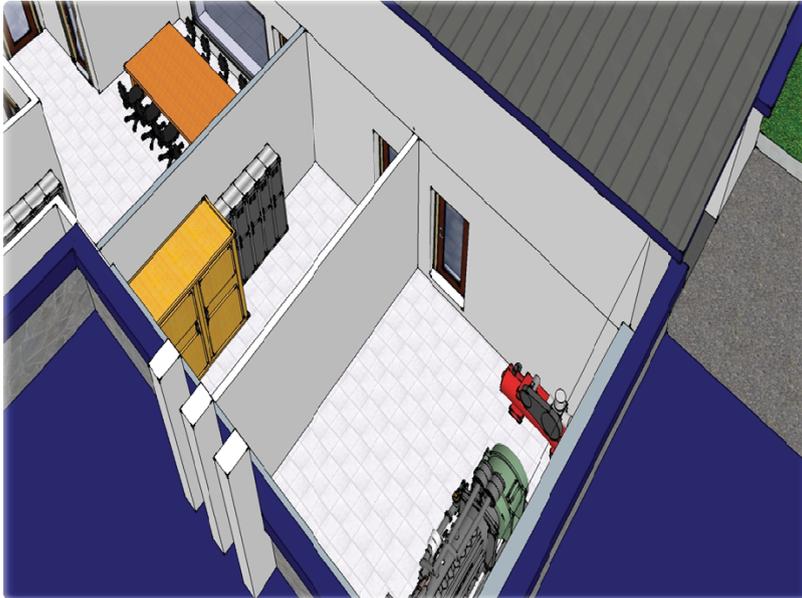






- Bangunan gedung generator – set, kompresor dan gudang
 - ➔ Luas bangunan/gedung generator – set, kompresor dan gudang = 66 m².
 - ➔ Konstruksi dan pondasi harus memperhitungkan getaran yang ditimbulkan oleh generator – set dan kompresor yang dioperasikan di dalamnya.
 - ➔ Ventilasi harus cukup memadai.

- ➡ Bangunan gedung generator – set, kompresor dan gudang harus dilengkapi dengan pintu yang dapat dikunci



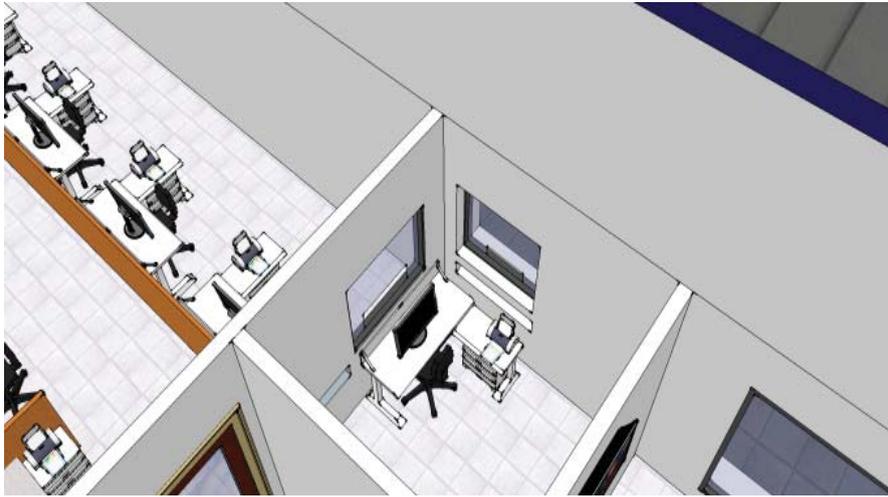
- ▶ Jalan keluar/masuk
 - ➡ Ukuran jalan perkerasan keluar/masuk: 106m X 6m
 - ➡ Hotmixed konstruksinya memperhitungkan berat MST kendaraan yang akan diuji
- ▶ Lapangan parkir
 - ➡ Luas lapangan parkir sekurang-kurangnya 1.300 m².
 - ➡ *Hotmixed*, konstruksinya memperhitungkan berat sumbu kendaraan bermotor terberat yang diuji.



► Bangunan Gedung administrasi

- a. Luas bangunan gedung administrasi: 204 m².
- b. Pondasi dan konstruksinya harus memperhatikan getaran yang ditimbulkan.
- c. Dilengkapi dengan fasilitas ibadah, ruang tunggu, kantin, kamar mandi/WC, kamar ganti pakaian dan lain sebagainya.







► Pagar

- a. Pagar depan dan pintu keluar/masuk terbuat dari besi.
- b. Pagar samping dan belakang terbuat dari tembok.
- c. Panjang pagar disesuaikan dengan ukuran keliling tanah yang tersedia.

► Listrik PLN

Penyambung daya listrik dari PLN sebesar 40 KV, untuk keperluan pengoperasian seluruh peralatan PKB, penerangan dan alat bantu lainnya.

► Lain-lain

- a. Disediakan saluran pembuangan air hujan.
- b. Dilengkapi dengan lampu penerangan untuk jalan keluar/masuk dan halaman parkir secukupnya dengan tinggi lampu sekurang-kurangnya 6 meter, menggunakan lampu mercury.

2. Bangunan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor dikategorikan sebagai bangunan khusus, untuk itu desain bangunan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor harus disahkan oleh Direktur

Jenderal Perhubungan Darat, dalam hal ini Kepala Direktorat Keselamatan dan Tehnik Sarana.

3. Pembangunan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor yang dibiaya oleh APBD berpedoman pada ketentuan ini.
4. Kepala Direktorat Keselamatan dan Tehnik Sarana melakukan pembinaan dan mengawasi pedoman teknis ini.
5. Dengan diterbitkannya surat edaran ini, maka keputusan Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Nomor: 955/U.001/LLAJR/1/81 tanggal 1 Januari 1981 tentang "Standar Bangunan dan Pemasangan Unit Pengujian Kendaraan Bermotor, tidak berlaku lagi".

Kondisi gedung uji berkala kendaraan bermotor pada UPT PKB di Indoensia dapat di klasifikasikan sebagai berikut:

1. Gedung uji Standar

adalah gedung yang telah memenuhi standar persyaratan teknis yang ditetapkan oleh SURAT EDARAN DITJENDAT NO. A. 1080. UM. 107/2/1991.

2. Gedung uji tidak standar

3. Tidak Memilik Gedung Uji

Dan terdapat beberapa masalah terhadap Gedung Uji berkala kendaraan bermotor:

1. Gedung Uji masih dalam status asset Provinsi, dimana masih ada sampai saat ini aset gedung uji dan peralatan uji belum diserahkan kepada Kab/kota dilokasi pembangunan gedung tersebut,
2. Gedung Uji tidak terawat, dan rusak berat
Gedung Uji dialihkan fungsi untuk kegiatan perkantoran lain

B. SUMBER DAYA MANUSIA PENGUJI KENDARAAN BERMOTOR

Pengujian Kendaraan Bermotor dilaksanakan dalam rangka menjamin keselamatan, kelestarian lingkungan hidup dan pelayanan umum, berupa kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian-bagian kendaraan, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan

Mengingat fungsi strategis tersebut maka kegiatan pemastian kelaikan jalan dimaksud haruslah dilaksanakan oleh penguji yang dipersyaratkan oleh peraturan perundangan yang berlaku yaitu dilaksanakan oleh tenaga penguji yang memiliki sertifikat kompetensi. Sertifikat Kompetensi adalah legitimasi kompetensi dalam bidang penguji kendaraan bermotor yang diberikan kepada penguji yang telah memenuhi persyaratan sesuai dengan keahlian, wewenang dan tanggung jawab penguji secara berjenjang, yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Dapat dilihat dari data di bawah ini jumlah SDM dan Kebutuhan tenaga penguji di Indonesia.

	PROVINSI (34)	TERMINAL (512)	JEMBATAN TIMBANG (34)	KAB/KOTA (512)	JML MINIMAL KEB SDM PKB	JUMLAH SDM PKB SAAT INI (2014)	JML MIN SDM YANG DIBUTUHKAN
PEMULA (ORG)	(2*34)= 68 org	(2*512)= 1024 org	-	(2*512)= 1024 org	2116 org	500 org	1616 org
PELAKSANA (ORG)	(2*34)= 68 org	(2*512)= 1024 org	(2*34)= 68 org	(2*512)= 1024 org	2184 org	670 org	1514 org
PELAKSANA LANJUTAN (ORG)	(2*34)= 68 org	(2*512)= 1024 org	(2*34)= 68 org	(2*512)= 1024 org	2184 org	808 org	1376 org
PENYELIA (ORG)	(1*34)= 34 org	(1*512)= 512 org	-	(1*512)= 512 org	1058 org	370 org	688 org

Dan berdasarkan dari UU yang berlaku mengenai SDM Penguji Kendaraan Bermotor adalah sebagai berikut:

UU Nomor 22 Tahun 1999 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 55:

- (1) Pengesahan hasil uji sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 ayat (2) huruf b diberikan oleh:
 - a. Petugas yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atas usul Gubernur untuk pengujian yang dilakukan oleh unit pelaksana pengujian Pemerintah Kabupaten/Kota; dan
 - b. Petugas swasta yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk pengujian yang dilakukan oleh unit pelaksana pengujian agen tunggal pemegang merek dan unit pelaksana pengujian swasta.
- (2) Kompetensi petugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat tanda lulus pendidikan dan pelatihan.

Persyaratan Kompetensi SDM PKB.

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.1076/KP.108/DRJD/2005 tentang Kompetensi Penguji Kendaraan Bermotor.

1. Penguji Kendaraan Bermotor adalah pegawai negeri sipil yang diberi tugas, tanggung jawab, wewenang, dan hak secara penuh oleh pejabat yang berwenang untuk melakukan tugas pengujian kendaraan bermotor.
2. Pengujian Kendaraan Bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan bermotor khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.

3. Surat Keputusan Kompetensi adalah keputusan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat yang diberikan kepada pegawai negeri sipil yang akan menjadi penguji kendaraan bermotor yang telah memenuhi persyaratan sesuai dengan keahlian, wewenang dan tanggung jawab di bidang Pengujian Kendaraan Bermotor.
4. Sertifikat Kompetensi adalah legitimasi kompetensi dalam bidang penguji kendaraan bermotor, yang diberikan kepada penguji yang telah memenuhi persyaratan sesuai dengan keahlian, wewenang dan tanggung jawab penguji secara berjenjang, yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
5. Tanda Kualifikasi Kompetensi adalah tanda kualifikasi kompetensi penguji yang menunjukkan klasifikasi penguji kendaraan bermotor, yang diberikan kepada setiap penguji kendaraan bermotor yang telah dinyatakan memenuhi persyaratan sebagaimana tercantum di dalam sertifikat kompetensi penguji kendaraan bermotor, berdasarkan evaluasi yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Jenjang jabatan dan pangkat Penguji Kendaraan Bermotor, terdiri dari:

1. Penguji Kendaraan Bermotor Pelaksana Pemula, dengan pangkat Pengatur Muda, golongan ruang (II/a);
2. Penguji Kendaraan Bermotor Pelaksana, dengan pangkat Pengatur Muda Tingkat I, golongan ruang (II/b), pengatur, golongan ruang (II/c) dan pengatur tingkat I, golongan ruang (II/d);
3. Penguji Kendaraan Bermotor Pelaksana Lanjutan, dengan pangkat Penata Muda, golongan ruang (III/a) dan Penata Muda Tingkat I, golongan ruang (III/b);
4. Penguji Kendaraan Bermotor Penyelia, dengan pangkat Penata, golongan ruang (III/c) dan Penata Tingkat I, golongan ruang (III/d).

a. PENGUJI PEMULA

Untuk dapat diangkat menjadi Penguji Kendaraan Bermotor Pelaksana Pemula, harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- ☑ Memiliki ijazah Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) Jurusan Mesin/Otomotif atau yang sederajat dalam bidang kendaraan bermotor atau untuk yang memiliki ijazah Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) Jurusan Listrik dan Sekolah Menengah Umum (SMU) Jurusan Paspal/IPA, dengan syarat wajib memiliki ijazah/sertifikat kursus otomotif;
- ☑ Memiliki pangkat Pengatur Muda, golongan ruang II/a;
- ☑ Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sekurang-kurangnya golongan B-1;
- ☑ Telah mengikuti dan dinyatakan lulus pendidikan dan latihan dasar penguji kendaraan bermotor.
- ☑ Setiap unsur penilaian prestasi kerja atau pelaksanaan pekerjaan (DP-3) sekurang-kurangnya bernilai baik dalam 1 (satu) tahun terakhir;
- ☑ Sehat jasmani dan rohani

Kompetensi Penguji Pemula adalah sebagai berikut:

- a. Mampu memeriksa kelengkapan administrasi uji berkala jenis kendaraan bermotor untuk uji pertama dan untuk uji reguler;
- b. Mampu memeriksa identitas kendaraan bermotor dengan hasil identitas kendaraan bermotor sesuai;
- c. Mampu memeriksa identitas kendaraan bermotor dengan hasil identitas kendaraan bermotor tidak sesuai;
- d. Mampu menjelaskan verifikasi/validasi persyaratan administrasi terhadap identitas kendaraan bermotor konfirmasi hasil verifikasi/validasi;
- e. Mampu menjelaskan verifikasi/validasi persyaratan administrasi terhadap identitas kendaraan bermotor penetapan pelaksanaan pengujian;

- f. Mampu mengumpulkan data hasil pengujian dan pemeriksaan setiap unit kendaraan bermotor;
- g. Mampu mengisi tanda samping kendaraan bermotor;
- h. Mampu memasang plat uji;
 - i. Mampu memeriksa kelengkapan persyaratan, administrasi uji kendaraan bermotor;
 - j. Mampu menentukan pelaksanaan uji tipe;
 - k. Mampu memeriksa identitas kendaraan bermotor;
 - l. Mampu menyesuaikan persyaratan administrasi terhadap identitas kendaraan bermotor;
- m. Mampu memeriksa kelengkapan persyaratan administrasi rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor;
- n. Mengumpulkan seluruh hasil pengujian dan pemeriksaan setiap unit kendaraan bermotor;
- o. Mampu mencatat data hasil pelaksanaan pengujian ke dalam *data base* bagi yang sudah dilengkapi dengan sistem informasi manajemen;
- p. Mampu menyiapkan alat uji kendaraan bermotor dengan memeriksa,
- q. Mampu mengoperasikan unjuk kerja alat uji kebisingan (noise);
- r. Mampu menyiapkan peralatan uji radius putar;
- s. Mampu memeriksa peralatan dan perlengkapan kendaraan bermotor;
- t. Mampu mengoperasikan kendaraan bermotor selama proses pengujian dilakukan;
- u. Mampu menimbang kendaraan bermotor;
- v. Mampu melaksanakan perawatan alat bantu pengujian kendaraan bermotor:

b. PENGUJI PELAKSANA

Untuk dapat diangkat menjadi Penguji Kendaraan Bermotor

Pelaksana, harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki ijazah Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) Jurusan Mesin/Otomotif atau yang sederajat dalam bidang kendaraan bermotor atau untuk yang memiliki ijazah Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) Jurusan Listrik dan Sekolah Menengah Umum (SMU) Jurusan Paspal/IPA, dengan syarat wajib memiliki ijazah/sertifikat kursus otomotif atau memiliki ijazah D-II PKB;
- b. Memiliki pangkat Pengatur Muda Tingkat I, golongan ruang II/b, Pengatur, golongan ruang II/c atau Pengatur Tingkat I, golongan ruang II/d;
- c. Memiliki pengalaman/masa kerja di bidang Pengujian Kendaraan Bermotor sekurang-kurangnya 2 (dua) tahun kecuali memiliki ijazah D-II PKB;
- d. Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sekurang-kurangnya golongan B-1;
- e. Telah mengikuti dan dinyatakan lulus pendidikan dan latihan dasar penguji kendaraan bermotor kecuali memiliki ijazah D-II PKB;
- f. Setiap unsur penilaian prestasi kerja atau pelaksanaan pekerjaan (DP-3) sekurang-kurangnya bernilai baik dalam 1 (satu) tahun terakhir;
- g. Sehat jasmani dan rohani.

Kompetensi SDM Penguji Pelaksana adalah sebagai berikut:

- a. Mampu Menyiapkan alat uji kendaraan bermotor dengan memeriksa, menghidupkan, dan memastikan unjuk kerja: genset, kompresor, alat uji kesepakatan asap (*smoke tester*), alat uji emisi gas buang(CO-HC tester), alat uji *speedometer*, alat uji kebisingan(noise), alat uji side slip, alat uji rem (*braketester*), *axle load* meter, alat uji *suspense*, alat uji joint playdetektor, alat uji lampu utama (*head light tester*),
- b. Mampu mengukur dimensi kendaraan bermotor

- c. Mampu memeriksa fisik kendaraan bermotor,
- d. Mampu menguji speedo meter;
- e. Mampu menguji tingkat suara klakson (*noise*);
- f. Mampu menguji kincup roda depan (*side slip*);
- g. Mampu menguji radius putar (*turning radius*) kekanan;
- h. Mampu menguji radius putar kiri;
 - i. Mampu menguji perhitungan radius putar;
 - j. Mampu menguji berat sumbu kendaraan bermotor (*axle load*);
- k. Mampu memeriksa dimensi jarak tempat duduk, dimensi lebar pintu, dimensi jarak lantai keatap bagian dalam kendaraan bermotor;
- l. Mampu memeriksa kendaraan bermotor, konstruksi rumah-rumah kendaraan Bermotor, konstruksi landasan kendaraan bermotor, fungsi lampu-lampu (rem, penunjuk arah, mundur, posisi), fungsi penghapus kaca kendaraan bermotor, jenis kaca-kaca kendaraan bermotor, ukuran roda dan ban kendaraan bermotor, konstruksi interior/kabin/ruang kemudi kendaraan bermotor, jenis dan posisi kaca spion kendaraan bermotor, fungsi panel indikator/instrumen kendaraan bermotor, fungsi pedalpedal/tuas/tombol di ruang kemudi, konstruksi tempat duduk, jenis dan konstruksi sabuk keselamatan, konstruksi dan jenis suspense, jenis rangka dasar kendaraan bermotor, konstruksi sistem pembuangan, konstruksi sistem rem, konstruksi sistem kelistrikan, konstruksi, sistem bahan bakar, sistem dan jenis transmisi serta alat penerus daya, sistem motor penggerak, ukuran dan jumlah keluar, tempat darurat;
- m. Mampu memeriksa dan mengkaji fisik kendaraan hasil rancang bangun dan rekayasa;
- n. Mampu menghitung JBI dan kelas jalan;
- o. Mampu melaksanakan perawatan peralatan pengujian kendaraan bermotor;

- p. Mampu melaksanakan perbaikan minor peralatan pengujian kendaraan bermotor;
- q. Mampu melaksanakan perbaikan minor alat bantu peralatan pengujian kendaraan;
Mampu melaksanakan perbaikan mayor alat bantu peralatan pengujian kendaraan

c. PENGUJI PELAKSANA LANJUTAN

Untuk dapat diangkat menjadi Penguji Kendaraan Bermotor Pelaksana Lanjutan, harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki ijazah Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) Jurusan Mesin/Otomotif atau yang sederajat dalam bidang kendaraan bermotor atau untuk yang memiliki ijazah Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) Jurusan Listrik dan Sekolah Menengah Umum (SMU) Jurusan Paspal/IPA, dengan syarat wajib memiliki ijazah/sertifikat kursus otomotif atau memiliki ijazah D-II PKB;
- b. Memiliki pangkat Penata Muda, golongan ruang III/a atau Penata Muda Tingkat I golongan ruang III/b;
- c. Memiliki pengalaman/masa kerja di bidang Pengujian Kendaraan Bermotor sekurang-kurangnya 2 (dua) tahun kecuali memiliki ijazah D-II PKB;
- d. Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sekurang-kurangnya golongan B-1;
- e. Telah mengikuti dan dinyatakan lulus pendidikan dan latihan dasar penguji kendaraan bermotor kecuali memiliki ijazah D-II PKB;
- f. Setiap unsur penilaian prestasi kerja atau pelaksanaan pekerjaan (DP-3) sekurang-kurangnya bernilai baik dalam 1 (satu) tahun terakhir;
- g. Sehat jasmani dan rohani.

