

**PENGAWASAN STANDAR UJI KELAYAKAN KENDARAAN BERMOTOR DI
KOTA PEKANBARU (STUDI KASUS : ANGKUTAN KOTA)**

Oleh :

ZAIWANDI REFKISYAM

(e-mail : wandirefki@gmail.com)

Pembimbing: Dr. FEBRI YULIANI, M.Si

Jurusan Ilmu Administrasi – Prodi Administrasi Publik

Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus bina widya jl. H.R. Soebrantas Km. 12,5 Simp. Baru Pekanbaru 288293

Telp/Fax. 0761-63277

ABSTRACT

Pekanbaru city as the capital of Riau province experiencing rapid population growth. Increasing the number of residents will have an impact on the use of means of transportation in order to fulfill their needs. In everyday life people need a means of transportation that is safe and convenient to traverse various regions. Pekanbaru city government did one of them presses the number of private vehicles and increase public transportation. One of the public transport in the city of Pekanbaru namely transportation (public transportation). But in fact that happened is still a lot of public transportation (public transportation) were not roadworthy because it does not meet the technical standards and standards of road-worthy vehicle. Urban transportation conditions like this would not be able to provide comfort and safety to the user community. The research objective is to identify and analyze the feasibility test standard surveillance of motor vehicles (Case Study: City Transport) and to determine the factors that hinder the standard regulatory process feasibility test motor vehicles (Case Study: City Transport).

The concept of the theory used is the starting Supervision the process of setting standards, measuring or assessing and taking corrective action. This study uses qualitative research methods to study descriptive data. In collecting the data, the authors use the technique of interview, observation, and documentation. By using key informants as a source of information and data analysis.

The results of this study indicate that the regulatory process feasibility studies for urban transport is carried out by the Motor Vehicle Testing UPTD Dishubkominfo not run entirely in accordance with standard operating procedures. The process of due diligence supervision of urban transportation is not running because it is still irregularities in the testing process. This has an impact on urban transport conditions are not roadworthy still operating in the city of Pekanbaru. Meanwhile factors - factors inhibiting the regulatory process is the amount of human resources is still lacking. Availability of funds / test equipment repair costs that can not be immediately in use. So the need for evaluation of the policies of use of budget funds and increasing the number of motor vehicle testing officers in the city of Pekanbaru.

Keywords: Curbing, traffic and Road Transport

PENDAHULUAN

Riau adalah salah satu provinsi yang pertumbuhan penduduknya sangat pesat di Indonesia. Salah satu nya permasalahan kemacetan, hal ini dikarenakan jumlah permintaan kendaraan bermotor tiap tahun yang otomatis juga ikut meningkat dengan bertambahnya jumlah penduduk. Dalam kehidupan sehari-hari manusia membutuhkan alat transportasi yang aman dan nyaman untuk melintasi berbagai wilayah. Alat transportasi yang biasanya dikenal dengan kendaraan dapat dibagi menjadi dua macam, yaitu kendaraan umum dan kendaraan pribadi. Kendaraan umum merupakan kendaraan yang digunakan untuk angkutan massal, baik manusia maupun barang. Sedangkan angkutan pribadi adalah angkutan yang digunakan sehari-hari untuk kepentingan pribadi, baik manusia maupun barang contohnya adalah mobil dan sepeda motor. Semakin banyaknya penduduk di sebuah daerah, semakin banyak juga permasalahan yang akan timbulkan. Dengan demikian, pemerintah berupaya untuk menanggulangi permasalahan ini.

Pemerintah kota Pekanbaru mengupayakan berbagai cara untuk mengatasi permasalahan kemacetan ini. Pemerintah melakukan salah satunya penekanan jumlah kendaraan pribadi dan menambah kendaraan umum serta meremajakan kendaraan umum yang sudah tidak layak pakai. Saat ini kota Pekanbaru terdapat bermacam-macam kendaraan umum yang mana bertujuan untuk mengalihkan masyarakat pengguna kendaraan pribadi ke kendaraan umum. Sehingga permasalahan kemacetan itu dapat diatasi. Kendaraan umum itu seperti

Bus kota, Bus Transmetro, Angkutan Kota (Angkot), Taksi, dan Bajaj. Namun fenomena yang terjadi masih banyak kendaraan umum (Angkot) yang tidak memberikan kenyamanan kepada penumpang. Sehingga tujuan Pemerintah membuat atau meremajakan kendaraan umum tersebut tidak tercapai.