Kompetensi SDM Penguji Pelaksana Lanjutan adalah sebagai berikut:

- a. menyiapkan alat uji kendaraan bermotor dengan memeriksa, menghidupkan, dan memastikan unjuk kerja ABS system;
- b. menguji kepekatan asap gas buang;
- c. menguji emisi gas buang (CO-HC);
- d. menguji lampu utama kendaraan bermotor kekuatan pancar lampu utama;
- e. menguji penyimpangan (deviasi) lampu utama;
- f. menguji bagian bawah kendaraan bermotor (*under carried*) dengan pit;
- g. menguji bagian bawah kendaraan bermotor (*under carried*) sistem kemudi dengan *joint play detector*;
- h. melakukan evaluasi komperhensif terhadap pemenuhan kelaikan jalan;
- i. menyiapkan alat uji kendaraan bermotor dengan memeriksa, menghidupkan, dan memastikan unjuk kerja alat uji performansi kendaraan bermotor;
- j. menyiapkan alat uji kendaraan bermotor dengan memeriksa, menghidupkan, dan memastikan unjuk kerja *wheel alignment tester*;
- k. menguji *speedometer*;
 - l. menguji lampu utama jauh kendaraan bermotor;
- m. menguji lampu utama dekat kendaraan bermotor;
- n. menganalisa data hasil pengujian tipe kendaraan bermotor;
- o. memeriksa dan mengkaji spesifikasi gambar teknik kendaran bermotor berdasarkan perhitungan teknis, teknis penyambungan kendaraan bermotor;
- p. memeriksa dan mengkaji spesifikasi gambar teknik kendaraan bermotor berdasarkan perhitungan teknis, teknis daya tahan, daya dukung dan komponen;

- q. memeriksa dan mengkaji spesifikasi gambar teknik kendaraan bermotor berdasarkan perhitungan teknis, jumlah berat yang diperbolehkan (JBB) dan kelas jalan;
- r. validasi dan penetapan hasil pemeriksaan fisik;
- s. memperbaiki mayor peralatan pengujian;
- t. melakukan kalibrasi peralatan pengujian CO-HC tester;
- u. melakukan kalibrasi peralatan pengujian *speedometer tester*;
- v. melakukan kalibrasi peralatan pengujian, *side slip tester*;
- w. melakukan kalibrasi peralatan pengujian, *axle load tester*;
- x. melakukan kalibrasi peralatan pengujian, *noise tester*.

d. PENGUJI PENYELIA

Untuk dapat diangkat menjadi Penguji Kendaraan Bermotor Penyelia, harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki ijazah Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) Jurusan Mesin/Otomotif atau yang sederajat dalam bidang kendaraan bermotor atau untuk yang memiliki ijazah Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) Jurusan Listrik dan Sekolah Menengah Umum (SMU) Jurusan Paspal/IPA, dengan syarat wajib memiliki ijazah/sertifikat kursus otomotif atau memiliki ijazah D-II PKB;
- b. Memiliki pangkat Penata, golongan ruang III/c atau Penata Tingkat I golongan ruang III/d;
- c. Memiliki pengalaman/masa kerja di bidang Pengujian Kendaraan Bermotor sekurang-kurangnya 2 (dua) tahun kecuali memiliki ijazah D-II PKB;
- d. Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sekurang-kurangnya golongan B-1;
- e. Telah mengikuti dan dinyatakan lulus pendidikan dan latihan dasar penguji kendaraan bermotor kecuali memiliki ijazah D-II PKB;

- f. Setiap unsur penilaian prestasi kerja atau pelaksanaan pekerjaan (DP-3) sekurang-kurangnya bernilai baik dalam 1 (satu) tahun terakhir;
- g. Sehat jasmani dan rohani.

Kompetensi SDM Penguji Pelaksana Lanjutan adalah sebagai berikut:

- a. menguji rem kendaraan bermotor (*brake*) gaya rem utama;
- b. menguji rem kendaraan bermotor (*brake*), rem parkir;
- c. menganalisa data hasil pengujian;
- d. menghitung dan menetapkan jumlah berat yang diizinkan
- e. menghitung dan menetapkan jumlah daya angkut orang dan barang;
- f. menghitung dan menetapkan jumlah, muatan sumbu terberat (MST);
- g. menetapkan kelas jalan yang akan dilalui;
- h. menetapkan masa berlaku uji berkala berikutnya;
- i. mengisi dan menandatangani buku uji;
- j. menghitung dan penilaian kondisi teknis kendaraan bermotor berdasarkan hasil pemeriksaan fisik kendaraan bermotor yang dilakukan;
- k. menguji kepekatan asap gas buang;
 - l. menguji emisi gas buang (CO-HC);
- m. menguji efisiensi rem utama kendaraan bermotor;
- n. menguji rem parkir arah maju kendaraan bermotor;
- o. menguji rem parkir arah mundur kendaraan bermotor;
- p. menguji posisi roda depan (*wheel alignment*);
- q. menguji prestasi kendaraan bermotor dengan

- menyesuaikan beban alat uji (inersia alat uji) dengan kendaraan bermotor;
- r. menguji prestasi kendaraan bermotor dengan mengamati, mencatat dan melakukan perhitungan hasil;
 - s. menguji prestasi kendaraan bermotor dengan mengamati grafik performansi kendaraan bermotor berdasarkan data hasil uji;
 - t. menghitung *power weight ratio*;
 - u. mengkonfirmasi spesifikasi teknis sesuai data teknis yang disampaikan;
 - v. menghitung dan menetapkan jumlah berat yang diijinkan;
 - w. menghitung dan menetapkan daya angkut orang dan barang;
 - x. menghitung dan menetapkan muatan sumbu terberat (mst);
 - y. menetapkan kelas jalan yang akan dilalui;
 - z. melakukan evaluasi komprehensif terhadap pemenuhan kelaikan jalan;
 - aa. melakukan validasi untuk pengesahan gambar teknis tentang rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor;
 - ab. melakukan kalibrasi peralatan pengujian *diesel smoke tester*;
 - ac. melakukan kalibrasi peralatan pengujian *brake tester*;
 - ad. melakukan kalibrasi peralatan pengujian *head light tester*;
 - ae. melakukan kalibrasi peralatan pengujian *chasis dynamometer*;
 - af. melakukan kalibrasi peralatan pengujian *flat track tire*;
 - ag. melakukan kalibrasi peralatan pengujian *road wheel tester*;
 - ah. melakukan kalibrasi peralatan pengujian *suspension tester*;
 - ai. melakukan kalibrasi peralatan pengujian *dynamic wheel alignment tester*;
 - aj. melakukan kalibrasi peralatan pengujian *static wheel alignment tester*.

C. PERALATAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR

Alat Uji Kendaraan Bermotor adalah suatu peralatan yang digunakan untuk mengetes atau menguji unjuk kerja dari sistem kendaraan bermotor.

Sedang menurut Undang-undang No. 22 Tahun 2009, jelas diamanatkan bahwa persyaratan laik jalan ditentukan berdasarkan kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:

1. Emisi gas buang.
2. Tingkat kebisingan suara.
3. Kemampuan rem utama.
4. Kemampuan rem parkir.
5. Kincup roda depan.
6. Kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama.
7. Akurasi penunjuk kecepatan.
8. Kedalaman alur ban.

PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 164 ayat (1)

Unit pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor harus memiliki peralatan uji.

Ayat (2)

Peralatan uji sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit meliputi:

- a. alat uji emisi gas buang;
- b. alat uji kebisingan;
- c. alat uji rem;
- d. alat uji lampu;
- e. alat uji kincup roda depan;
- f. alat uji penunjuk kecepatan;

- g. alat pengukur kedalaman alur ban;
- h. alat pengukur berat;
- i. alat pengukur dimensi;
- j. alat uji daya tembus cahaya pada kaca;
- k. kompresor udara
 - 1. generator set; dan
- m. peralatan bantu.

Ayat (3)

Ketentuan lebih lanjut mengenai spesifikasi teknis peralatan Uji Berkala Kendaraan Bermotor dan peralatan pendukungnya diatur dengan peraturan menteri yang bertanggung jawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

KM Nomor 71 Tahun 1993 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor Pasal 11

1. peralatan uji berkala kendaraan bermotor dapat berupa peralatan pengujian lengkap atau peralatan pengujian dasar atau peralatan pengujian keliling; Syarat Jumlah Kendaraan Bermotor Wajib Uji (KBWU) = 4.000 Unit lebih.
2. peralatan pengujian lengkap atau peralatan pengujian dasar sebagaimana dimaksud ayat (1) dipasang dan digunakan pada lokasi tempat pengujian yang bersifat tetap; (Syarat Jumlah Kendaraan Bermotor Wajib Uji (KBWU) kurang dari 4.000 Unit lebih).
3. peralatan pengujian keliling sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) digunakan pada lokasi tempat pengujian yang bersifat tidak tetap dan ditempatkan pada kendaraan bermotor pengangkut peralatan uji. (Jumlah kbwu relatif sedikit dibandingkan dengan luas yang harus dilayani dan/ atau kondisi geografis tidak memungkinkan kendaraan dari tempat-tempat tertentu mencapai lokasi tempat pelaksanaan uji)

Pasal 12

ayat (1)

Peralatan pengujian lengkap sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1) meliputi:

- a. Alat uji suspensi roda(*pitwheel suspension*) dan pemeriksaan kondisi teknis bagian bawah kendaraan bermotor;
- b. Alat uji rem;
- c. Alat uji lampu utama;
- d. Alat uji speedometer;
- e. Alat uji emisi gas buang meliputi alat uji CO/HC Tester dan ketebalan asap gas buang;
- f. Alat pengukur berat;
- g. Alat uji kincup roda depan;
- h. Alat pengukur suara;
 - i. Alat pengukur dimensi;
 - j. Alat pengukur tekanan udara;
- k. Alat uji kaca;
 - l. Kompresor udara;
- m. Generator set;
- n. Peralatan bantu.

ayat (2)

Peralatan pengujian dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat 1 meliputi:

- a. Alat uji suspensi roda(*pitwheel suspensioan tester*) dan pemeriksaan kondisi teknis bagian bawah kendaraan;
- b. Alat uji rem;
- c. Alat pengukur berat;
- d. Alat pengukur dimensi;
- e. Alat pengukur tekanan udara;

- f. Alat uji emisi gas buang meliputi CO/HC Tester dan ketebalan asap gas buang;
- g. Kompresor udara;
- h. Generator set;
- i. Peralatan bantu.

ayat (3)

Peralatan pengujian keliling sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat 1 meliputi:

- a. Alat uji rem;
- b. Alat pengukur berat;
- c. Alat pengukur dimensi;
- d. Alat pengukur tekanan udara;
- e. Alat uji emisi gas buang meliputi CO/HC Tester dan ketebalan asap gas buang;
- f. Kompresor udara;
- g. Generator set;
- h. Peralatan bantu.

Berdasarkan uraian yang sangat detail mengenai ketiga aspek di atas yaitu “gedung uji PKB, SDM PKB dan peralatan PKB, keseluruhan item item dari ketiga aspek tersebut harus dipersiapkan dengan sempurna sebelum operasional PKB dilakukan. Perencanaan yang baik akan memberikan tuntunan dalam operasional secara efisien dan efektif. Melakukan kegiatan perencanaan tidak mudah, disamping harus memperhatikan 5 M juga merinci secara detail waktu dan pembiayaan. Misalnya mempersiapkan “gedung Uji PKB yang representatif sesuai dengan ketentuan teknis yang dipersyaratkan juga tidak mudah. Di beberapa wilayah yang di survey seperti DKI Jakarta, Kota Yogyakarta, Padang, Pontianak dan Surabaya, gedung uji yang cukup layak hanya di DKI dan Surabaya. Pada umumnya di kota kota lain di Indoensia keberadaan gedung

uji PKB keadaanya belum representatif. Demikian pula SDM PKB keberadaanya jumlah SDM yang melaksanakan fungsi PKB di Indonesia masih kecil jumlahnya yaitu sekitarr hanya 5% dari jumlah kebutuhan yang ada. Peran SDM merupakan factor kunci dalam penyelenggaraan PKB secara benar dan berkualitas. Jika keberadaan SDM tidak mencukupi maka akan terjadi pelaksanaan pengujian akan berjalan seadanya dan cenderung renta dengan tindakan manipulasi. Sedangkan keadaan peralatan uji PKB pada hampir semua kota di Indonesia kondisinya kurang layak untuk dipakai dalam pengujian kendaraan bermortor.

Sesuai dengan penjelasan di atas bahwa melakukan kegiatan “perencanaan” akan mengalami kesulitan jika kurang didukung oleh keberadaan 5 M di atas. Perencanaan yang reealistic harus mempertimbangkan keadaan dan kondisi yang ada. Perencanaan hanya tertulis di atas kertas saja tanpa bias direalisasikan jika tidak didukung oleh kelengkapan fasilitas yang dibutuhkan sesuai target yang akan dicapai.

B a b

3

PELAKSANAAN PELAYANAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR

Pada bab III akan membahas mengenai operasional pelayanan unit PKB secara lebih detail keseluruhan proses pelayanan PKB. Pada hakekatnya fungsi PKB adalah menjalankan fungsi keselamatan para penumpang dalam kendaraan roda empat atau lebih. Fungsi keselamatan menjadi domain pemerintah karena menyangkut nyawa manusia menjadi tanggung jawab negara dan pemerintah. Oleh karena itu transportasi menjadi barang publik dimana pemerintah mempunyai kewajiban menyelenggarakan terutama transportasi umum. Dengan demikian yang menjadi objek pelayanan PKB yaitu kendaraan umum baik yang mengangkut orang maupun barang. Menurut peraturan perundangan yang berlaku setiap kendaraan umum wajib di uji kelaikannya. Untuk itu penyelenggaraan PKB menjadi kegiatan yang terkait dengan masyarakat luas sehingga termasuk wilayah pelayanan publik. Selanjutnya sebelum menjelaskan teknis operasional PKB akan dijelaskan terlebih dahulu beberapa pengertian tentang pelayanan publik. Pengujian Kendaraan Bermotor merupakan kewajiban pemerintah dibidang keselamatan transportasi maka kegiatan PKB sebagai bagian dari fungsi pokok pemerintah yaitu menyediakan dan menyelenggarakan pelayanan publik. Di bawah ini termonologi dan istilah yang terkait

dengan pelayan publik yang dikutip dari para pakar yaitu sebagai berikut;

A. PENGERTIAN PELAYANAN

Menurut Sinambela (2008:5-6) pelayanan adalah setiap kegiatan yang menguntungkan dalam suatu kumpulan atau kesatuan, dan menawarkan kepuasan meskipun hasilnya tidak terikat pada suatu produk secara fisik. Pelayanan adalah suatu kegiatan atau urutan kegiatan yang terjadi dalam interaksi langsung antar seseorang dengan orang lain atau mesin secara fisik dan menyediakan kepuasan pelanggan. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia dijelaskan pelayanan sebagai usaha melayani kebutuhan orang lain. Sedangkan melayani adalah membantu menyiapkan (mengurus) apa yang diperlukan seseorang.

Pelayanan publik diartikan pemberian layanan (melayani) keperluan orang atau masyarakat yang mempunyai kepentingan pada organisasi itu sendiri dengan aturan pokok dan tata cara yang telah ditetapkan. Selanjutnya Kepmenpan No.63/KEP/M. PAN/7/2003, pelayanan publik adalah segala kegiatan pelayanan yang dilaksanakan oleh penyelenggara pelayanan publik sebagai upaya pemenuhan kebutuhan penerima pelayanan maupun pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dengan demikian, pelayanan publik adalah pemenuhan keinginan dan kebutuhan masyarakat oleh penyelenggara negara. Negara didirikan oleh publik (masyarakat) tentu saja dengan tujuan agar dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Pada hakikatnya negara dalam hal ini pemerintah (birokrat) haruslah dapat memenuhi kebutuhan masyarakat. Kebutuhan dalam hal ini bukanlah kebutuhan secara individual akan tetapi berbagai kebutuhan yang sesungguhnya diharapkan oleh masyarakat. Secara teoritis tujuan pelayanan publik pada dasarnya adalah memuaskan masyarakat.

Dalam kaitannya dengan pemerintahan, kata umum atau publik mengandung arti sebagai masyarakat umum sehingga kepentingan umum diartikan sebagai kepentingan masyarakat luas, sebagaimana dikemukakan Moenir (2002:15) yang mengartikan kepentingan umum sebagai suatu bentuk kepentingan yang menyangkut orang banyak atau masyarakat, tidak bertentangan dengan norma dan aturan, yang kepentingan tersebut bersumber pada kebutuhan (hajat/hidup) orang banyak atau masyarakat.

Substansi pelayanan publik selalu dikaitkan dengan suatu kegiatan yang dilakukan oleh seseorang atau kelompok orang atau instansi tertentu untuk memberikan bantuan dan kemudahan kepada masyarakat dalam rangka mencapai tujuan tertentu. Pelayanan publik ini menjadi semakin penting karena senantiasa berhubungan dengan khalayak masyarakat ramai yang memiliki keanekaragaman kepentingan dan tujuan, oleh karena itu institusi pelayanan publik dapat dilakukan oleh pemerintah maupun non-pemerintah. Jika pemerintah, maka organisasi birokrasi pemerintahan merupakan organisasi terdepan yang berhubungan dengan pelayanan publik, jika non-pemerintah, maka dapat berbentuk organisasi partai politik, organisasi keagamaan, lembaga swadaya masyarakat maupun organisasi-organisasi kemasyarakatan yang lain. Siapapun bentuk institusi pelayanannya, maka yang terpenting adalah bagaimana memberikan bantuan dan kemudahan kepada masyarakat dalam rangka memenuhi kebutuhan dan kepentingannya. Dalam kaitannya dengan penyelenggaraan pemerintahan, birokrasi sebagai ujung tombak pelaksana pelayanan publik mencakup berbagai program-program pembangunan dan kebijaksanaan-kebijaksanaan pemerintah.

Pada hakekatnya pelayanan publik merupakan tugas utama dalam administrasi negara yang dilakukan oleh aparatur negara.

Perkembangan yang muncul di sejumlah negara dalam bidang pelayanan publik menunjukkan adanya pergeseran lebih ke arah penerapan prinsip orientasi pasar dalam penyediaan pelayanan, ini berarti bahwa pelayanan yang diberikan pemerintah harus mengutamakan pelayanan terhadap masyarakatnya. Hal ini diperkuat dengan prinsip *catalytic government*, yang mengandung arti bahwa aparatur pemerintah dalam memberikan pelayanan publik bertindak sebagai katalisator, memberikan kemudahan dan kelancaran. Untuk itu dibutuhkan visi yang jelas dalam memberikan pelayanan yang terdepan untuk masyarakatnya.

Dalam konteks ini pemerintah lebih bertindak sebagai regulator dibanding implementor atau aktor pelayanan, oleh karena itu pemerintah perlu memberdayakan kelompok masyarakat itu sendiri sebagai penyedia atau pelaksana pelayanan. Sementara itu pemerintah hanya membantu masyarakat agar mampu membantu dirinya sendiri (*helping people to help themselves*), yang merupakan prinsip *self-help* atau *steering rather than rowing* dalam gagasan *Reinventing Government*. Dipandang dari sisi masyarakat, tuntutan pelayanan terus mengalami perubahan yang didorong oleh arus globalisasi. Di samping itu tuntutan masyarakat mempunyai perbedaan yang sangat dipengaruhi oleh tingkat kebutuhan dan nilai yang berlaku pada masing-masing individu maupun kelompok masyarakat. Hal ini membuka cakrawala baru bagi aparatur untuk semakin berperan secara lebih baik dalam membantu masyarakat memenuhi kebutuhannya.

Melalui diterapkannya kebijakan Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang pemerintahan daerah, dilihat dari sisi pelayanan publik, diharapkan *point of delivery* menjadi lebih pendek, dalam arti titik pengiriman antara pelayanan menjadi lebih dekat ke masyarakat. Konsekuensi logisnya adalah perlu pelimpahan kewenangan menyangkut pelayanan publik pada tingkatan pemerintahan di bawahnya.

Sementara itu menurut Keputusan MENPAN Nomor 63 Tahun 2003, pelayanan publik dapat dikelompokkan ke dalam 3 (tiga) kelompok besar, yaitu:

1. Pelayanan administratif, yaitu pelayanan yang menghasilkan berbagai bentuk dokumen resmi yang dibutuhkan publik seperti kewarganegaraan, sertifikat kompetensi, kepemilikan atau penguasaan terhadap suatu barang dan sebagainya. Yang termasuk dalam kelompok ini adalah KTP, BPKB, SIM, STNK, IMB, Akte Pernikahan, Akte Kelahiran, Akte Kematian dan sebagainya.
2. Pelayanan barang, yaitu pelayanan yang menghasilkan berbagai bentuk atau jenis barang yang digunakan oleh publik. Yang termasuk dalam kelompok ini misalnya jaringan telepon, penyediaan tenaga listrik, air bersih dan sebagainya.
3. Pelayanan jasa, yaitu pelayanan yang menghasilkan berbagai bentuk jasa yang dibutuhkan oleh publik. Yang termasuk dalam kelompok ini adalah pendidikan, pemeliharaan kesehatan, penyelenggaraan transportasi, pos dan sebagainya.

Pengertian Pelayanan Menurut Boediono (2003:60) adalah suatu proses bantuan kepada orang lain dengan cara-cara tertentu yang memerlukan kepekaan dan hubungan interpersonal agar terciptanya kepuasan dan keberhasilan. Setiap pelayanan menghasilkan produk baik berupa barang ataupun jasa.

Kirom (2010:50) program pelayanan merupakan salah satu upaya perusahaan untuk memberikan pelayanan yang lebih baik kepada konsumen. Pelayanan tersebut menjadi sangat penting, mengingat sebagai perusahaan yang melayani kebutuhan masyarakat luas (*public service*), maka tuntutan pelayanan yang diberikan secara baik dan sebagaimana mestinya menjadi suatu keharusan.

Mardiasmo (2010:107) Salah satu tugas pokok pemerintah adalah memberikan pelayanan kepada masyarakat (*public*

service). Pemberian pelayanan publik pada dasarnya dibiayai melalui pembebanan langsung kepada masyarakat sebagai konsumen jasa publik (*charging for service*). Jika pelayanan publik dibiayai melalui pembebanan langsung, maka yang membayar hanyalah mereka yang memanfaatkan jasa pelayanan publik tersebut, sedangkan yang tidak menggunakan tidak diwajibkan untuk membayar.

Pemerintah dapat dibenarkan menarik tarif untuk pelayanan tertentu baik secara langsung atau tidak langsung melalui perusahaan milik pemerintah. Beberapa pelayanan publik yang dapat dibebankan tarif pelayanan misalnya Penyediaan Air Bersih, Transportasi Publik, Jasa Pos dan Telekomunikasi, Energi dan Listrik, Perumahan Rakyat, Fasilitas Rekreasi (Pariwisata), Pendidikan, Jalan Tol dan sebagainya.

Penyelenggara pelayanan publik adalah unit kerja pada Instansi Pemerintah yang secara langsung memberikan pelayanan kepada penerima pelayanan publik. Sedangkan Pemberi pelayanan publik adalah pejabat/pegawai instansi pemerintah yang melaksanakan tugas dan fungsi pelayanan publik sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Sebagai penerima pelayanan publik adalah orang, masyarakat, instansi pemerintah dan badan hukum. Hakikat pelayanan publik adalah pemberian pelayanan prima kepada masyarakat yang merupakan perwujudan kewajiban aparatur pemerintah sebagai abdi masyarakat.

Surjadi (2009:117) Kelompok Pelayanan Jasa yaitu pelayanan yang menghasilkan berbagai bentuk jasa yang dibutuhkan oleh publik, misalnya pendidikan, pemeliharaan kesehatan, penyelenggaraan transportasi, pos dan sebagainya.

Ratminto (2005:71) menyebutkan bahwa kinerja pelayanan publik dapat ditingkatkan apabila ada mekanisme *exit* dan *voice*. Mekanisme *exit* dapat diartikan bahwa jika pelayanan publik

tidak berkualitas, maka konsumen bisa memiliki kesempatan untuk memilih lembaga penyelenggara pelayanan publik lain yang disukainya, sedangkan mekanisme *voice* diartikan bahwa adanya kesempatan untuk mengungkapkan ketidakpuasan kepada lembaga penyelenggara layanan publik.

Boediono (2003:121). Dalam pelayanan administrasi publik, yang bertindak sebagai pemberi pelayanan adalah birokrasi, dalam hal ini instansi pemerintah termasuk BUMN dan BUMD. Pengertian birokrasi sendiri adalah suatu tipe organisasi yang di dalamnya terdapat suatu tata kerja yang telah ditentukan dalam suatu peraturan yang selalu dilaksanakan dengan sepenuhnya.

Dwiyanto (2005:141) Produk suatu organisasi dapat berupa pelayanan dan produk fisik. Produk birokrasi publik sebagai suatu organisasi adalah pelayanan publik yang diterima oleh warga pengguna maupun masyarakat secara luas. Pelayanan publik dapat didefinisikan sebagai serangkaian aktivitas yang dilakukan oleh birokrasi publik untuk memenuhi kebutuhan warga pengguna. Pengguna atau Pelanggan yang dimaksudkan disini adalah warga Negara yang membutuhkan pelayanan publik.

Menurut Philip Kotler (1990: 11) Pelayanan adalah keseluruhan ciri dan karakteristik suatu barang/jasa yang mampu untuk memuaskan kebutuhan yang dinyatakan maupun yang tersirat. Dari pengertian ini disebutkan adanya hubungan yang erat dari ciri dan karakteristik suatu barang atau jasa dalam pemuas kebutuhan.

Adapun definisi dari pelayanan sendiri menurut Warella (1997:21) adalah tingkat kesesuaian antara harapan atau keinginan dan persepsi dari pelayanan yang diterima oleh pelanggan, sedangkan menurut Lukman (1999:10) pelayanan adalah pelayanan yang diberikan kepada pelanggan sesuai

dengan standar pelayanan yang telah dibakukan sebagai pedoman dalam pemberian layanan. Kunci dari pelayanan adalah mampu memenuhi harapan konsumen.

B. PELAYANAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR.

Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor merupakan objek Retribusi Jasa Umum. Menurut Darise (2006:72) Obyek Retribusi Jasa Umum adalah Pelayanan yang disediakan atau diberikan Pemerintah Daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan.

Pengertian pelayanan pengujian kendaraan pada Objek Retribusi Jasa Umum sebagaimana dimaksud dalam jenis-jenis Retribusi Jasa Umum huruf (g), Darise (2006:73) adalah pelayanan pengujian kendaraan bermotor sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah.

Pengujian Kendaraan Bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian-bagian, kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.

Yang dimaksud dengan Penguji Kendaraan Bermotor adalah Pegawai Negeri Sipil yang diberi tugas, tanggung jawab, wewenang, dan hak secara penuh oleh pejabat yang berwenang untuk melakukan tugas pengujian kendaraan bermotor. Memiliki Sertifikat Kompetensi dan Tanda Kualifikasi Teknis Penguji Kendaraan Bermotor.

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik dimana peralatan tersebut merupakan satu kesatuan sistem yang terdiri dari rangka landasan,

bagian-bagian motor penggerak, perangkat penerus daya, bodi kendaraan, perangkat rem, perangkat suspensi/roda, perangkat kemudi beserta kelistrikan yang saling mengadakan Inter relasi secara tertib.

Pengujian berkala kendaraan bermotor yang selanjutnya disebut uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan dan kendaraan khusus. Pengujian kendaraan bermotor dilakukan pada dasarnya untuk mengawasi kondisi teknis kendaraan bermotor itu sendiri agar senantiasa dalam kondisi laik jalan.

Sasaran penyelenggaraan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor ditujukan kepada kendaraan wajib uji yakni Mobil penumpang umum, mobil bus, Mobil barang, Kereta tempelan dan Kereta gandengan. Pelayanan pengujian kendaraan bermotor menyangkut kelaikan kendaraan di jalan raya serta pemeliharaan kendaraan bermotor terdapat komponen pengujian yang lazim dikenal dengan Uji Kendaraan Bermotor (atau dalam bahasa keseharian disebut *Keur*) dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah dalam hal ini Instansi Perhubungan.

C. STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR PKB

Dalam suatu Kegiatan Pengujian Kendaraan Bermotor harus memiliki acuan dan pegangan, walaupun masih banyak Unit PKB yang tidak memiliki acuan serta pedoman dalam suatu pekerjaan. Akibat dari Tidak adanya acuan dalam pelaksanaan pekerjaan banyak membuat organisasi PKB tidak berfungsi dengan baik, hal ini dikarenakan para pegawai dan Penguji Kendaraan Bermotor bingung atas pekerjaan yang mereka akan kerjakan selanjutnya, dan pihak manajemen pun tidak mempunyai pedoman dalam pengambilan keputusan sehingga apabila ada suatu kesalahan

atau kekeliruan tidak bisa dianalisis dimana kesalahan itu terjadi karena tidak memiliki alur pedoman yang jelas.

Tidak adanya acuan serta pedoman dalam pelaksanaan kegiatan administrasi Pengujian Kendaraan Bermotor di lingkungan Dinas Perhubungan maupun instansi negara banyak dikeluhkan oleh para masyarakat, karena dengan tidak adanya acuan pelayanan administrasi PKB menyebabkan proses pelayanan PKB menjadi terasa rumit, lamanya pelayanan dan mengindikasikan adanya praktik-praktik korupsi. Sehingga ada istilah apabila bisa diperlambat mengapa dipercepat, bagaimana cara mempercepatnya? ya dengan menggunakan uang sogokan.

Agar memahami kegiatan PKB dalam suatu Unit PKB maka setiap Unit PKB harus memiliki suatu acuan, instruksi ataupun prosedur kerja. Karena dengan adanya prosedur atau acuan ini para pegawai administrasi, penguji kendaraan bermotor, kepala UPT PKB maupun masyarakat mendapatkan suatu kejelasan serta kemudahan transparansi dalam setiap prosedur pelayanan PKB yang diberikan.

Ada beberapa istilah acuan dalam pekerjaan, antara lain *Work Instruction* (Instruksi Kerja) dan Standar Operasional Prosedur (SOP). Kedua istilah tersebut memiliki fungsi dan makna yang sama yaitu sebagai acuan kerja perbedaannya hanya dari pemakaian istilah/bahasa dalam tiap-tiap organisasi. Definisi Standar Operasional Prosedur PKB adalah pedoman atau acuan untuk melaksanakan tugas pekerjaan PKB sesuai dengan fungsi dan alat penilaian kinerja instansi pemerintah berdasarkan indikator indikator teknis, administratif dan prosedural sesuai dengan tata kerja, prosedur kerja dan sistem kerja pada unit kerja Pengujian Kendaraan Bermotor.

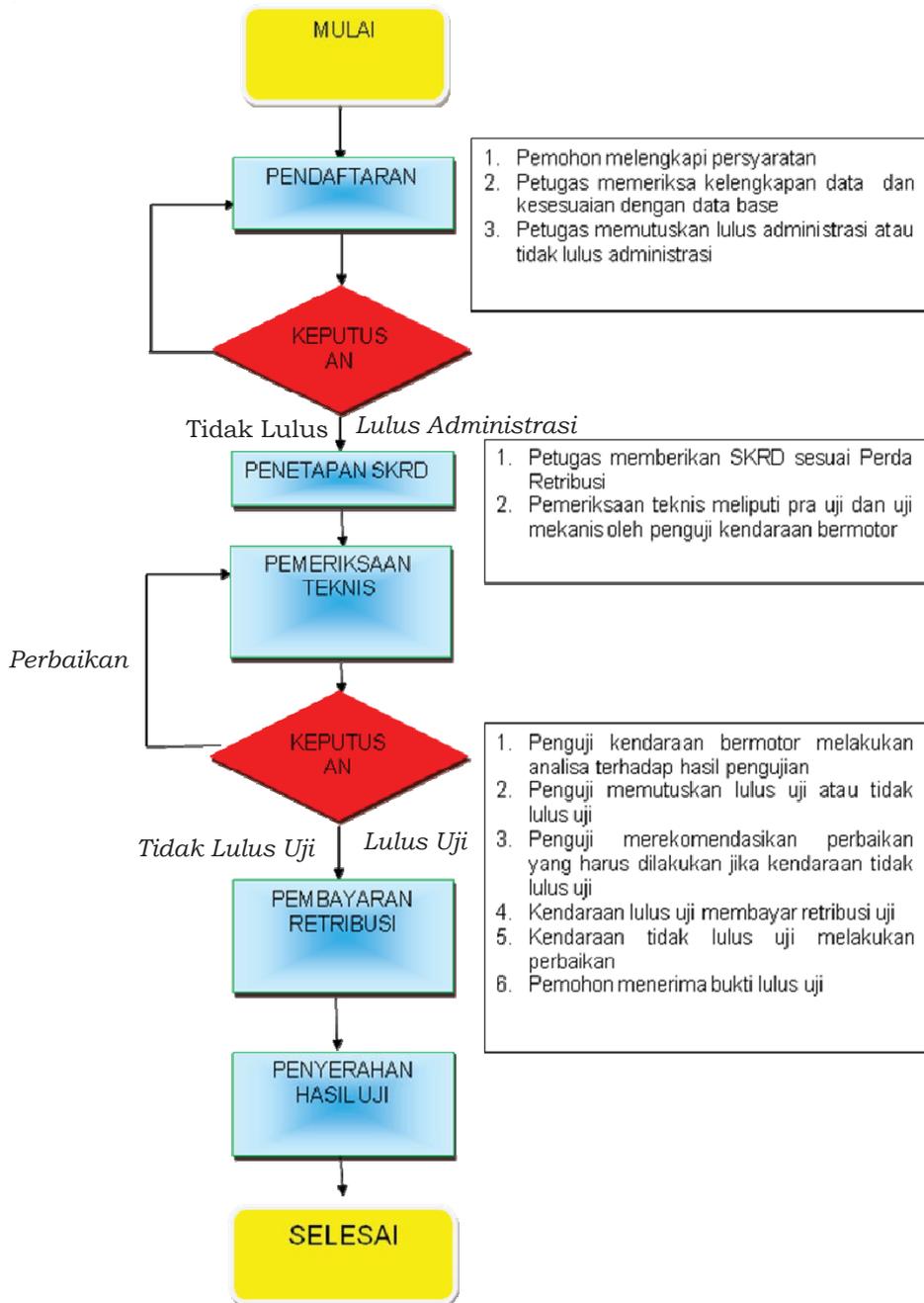
Tujuan SOP PKB adalah menciptakan komitmen antara Pegawai UPT PKB dengan masyarakat mengenai apa yang dikerjakan oleh satuan unit Pengujian Kendaraan Bermotor untuk mewujudkan penyelenggaraan *good governance*.

Standar operasional prosedur PKB tidak saja bersifat internal tetapi juga eksternal, karena SOP PKB selain digunakan untuk mengukur kinerja Unit Pengujian Kendaraan Bermotor yang berkaitan dengan kejelasan biaya dan waktu, juga digunakan untuk menilai kinerja organisasi publik di mata masyarakat berupa responsivitas, tanggung jawab, dan akuntabilitas kinerja Unit PKB. Di sadur dari artikel website Universitas Kristen Petra, terdapat beberapa Definisi Standar Operasional Prosedur (SOP), yaitu:

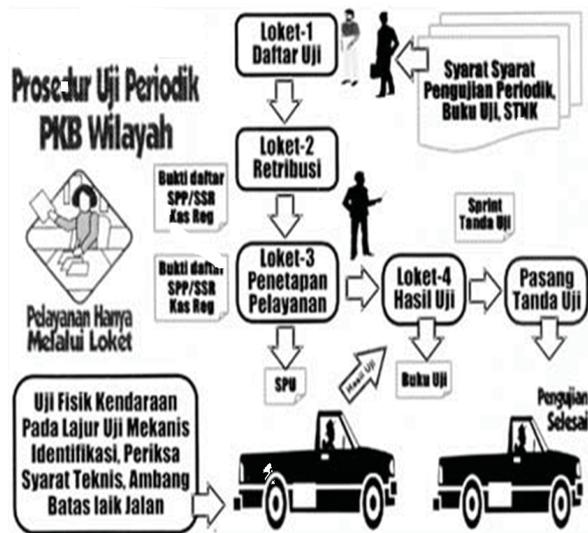
1. SOP adalah serangkaian instruksi yang menggambarkan pendokumentasian dari kegiatan yang dilakukan secara berulang pada sebuah organisasi. (EPA, 2001)
2. SOP adalah suatu panduan yang menjelaskan secara terperinci bagaimana suatu proses harus dilaksanakan. (FEMA, 1999)
3. SOP adalah serangkaian instruksi yang digunakan untuk memecahkan suatu masalah. (Lingappan, 2000)
4. SOP adalah suatu panduan yang dikemukakan secara jelas tentang apa yang diharapkan dan diisyaratkan dari semua karyawan dalam menjalankan kegiatan sehari-hari. (Developing, 2003)

Fungsi, Tujuan dan Manfaat Standar Operasional Prosedur Pengujian Kendaraan Bermotor

1. Menjelaskan detail setiap kegiatan dari proses Pengujian Kendaraan Bermotor
2. Adanya standarisasi kegiatan Pengujian Kendaraan Bermotor
3. Membantu dalam pengambilan keputusan
4. Memudahkan dalam transparansi dan akuntabilitas Unit Pengujian Kendaraan Bermotor



Contoh SOP PKB



Prosedur pengujian berkala kendaraan bermotor adalah sebagai berikut:

Loket 1 (Pendaftaran): pemilik atau kuasanya melakukan pendaftaran.

Loket 2 (Biaya Retribusi): pemilik atau kuasanya membayar biaya retribusi uji sesuai ketentuan.

Loket 3 (Penetapan Pengujian): pemilik atau kuasanya menerima Surat Penetapan Pelayanan untuk diuji fisik kendaraan. Dengan dilengkapi **Surat Perintah Uji (SPU)** untuk dilakukan Uji Mekanis.

Uji mekanis. Pemilik atau pemegang kuasa membawa kendaraan untuk diuji mekanis, yang terdiri dari Identifikasi Kendaraan, Syarat-Syarat Teknis dan Pengujian Ambang Batas Laik Jalan.

Penetapan kelaikan jalan bila lulus uji, namun bila tidak lulus mendapat Surat Keterangan Tidak Lulus (dilengkapi dengan ketentuan perbaikan yang harus dilakukan). Untuk yang tidak lulus dapat kembali dilakukan pengujian setelah ada perbaikan sesuai ketentuan.

Penetapan dan Pengesahan Hasil Uji berupa Buku Uji yang sudah disahkan serta **Surat Perintah Pasang Tanda Uji**. Yang terdiri dari:

- ✓ Pelat Uji
- ✓ Stiker Tanda Samping

Pengujian Selesai.

 <p>PEMERINTAH KABUPATEN TRENGGALEK DINAS PERHUBUNGAN KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA KAB.TRENGGALEK</p>	Nomor SOP	551.11/04/SOP_PKB/406.026/2013
	Tanggal Pembuatan	02 April 2013
	Tanggal Revisi	06 Mei 2013 (revisi 1)
	Tanggal Efektif	08 Juli 2013
BIDANG PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR	Disahkan oleh	Kepala Dinas <u>Ir.EKANTO MALIPURBOWO,MM</u> NIP. 19581111 199103 1 003
	Judul SOP	KECEPATAN KENDARAAN BERMOTOR
Dasar Hukum	1. UU 22 Thn.2009 Tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan 2. PP 55 Thn.2012 Tentang Kendaraan 3. KM Perhubungan No.71 Thn.1993 Tentang Pengujian Kendaraan Bermotor Daerah Kabupaten Kota 4. Peraturan Bupati Trenggalek No. 10/2013 Tentang Tata cara pengoperasian alat uji pengukur kecepatan kendaraan bermotor	
SOP	1.Menyalakan Alat Uji 2.Memastikan Kendaraan Tanpa Beban /Muatan 3.Mengukur Kecepatan kendaraan Pada Kecepatan 40 Km/Jam Dengan Transmisi 3 4.Meencatat Hasil Pengukuran	
	Memahami transmisi kendaraan bermotor Peralatan/perengkapan Alat Uji Pengukur Kecepatan	
	Pencatatan dan pendataan	
	Lembar Hasil Pemeriksaan Uji	

Contoh SOP

 <p>PEMERINTAH KABUPATEN TRENGGALEK DINAS PERHUBUNGAN KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA KAB.TRENGGALEK</p>	Nomor SOP	551.11/01/SOP_PKB/406.026/2013
	Tanggal Pembuatan	02 April 2013
	Tanggal Revisi	06 Mei 2013 (revisi 1)
	Tanggal Efektif	08 Juli 2013
	Disahkan oleh	Kepala Dinas <u>Ir.EKANTO MALIPURBOWO,MM</u> NIP. 19581111 199103 1 003
BIDANG PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR	Judul SOP	Pengujian Slide Slip
Dasar Hukum		
<ol style="list-style-type: none"> 1. UU 22 Thn.2009 Tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan 2. PP 55 Thn.2012 Tentang Kendaraan 3. KM Perhubungan No.71 Thn.1993 Tentang Pengujian Kendaraan Bermotor 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memeriksa kondisi 2. Memeriksa ambang batas kincup roda depan 3. Memeriksa cara pengoperasian alat uji slide slip 	Memahami tata cara pengoperasian alat uji slide slip
SOP		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Menekan Tombol Power Alat Uji 2. Memastikan Sistem Penunjukan Alat Uji Pada Posisi 3. Posisi Kendaraan Uji Diatur Tegak Lurus Terhadap Alat Uji Dan Kemudi Diatur Pada Posisi Lurus Kedepan. 4. Pengujian Kendaraan (Kendaraan Dioperasikan Secara Bertahap-lahan lurus kedepan dengan kecepatan tetap ± 5 km/jam. 5. Memastikan Pengukuran Sesuai Ketentuan. 6. Mencatat Pada Lembar Pemeriksaan Uji 	Peralatan/perlengkapan	Alat Uji Slide Slip
Pencatatan dan pendataan		
Lembar Hasil Pemeriksaan Uji		

 <p>PEMERINTAH KABUPATEN TRENGGALEK DINAS PERHUBUNGAN KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA KAB.TRENGGALEK</p>	Nomor SOP	551.11/04/SOP_PKB/406.026/2013
	Tanggal Pembuatan	02 April 2013
	Tanggal Revisi	06 Mei 2013 (revisi 1)
	Tanggal Efektif	08 Juli 2013
	Disahkan oleh	Kepala Dinas
BIDANG PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR	<u>Ir.EKANTO MALIPURBOWO,MM</u> NIP. 19581111 199103 1 003	
Dasar Hukum	PENGUKURAN BERAT	
1. UU 22 Thn.2009 Tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan		
2. PP 55 Thn.2012 Tentang Kendaraan		
3. KM Perhubungan No.71 Thn.1993 Tentang Pengujian Kendaraan Bermotor Daerah		
	Memahami tata cara pengoperasian alat uji pengukur berat	
	Memahami jenis-jenis berat kendaraan	
SOP		
1.Menyiapkan Alat Uji		
2.Memastikan Kendaraan Tanpa Beban /Muatan	Peralatan perlengkapan	
3.Mengukur Berat Masing-Masing roda	Alat Uji Pengukur Berat	
4.Mengukur Berat Sumbu Depan dan Belakang		
5.Meencatat Hasil Pengukuran		
	Pencatatan dan pendataan	
	Lembar Hasil Pemeriksaan Uji	

D. FUNGSI, CARA PENGOPERASIAN DAN CARA PERAWATAN ALAT UJI

Sebagaimana telah dijelaskan pada bab sebelumnya bahwa alat uji merupakan suatu komponen utama dalam system Pengujian Kendaraan Bermotor, oleh karena itu pada bab ini penulis ingin menjelaskan beberapa cara pengoperasian dan perawatan alat uji kendaraan bermotor.

1. PIT WHEEL SUSPENSION



FUNGSI:

Untuk pemeriksaan bagian bawah kendaraan khususnya sistem suspensi.