Alat transportasi yang dapat menjangkau seluruh kawasan di kota Pekanbaru dapat di akses dengan menggunakan angkutan kota. Dengan lintas trayek dapat menjangkau seluruh kawasan di kota Pekanbaru dan dapat memasuki jalan yang tergolong sempit, angkutan kota (oplet) sangat dibutuhkan oleh Masyarakat yang menggunakan fasilitas angkutan umum. Kemampuan angkutan kota yakni oplet yang dapat memasuki jalur-jalur sempit di kota Pekanbaru memiliki peran penting dalam transportasi kota Pekanbaru. Alat transportasi sangat mempengaruhi perkembangan suatu daerah.

Akibat buruknya moda transportasi yang disediakan oleh Pemerintah kota Pekanbaru, terutama angkutan kota. Banyak angkutan kota yang tidak memenuhi standar uji kelayakan yang mengakibatkan masyarakat beralih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum. Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika kota Pekanbaru mempunyai struktur organisasi yang mengurus tentang Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) yang disebut dengan Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Pengujian Kendaraan Bermotor. Kerja dari UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) adalah melakukan uji kelayakan terhadap kendaraan umum secara berkala, ini bertujuan untuk menjaga kendaraan tidak

mengandung kekurangan-kekurangan teknis yang tidak diketahui sehingga dapat menimbulkan bahaya baik untuk lalu lintas, penumpang dan lingkungan.

UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) Kota Pekanbaru dituntut untuk mampu mewujudkan sistem pelayanan pengujian kendaraan bermotor yang dapat cermat dan di pertanggung jawabkan. Ada 4 (empat) penguji dalam memberi legalitas standar uji kelayakan kendaraan umum penguji pemula, penguji pelaksana, penguji pelaksana lanjutan dan penyelia. Uji kelayakan dilakukan 6 (enam) bulan sekali. Untuk melihat angkutan kota sudah melakukan uji standar dilihat dari : kartu uji, stiker disamping kanan angkutan kota dan tanda di plat angkutan tersebut. Tanda lulus uji biasanya memuat nomor dan tanggal uji kendaraan, daya angkut, merek dan tipe, masa berlaku hasil uji, dan muatan sumbu terberat.

Kendaraan yang laik jalan harus memenuhi beberapa persyaratan yang telah ditetapkan berdasarkan peraturan yang berlaku. Adapun yang persyaratan yang harus dipenuhi oleh kendaraan bermotor khususnya angkutan kota dapat dilihat dari tabel dibawah ini :

Tabel 1.1
Persyaratan Laik Jalan Kendaraan Bermotor

No.	Aspek Pengujian	Alat Penguji	Ambang Batas Laik Jalan
1.	Kandungan emisi gas buang CO, HC dan ketebalan asap	<i>Gas analyzer and smoke tester</i>	Konsentrasi CO 4,5%, HC 1200 ppm dan ketebalan asap 50%
2.	Kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama	<i>Head Light tester</i>	Kemampuan pancar utama serendah-rendahnya 12.000 candela. Deviasi

			penyinaran ke kanan 0,32' (10 cm/10 m) dan ke kiri 1,09' (20 cm/ 2 m)
3.	Penyimpangan arah kincup roda depan	<i>Slide Slip Tester</i>	Kincup roda depan ditentukan sebesar -5 mm permenit dengan kecepatan 5 km per jam
4.	Efisiensi dan penyimpangan rem	<i>Brake tester</i>	Efisiensi rem utama sebesar 50 % kali berat kendaraan, efisiensi rem parkir 16 % kali berat kendaraan. Penyimpangan gaya rem untuk sistem jis 8 % dan untuk sistem MEE 30 %
5.	Penyimpangan alat petunjuk kecepatan	<i>Speedometer tester</i>	Penyimpangan alat penunjuk kecepatan ditentukan sebesar 10 % sampai dengan +15 % pada kondisi pengukuran dan diukur pada kecepatan 40 km per jam
6.	Kebisingan yang ditimbulkan oleh suara mesin dan klakson	<i>Sound level tester</i>	Tingkat suara klakson ditentukan serendah-rendahnya 90 db dan setinggi-tingginya sebesar 118 db dan diukur pada tempat yang memantulkan suara pada jarak 2 m di depan kendaraan.