Pitwheel suspension tersebut bersatu dengan lorong uji yang berfungsi memeriksa bagian bawah kendaraan yang meliputi komponen-komponen:

1. Sistem kemudi
2. Bantalan roda/*bearing*

3. Sistem suspensi
4. Kondisi rangka dan penguat roda
5. Kondisi rangka dan bodi
6. Sistem *power trains*
7. Sistem bahan bakar
8. Sistem Pembuangan

Cara pengoperasian:

Tekan tombol penggerak *play detector*

1. Saklar 1 atas: kedua plat bergerak kedepan
2. Saklar 1 bawah: kedua plat bergerak kebelakang
3. Saklar 2 atas: *plat* kiri bergerak ke belakang dan plat kanan bergerak ke depan
4. Saklar 2 bawah: plat kiri bergerak ke depan dan plat kanan bergerak kebelakang
5. Saklar 3 atas: kedua plat bergerak ke kanan
6. Saklar 3 Bawah: kedua plat bergerak ke kiri
7. Saklar 4 atas: kedua plat bergerak masuk'
8. Saklar 4 bawah: kedua plat bergerak keluar
9. Saklar 5: secara otomatis kedua plat bergerak
10. Periksa seluruh komponen bagian bawah kendaraan

1. Cara Perawatan Pitwheel Suspension

waktu	Yang Perlu Diperhatikan	Pelaksanaan
Harian	Kebersihan	Bersihkan bagian dari play detector
Bulanan	Oli	Periksa oli (jika oli kurang)
Tiga bulan	Bearing	Bersihkan bearing dan beri Grease

2. Brake Tester



FUNGSI:

Mengetahui efisiensi rem utama dan rem parkir serta penyimpangan besarnya gaya rem antara roda kiri dan kanan pada masing-masing sumbu.

Petunjuk Pengoperasian:

1. Roda kendaraan dalam keadaan bersih dan tidak bermuatan
2. Tempatkan sumbu pertama kendaraan pada *roller* alat uji *brake* dilanjutkan berikutnya pada sumbu 2, 3 dan seterusnya
3. Kendaraan masuk kedalam gedung uji
4. Melaksanakan penimbangan pada masing2 sumbu
5. Menentukan berat kendaraan
6. Hidupkan *brake tester* dengan memutar *On/Off*
7. Kemudian sumbu 1 kendaraan masuk ke dalam *roller brake tester*
8. Tekan tombol *start* pada roda kiri
9. Tekan tombol *start* pada roda kanan

10. Tunggu pada indikator *display* membentuk segitiga menghadap ke atas
11. Kemudian pengemudi menekan pedal rem sampai roller berhenti
12. Tekan *store*, diikuti angka 1 (sesuai dengan sumbu) dan kemudian *enter*
13. Langkah (a) sampai (i) untuk sumbu berikutnya
14. Untuk mencetak hasil uji, tekan tombol printer kemudian *enter*

2. Cara Perawatan Break Tester

waktu	Yang Diperiksa	pelaksanaan
Harian	Kebersihan, sensor, roller	Bersihkan sensor dengan kuas bersih Bersihkan roller dari tanah maupun oli
Bulanan	Rantai	Bersihkan dengan minyak dan beri grease
Tiga bulan	Bearing	Berilah grease
Enam bulan	Printer	Cek tintanya

3. HEADLIGHT TESTER



FUNGSI:

Untuk mengetahui intensitas cahaya dan penyimpangan arah lampu utama kendaraan bermotor

Petunjuk Pengoperasian:

1. Posisi kendaraan dalam keadaan sejajar dan simetris dengan peralatan uji *headlight*
2. Posisikan kendaraan lurus didepan alat uji
3. Tempatkan alat uji ditengah kendaraan dan atur posisi alat uji menggunakan cermin sehingga kendaraan terlihat simetris
4. Tempatkan alat uji didepan lampu dan atur posisi dengan tombol *electronic positioning chek*
5. *Led* hijau menyala bila posisi sudah benar/ simetris terhadap titik fokus
6. Tekan tombol *test low beam* untuk menguji *low beam*
7. Atur nilai ambang batas: untuk mobil penumpang maksimal sebesar 1% dan untuk mobil barang dan truk maksimal 2%
8. Lihat intensitas dalam skala Kcd
9. Jika LED merah menyala, ubah nilai batas sehingga LED hijau menyala, penyimpangan cahaya dapat diketahui
10. Jarak lampu dengan alat uji 70-80 cm

3. Cara Perawatan Headlight Tester		
waktu	Yang perlu diperiksa	Pelaksanaan
Harian	Kebersihan	Bersihkan bagian dari alat uji
Bulanan		
3 bulan	Lensa Foto Cell	Bersihkan lensa dari jamur dan debu Bersihkan foto cell dengan kain bersih dan kering

6 bulan	Batery Water Pass	Cek tegangan batery menggunakan voll meter Stel roda bawah sampai benar-benar water pass
---------	----------------------	---

4. SIDE SLIPETESTER



FUNGSI:

Untuk memeriksa penyimpangan sikap roda depan kendaraan bermotor

Petunjuk Pengoperasian:

1. Posisi KEMUDI kendaraan melintasi alat uji side slipe di lepas tanpa dipegang sama tangan.
2. Majukan kendaraan perlahan-lahan ke depan/maju (kecepatan 5km/jam). Pastikan bahwa dalam gerakan maju tidak membuat sudut yang mempengaruhi alat uji (gerakan yang tidak lurus). Jangan memutar roda kemudi sewaktu roda kendaraan berada di atas permukaan papan injak. Hasil uji dapat dibaca di papan indikator setelah roda depan kendaraan menginjak papan injak alat uji.

3. *Toe-in*, *Chamber* dan Selip samping.
4. Selip samping ditunjukkan oleh jarum pada pesawat penguji dan perbaikan tidak perlu apabila nilainya kurang dari 3, tetapi jika melebihi 3 maka dianjurkan untuk pembetulan/penyetelan, jika melebihi 5 maka perlu diadakan perbaikan.
5. Mundurkan kendaraan perlahan-lahan seperti cara pada nomor 1, bacalah hasil pengukuran yang terlihat pada indikator. Bila hasil ke arah depan menunjukkan a dan kebelakang menunjukkan b, dan selip samping (karena *toe-in*) menjadi x *toe-in* (+) , selip samping (karena *toe-out*) menjadi y ; *camber* positif (+) , *camber* negatif (-); Tanda-tanda bila jarum bergerak menyimpang ke IN menjadi (+) dan bila jarum bergerak menyimpang ke OUT menjadi (-) , maka nilai selip samping ke *Toe-in* adalah:

$$x = \frac{a - b}{2}$$

dan selip karena *camber* adalah:

$$y = \frac{a + b}{2}$$

6. Dengan persamaan tersebut jumlah *side slip* akibat dari *toe-in* dan *camber* dapat diketahui, dapat dibandingkan dengan ketentuan pabrik pembuat kendaraan yang diuji.

4. Cara Perawatan Side Slip Tester		
Waktu	Pemeriksaan	Pemeliharaan
Harian	Debu sekitar tempat pemasangan	Karena debu dapat memasuki bagian –bagian dalam pesawat, bila daerah sekitar tempat pemasangan sangat berdebu, maka selalu jaga kebersihan daerah tersebut

Bulanan	Lager-lager pada alat penunjukan s a m b u n g a n - s a m b u n g a n pasak batang lager pada alat pengembali, lager pada putaran bel, lager pada penunjukan papan kaki dan sebagainya.	Angkatlah alat penunjukannya, alat pengembali (reset) dsb. Tutup pelat baja dan lumasilah dengan minyak pelumas SAE 20-30.
Setiap 3 bulan	Roller-roller, penunjuk roller jalur, lager-lager pada penunjuk pelat besi, alat pengembali (reset device), putaran bel dan sebagainya.	Angkatlah plat besi, bersihkan debu di bawah plat besi, bersihkan dengan minyak lapisi dengan gemuk dan minyak pelumas. Dimana ada karat pada roller-roller dan permukaan alur-alur, gosoklah dengan kertas ampelas.

5. SPEEDOMETER TESTER



FUNGSI:

Untuk mengetahui keakuratan kecepatan kendaraan bermotor dengan alat uji.

Petunjuk Pengoperasian:

1. Posisi Roda kendaraan sumbu 2 (sumbu yang paling belakang) berada pada *roller* alat uji *speedometer tester*.
2. Putar saklar pada *display* ke ON
3. Display akan menunjukkan tulisan *FREE*
4. Kemudian tempatkan sumbu 2 kendaraan di atas *roller* sampai *Lift* benar-benar turun ke bawah
5. Display akan menunjukkan tulisan *READY*, lampu akan menyala seperti huruf V (mobil dalam keadaan diam)
6. Lampu pada *display* akan menyala seperti huruf V. JARUM pada bagian kanan *display* (kecepatan alat uji) akan menunjukkan pada posisi kecepatan 40 km/jam.
7. Kemudian pengemudi menjalankan kendaraan pada kecepatan 40 km/jam lihat pada *speedometer* kendaraan. Dan setelah sesuai maka tahan pedal gas selama kurang lebih 5 detik
8. Setelah kecepatan alat uji sudah turun ke posisi 0 km/jam maka pengemudi harus cepat melepaskan pedal gas
9. Display akan menunjukkan tulisan GO
10. TEKAN tombol print pada *display* untuk mencetak hasil uji

5. Cara Perawatan Speedometer Tester

waktu	Yang perlu diperiksa	pelaksanaan
Harian	Kebersihan, sensor, reflektor	<ul style="list-style-type: none"> • Bersihkan alat uji speedometer • Bersihkan sensor dan reflektor dengan kain bersih dan kering
3 bulan	bearing	Berilah grease
6 bulan	Regulator udara printer	<ul style="list-style-type: none"> • Stel tekanan 6-8 bar • Cek tintanya

6. SOUND LEVEL TESTER



FUNGSI:

Untuk mengukur tingkat suara klakson kendaraan bermotor.

Petunjuk Pengoperasian:

1. Posisi kendaraan jarak 1 meter dari peralatan uji sound level
2. Tekan tombol *Start Isop* untuk menghidupkan alat uji
3. Pilih mode *LA* dan *SLOW* untuk pengujian. Gunakan tombol *A/C/FLAT* untuk *LA* mode. PILIH *Slow* untuk *FAST/SLOW*
4. Pilih memori 1 dengan tombol
5. Bunyikan klakson pada saat nilai maksimum tekan tombol *STORE* untuk menyimpan data
6. Setelah pengujian, tekan tombol *RECALL* (memanggil data) dan gunakan tombol untuk memilih memori 1. nilai yang ditunjukkan adalah nilai maksimum. Tekan tombol *RECALL* lagi untuk masuk ke mode berikutnya.

6. Cara Perawatan Sound Level		
waktu	Yang perlu diperiksa	pelaksanaan
Harian	Kebersihan	Jaga kebersihan alat dari kelembaban karena ada kondensator yang apabila lembab maka akan mempercepat kerusakan alat uji
Bulanan	Bateray	cek bateray apabila low bat ganti

7. DIMENSION TESTER



FUNGSI:

Untuk mengukur dimensi kendaraan bermotor seperti panjang, lebar, tinggi, FOH, ROH serta jarak sumbu

Petunjuk Pengoperasian:

Posisi kendaraan rata dengan lantai kerja gedung uji

7. Cara Perawatan Demention Tester

waktu	Yang perlu diperiksa	pelaksanaan
Harian	Kebersihan alat ukur dan di simpan dengan baik	Bersihkan alat dengan kuas bersih
Bulanan	Kebersihan alat ukur dan di simpan dengan baik	Bersihkan dengan minyak

8. EMISI GAS BUANGTESTER



FUNGSI:

Untuk memeriksa tingkat ketebalan asap pada motor diesel

Petunjuk Pengoperasian:

1. Masukkan probe ke knalpot kendaraan bermotor.
2. Arahkan krussor di Innova 2000 kemudian enter
3. Tekan F4 pada *keyboard* untuk melanjutkan
4. Tekan F4 pada *keyboard* untuk melanjutkan
5. Pilih DIESEL MENU menggunakan tombol panah pada *keyboard*, kemudian *enter*

6. Pilih PERIODIC INSPECTION menggunakan tombol panah pada keyboard, kemudian tekan *enter*
7. Isi data kendaraan (bila perlu), kemudian tekan F4 pada *keyboard* untuk melanjutkan
8. Tekan F4 pada *keyboard* untuk melanjutkan
9. Masukkan probe ke knalpot kemudian tekan F4 pada keyboard untuk melanjutkan
10. Tekan F4 pada *keyboard* untuk melanjutkan
11. Masukkan probe ke dalam knalpot kemudian tekan F4 pada keyboard untuk melanjutkan
12. Tekan F4 pada *keyboard* untuk melanjutkan
13. Tekan F4 pada *keyboard* untuk melanjutkan
14. Tekan F4 pada *keyboard* untuk melanjutkan
15. Tekan F4 pada *keyboard* untuk melanjutkan
16. Indikator “**MERAH**” PEDAL GAS TIDAK DI TEKAN, sampai Indikator berwarna “HIJAU”
17. Indikator berwarna “HIJAU” PEDAL GAS DI TEKAN SAMPAI INDIKATOR berwarna “MERAH”
18. LAKUKAN SEBANYAK 4 KALI SESUAI INTRUKSI PADA LAYAR MONITOR
19. Lepas Probe dari knalpot kemudian tekan F4 pada *keyboard*
20. Hasil pengujian akan terlihat, untuk mencetak (*print*) tekan F5 pada *keyboard*



FUNGSI:

UNTUK MENGETAHUI BESARANYA KANDUNGAN CO₂, CO, HC dan O₂ PADA KENDARAAN BERMOTOR BERBAHAN BAKAR BENSIN. Selain itu alat ini juga mengukur putaran mesin (rpm), temperatur minyak pelumas, faktor lamda, serta perbandingan bahan bakar dan udara

Petunjuk Pengoperasian:

1. Masukkan probe ke kanlpot kendaraan bermotor.
2. Arahkan krussor di Innova 2000 kemudian *enter*
3. Tekan F4 pada *keyboard* untuk melanjutkan
4. Tekan F4 pada *keyboard* untuk melanjutkan
5. Pilih PETROL MENU menggunakan tombol panah pada *keyboard*, kemudian *enter*
6. Pilh STANDART TEST menggunakan tombol panah pada *keyboard*, kemudian *enter*
7. Sistem akan melakukan “zero calibration” pada saat kali pertama masuk ke menu *standart test*, tunggu sampai proses selesai.

8. Tekan tombol setting (F7) untuk mengisi data kendaraan dan penguji. ***Bila tidak diperlukan pengisian data kendaraan dan penguji, pengukuran dapat dilakukan.***
9. Tekan tombol (F7) untuk mengisi data kendaraan dan penguji
10. Masukkan data kendaraan dan nama penguji, kemudian tekan tombol OK (F4)
11. Masukkan probe ke dalam pipa pembuangan, (mesin kendaraan dalam keadaan stasioner), lihat perubahan nilai pada kolom HC dan CO sampai nilai stabil, kemudian tekan tombol print(F5)
12. PROSES pengujian selesai
13. Bila ingin menguji kendaraan berikutnya tekan tombol F9 untuk kembali ke 0

8. Cara Perawatan CO/HC Tester (Bahan Bakar Bensin)		
waktu	Yang perlu di periksa	Pelaksanaan
Harian	Kebersihan Filter Probe	Bersihkan bagian dari alat uji CO/HC tester Bersihkan dilter dengan air compressor Bersihkan probe dengan air compressor
Bulanan	Filter air Karbon filter	Bersihkan dengan angin kompresor Bersihkan dengan angin kompresor
6 bulan	filter	Ganti filter bila tidak bia di ganti

9. Cara Perawatan Smoke Tester		
waktu	Yang perlu dilaksanakan	Pelaksanaan
Harian	Kebersihan Sensor Probe	<ul style="list-style-type: none"> Bersihkan bagian dari alat uji Bersihkan 2 buah sensor dari angin yaitu sensor receiver dan sensor transmitter (jangan sentuh sensor dengan tangan) Bersihkan probe dengan tangan

9. TINT TESTER



FUNGSI:

Untuk mengukur prosentase penembusan cahaya yang masuk pada kaca dalam satuan persen(%).

Petunjuk Pengoperasian:

1. Tekan tombol ON untuk menghidupkan alat uji kaca
2. Kemudian tempelkan sensor transmitter pada kaca dan luruskan pada sensor *receiver*

3. Tekan *tombol* enter dan baca prosentase penembusan cahaya yang masuk.

10. Cara Perawatan Tint Tester		
waktu	Yang perlu dilaksanakan	Pelaksanaan
Harian	Kebersihan	<ul style="list-style-type: none"> Bersihkan bagian dari alat uji khususnya lensa sensor transmitter

10. COMPRESSOR



FUNGSI:

Sebagai penyimpan angin yang berkekuatan sesuai dengan kapasitas tangki

Petunjuk Pengoperasian:

1. Hidup kan mesin *compressor*
2. *Start/On* pada *switch* (*recoil* untuk *engine* dan gunakan pengaturan gas untuk *start*, setelah stabil, kembalikan pada posisi awal).

3. Pastikan motor mati/*Off* jika *pressure gauge* menunjuk 8 bar dan kembali hidup/*On* pada 5 bar (untuk kompresor berkapasitas 12 bar akan mati/*Off* jika *pressure gauge* menunjuk 12 bar dan kembali hidup/*On* pada 9 bar)
4. Untuk kompresor *engine*, matikan secara manual dengan *engine switch off*
5. Setelah selesai menggunakan unit ini, buang seluruh angin yang tersisa di dalam tangki melalui *drain valve*.

11. Cara Perawatan Kompresor

waktu	Yang perlu dilaksanakan	Pelaksanaan
Harian	Kebersihan Manometer	<ul style="list-style-type: none"> Bersihkan bagian dari kompresor Cek Manometer pada 8 bar otomatis mati
Bulanan	Katup pengaman, katup kipas	Tarik katup sampai keluar angin Periksa tegangan tali
3 bulan	Filter Udara Oli	bersihkan filter udara dengan air kompresor Gantilah oli hidrolik saat penggunaan 500 jam sekali/3 bulan dengan asumsi penggunaan penuh 8 jam sehari
6 bulan	Oli Kontraktor Otomatis Switch	Ganti oli (SEA 20) 1 Liter Periksa kondisi kontraktor Periksa kondisi switch

11. GENERATOR SET (GENSET)



FUNGSI:

Sebagai sumber tegangan arus listrik bila listrik PLN padam

Petunjuk Pengoperasian:

1. Hidup kan mesin Generator set.
2. Posisikan kunci kontak pada posisi on & biarkan sejenak
3. Periksa voltase pada display 12 V atau 24 V (tergantung dari *accu* yang dibutuhkan)

12. Cara Perawatan Generator (GENSET)		
waktu	Yang perlu dilaksanakan	Pelaksanaan
Harian	Kebersihan, oli, radiator	<ul style="list-style-type: none"> Bersihkan genset Cek oli Cek air
Bulanan	Accu Filter udara	Cek air accu Bersihkan dengan angin kompresor udara
3 bulan	Filter Udara	Ganti oli jika sudah 300 jam pemakaian
6 bulan	Filter oli dan solar	Ganti filter

Berdasarkan penjelasan yang cukup mendalam mulai dari konsep dan teori mengenai pelayanan publik sampai dengan teknis operasional PKB serta proses pemberian pelayanan kepada masyarakat tentang PKB menunjukkan bahwa kecepatan memberikan pelayanan perlu didukung oleh SDM yang kompeten. Kegiatan teknis PKB memerlukan ketekunan dan kesabaran para operator PKB.

B a b

4

GAMBARAN UMUM PRASARANA JALAN

Pada **Bab IV** memberikan **Gambaran umum Penyelenggaraan Prasarana Jalan** sebagai bagian prasarana transportasi jalan. Keadaan prasarana jalan di wilayah DKI Jakarta, Kota Pontianak, Kota Yogyakarta, Kota Padang, dan Kota Surabaya, merupakan hasil survei, digunakan untuk mendukung kelengkapan dalam kajian mengenai Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB). Penyajian prasarana jalan dimaksudkan memberikan informasi dalam suatu wilayah tentang keadaan luas dan panjang jalan. Dalam kaitan dengan PKB memberikan informasi bahwa kelaikan kendaraan bermotor dengan panjang jalan merupakan pertimbangan pentingnya keselamatan bagi penyelenggaraan transportasi jalan. Jika kendaraan transportasi umum kondisinya laik jalan maka menempuh perjalanan yang panjang tidak akan mengkhawatirkan. Demikian pula sebaliknya jika kendaraan umum tidak laik jalan apalagi menempuh perjalanan panjang akan mengancam keselamatan orang banyak. Oleh sebab itu hubungan yang saling menunjang antara ektiga pilar transportasi yaitu kondisi kendaraan umum yang laik jalan dan kondisi jalan yang terawatt baik serta pengaturan terminal penumpang yang handal maka efisiensi dan efektifitas transportasi umum akan terwujud secara optimal. Dalam bagian ini akan dibahas mengenai gambaran umum beberapa wilayah mengenai gambaran penyelenggaraan prasarana jalan,

A. GAMBARAN PENYELENGGARAAN PRASARANA TRANSPORTASI JALAN DI DKI JAKARTA

1. Gambaran Umum Wilayah DKI Jakarta

Provinsi DKI Jakarta terbagi menjadi 5 wilayah Kota administrasi dan satu Kabupaten administratif, yakni: Kota administrasi Jakarta Pusat dengan luas 47,90 km², Jakarta Utara dengan luas 142,20 km², Jakarta Barat dengan luas 126,15 km², Jakarta Selatan dengan luas 145,73 km², dan Kota administrasi Jakarta Timur dengan luas 187,73 km², serta Kabupaten Administratif Kepulauan Seribu dengan luas 11,81 km². Di sebelah utara membentang pantai sepanjang 35 km, yang menjadi tempat bermuaranya 13 buah sungai dan 2 buah kanal. Di sebelah selatan dan timur berbatasan dengan Kota Depok, Kabupaten Bogor, Kota Bekasi dan Kabupaten Bekasi, sebelah barat dengan Kota Tangerang dan Kabupaten Tangerang, serta di sebelah utara dengan Laut Jawa.