Sumber : Kep. Menhub No. 63 Tahun 1993

Berdasarkan tabel diatas, menjelaskan bahwa :

1. Kendaraan bermotor khususnya angkutan kota tidak boleh memiliki ketebalan asap mencapai 50 %. Namun, di lapangan sesuai dengan observasi yang dilakukan peneliti masih banyak dijumpai angkutan kota yang memiliki

- ketebalan asap hitam pekat, yang artinya angkutan kota tersebut memiliki ketebalan asap mencapai 50 %.
2. Lampu yang terdapat kendaraan tidak boleh terlalu terang atau redup yang dapat menyilaukan pengguna jalan lainnya. Sesuai dengan pengamatan yang dilakukan peneliti, lampu kendaraan khususnya angkutan kota masih ada yang tidak sesuai dengan standar penerangan tersebut diatas. Kondisi lampu angkutan kota cenderung redup, bahkan lampu kendaraan yang diharapkan menjadi penerangan jalan bahkan dalam kondisi mati.
 3. Sistem pengereman harus dalam kondisi yang baik, harus ada pada kendaraan khususnya angkutan kota, selain sistem pengereman yang baik diperlukan pula sistem rem tangan, agar pengereman dapat dilakukan dengan baik, sehingga ketika angkutan kota beroperasi tidak ditemukan kendala atau kesulitan. Hal ini mengingat angkutan kota merupakan kendaraan umum yang beroperasi mengangkut penumpang yang merupakan masyarakat. Keselamatan atas penumpang merupakan hal utama yang harus diperhatikan.
 4. Speedometer harus ada disetiap kendaraan khususnya angkutan kota, speedometer berfungsi untuk mengontrol kecepatan kendaraan tersebut, agar tidak ugal-ugalan dalam berkendara. Observasi yang dilakukan dilapangan ditemukan banyak angkutan kota yang tidak memenuhi standar tersebut diatas, bahkan angkutan umum tersebut tidak dilengkapi dengan speedometer atau speedometer dalam kondisi mati.
 5. Suara yang dihasilkan dari kendaraan bermotor dalam hal ini adalah angkutan kota baik dari mesin maupun klakson kendaraan harus sesuai dengan standar yang ditetapkan diatas. Klakson sangat diperlukan ketika kendaraan beroperasi yang berguna untuk memberi peringatan kepada pengguna jalan lainnya. Sesuai dengan standar kelayakan bahwa klakson kendaraan memiliki tingkat suara serendah-rendahnya 90 db dan setinggi-tingginya mencapai 118 db. Penyimpangan dari standar ini masih banyak ditemukan di lapangan. Masih ada angkutan kota yang menggunakan klakson modifikasi seperti klakson kendaraan bertonasi besar dipasang di angkutan umum tersebut. Sehingga menimbulkan polusi suara dan mengganggu pengguna jalan lainnya.
 6. Kendaraan bermotor dalam hal ini angkutan kota mengikuti seluruh persyaratan yang dijadikan sebagai standar kelayakan terhadap angkutan tersebut, maka asap atau gas buang yang ditimbulkan tidak akan mengganggu pengguna jalan raya lainnya atau tidak menimbulkan pencemaran udara di Kota Pekanbaru. Selain itu, pemerintah menuntut setiap angkot atau oplet yang beroperasi untuk dapat memenuhi standar yang telah ditetapkan yakni standar teknis dan standar kelayakan. Hal ini untuk menimbulkan kembali kenyamanan penumpang terhadap kendaraan umum. Sehingga masyarakat tidak lagi menggunakan kendaraan pribadi dan beralih ke kendaraan umum serta dapat mengurangi kemacetan pada Kota Pekanbaru. Standar yang ditetapkan dalam peraturan, masih

banyak ditemukan penyimpangan di lapangan.