Secara geologis, seluruh dataran terdiri dari endapan *pleistocene* yang terdapat pada ±50 m di bawah permukaan tanah. Bagian selatan terdiri atas lapisan *alluvial*, sedang dataran rendah pantai merentang ke bagian pedalaman sekitar 10 km. Di bawahnya terdapat lapisan endapan yang lebih tua yang tidak tampak pada permukaan tanah karena tertimbun seluruhnya oleh endapan *alluvium*. Di wilayah bagian utara baru terdapat pada kedalaman 10-25 m, makin ke selatan permukaan keras semakin dangkal 8-15 m. Pada bagian tertentu juga terdapat lapisan permukaan tanah yang keras dengan kedalaman 40 m.

Jumlah penduduk dalam periode 2002-2006 terus mengalami peningkatan walaupun pertumbuhannya mengalami penurunan. Tahun 2002 jumlah penduduk sekitar 8,50 juta jiwa, tahun 2006 meningkat menjadi 8,96 juta jiwa, dan dalam

lima tahun ke depan jumlahnya diperkirakan mencapai 9,1 juta orang. Kepadatan penduduk pada tahun 2002 mencapai 12.664 penduduk per km², tahun 2006 mencapai 13.545 penduduk per km² dan diperkirakan dalam lima tahun kedepan mencapai 13.756 penduduk per km². Laju pertumbuhan penduduk pada periode tahun 1980-1990 sebesar 2,42 persen per tahun, menurun pada periode 1990-2000 dengan laju 0,16 persen. Pada periode 2000-2005, laju pertumbuhan penduduk sebesar 1,06 persen per tahun.

Kondisi sosial ekonomi Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta didominasi oleh pertumbuhan seluruh lapangan usaha yang positif kecuali pertanian. Perkembangan nilai PDRB pada tahun 2010 sampai dengan 2011 sebagian besar menunjukkan peningkatan atau rata-rata meningkat setiap tahunnya, untuk nilai PDRB Atas Dasar Harga Berlaku dan Tanpa Migas Atas Dasar Harga Berlaku mengalami peningkatan 11,8% dan 10,9% pada tahun 2010 sampai 2011.

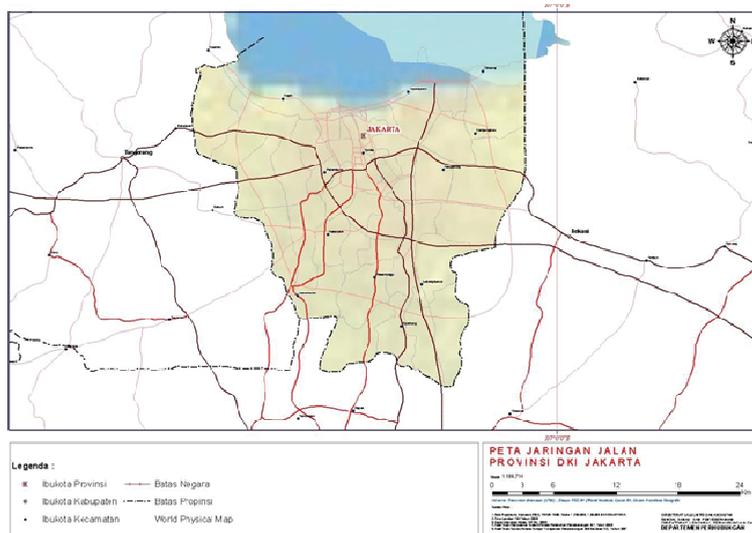
2. Gambaran Prasarana Jalan

Berdasarkan data dari Ditjen Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum, 2012, panjang jalan di Provinsi DKI Jakarta secara keseluruhan adalah sepanjang 6.427 km. Berdasarkan status kewenangan pengelolaannya, jalan di Provinsi DKI Jakarta dapat dilihat dalam Tabel 4.1 berikut,

Tabel 4.1 Panjang Jalan di DKI Jakarta Berdasarkan Status

No	Status Jalan	Panjang (km)
1	Jalan Nasional	163,78
2	Jalan Provinsi	1.326,55
3	Jalan Kota	4.936,93
Total Panjang Jalan		6.427

Sumber: Profil dan Kinerja Transportasi Darat DKI Jakarta, 2011



Sumber: Profil dan Kinerja Transportasi Darat DKI Jakarta, 2011.

Gambar 4.1 Jaringan Jalan DKI Jakarta

Terkait dengan penyediaan prasarana pelengkap jalan penyeberangan orang yang terdiri dari jembatan penyeberangan dan *zebra cross*, umumnya untuk penyediaan prasarana penyeberangan orang di Provinsi DKI Jakarta sudah lebih baik apabila dibandingkan dengan wilayah lain di Indonesia. Penyalahgunaan jembatan penyeberangan tetap masih ada namun relatif masih lebih baik apabila dibandingkan dengan pelayanan jembatan penyeberangan di daerah lain. Gambaran penyelenggaraan pelayanan penyeberangan orang di Provinsi DKI Jakarta dapat dilihat dalam gambar berikut,



Jembatan Penyeberangan Orang di Kawasan JL.MH.Thamrin



Zebra Cross di Kawasan Monas

Gambar 4.2 Contoh Fasilitas Penyeberangan di DKI Jakarta

B. GAMBARAN PENYELENGGARAAN PRASARANA TRANSPORTASI JALAN DI YOGYAKARTA

1. Gambaran Umum Wilayah Kota Yogyakarta

Wilayah Kota Yogyakarta terbentang antara $110^{\circ}15'24''$ sampai dengan $110^{\circ}28'53''$ BT dan $7^{\circ}15'24''$ sampai dengan $7^{\circ}49'26''$ LS dengan ketinggian rata-rata 114 meter di atas permukaan laut. Luas wilayah Yogyakarta adalah seluas 325 km^2 .

Kota Yogyakarta telah terintegrasi dengan sejumlah kawasan disekitarnya, sehingga batas-batas administratif Kota Yogyakarta adalah:

- Barat : Kecamatan Gamping, Kabupaten Sleman, Kecamatan Kasihan dan Kabupaten Bantul
- Timur : Kecamatan Depok, Kabupaten Sleman dan Kecamatan Banguntapan serta Kabupaten Bantul
- Utara : Kecamatan Melati dan Kecamatan Depok, Kabupaten Sleman
- Selatan : Kecamatan Banguntapan, Kecamatan Sewon, Kecamatan Kasihan dan Kabupaten Bantul



Gambar 4.7 Peta Wilayah Yogyakarta

Jumlah penduduk Kota Yogyakarta, berdasarkan Sensus Penduduk 2010, berjumlah 388.088 jiwa, dengan proporsi laki-laki dan perempuan yang hampir setara. Islam merupakan agama mayoritas yang dianut masyarakat Yogyakarta, dengan jumlah penganut Kristen dan Katolik yang relatif signifikan. Seperti kebanyakan dari Islam kebanyakan di kota-kota pedalaman Jawa, mayoritas masih mempertahankan tradisi Kejawen yang cukup kuat.

Tabel 4.2 Jumlah Penduduk Kota Yogyakarta

T a h u n	Jumlah Penduduk	Luas Wilayah (KM ²)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/KM ²)
2000	3.121.701	325,00	9.605,23
2001	3.169.006	326,00	9.720,88
2002	3.217.028	327,00	9.838,01
2003	3.265.778	328,00	9.956,64
2004	3.315.267	329,00	10.076,80
2005	3.365.506	330,00	10.198,50
2006	3.400.107	331,00	10.272,23
2007	3.434.534	332,00	10.344,98

Sumber: DI Yogyakarta Dalam Angka, 2008

Berdasarkan perhitungan PDRB atas harga konstan, perekonomian Provinsi D.I Yogyakarta tahun 2007 tumbuh sekitar 4.31%, lebih tinggi dibandingkan tahun sebelumnya yang mencapai 3.70% (angka yang diperbaiki).

Ekonomi D.I Yogyakarta tahun 2007 adalah pertumbuhan positif dari seluruh sektor. Sektor pertambangan/penggalian mengalami pertumbuhan paling besar yaitu sebesar 9.69%, disusul dengan sektor bangunan dan listrik/gas/air masing-masing sebesar 9.66% dan 8.45%. Sektor keuangan, angkutan/komunikasi, sektor perdagangan dan sektor jasa-jasa tahun ini tumbuh positif sebesar 6.49%, 6.45% dan 5.06% dan 3.61%. Sedangkan pertumbuhan sektor industri pengolahan dan sektor pertanian relatif kecil, tercatat sebesar 1.89% dan 0.80%. Dengan pendapatan seperti itu maka pendapatan perkapita untuk Kota Yogyakarta adalah sebesar 2.503.823,81 Rp/jiwa/tahun.

Tabel 4.3 PDRB Atas Dasar Harga Berlaku D.I Yogyakarta

No.	Sektor Usaha / Lapangan Usaha	Tahun (Rp. Jutaan)	
		2006	2007
1	Pertanian	28.772	28.751
2	Pertambangan dan Penggalian	451	497
3	Industri Pengolahan	797.702	866.747
4	Listrik, Gas dan Air Bersih	145.225	158.783
5	Bangunan	623.423	740.368

6	Perdagangan, Hotel dan Restoran	1.715.860	1.908.299
7	Angkutan dan Komunikasi	1.393.144	1.508.399
8	Keuangan, Sewa & Jasa Perusahaan	1.107.768	1.269.579
9	Jasa	1.920.294	2.118.045
PDRB		7.732.639	8.599.468

Sumber: D.I Yogyakarta Dalam Angka, 2008

2. Gambaran Penyelenggaraan Prasarana Jalan

Secara umum berdasarkan data Ditjen Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum, total panjang jalan di Provinsi ini adalah sepanjang 4.598,1 km dengan rincian panjang jalan nasional 168,8 km, dan jalan provinsi 621,6 km. Sedangkan berdasarkan data dari DI. Yogyakarta Dalam Angka 2010, panjang jalan khusus untuk di wilayah Kota Yogyakarta dapat dilihat dalam Tabel 4.8 berikut

Tabel 4.11 Panjang Jalan di DI Yogyakarta Berdasarkan Status

No	Status Jalan	Panjang (km)
1	Jalan Nasional	18,13 km
2	Jalan Provinsi	-
3	Jalan Kota	244.142 km
Total Panjang Jalan		244.160,13 km

Sumber: DI Yogyakarta Dalam Angka 2010, 2011.

Terkait dengan penyediaan prasarana pelengkap jalan penyeberangan orang yang terdiri dari jembatan penyeberangan orang serta *zebra cross*, secara umum kondisi jembatan penyeberangan orang di Kota Yogyakarta relative cukup baik meskipun jumlahnya belum mencukupi, sedangkan untuk penyediaan *zebra cross* kondisinya cukup baik hanya saja banyak penempatan *zebra cross* yang tidak digunakan dengan baik oleh pemakai jalan, khususnya di kawasan ramai pedestrian seperti di jalan Malioboro.



Zebra Cross sekitar Malioboro



Rambu Sekitar Keraton Yogya

Gambar 4.8 Sarana Transportasi di Yogyakarta

C. GAMBARAN PENYELENGGARAAN PRASARANA TRANSPORTASI JALAN DI KOTA PADANG

1. Gambaran Umum Wilayah Kota Padang

Kota Padang adalah ibukota Provinsi Sumatera Barat yang terletak di pantai barat Pulau Sumatera dan berada antara $0^{\circ} 44'$

00" dan 1° 08' 35" Lintang Selatan serta antara 100° 05' 05" dan 100° 34' 09" Bujur Timur. Menurut PP No. 17 Tahun 1980, luas Kota Padang adalah 694,96 km² atau setara dengan 1,65 persen dari luas Provinsi Sumatera Barat. Kota Padang terdiri dari 11 kecamatan dengan kecamatan terluas adalah Kota Tengah yang mencapai 232,25 km².



Gambar 4.14 Peta wilayah Kota Padang

Secara administratif Kota Padang berbatasan langsung dengan Kabupaten Solok di sebelah utara, sebelah barat berbatasan langsung dengan Samudera Hindia dan Selat Mentawai, sebelah utara berbatasan langsung dengan Kabupaten Padang Pariaman, dan untuk sebelah selatan berbatasan langsung dengan Pesisir Selatan.

Kota Padang merupakan kota dengan jumlah penduduk paling banyak di provinsi Sumatera Barat, berdasarkan data kependudukan tahun 2010, jumlah penduduk kota Padang mencapai 838.190 jiwa dari tahun sebelumnya. Data dari jumlah penduduk Kota Padang disampaikan dengan tabel berikut ini:

Produk daerah yang dihasilkan sangat terkait dengan aktifitas perekonomian daerah. Semakin tinggi produktivitas daerah maka Produk Domesti Regional Bruto (PDRB) nya semakin tinggi. Pada tahun 2010 perekonomian Kota Padang masih terlihat tetap mengalami peningkatan. Ini ditandai dengan tingkat pertumbuhan PDRB pada tahun 2010 sebesar 6.14% yaitu dari 9.577,49 miliar rupiah menjadi 10.165,74 miliar rupiah pada tahun 2010 atau secara nominal naik sebesar 588,25 miliar rupiah.

Tabel 4.17 Jumlah Penduduk Kota Padang

T a h u n	Jumlah Penduduk	Luas Wilayah (KM ²)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/KM ²)
2006	765.450	694,96	1.101,43
2007	784.740	694,96	1.129,19
2008	801.344	694,96	1.153,08
2009	819.740	694,96	1.179,55
2010	838.190	694,96	1.206,10

Sumber: Padang Dalam Angka, 2011

Tabel 4.18 PDRB Atas Dasar Harga Berlaku Kota Padang

No.	Sektor Usaha / Lapangan Usaha	Tahun (Rp. Jutaan)		
		2008	2009	2010
1	Pertanian	677,84	835,72	978,26
2	Pertambangan dan Penggalian	217,09	259,85	300,95
3	Industri Pengolahan	2.022,96	2.396,88	2.668,74
4	Listrik, Gas dan Air Bersih	310,73	350,45	392,70
5	Bangunan	592,09	714,40	792,99
6	Perdagangan, Hotel dan Restoran	2.827,74	3.147,24	3.607,72
7	Angkutan dan Komunikasi	3.390,75	3.797,93	4.251,10
8	Keuangan, Sewa & Jasa Perusahaan	1.050,90	1.256,83	1.467,69

9	Jasa	2.175,97	2.534,97	2.909,03
PDRB		13.266,07	15.294,27	17.369,18

Sumber: Padang dalam Angka, tahun 2011

Dari data PDRB Kota Padang dapat dilihat bahwa sektor usaha yang paling besar didapat dari angkutan dan komunikasi yang mencapai 25,56% dari total PDRB Kota Medan, sedangkan untuk pendapatan terbesar kedua diperoleh dari sektor perdagangan, hotel dan restoran yang mencapai angka 21,32% dari total PDRB, untuk sektor industri pengolahan, jasa dan keuangan, sewa dan jasa perusahaan berada pada nilai yang hampir sama untuk perolahan pendapatan yang menunjang PDRB Kota Medan, sedangkan untuk usaha lain berada di bawah angka 10%. Dari jumlah PDRB Kota Padang pada tahun 2007 maka pendapatan Kota Padang perkapita adalah sebesar Rp. 20.722.246 jiwa/ tahun.

2. Gambaran Penyelenggaraan Prasarana Jalan

Berdasarkan data yang terdapat Padang Dalam Angka kondisi jalan Kota Padang tahun 2010 tidak mengalami perubahan yang signifikan bila di dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Menurut jenis permukaan, jalan di Kota Padang sebagian besar telah beraspal yaitu sebesar 79,53 persen (748,6 km), namun bila dilihat menurut kondisinya, sebagian besar jalan yang ada di Kota Padang dengan kondisi daik yaitu sebesar 72,18 persen (677,22 km). Untuk panjang jalan di Kota Padang jika di lihat berdasarkan statusnya, dapat di liat pada tabel 4.19 berikut.

Tabel 4.19 Panjang Jalan di Kota Padang Berdasarkan Status

No	Status Jalan	Panjang (km)
1	Jalan Nasional	100,60 km
2	Jalan Provinsi	-
3	Jalan Kota	1642,43 km
Total Panjang Jalan		1743,03 km

Sumber: Kota Padang Dalam Angka 2011.

Secara umum transportasi dalam kota di Kota Padang didominasi oleh angkutan kota dengan jumlah yang cukup banyak, sedangkan untuk transportasi Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) menggunakan bis kecil. Transportasi darat untuk angkutan umum di Kota Padang berpusat di Terminal Bingkuang Air Pacah. Terminal ini melayani kendaraan umum antar kota antar provinsi (AKAP) dan antar kota dalam provinsi (AKDP). Distribusi jalur antar kota dalam provinsi dari Terminal Bingkuang Air Pacah akan berakhir di terminal angkutan umum tiap kota atau kabupaten di Sumatera Barat.



Zebra Cross Jl.A. Yani



Trotoar sekitar Jl. A. Yani Padang

Gambar 4.15 Prasarana Transportasi Kota Padang

D. GAMBARAN PENYELENGGARAAN PRASARANA TRANSPORTASI JALAN DI KOTA PONTIANAK

1. Gambaran Umum Wilayah Kota Pontianak

Kota Pontianak merupakan Ibukota Provinsi Kalimantan Barat yang terdiri dari 6 (enam) kecamatan dan terbagi menjadi 29 (dua puluh sembilan) kelurahan dengan luas 107,82 km². Kota Pontianak terletak pada Lintasan Garis Khatulistiwa dengan ketinggian berkisar antara 0,10 meter sampai 1,50 meter di atas permukaan laut. Kota Pontianak dipisahkan oleh Sungai Kapuas Besar, Sungai Kapuas Kecil dan Sungai Landak dengan lebar = 400 meter, kedalaman air antara 12 s/d 16 meter, sedangkan cabangnya mempunyai lebar 250 meter.

Adapun jumlah penduduk tetap Kota Pontianak Tahun 2010 hasil proyeksi yang menggunakan data Survey Sosial

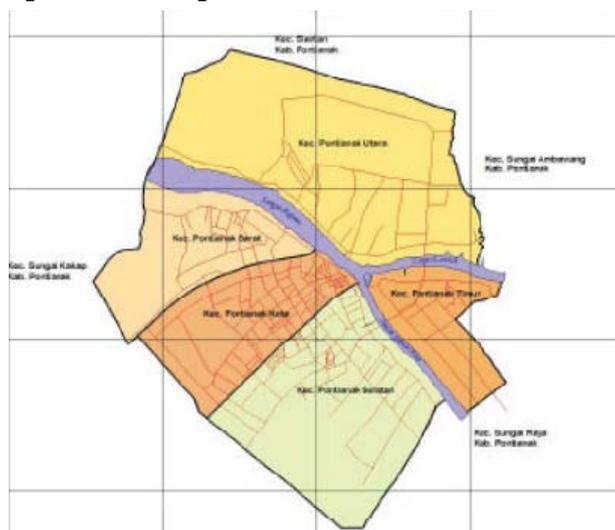
Ekonomi Nasional (Susenas) Tahun 2008 dan Sensus Penduduk Tahun 2000 berjumlah 521.569 jiwa. Sedangkan dari hasil Sensus Penduduk Tahun 2000 penduduk Kota Pontianak berjumlah 464.534 jiwa, sedangkan jumlah penduduk untuk Tahun 2008 adalah 521.569 jiwa. Jumlah penduduk dan luas daerah per Kecamatan di Kota Pontianak selengkapnya dapat dilihat pada **Tabel 4.20**.

Tabel 4.22 Luas Wilayah dan Jumlah Penduduk per Kecamatan di Kota Pontianak

No.	Kecamatan	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Penduduk
1.	Pontianak Selatan	14,54	85.560
2.	Pontianak Tenggara	14,83	34.742
3.	Pontianak Timur	8,78	70.541
4.	Pontianak Barat	16,94	112.667
5.	Pontianak Kota	15,51	104.769
6.	Pontianak Utara	37,22	108.291

Sumber: Kota Pontianak dalam Angka, Tahun 2011

Kota Pontianak terdiri dari 6 (enam) kecamatan, yaitu Pontianak Selatan, Pontianak Tenggara, Pontianak Timur, Pontianak Barat, Pontianak Kota dan Pontianak Utara. Peta administrasi Kota Pontianak dapat dilihat pada Gambar 4.12



Gambar 4.18 Peta Administrasi Kota Pontianak

Berdasarkan penghitungan PDRB atas dasar harga konstan 2000, laju pertumbuhan ekonomi Kota Pontianak tahun 2010 adalah sebesar 5,29 persen. Angka ini didapat dari adanya peningkatan PDRB Kota Pontianak menurut harga konstan 2000, dimana pada tahun 2009 sebesar Rp.5.477.863,73 juta meningkat menjadi Rp. 5.767.721,69 juta di tahun 2010.

Hampir seluruh sektor ekonomi pada tahun 2010 mengalami pertumbuhan. Laju pertumbuhan ekonomi pada tahun 2010 ini antara lain didukung oleh pertumbuhan di sektor dominan seperti sektor Industri Pengolahan, sektor Bangunan, sektor Perdagangan, Hotel dan Restoran serta sektor-sektor lain yang peranannya lebih kecil. Sektor Perdagangan, Hotel dan Restoran yang merupakan sektor yang paling dominan pada perekonomian Kota Pontianak, di tahun 2010 pertumbuhannya meningkat dibandingkan pertumbuhan di tahun 2009. Pada tahun 2009 pertumbuhan di sektor Perdagangan, Hotel dan Restoran sebesar 5,55 persen dan di tahun 2010 meningkat menjadi 5,82 persen. Peningkatan pertumbuhan disektor Perdagangan, Hotel dan Restoran ini tentunya tidak terlepas dari adanya peningkatan volume perdagangan serta peningkatan jumlah tamu hotel serta rumah makan dan restoran di kota Pontianak.

Struktur perekonomian di Kota Pontianak sampai dengan tahun 2010 masih di dominasi oleh sektor Perdagangan, Hotel dan Restoran dengan peranannya sebesar 22,32 persen. Hal ini berarti bahwa naik turunnya pertumbuhan di sektor Perdagangan, Hotel dan Restoran akan sangat mempengaruhi naik turunnya pertumbuhan perekonomian secara keseluruhan di Kota Pontianak. Sektor lain yang peranannya cukup penting dalam pembentukan PDRB Kota Pontianak adalah sektor Jasa-jasa dengan peranannya sebesar 20,70 persen dan sektor Pengangkutan dan Komunikasi dengan peranan sebesar 20,07 persen.

Nilai PDRB per Kapita di suatu wilayah di dapat dari pembagian antara nilai Produk Domestik Regional Bruto dengan jumlah penduduk per tengahan tahun di wilayah tersebut. Jika di bandingkan dengan nilai yang sama dengan wilayah lain dalam kurun waktu yang sama maka nilai PDRB per Kapita ini dengan cepat akan memperlihatkan secara relatif tingkat kemakmuran wilayah tersebut dibandingkan dengan wilayah lain. Artinya adalah jika nilai PDRB per Kapita-nya lebih besar dari nilai PDRB per Kapita di wilayah lain maka penduduk wilayah tersebut dapat dikatakan relatif lebih makmur demikian juga sebaliknya.

Untuk wilayah kota Pontianak, nilai PDRB per Kapitanya selalu memperlihatkan adanya kenaikan bila dibandingkan dengan periode terdahulu. Di tahun 2010 misalnya nilainya adalah sebesar Rp. 14.819.653 yang berarti meningkat sebesar 7,76% dibandingkan dengan nilai di tahun 2004 yang sebesar Rp. 13.751.736.

2. Gambaran Prasarana Jalan

Berdasarkan data BPS Kota Pontianak Dalam Angka tahun 2011 bahwa panjang jalan yang ada di Kota Pontianak adalah 291,65 km dengan rincian menurut statusnya seperti pada tabel berikut.

Tabel 4.23 Data Panjang Jalan Kota Pontianak Berdasarkan Status

No	Status Jalan	Panjang (km)
1	Jalan Nasional	37,5
2	Jalan Provinsi	10,6
3	Jalan Kota	243,55
Total Panjang Jalan		291,65

Sumber: Kota Pontianak Dalam Angka 2011

Jika dilihat menurut jenis permukaannya hampir 64,81% jalan dengan permukaan aspal, 8,60% permukaan kerikil, 8,82% permukaan tanah dan 1,82% permukaann lainnya.



Zebra Cross di Simpang Jl. A. Yani

Gambar 4.19 Prasarana Transportasi Kota Pontianak

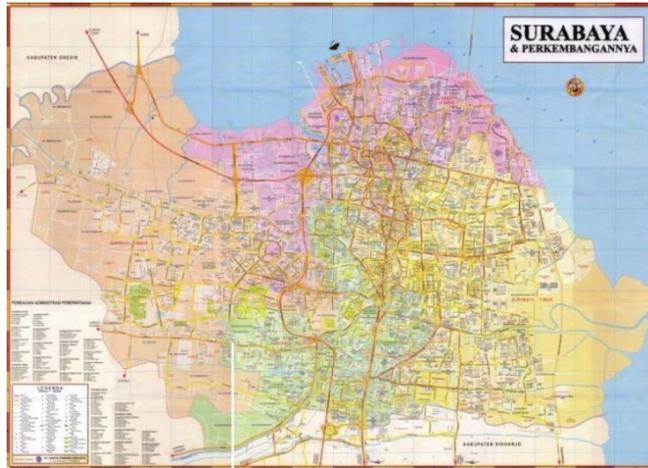
E. GAMBARAN PENYELENGGARAAN PRASARANA TRANSPORTASI JALAN DI KOTA SURABAYA

1. Gambaran Umum Wilayah Kota Surabaya

Luas wilayah Kota Surabaya adalah 520,87 km² atau sebesar 52.087 Ha dengan 63,45% atau sebesar 330,48 km² merupakan luas wilayah daratan dan selebihnya sekitar 36,55% atau seluas 190,39 km² merupakan wilayah laut yang dikelola oleh Pemerintah Kota Surabaya. Letak geografik Kota Surabaya berada pada 07°09' - 07°21' LS dan 112°36' - 112°54' BT. Kota Surabaya terletak di tepi pantai utara provinsi Jawa Timur. Secara administratif Kota Surabaya berbatasan dengan Selat Madura di utara dan timur, Kabupaten Sidoarjo di Selatan, serta Kabupaten Gresik di Barat. Kota Surabaya memiliki 31 Kecamatan dan memiliki 160 Desa/Kelurahan.

Kota Surabaya berada di ketinggian 3 – 6 meter di atas permukaan air laut (daratan rendah), kecuali di bagian selatan Kota Surabaya terdapat dua bukit landai di daerah lidan dan

gayungan dengan ketinggian 25 -50 meter di atas permukaan laut.



Gambar 4.28 Peta Wilayah Kota Surabaya

Berdasarkan data yang tercatat di Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil, sampai dengan Bulan Desember 2010. Jumlah penduduk Kota Surabaya yang terdaftar di Kartu keluarga hingga Desember 2010 adalah 2.861.928 jiwa atau sebanyak 755.914 Kepala keluarga. Komposisi penduduk Kota Surabaya pada Tahun 2010 berdasarkan jenis kelamin sebanyak 1.437.682 jiwa penduduk laki-laki (50,23%) dan 1.424.246 (49,77%) jiwa penduduk perempuan.

Tabel 4.26 Jumlah dan Kepadatan Penduduk Kota Surabaya

No.	Tahun	Jumlah Penduduk (jiwa)	Luas Wilayah (km ²)	Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)
1	1980	2.017.527	326,27	6183,61
2	1990	2.473.272	326,27	7580,45
3	2000	2.599.796	326,27	7968,23
4	2010	2.861.928	326,27	8771,66

Sumber: Kota Surabaya Dalam Angka, Tahun 2011

Dalam kurun waktu sepuluh tahun laju pertumbuhan penduduk tidak menunjukkan angka yang naik secara drastis dari sepuluh tahun sebelumnya. Surabaya merupakan salah satu pintu gerbang perdagangan utama di wilayah Indonesia Timur.

Dengan segala potensi, fasilitas, dan keunggulan geografisnya Surabaya memiliki potensi ekonomi yang sangat besar. Sektor primer, sekunder, dan tersier di kota ini sangat mendukung untuk semakin memperkokoh sebutan Surabaya sebagai kota perdagangan dan ekonomi.

Berdasarkan data PDRB Kota Surabaya pada tahun 2010, sektor usaha yang menjadi penopang utama sektor ekonomi Kota Surabaya adalah dari sektor Perdagangan, Hotel dan Restoran yang mencapai angka Rp. 58.541.380,17 atau sebesar 38,09% dari jumlah PDRB Kota Surabaya dan dari sektor usaha Industri Pengolahan sebesar Rp. 44.045.823,86 atau sebesar 29,40% dari total PDRB.

Tabel 4.27 PDRB Atas Dasar Harga Berlaku Kota Surabaya

No.	Sektor Usaha / Lapangan Usaha	Tahun (Rp. Jutaan)	
		2009	2010
1	Pertanian	45.477,53	152.999,16
2	Pertambangan dan Penggalian	8.345,55	9.614,09
3	Industri Pengolahan	38.699.277,05	44.045.823,86
4	Listrik, Gas dan Air Bersih	4.635.406,46	5.836.205,33
5	Bangunan	8.294.575,55	9.631.006,13
6	Perdagangan, Hotel dan Restoran	48.770.050,95	58.541.380,17 58.541.380,17
7	Angkutan dan Komunikasi	11.164.050,29	12.501.649,12 12.501.649,12
8	Keuangan, Sewa & Jasa Perusahaan	7.700.419,31	8.864.368,54
9	Jasa	8.860.539,51	10.209.569,05 10.209.569,05
PDRB		128.278.142,20	149.792.615,45

Sumber: Kota Surabaya Dalam Angka, 2011

B a b

5

PENYELENGGARAAN PKB DI BEBERAPA DAERAH

A. PENYELENGGARAAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR DI DKI JAKARTA

Penyelenggaraan pengukuran kendaraan hanya difokuskan pada pengukuran kendaraan di jembatan timbang. Namun wilayah DKI Jakarta tidak memiliki jembatan timbang, padahal untuk wilayah Jakarta Utara diperlukan alat pengukuran kendaraan seperti jembatan timbang, karena untuk wilayah Jakarta Utara aktivitas kendaraan berat paling tinggi dibandingkan dengan kawasan Jakarta lainnya, di Jakarta Utara kendaraan yang melintas setiap harinya ada kurang lebih 6.000 – 7.000 kendaraan berat, namun kapasitas jalan di kawasan tersebut hanya didesain untuk kapasitas beban kendaraan 10-20 ton. Untuk Pengujian Kendaraan bermotor di wilayah DKI Jakarta berdasarkan data Perhubungan Darat Dalam Angka tahun 2010, adalah sebagai berikut:

Tabel Data Jumlah Penguji Fungsional

No.	Lokasi	Jembatan Fungsional			
		Pemula	Pelaksana	Pelaksana Lanjutan	Penyedia
1	Kab. Adm. Kep Seribu				
2	Kota Jakarta Selatan		2	22	
3	Kota Jakarta Timur		12	62	
4	Kota Jakarta Pusat				
5	Kota Jakarta Barat		5	32	3
6	Kota Jakarta Utara		2	19	1

Sumber: Perhubungan Darat Dalam Angka, 2011

Untuk Jenis alat pengujian yang digunakan dalam pengujian kendaraan bermotor adalah dengan menggunakan alat non mekanis, mekanis dan keliling. Pengujian dengan menggunakan alat pengujian non mekanis terdapat di Kab. Adm Kepulauan Seribu dan Kota Jakarta Pusat dengan jumlah alat masing-masing 1 buah. Untuk alat pengujian mekanis terdapat di Jakarta selatan dengan jumlah alat sebanyak 5 buah, Jakarta Timur dengan jumlah alat sebanyak 5 buah, Jakarta Barat dengan alat pengujian sebanyak 2 buah dan Jakarta Utara dengan jumlah alat pengujian sebanyak 1 buah. Jumlah kendaraan yang wajib uji di DKI Jakarta seperti yang tercantum dalam Perhubungan Darat Dalam Angka pada tahun 2010 adalah sebagai berikut:

Tabel 4.7 Data Jumlah Kendaraan Wajib Uji

No.	Lokasi	Jumlah Kendaraan Wajib Uji						Merk Alat Uji
		MP	M.Bus	M.Brg	KK	Krt. Gan	Krt. Tem	
1	Kota Jakarta Selatan	-	-	-	-	-	-	-
2	Kota Jakarta Timur	11.430	68.207	76.639	-	-	-	CARTEG
3	Kota Jakarta Pusat	-	-	-	-	-	-	-
4	Kota Jakarta Barat	-	-	-	-	-	-	-
5	Kota Jakarta Utara	-	-	-	-	-	-	-

Sumber: Perhubungan Darat Dalam Angka, 2010

Berdasarkan data Dinas Perhubungan DKI Jakarta, saat ini terdapat 5 seksi uji PKB di DKI Jakarta, dan 2 diantaranya dilengkapi pula dengan fasilitas pengujian berkala, yaitu

- PKB Pulogadung melayani uji berkala dan uji khusus mobil bus; dan
- PKB Cilincing melayani uji berkala kendaraan khusus (truk, trailer, mobil box, dan kendaraan wajib uji lainnya)

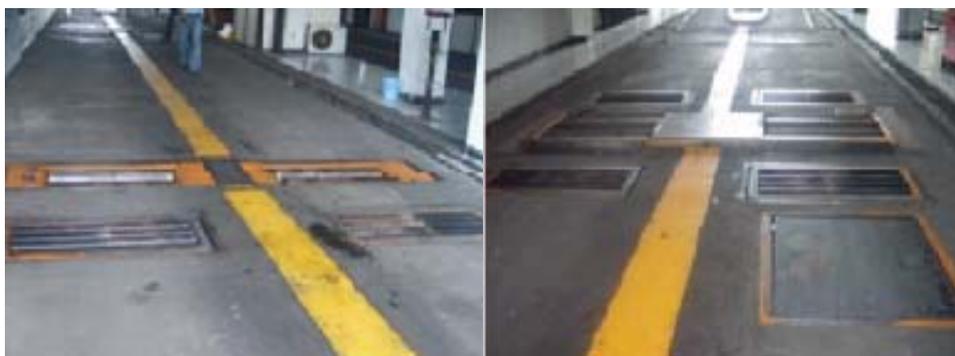
Lokasi PKB Pulogadung yang terletak di Jl.Raya Bekasi Km.1, beroperasi sejak tahun 1971 dengan luas 1,5 hektare. Peralatan yang ada di lokasi PKB Pulogadung antara lain adalah 2 (dua) lajur uji mekanis yang dilengkapi dengan peralatan uji mekanis sistem digital dengan merek Cartec produksi Jerman dan merek Iyasaka produksi Korea dan Jepang.



Gambar 4.5 UPT PKB seksi Pulogadung, DKI Jakarta

Jenis-jenis peralatan uji kendaraan yang dimiliki oleh UPT PKB seksi Pulogadung ini antara lain terdiri dari:

- a. Alat uji emisi gas buang kendaraan bermotor
- b. Alat uji akurasi *speedometer* kendaraan
- c. Alat uji kebisingan suara
- d. Alat uji kekuatan intensitas cahaya
- e. Alat uji kincup roda depan kendaraan
- f. Alat pengukur berat sumbu kendaraan
- g. Alat uji rem utama kendaraan
- h. Alat uji deteksi sistem-sistem roda depan



Gambar Alat Pengukur beban kendaraan UPT PKB Seksi Pulogadung

Untuk menunjang kelancaran pengiriman data-data hasil pengujian kendaraan bermotor, maka unit PKB di Pulogadung dilengkapi dengan SIM-komputer pengujian yang terdiri atas SIM-Komputer Uji Teknis yang dilengkapi dengan *C-Ter* (alat untuk memasukkan data identitas kendaraan uji), *C-Con* (alat untuk mentransfer hasil data uji teknis ke komputer induk uji teknis yang dinamakan *C-Net*. Keseluruhan hasil uji teknis dari *C-Net* ini dotransfer kembali ke sistem komputer administrasi (*C-Adm*).

C-Adm adalah sistem komputer yang merekam dan mengolah data-data administrasi dari loket-loket pelayanan, yaitu dari komputer pendaftaran uji, pembayaran retribusi, penetapan uji, pemberian nomor uji, dan dari komputer pengisian data kartu induk kendaraan, serta mengirimkannya ke komputer hasil uji. Selain itu *C-Adm* UPT PKB seksi Pulogadung juga terkoneksi dengan komputer induk (*server computer*) yang dikelola oleh seksi fasilitas, sarana dan prasarana yang mengelola data induk kendaraan wajib uji seluruh Jakarta.

2. Penyelenggaraan Pengujian Kendaraan Bermotor di Yogyakarta

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Yogyakarta No. 17 Tahun 2009 mengenai Retribusi Pengujian Kendaraan bermotor,

menyatakan bahwa pengujian kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan atau memeriksa bagian-bagian kendaraan wajib uji dan kendaraan dapat uji, dalam rangka pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan. Pengujian berkala kendaraan bermotor yang disebut juga dengan uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala oleh setiap kendaraan yang wajib uji, kendaraan yang wajib uji adalah bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan umum yang dioperasikan di jalan.

Jumlah kendaraan yang wajib uji di DI Yogyakarta seperti yang tercantum dalam Perhubungan Darat Dalam Angka pada tahun 2010 adalah sebagai berikut:

Data Jumlah Kendaraan Wajib Uji

No	Lokasi	Jumlah Kendaraan Wajib Uji						Merk Alat Uji
		MP	M.Bus	M.Brg	KK	Krt. Gan	Krt. Tem	
1	Kab. Kulon Progo	93	379	1.521	10	1		HPA
2	Kab. Bantul	128	488	4.780		2		ANZEN
3	Kab. Gunung Kidul							MULLER BEAM
4	Kab. Sleman	99	528	4.012		2		HPA
5	Kab. Yogyakarta	811	1.230	9.754	10	33		IYASAKA

Sumber; Perhubungan Darat Dalam Angka, 2011

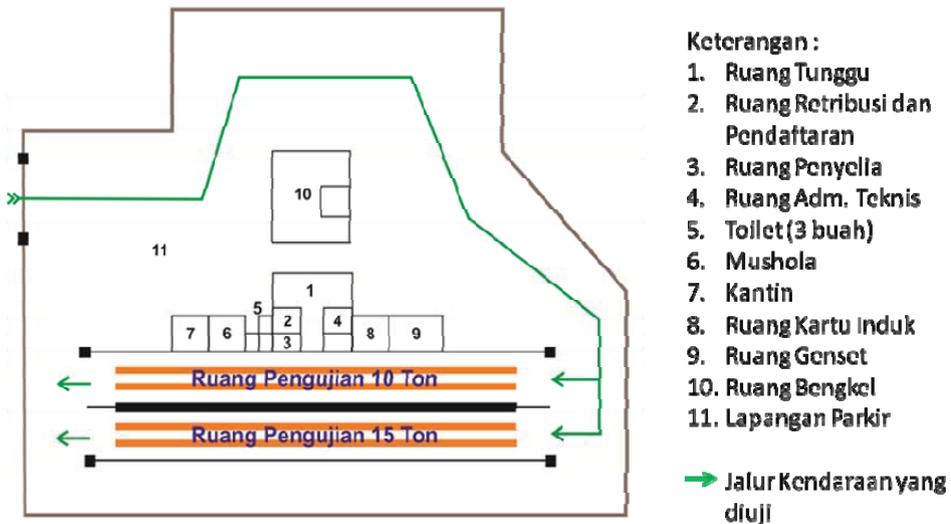
Sejak tahun 2000 beberapa kabupaten yang ada di DI. Yogyakarta telah menaikkan jumlah retribusi untuk uji kendaraan namun tidak untuk Kabupaten Gunung Kidul. Pada tahun 2011 Kabupaten Gunung Kidul menaikkan jumlah retribusi yang di bebankan kepada pemilik kendaraan ketika uji kendaraan.

Berdasarkan data Perhubungan Dalam Angka Tahun 2010 jenis alat untuk pengujian kendaraan yang di gunakan di DI Yogyakarta adalah dengan alat mekanis dengan jumlah alat masing-masing di setiap kabupatennya berjumlah 1 buah tetapi untuk di Kabupaten Yogyakarta terdapat 2 alat uji mekanis dan

1 buah alat uji kendaraan keliling yang hanya ada di Kabupaten Kulon Progo.

Pemeriksaan teknis kendaraan bermotor dilakukan melalui beberapa tahapan yaitu:

1. Pemeriksaan sistem kemudi
2. Pemeriksaan as roda depan dan belakang
3. Pemeriksaan suspensi
4. Pemeriksaan rangka
5. Pemeriksaan Body, Cabin, Dashboard, Tempat Duduk, dan Bak Muatan
6. Pemeriksaan Penerus Daya
7. Pemeriksaan penggerak dan sistem pembuangan
8. Pemeriksaan peralatan kendaraan minimal (dongkrak, alat pembuka ban, Kipas)
9. Pemeriksaan perlengkapan minimal (ban cadangan, segitiga pengaman)
10. Pemeriksaan sabuk keselamatan
11. Pengukuran dimensi kendaraan (untuk kendaraan baru, mutasi, dan rubah bentuk)



Denah UPTD PKB Kota Yogyakarta

Sedangkan peralatan pemeriksaan yang dimiliki oleh UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Yogyakarta antara lain terdiri dari:

a. Carlift

Digunakan untuk melakukan pemeriksaan bagian bawah kendaraan. Bagian yang dilakukan pemeriksaan antara lain. Alat *Carlift* yang dimiliki oleh UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor bermerk Iyasaka.



Carlift milik UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Yogyakarta

b. Side Slip Tester

Digunakan untuk melakukan penyimpangan sikap roda depan (kincup roda depan). Pemeriksaan penyimpangan sikap roda depan dengan ambang batas antara $-5 \text{ mm/m} +5 \text{ mm/m}$ diukur pada kecepatan 5 km/jam . Alat *Side Slip Tester* yang dimiliki oleh UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Yogyakarta bermerek Iyasaka.

c. Head Light Tester

Dilakukan untuk mengukur identitas Cahaya pada Lampu Utama Jauh beserta penyimpangannya. Pengukuran identitas

cahaya pada lampu utama jauh pada kendaraan bermotor dengan standar 12.000 cd untuk lampu utama jauh. Alat Head Light Tester milik UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor bermerk Cartec.



Head Light Tester milik UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Yogyakarta

d. *Axle Load Weight Beam*

Digunakan untuk menimbang berat kendaraan, penimbangan kendaraan pada masing-masing sumbu kendaraan untuk menentukan daya angkut dan muatan sumbu. Alat *Axle Load Weight Beam* yang dimiliki oleh UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Yogyakarta bermerk *Cartec* produksi Jerman.



Axle Load Weight Beam milik UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Yogyakarta

e. Brake Tester

Digunakan untuk mengukur efisiensi gaya pengereman dan penyimpangan kendaraan. Pengukuran dengan standar efisiensi kekuatan rem minimal 50% dengan catatan penyimpangan roda kanan dengan kiri maksimal 30 % untuk standar kendaraan pabrikan Eropa (MEE) dan 8 % untuk standar kendaraan pabrikan Jepang (JIS). Alat *Brake Tester* yang dimiliki oleh UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Yogyakarta bermerek Iyasaka.

f. Speedometer Tester

Digunakan untuk mengukur penyimpangan kecepatan kendaraan dan memeriksa kelayakan dan ketepatan pengukuran kecepatan di kendaraan. Pengukuran penyimpangan kecepatan kendaraan dengan ambang batas -10% sampai +15% pada kecepatan 40 km/jam. Alat *Speedometer Tester* yang dimiliki oleh UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Yogyakarta bermerek Iyasaka.

g. Smoke Tester

Smoke Tester ini Digunakan untuk menguji emisi gas buang dan ketebalan asap. Pemeriksaan terhadap ambang batas emisi gas buang kendaraan bermotor di UPTD pengujian kendaraan bermotor Pontianak menggunakan alat uji emisi dari pabrikan Iyasaka, yang tersedia alat uji untuk kendaraan diesel dan kendaraan bensin.

B. PENYELENGGARAAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR DI KOTA PADANG

Pada saat ini Kota Padang sedang meningkatkan pelayanan pengujian kendaraan bermotor dengan menetapkan standar waktu 25 menit untuk pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor. Penetapan standar waktu minimal pengujian itu berdasarkan Perda Kota Padang No. 7 Tahun 2005 Tentang retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor.

Fasilitas pengujian kendaraan bermotor di Kota Padang terdapat di Jl.St Syahrir Kota Padang. Berdasarkan data di buku Perhubungan Dalam Angka tahun 2010 untuk Kota Padang jumlah penguji Unit Pengujian Kendaraan bermotor terdapat 3 penguji pelaksana, 21 penguji pelaksana lanjutan dan 3 penyedia. Jenis alat yang digunakan adalah alat mekanik yang berjumlah 1 buah dengan merk alat uji Iyasaka dengan tahun pembuatan 2007.

Fasilitas pengujian Kendaraan Bermotor Kota Padang



C. PENYELENGGARAAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR KOTA PONTIANAK

Pengujian kendaraan bermotor merupakan salah satu sektor pelayanan publik yang berperan penting dalam menunjang kelancaran mobilitas masyarakat untuk beraktivitas di sektor-sektor lain. Penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor di Kota Pontianak dilakukan oleh Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Pengujian Kendaraan Bermotor, yang berada di Jl.Khatulistiwa KM 4,2 Batulayang, Kota Pontianak.

Tahapan pengujian kendaraan bermotor terdiri dari 2 (dua) tahap yaitu tahap pemeriksaan awal dan pemeriksaan secara teknis. Dalam melakukan pengujian, dilakukan pemeriksaan awal secara visual (non teknis/Pra Uji) yang meliputi:

- i. Pemeriksaan identitas kendaraan (Nomor kendaraan, Nomor mesin, Nomor rangka dan nomor uji);

- j. Pemeriksaan kondisi body dan pengujian dimensi kendaraan;
- k. Pemeriksaan lampu-lampu, kaca, tabir matahari, penghapus kaca, pintu-pintu, tempat duduk, ban (kedalaman alur) dan roda-roda, kaca spion, peralatan dan perlengkapan, dan lain-lain.
- l. Pemeriksaan penyambung (*coupling*) kereta gandengan.

Bila kendaraan dinyatakan lulus pra uji kendaraan, maka kendaraan yang bersangkutan dapat langsung menuju gedung pengujian dan dilakukan pemeriksaan secara teknis dengan menggunakan peralatan uji mekanis yang bersertifikasi nasional apabila kendaraan tidak dinyatakan lulus pra uji maka harus dilakukan perbaikan terlebih dahulu. Pemeriksaan teknis kendaraan bermotor dilakukan melalui beberapa peralatan pemeriksaan, yang antara lain adalah:

- a. Carlift

Digunakan untuk melakukan pemeriksaan bagian bawah kendaraan. Bagian yang dilakukan pemeriksaan antara lain pemeriksaan tingkat kelonggaran/*spelling*/keausan sistem suspensi, sistem kemudi, poros roda, dan bagian bawah kendaraan lainnya. Alat *Carlift* yang dimiliki UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Pontianak ini bermerek Cartec produksi Jerman



Carlift milik UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Pontianak

b. Side Slip Tester

Digunakan untuk melakukan penyimpangan sikap roda depan (kincup roda depan). Pemeriksaan penyimpangan sikap roda depan dengan ambang batas antara -5 mm/m $+5 \text{ mm/m}$ diukur pada kecepatan 5 km/jam (Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 63 tahun 1993). Alat *Side Slip Tester* yang dimiliki UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Pontianak ini bermerek Iyasaka produksi Jepang.



Gambar 4.22 *Side Slip Tester* milik UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Pontianak

c. Head Light Tester

Dilakukan untuk mengukur identitas Cahaya pada Lampu Utama Jauh beserta penyimpangannya. Pengukuran identitas cahaya pada lampu utama jauh pada kendaraan bermotor dengan standar 12.000 cd untuk lampu utama jauh dengan penyimpangan kekanan $0^{\circ}34''$ dan penyimpangan kekiri $1^{\circ}09''$. Alat *Head Light Tester* yang dimiliki UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Pontianak ini bermerek Iyasaka produksi Jepang.



Gambar 4.23 **Head Light Tester** milik UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Pontianak

d. *Axle Load Weight Beam*

Digunakan untuk menimbang berat kendaraan, penimbangan kendaraan pada masing-masing sumbu kendaraan untuk menentukan daya angkut dan muatan sumbu. Alat *Axle Load Weight Beam* yang dimiliki UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Pontianak ini bermerek Iyasaka produksi Jepang.



Gambar 4.24 Axle Load Weight Beam milik UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Pontianak

e. Brake Tester

Digunakan untuk mengukur efisiensi gaya pengereman dan penyimpangan kendaraan. Pengukuran dengan standar efisiensi kekuatan rem minimal 50% dengan catatan penyimpangan roda kanan dengan kiri maksimal 30 % untuk standar kendaraan pabrikan Eropa (MEE) dan 8 % untuk standar kendaraan pabrikan Jepang (JIS). Alat *Brake Tester* yang dimiliki UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Pontianak ini bermerek Iyasaka produksi Jepang. Saat ini alat pengujian rem kendaraan milik UPTD PKB Kota Pontianak ini sedang mengalami kerusakan, dan sedang dalam proses perbaikan.



Gambar 4.25 *Break Tester* milik UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Pontianak

f. *Speedometer Tester*

Alat ini Digunakan untuk mengukur penyimpangan kecepatan kendaraan. Pengukuran penyimpangan kecepatan kendaraan dengan ambang batas -10% sampai +15% pada kecepatan 40 km/jam. Alat *Speedometer Tester* yang dimiliki UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Pontianak ini bermerek Iyasaka produksi Jepang



Gambar 4.26 *Speedometer Tester* milik UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Pontianak

g. *Smoke Tester*

Digunakan untuk menguji emisi gas buang dan ketebalan asap. Pemeriksaan terhadap ambang batas emisi gas buang kendaraan bermotor di UPTD pengujian kendaraan bermotor Pontianak dibagi menjadi 2 (dua) yaitu untuk kendaraan dengan bahan bakar bensin dan solar, sesuai dengan alat yang dimiliki oleh UPTD pengujian kendaraan bermotor kota Pontianak. Alat *Smoke Tester* yang dimiliki UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Pontianak ini bermerek Iyasaka produksi Jepang



Smoke Tester milik UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Pontianak

D. PENYELENGGARAAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR KOTA SURABAYA

Pengujian kendaraan bermotor di Kota Surabaya berada di bawah koordinasi Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang secara teknis diselenggarakan oleh UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Dishub Kota Surabaya. Terdapat 2 (dua) lokasi pengujian kendaraan bermotor di Kota Surabaya, yaitu di Tandes dan Wiyung. UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Tandes Kota Surabaya merupakan salah lokasi pengujian kendaraan bermotor dengan fasilitas yang cukup lengkap di Indonesia. Dengan luas

Peralatan dan fasilitas penunjang di UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Tandes Kota Surabaya terhitung cukup

lengkap, dengan kondisi yang cukup baik. Terdapat 2 (dua) jalur pengujian kendaraan bermotor di Tandes, yaitu jalur 15 ton dengan peralatan yang bermerek Muller Beam produksi Jerman, dan jalur 10 ton dengan peralatan yang bermerek Iyasaka produksi Korea. Peralatan pengujian yang dimiliki oleh UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Tandes antara lain adalah sebagai berikut

Tabel 4.30 Peralatan Pengujian Kendaraan Bermotor UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Tandes Kota Surabaya CIS I - Jalur 10 Ton

No	Alat	Spesifikasi
1	Smoke Tester	Nanhua YD-1
2	Side Slip Tester	Iyasaka KSST-1550SIS/088
3	Head Light Tester	Iyasaka ALT 800
4	Axle Load + Brake Tester	Iyasaka KBT-1550SIS-AW-1/088
5	Speedometer Tester	Iyasaka KSMT-1500SIS-A/088

Sumber: UPTD PKB Tandes Surabaya, 2012

Peralatan Pengujian Kendaraan Bermotor UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Tandes Kota Surabaya CIS II - Jalur 15 Ton

No	Alat	Spesifikasi
1	Smoke Tester	Muller Beam OPACIMETER AT 605
2	Side Slip Tester	Muller Beam BILAMANTIC 1000
3	Head Light Tester	Muller Beam 764-5
4	Axle Load + Brake Tester	Muller Beam BILAMANTIC 1000
5	Speedometer Tester	Muller Beam BILAMANTIC 1000
6	CO-HC	Muller Beam AT 505
7	Sound Level Tester	Lutron SL-4012

Sumber: UPTD PKB Tandes Surabaya, 2012

Sementara untuk menunjang pelaksanaan pelayanan pengujian kendaraan bermotor, di UPTD Tandes ini dilengkapi pula dengan fasilitas penunjang lainnya, yang antara lain dapat dilihat dalam tabel berikut,

Fasilitas UPTD PKB Tandes, Surabaya

No	Fasilitas	Jumlah	Luas
1	Ruang Kantor	3	58 m ²
2	Ruang Admnistrasi Penguji	1	60 m ²
3	Ruang Pelayanan (Loket)	1	50 m ²
4	Gedung CIS (Pengujian)	2	1890 m ²
5	Gedung Generator Set	2	60 m ²
6	Ruang IT	1	16 m ²
7	Ruang Arsip	1	8 m ²
8	Gudang	1	20 m ²
9	Ruang Tunggu	1	60 m ²
10	Lapangan Parkir	1	13.452 m ²
11	Toilet	3	6 m ²
12	Musholla	1	25 m ²
13	Kantin	1	1.890 m ²

Sumber: UPTD PKB Tandes Surabaya, 2012

	
<p>Lapangan Parkir</p>	<p>Ruang Tunggu</p>
	
<p>Loket Pelayanan</p>	<p>Toilet</p>
	
<p>Telepon Umum</p>	<p>Ruang Pengujian Kendaraan</p>

Fasilitas UPTD PKB Tandes, Surabaya

B a b

6

PENYELENGGARAAN BENGKEL UMUM

A. PENYELENGGARAAN BENGKEL UMUM DI DKI JAKARTA

Penyelenggaraan bengkel umum di DKI Jakarta secara teknis belum diatur terutama menyangkut spesifikasi teknis peralatan yang harus dimiliki bengkel umum yang bersangkutan. Beberapa bengkel dengan kualifikasi besar memang sudah mengadopsi aturan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perindustrian terkait dengan klasifikasi bengkel umum, namun banyak juga yang tidak berpedoman kepada aturan tersebut.

Namun secara umum, pelayanan bengkel umum di DKI Jakarta sudah cukup baik, keberadaan bengkel umum yang cukup banyak menjadikan persaingan usaha di bidang perbengkelan menjadi tinggi, sehingga tiap-tiap bengkel umum berusaha untuk memberikan pelayanan terbaiknya dengan melengkapi bengkelnya dengan stall maupun peralatan yang baik, sehingga dapat memberikan pelayanan yang maksimal dan memberikan pelayanan yang lengkap bagi kendaraan yang melakukan perbaikan maupun perawatan.

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta, saat ini terdapat sekitar 472 bengkel umum yang tercatat, dan 240 diantaranya merupakan bengkel umum yang juga sebagai mitra Dinas Perhubungan DKI Jakarta sebagai tempat pengujian kendaraan bermotor. Meskipun tercatat di Dinas Perhubungan, namun untuk ketersediaan fasilitas masih belum terstandarisasi,

disamping pedoman yang belum ada, Pemerintah pun masih belum mengadopsi aturan umum yang sudah ditetapkan dalam KM Perindag No. 551/1999 tentang Begkel Umum Kendaraan Bermotor. Beberapa bengkel umum yang terdapat di DKI Jakarta dapat dilihat dalam tabel berikut

Contoh Bengkel Umum di DKI Jakarta

No	Nama Bengkel	Jenis Pelayanan	Gambar
1	Aliang Motor	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaikan Mesin - Perbaikan Chassis - Perawatan Rutin - Ganti Oli - Engine Tune Up - Sporing dan Balancing Roda - Pengecatan 	
2	Budi Motor	<ul style="list-style-type: none"> - Pebaikan Mesin - Perawatan Rutin - Ganti Oli 	
3	CK Motorsport	<ul style="list-style-type: none"> - Bengkel Aksesoris Kendaraan - Ban dan Roda 	

Sumber: Hasil Pengamatan Lapangan, 2012

B. PENYELENGGARAAN BENGKEL UMUM DI YOGYAKARTA

Seperti halnya daerah-daerah lain pada umumnya, penyelenggaraan bengkel umum di Kota Yogyakarta tidak diatur secara teknis. Penyelenggaraan bengkel umum cukup memiliki izin dari Dinas Teknis daerah yang terkait dengan perijinan dan retribusi, sedangkan untuk standarisasi peralatan bengkel belum

diatur secara spesifik oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta.

Untuk mendapatkan gambaran terkait dengan penyelenggaraan bengkel umum di Kota Yogyakarta, dilakukan pengamatan pada beberapa bengkel umum yang melayani kendaraan roda dua maupun roda empat. Dari hasil pengamatan dan wawancara pemilik, peralatan yang dimiliki oleh bengkel umum tersebut hanya menyesuaikan kepada kebutuhan pelayanan berdasarkan penilaian pemilik bengkel dan masukan dari pelanggan, dan tidak mengikuti standar yang ditetapkan oleh KM Perindag No 551/1999. Sebagai gambaran, pada tabel berikut dapat dilihat beberapa bengkel umum di Kota Yogyakarta.

Tabel 4.16 Contoh Bengkel Umum di Kota Yogyakarta

No	Nama Bengkel	Jenis Pelayanan	Gambar
1	Ucok Motor (Bengkel Umum Kendaraan Roda Dua)	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaikan Mesin - Perawatan Rutin - Ganti Oli - Engine Tune Up 	
2	DAM Motor (Bengkel Umum Kendaraan Roda Empat)	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaikan Mesin - Perawatan Rutin - Ganti Oli - Engine Tune Up - Pengecatan 	

Sumber: Hasil Survey, 2012.

C. PENYELENGGARAAN BENGKEL UMUM DI KOTA PADANG

Seperti halnya daerah-daerah lain pada umumnya, penyelenggaraan bengkel umum di Kota Padang belum diatur secara teknis. Penyelenggaraan bengkel umum yang cukup

besar umumnya mengacu kepada KM Perindag No 551/1999, namun sebagian besar belum mengacu kepada aturan tersebut. Sedangkan terkait standar bagi bengkel umum secara teknis, Dinas Perhubungan Kota Padang belum menerbitkan aturan yang menjadi pegangan bagi para pemilik bengkel umum di Kota Padang

Untuk mendapatkan gambaran terkait dengan penyelenggaraan bengkel umum di Kota Padang, dilakukan pengamatan pada beberapa bengkel umum yang melayani kendaraan roda dua maupun roda empat. Sebagai gambaran, pada tabel berikut dapat dilihat beberapa bengkel umum di Kota Padang.

Tabel 4.21 Contoh Bengkel Umum di Kota Padang

No	Nama Bengkel	Jenis Pelayanan	Gambar
1	Dayu Motor (Bengkel Umum K e n d a r a a n Bermotor Roda Empat)	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaikan Mesin - Perbaikan Chassis - Perawatan Rutin - Ganti Oli - Engine Tune Up - Balancing Roda 	
2	Duku Motor (Bengkel Umum K e n d a r a a n Bermotor Roda Dua)	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaikan Mesin - Perawatan Rutin - Ganti Oli - Engine Tune Up - Perbaikan Roda - Aksesori Motor 	

3	Bengkel Capella Medan (Bengkel Umum Kendaraan Bermotor Roda Empat)	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaikan Mesin - Perbaikan <i>Chassis</i> - Perawatan Rutin - Ganti Oli - <i>Engine Tune Up</i> - <i>Spooring</i> dan <i>Balancing</i> Roda - Pengecatan 	
---	---	---	--

Sumber: Hasil Pengamatan Lapangan, 2012

D. PENYELENGGARAAN BENGKEL UMUM DI KOTA PONTIANAK

Penyelenggaraan Bengkel Umum Kendaraan Bermotor di Kota Pontianak, baik roda dua maupun roda empat secara teknis belum diatur oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak, baik untuk pemungutan retribusi maupun terkait dengan standarisasi peralatan bengkel umum.

Ketiadaan aturan tersebut menjadikan belum ada standar baku bagi pelaksanaan bengkel umum di Kota Pontianak. KM Perindag No.551/1999 yang menjadi acuan bagi pemilik bengkel umum untuk men-standarkan fasilitasnya pun belum diadaptasi oleh sebagian besar pemilik bengkel di Kota Pontianak, sehingga bengkel-bengkel di Kota Pontianak belum memiliki penilaian kelas. Kualitas pelayanan bengkel hanya ditentukan oleh masukan dari pelanggan dan tentunya keinginan pemilik bengkel dalam memberikan pelayanan terbaik. Keberadaan bengkel umum di Kota Pontianak masih belum terlalu banyak, sehingga persaingan usaha bengkel umum di Kota Pontianak pun masih belum terlalu tinggi, maka dari itu kualitas pelayanan maupun kepemilikan peralatan bengkel di Kota Pontianak beberapa masih kurang baik.

Contoh Bengkel Umum di Kota Pontianak

No	Nama Bengkel	Jenis Pelayanan	Gambar
1	Istana Mobil (Bengkel Umum Kendaraan Bermotor Roda Empat)	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaikan Mesin - Perbaikan Chassis - Perawatan Rutin - Ganti Oli - Engine Tune Up - Spooring dan Balancing Roda 	
2	SerikatMotor (Bengkel Umum Kendaraan Bermotor Roda Empat)	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaikan Mesin - Perbaikan Chassis - Perawatan Rutin - Ganti Oli - Engine Tune Up 	
3	NSS Pontianak (Bengkel Umum Kendaraan Bermotor Roda Dua)	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaikan Mesin - Perbaikan Body - Perawatan Rutin - Ganti Oli - Engine Tune Up 	

Sumber: Hasil Pengamatan Lapangan, 2012

E. PENYELENGGARAAN BENGKEL UMUM DI KOTA SURABAYA

Seperti halnya wilayah studi lain, penyelenggaraan bengkel umum di Kota Surabaya secara umum masih belum berada di bawah pembinaan Dinas Perhubungan, baik Dinas Perhubungan Kota Surabaya maupun Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur.

Bengkel umum yang beroperasi saat ini, secara legal berjalan berdasarkan izin usaha biasa, dan belum ada bengkel

yang memiliki sertifikasi khusus dari Dinas Perhubungan dan juga belum ada pelibatan bengkel umum yang menjadi lokasi pengujian kendaraan bermotor.

Sebetulnya saat ini di Pemerintahan Kota Surabaya sedang disusun rancangan Peraturan Daerah terkait dengan Pembinaan dan Pengawasan Penyelenggaraan Bengkel Umum Kendaraan Bermotor. Namun karena masih dalam tahap penyusunan Raperda, tentunya belum ada kegiatan pembinaan maupun pengawasan terkait dengan penyelenggaraan bengkel umum di Kota Surabaya.

Tabel 4.33 Contoh Bengkel Umum di Kota Surabaya

No	Nama Bengkel	Jenis Pelayanan	Gambar
1	Agoes Motor (Bengkel Umum Kendaraan Roda Dua)	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaikan Mesin - Perawatan Rutin - Ganti Oli - Engine Tune Up - Perbaikan Roda 	
2	Liek Motor (Bengkel Umum Kendaraan Roda Empat)	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaikan Mesin - Perawatan Rutin - Ganti Oli - Engine Tune Up - Pengecatan - Perbaikan Roda 	
3	M Speed (Bengkel Umum Kendaraan Roda Empat)	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaikan Mesin - Perawatan Rutin - Ganti Oli - Engine Tune Up - Pengecatan 	

Bab

7

PENGAWASAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR

Sebelum membahas secara detail mengenai pengawasan bengkel umum terlebih dahulu di pengertian pengawasan. Tentu kita bertanya apakah itu pengawasan dan apa itu tujuan pengawasan ?. Untuk menjawab pertanyaan tersebut, maka di bawah ini akan dibahas mengenai pengawasan dan tujuan pengawasan secara terperinci.

A. PENGERTIAN PENGAWASAN PKB

Pengertian Pengawasan Menurut Para Pakar, adalah sebagai berikut:

Pengertian Pengawasan menurut Victor M. Situmorang dan Jusuf Juhir adalah setiap usaha dan tindakan dalam rangka untuk mengetahui sampai dimana pelaksanaan tugas yang dilaksanakan menurut ketentuan dan sasaran yang hendak dicapai.

Menurut pendapat di atas menjelaskan bahwa pentingnya pengawasan ingin mengetahui situasi dan keadaan di lapangan antara pelaksanaan yang telah disiapkan dengan realisasinya. Demikian juga usaha yang akan dicapai jika telah diketahui penyebabnya dapat diambil tindakan segera baik tindakan pencegahan maupun tindakan kuratif.

Menurut Sondang P. Siagian, Pengertian Pengawasan ialah proses pengamatan dari pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya.

Sedangkan menurut Sondang P. Siagian, pengawasan seperti melakukan investigasi untuk mencari informasi apakah pekerjaan yang dilakukan sudah sesuai dengan perencanaanya.

Djamaluddin Tanjung dan Supardan mengemukakan Pengertian Pengawasan yaitu salah satu fungsi manajemen untuk menjamin agar pelaksanaan kerja berjalan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan dalam perencanaan.

Adapaun pendapat Tanjung dan Supardan lebih bersifat teoritis yaitu bagaimana pelaksanaan fungsi manajemen sesuai dengan standar yang berkaitan dengan penyelenggaraan PKB yaitu proses operasional PKB dari tahap satu maupun tahap akhir proses PKB.

Dengan pengawasan dapat diketahui sampai dimana penyimpangan, penyalahgunaan, kebocoran, pemborosan, penyelewengan, dan lain-lain kendala di masa yang akan datang. Jadi keseluruhan dari pengawasan adalah kegiatan membandingkan apa yang sedang atau sudah dikerjakan dengan apa yang direncanakan sebelumnya, karena itu perlu kriteria, norma, standar dan ukuran tentang hasil yang ingin dicapai.

Dengan demikian, bahwa yang dimaksud dengan **Pengawasan PKB** adalah proses pengamatan dari pelaksanaan kegiatan Pengujian Pengujian Kendaraan Bermotor untuk menjamin kegiatan PKB berjalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan meminimalkan penyelewengan kewenangan di bidang PKB.

Terdapat hubungan yang erat antara pengawasan PKB dan perencanaan PKB, karena pengawasan PKB dianggap

sebagai aktivitas untuk menemukan, mengoreksi penyimpangan-penyimpangan dalam pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor dan hasil yang dicapai dari kegiatan PKB yang telah direncanakan.

Dengan demikian jelas bahwa tanpa rencana, maka pengawasan tidak mungkin dapat dilaksanakan, karena tidak ada pedoman atau petunjuk untuk melakukan pengawasan PKB itu. Rencana tanpa pengawasan akan cenderung memberi peluang timbulnya penyimpangan-penyimpangan, penyelewengan dan kebocoran tanpa ada alat untuk mencegah, oleh karena itu diperlukan adanya pengawasan.

Pengawasan PKB merupakan salah satu fungsi Pembinaan yang sangat penting, sehingga berbagai ahli manajemen dalam memberikan pendapatnya tentang fungsi pembinaan selalu menempatkan unsur pengawasan PKB sebagai fungsi yang penting. Kasus-kasus yang terjadi di UPT PKB di Indonesia belakangan ini adalah tidak dilaksanakannya suatu prosedur Pengujian Kendaraan Bermotor dan banyaknya kegiatan yang diluar ketentuan peraturan di bidang Pengujian Kendaraan Bermotor.

Begitu pentingnya pengawasan PKB dalam UPT PKB di Daerah sehingga keberhasilan atau kinerja UPT PKB di Indonesia menjadi ukuran, sampai dimana pelaksanaan kegiatan pengujian kendaraan bermotor. Bahkan dalam praktek manajemen modern pengawasan tidak dapat lagi dipisahkan dengan fungsi-fungsi manajemen lainnya.

B. TUJUAN PENGAWASAN

Tujuan Pengawasan PKB yaitu, sebagai berikut:

1. Menjamin ketetapan pelaksanaan tugas sesuai dengan ketentuan yang berlaku di bidang Pengujian Kendaraan Bermotor.

2. Melaksanakan koordinasi antara Pemerintah Pusat Cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan Pemerintah Provinsi Cq. Dinas Perhubungan Provinsi.
3. Mencegah terjadinya penyelewengan dan pelanggaran di bidang Pengujian Kendaraan Bermotor.
4. Menjamin terwujudnya kepuasan masyarakat atas pelayanan di bidang Pengujian Kendaraan Bermotor.

Sumber: Buku dalam Penulisan Pengertian Pengawasan dan Tujuan Pengawasan:- Rahardjo Adisasmita, 2011. *Pengelolaan Pendapatan & Anggaran Daerah*. Penerbit Graha Ilmu: Yogyakarta.

C. DASAR HUKUM PELAKSANAAN PENGAWASAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR

Dasar hukum pengawasan PKB adalah:

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;
4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 4 Tahun 2003 Tentang Tata Hubungan Kerja Antara Departemen Perhubungan C.q Dinas Perhubungan Provinsi dengan Pemerintah Provinsi;
5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 71 Tahun 1993 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.

D. TUGAS DAN WEWENANG DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI

Tugas dan kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi dalam hal pengawasan ini berperan sangat penting, karena sesuai dengan

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 4 Tahun 2003 tentang Tata Hubungan Kerja Antara Departemen Perhubungan Cq. Dinas Perhubungan Provinsi dengan Pemerintah Provinsi.

Dinas Perhubungan Provinsi khususnya Bidang Pengujian Kendaraan Bermotor masih kurang berperan dalam melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap penyelenggaraan pengujian berkala kendaraan bermotor, masih banyaknya penyelenggaraan pengujian berkala yang tidak baik.

Hal ini salah satu penyebabnya adalah masih kurangnya pembinaan secara teknis dan pengawasan serta *reward* dan *punishment* yang tegas sehingga memiliki efek yang jera bagi daerah yang tidak menyelenggarakan pengujian berkala dengan baik. Sehubungan hal tersebut diatas, maka perlunya penguatan kompetensi SDM di Dinas Perhubungan Provinsi agar dapat melaksanakan perannya dan tupoksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Oleh karena itu Dinas Perhubungan Provinsi di seluruh Indonesia dengan bekerja sama dengan Organisasi Profesi Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia (IPKBI) dapat melakukan pengawasan Pengujian Kendaraan Bermotor kepada Kabupaten/ Kota selaku penyelenggara kegiatan Pengujian Kendaraan Bermotor antara lain sebagai berikut:

- Memberikan pengarahan dan pembinaan teknis pengujian berkala kendaraan bermotor;
- Memberikan supervisi teknis peralatan dan prosedur uji berkala pada masing-masing daerah Kabupaten/Kota;
- Melaporkan hasil pengawasan teknis kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat C.q Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dan kewenangan pengawasan yang sesuai dengan KM Perhubungan Nomor 4 tahun 2003 adalah sebagai berikut:

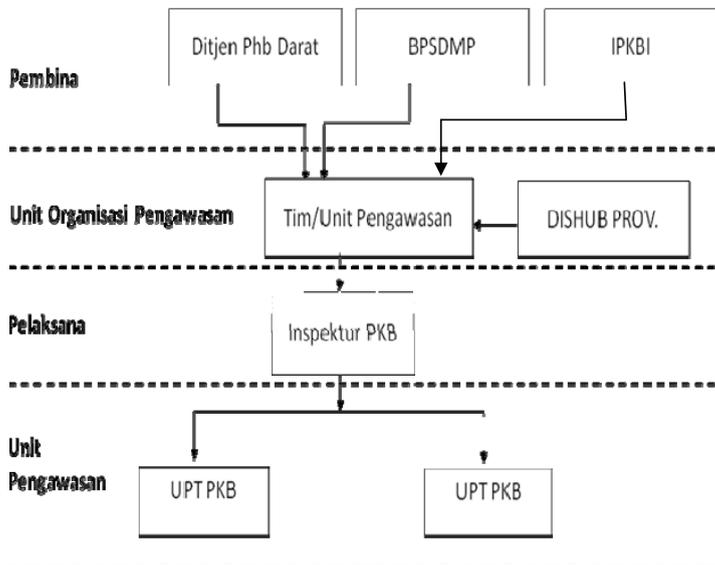
1. Unsur pembina (Ditjen dan BPSDMP)

- a. Teknis (Ditjen)
 - 1. Sarana;
 - 2. Prasarana;
 - 3. SOP (Standar Operasional Prosedur);
 - 4. SPM (Standar Pelayanan Minimal).
- b. Sumber Daya Manusia (BPSDMP)
 - 1. Pembentukan Kompetensi;
 - 2. Peningkatan Kompetensi.
- c. Pembinaan Profesionalisme anggota IPKBI

2. Unsur Pelaksana:

- a. Pengawas Pelaksana (Dishub Provinsi) dan DPD IPKBI;
- b. Pelaksana Pengawas (Inspektur Pengujian Kendaraan Bermotor) dan DPD IPKBI.

Berikut ini skema pengawasan penyelenggaraan Pengujian Kendaraan Bermotor;



E. SDM PENGAWAS PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR

Kompetensi seorang pengawas terhadap penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor adalah seorang penguji yang memiliki jenjang kualifikasi teknis Penguji Kendaraan Bermotor Pelaksana Lanjutan/Penyelia. Seorang pengawas (inspektur) wajib memiliki kompetensi di bidang pengawasan pengujian kendaraan bermotor yang diselenggarakan oleh Kementerian Perhubungan melalui pendidikan dan pelatihan.

Dan memiliki standar kompetensi Pengawas (inspektur) Pengujian Kendaraan Bermotor adalah mampu mengawasi dan menilai penyelenggaraan pengujian berkala kendaraan bermotor baik dari sisi teknis maupun pelayanan publik.

Adapun Kompetensi dasar SDM Pengawas Pengujian Kendaraan Bermotor yang bisa disebut dengan Inspektur PKB ini adalah sebagai berikut:

- Mampu memahami regulasi bidang pengawasan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;
- Mampu melakukan penilaian (assessment) penyelenggaraan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;
- Mampu melakukan penilaian dalam rangka akreditasi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;
- Mampu melakukan penilaian hasil pengujian berkala kendaraan bermotor;
- Mampu memberikan usulan atau rekomendasi dalam rangka perbaikan atau peningkatan pelayanan terhadap penyelenggaraan PKB.

F. JENIS PENGAWASAN

1. Pengawasan Berkala

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004, Pengawasan atas penyelenggaraan pemerintahan daerah

merupakan proses kegiatan yang ditujukan untuk menjamin agar pemerintah daerah berjalan sesuai dengan rencana dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2. Pengawasan Sampling /Uji petik

Pengawasan terhadap penyelenggara pengujian kendaraan bermotor secara acak terhadap penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor di masing-masing unit pengujian berkala kendaraan bermotor yang dilakukan oleh inspektur pengujian kendaraan bermotor.

3. Pengawasan Insidentil

Pengawasan Insidentil dilakukan terhadap penyelenggaraan PKB terkait dengan kasus menonjol dan temuan yang terjadi di lapangan.

G. AKREDITASI PENYELENGGARAAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR

Berdasarkan amanat Undang-Undang Lalu lintas Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 161, setiap Unit Pelaksana Uji Berkala harus diakreditasi oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana LLAJ dalam hal ini adalah menteri Perhubungan. Dan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 160, Unit pelaksana Uji Berkala Wajib,:

- a. Melaksanakan pengujian sesuai dengan akreditasi dan sertifikasi;
- b. Mempertahankan mutu pengujian yang diselenggarakan;
- c. Membuat rencana dan pelaporan secara berkala setiap penyelenggara pengujian kepada menteri yang bertanggung jawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
- d. Menggunakan peralatan pengujian; dan
- e. Mengikuti tata cara pengujian.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat selaku Pembina di Bidang Pengujian Kendaraan Bermotor berhak melakukan Akreditasi Lembaga Pengujian Kendaraan Bermotor

Untuk memperoleh akreditasi, unit pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor harus memenuhi persyaratan standar sebagai berikut:

1. Lokasi

Lokasi unit pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor paling sedikit harus memenuhi persyaratan:

- terletak pada lokasi yang mudah dijangkau oleh pemilik Kendaraan Bermotor;
- sesuai dengan rencana umum tata ruang daerah;
- memenuhi hasil analisis dampak lalu lintas; dan
- memiliki atau menguasai area tanah sesuai dengan kebutuhan.

2. Kompetensi Penguji Kendaraan Bermotor pada setiap Kabupaten/Kota memiliki perbedaan jumlah kebutuhan SDM nya oleh karena itu penulis membagi 4 jenis kebutuhan sesuai dengan jenjang kepadatan jumlah penduduk pada suatu Kabupaten/Kota tersebut, dengan rincian sebagai berikut:

a. Kota Kecil

PROSES PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR	ADMINISTRASI DAN PRA UJI	UJI MEKANIS	HASIL UJI
Kompetensi Penguji	Pemula	Pelaksana + Pelaksana Lanjutan	Penyelia
KEBUTUHAN 1 LINE ALAT UJI (5 orang Penguji)	-1 Orang Penguji Pemula -1 Orang Administrasi Penguji	- 1 Orang Penguji Pelaksana - 1 Orang Penguji Pelaksana Lanjutan	1Orang penguji Penyelia

Waktu Kegiatan (25 menit)	5 Menit	<ul style="list-style-type: none"> - Uji Emisi = 4 Mnt - Speedometer Tester = 3 Menit - Breaktester = 4 Menit - Axle Ply Detector = 3 Mnt - Headlight Tester = 3 Menit - Side Slipe = 1 Menit 	Menit
--------------------------------	---------	---	-------

b. Kota Sedang

PROSES PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR	ADMINISTRASI DAN PRA UJI	UJI MEKANIS	HASIL UJI
Kompetensi Penguji	pemula	Pelaksana + Pelaksana Lanjutan	Penyelia
Kebutuhan 1 Line Alat Uji (9 Orang Penguji)	- 2 Orang Penguji Pemula - 1 Orang Administrasi Penguji	2 Orang Penguji Pelaksana 2 Orang Penguji Pelaksana Lanjutan	2 Orang Penguji Penyelia
Waktu Kegiatan	5 Menit	<ul style="list-style-type: none"> - Uji Emisi = 4 Mnt - Speedometer Tester = 3 Menit Breaktester = 4 Menit Axle Ply Detector = 3 Mnt Headlight Tester = 3 Menit Side Slipe = 1 Menit 	2 Menit

c. Kota Besar

PROSES PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR	ADMINISTRASI DAN PRA UJI	UJI MEKANIS	HASIL UJI
Kompetensi Penguji	Pemula	Pelaksana + Pelaksana Lanjutan	Penyelia
Kebutuhan 1 Line Alat Uji (15 orang Penguji)	- 3 Orang Penguji Pemula - 3 Orang Administrasi Penguji	3 Orang Penguji Pelaksana 3 Orang Penguji Pelaksana Lanjutan	3 O r a n g P e n g u j i Penyelia
Waktu Kegiatan	5 Menit	<ul style="list-style-type: none"> Uji Emisi = 4 Mnt Speedometer Tester = 3 Menit Breaktester = 4 Menit Axle Ply Detector = 3 Mnt Headlight Tester = 3 Menit Side Slipe = 1 Menit 	2 Menit

d. Kota Metropolitan

PROSES PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR	ADMINISTRASI DAN PRA UJI	UJI MEKANIS	HASIL UJI
Kompetensi Penguji	Pemula	Pelaksana + Pelaksana Lanjutan	Penyelia
Kebutuhan 1 Line Alat Uji (29 orang Penguji)	- 6 Orang Penguji Pemula - 5 Orang Administrasi Penguji	<ul style="list-style-type: none"> • 6 Orang Penguji Pelaksana • 6 Orang Penguji Pelaksana Lanjutan 	6 Orang Penguji Penyelia
Waktu Kegiatan	5 Menit	<ul style="list-style-type: none"> - Uji Emisi = 4 Mnt - Speedometer Tester = 3 Menit - Breaktester = 4 Menit - Axle Ply Detector = 3 Mnt - Headlight Tester = 3 Menit - Side Slipe = 1 Menit 	2 Menit

3. Standar peralatan pengujian

Setiap Unit Pengujian sekurang-kurangnya memiliki peralatan uji:

- alat uji emisi gas buang;
- alat uji kebisingan;
- alat uji rem;
- alat uji lampu;
- alat uji kincup roda depan;
- alat uji penunjuk kecepatan;
- alat pengukur kedalaman alur ban;
- alat pengukur berat;
- alat pengukur dimensi;
- alat uji daya tembus cahaya pada kaca;

- kompresor udara;
 - generator set; dan
 - peralatan bantu.
4. Keakurasian peralatan pengujian Kendaraan Bermotor
Telah dilakukan aklibrasi paling lam 6 bulan dan hasilnya sesuai dengan standar
5. Sistem dan tata cara pengujian; dan
Sistem dan tatacara pengujian sesuai dengan pedoman yang ditetapkan oleh menteri Perhubungan
6. Sistem informasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor.
Sistem informasi Uji Berkala Kendaraan Bermotor, yang wajib diselenggarakan di setiap Unit Pelaksana Uji Berkala adalah:
- Sistem informasi untuk Publik
Sistem infomasi untuk publik terdiri dari:
 - ☑ Fasilitas publikasi dalam wujud phisik berupa papan informasi atau media informasi lainnya yang berisikan prosedur Uji Berkala Kendaraan Bermotor,yang ditempatkan pada tempat yang mudah terlihat dan dapat dibaca oleh pemohon pada kantor Unit Pelaksana Uji Berkala.
 - ☑ *website* yang dikelola oleh Unit Pelaksana Uji Berkala yang berisi informasi yang diperlukan oleh publik seperti kendaraan wajib uji yang habis masa berlakunya uji, biaya uji, pendaftaran, nomor antrian, dan jadwal uji serta dapat diakses oleh masyarakat.
 - Sistem Informasi Untuk Kepentingan Pelaksanaan Uji Berkala.
Sistem informasi yang diselenggarakan untuk kepentingan pelaksanaan uji berkala sekurang-kurangnya:
 - ☑ harus terhubung dan terintegrasi dengan sistem informasi uji berkala pada kementerian perhubungan yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;

- ☑ berbasis web;
- ☑ piranti keras dan piranti lunak sesuai dengan standar yang ditetapkan Menteri Perhubungan



B a b

8

PENUTUP

Dari uraian dan penjelasan mulai bab I sampai dengan bab VII di atas, maka dapat disimpulkan bahwa “Manajemen Pengujian Kendaraan Bermotor” merupakan kegiatan Pengujian Kendaraan Bermotor suatu kegiatan memiliki proses yang panjang yaitu mulai dari kegiatan perencanaan dan pelaksanaan dan pengawasan. Pengujian Kendaraan Bermotor merupakan garda terdepan dalam hal keselamatan Transportasi yang sesuai dengan Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2013 tentang Prgram Dekade Aksi Keselamatan yang tertuang dalam Pilar ke III yaitu Kendaraan Yang Berkeselamatan yang berfokus kepada Penyelenggaraan dan perbaikan prosedur Uji Berkala dan Uji Tipe. Oleh karena itu di harapkan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota seluruh Indonesia selaku penyelenggara Pengujian Kendaraan Bermotor agar selalu mengutamakan keselamatan diatas segalanya dan melaksanakan semua ketentuan yang berlaku mengenai pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor.





DAFTAR PUSTAKA

- Boediono.2003, Pelayanan Prima Perpajakan. PT. Rineka Cipta. Jakarta.
- Darise, Nurlan.2006, Pengelolaan Keuangan Daerah. PT. Indeks.
- Dwiyanto Agus.2005, Mewujudkan Good Governance Melalui Pelayanan Publik. Gadjah Mada University Press. Yogyakarta.
digilib.ibii.ac.id/index.php?p=show_detail&id=819
- Kirom, Bahrul.2010, Mengukur Kinerja Pelayanan dan Kepuasan Konsumen. Pustaka Reka Cipta. Bandung.
- Kotler, Philip.1990, Manajemen Pemasaran (Analisis, Perencanaan, dan Pengendalian).PT. Gelora Aksara Pratama. Jakarta.
- Lukman, Sampura.1999.Manajemen Kualitas Pelayanan. PT. STIA-Lan Press. Jakarta.
- Mardiasmo.2004, Otonomi & Manajemen Keuangan Daerah. 2010, Akuntansi Sektor Publik. CV. Andi Offset. Yogyakarta.
- Moenir, H.A.S. (2002). Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia. Bandung: Bumi Aksara.
- Ratminto. 2005, Manajemen Pelayanan. Pustaka Pelajar. Jogjakarta.
- Riduwan. 2010, Skala Pengukuran Variabel-Variabel Penelitian. Alfabeta. Bandung.
- Sinambela,dkk.2008, Reformasi Pelayanan Publik. Teori,Kebijakan & implementasi. PT.Bumi Aksara. Jakarta.

Surjadi,2009, Pengembangan Kinerja Pelayanan Publik.PT. Refika Aditama, Bandung.

Warella, Y.1997, Administrasi Negara dan Kualitas Pelayanan Publik. Universitas Diponegoro. Semarang. www.linkpdf.com/.../analisis-kualitas-pelayanan-di-upt-pkb-wilayah-ii-jagakarsa-.pdf.

Tim Pokja Pengujian Kendaraan Bermotor PPSDMPD

2014 Inti Plasma Pengujian Kendaraan Bermotor, Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Darat

Dokumen:

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2004 Tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat Dan Pemerintah Daerah.2008,Perubahan Kedua. Fokusmedia. Bandung.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

2009, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 1993 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.1076/KP.108 /DRJD/2005. Tentang Kompetensi Penguji Kendaraan Bermotor.

Pengertian Pelayanan.

(<http://bastiantitof2f.blogspot.com/2011/06/pelayanan-pengujian-kendaraan-bermotor.html>) (Di Akses hari Sabtu, tanggal 14 Mei 2011).