Hasil Observasi yang dilakukan di lapangan membuktikan bahwa standar yang ditetapkan dalam peraturan tersebut masih belum maksimal dilakukan. Masih ada penyimpangan terjadi di lapangan seperti sound yang keras, kemudian speedometer yang tidak hidup. Sementara hal ini termasuk dalam standar yang dijadikan standar dalam uji kelayakan.

Setiap aspek kehidupan terdapat aturan yang mengatur. Baik di lingkungan keluarga, masyarakat, sekolah, ataupun di bidang sosial, politik maupun ekonomi. Hal ini dikarenakan adanya aturan akan menciptakan ketertiban dan membuat keadaan menjadi lebih tenang, damai dan aman. Bahkan, dengan adanya ketertiban itu terselenggaralah kehidupan yang tertib dan aman yang merupakan bagian dari kajian administrasi demi terciptanya ketertiban umum dalam bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. Aturan terdapat pada Negara yang disebut dengan undang-undang. Dalam kehidupan masyarakat, sesuatu yang bersifat mengatur disebut hukum. Dengan adanya hukum itulah terjadi ketertiban dan ketentraman dalam kehidupan masyarakat.

Berdasarkan UU No. 23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah, daerah otonom memiliki hak, wewenang, dan kewajiban untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Untuk mengatur dan mengurus masalah lalu lintas angkutan jalan raya, dibentuk Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan

Informatika sebagai implementer kebijakan angkutan jalan raya kota Pekanbaru.

Pada pasal 5 ayat 1 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa : “Negara bertanggung jawab atas lalu lintas dan angkutan jalan raya dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah.” Pembinaan yang dimaksud meliputi perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan dalam lalu lintas yang akhirnya menciptakan ketertiban lalu lintas. Dinas Perhubungan Kominfo kota Pekanbaru melakukan pembinaan dengan cara mengawasi jalannya kegiatan yang menjadi tanggung jawab tersebut. Salah satunya pengawasan terhadap pengujian berkala pada kendaraan umum khususnya angkot. Namun, Dinas Perhubungan kota Pekanbaru masih saja kecolongan dengan adanya angkot yang dapat beroperasi di jalan raya tetapi tidak mempunyai izin uji kelayakan jalan di jalan raya atau tidak melakukan pengujian berkala. Terlihat dari data dibawah :

Tabel 1.2
REKAPITULASI JUMLAH ANGKUTAN
KOTA ATAU OPLET YANG
MELAKSANAKAN UJI BERKALA
PERTAMA DAN ULANGAN

Tahun	Jumlah Kendaraan Melakukan Uji	Jumlah Kendaraan Tidak Melakukan Uji	Laik Jalan		Tidak Laik Jalan		Jumlah Kendaraan Wajib Uji
			Jumlah	Persentase	Jumlah	Persentase	
2012	920	922	266	29%	654	71%	1.842
2013	921	921	131	14%	790	86%	1.842
2014	1340	219	480	35%	860	65%	1.559

Sumber : UPTD Uji Kelayakan Kendaraan Bermotor Dishubkominfo Kota Pekanbaru Tahun 2014

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa angkutan kota yang melakukan uji kelayakan setiap tahunnya mengalami perkembangan yang fluktuatif dengan

jumlah kendaraan yang tidak tetap setiap tahunnya. Dapat dilihat pada tabel angkutan kota yang melaksanakan uji kelayakan paling banyak pada tahun 2014 sebesar 1.340 dengan jumlah angkutan sebanyak 1.559. Rata-rata kendaraan yang tidak melakukan uji kelayakan lebih dari 200 angkutan kota, kemudian jumlah angkutan kota yang laik jalan hanya mencapai 35 % saja. Artinya bahwa masih banyak angkutan kota yang tidak sesuai standar dapat beroperasi di jalan raya kota Pekanbaru. Hal ini jika dibiarkan akan merugikan pengguna angkutan kota karena kendaraan tersebut tidak sesuai standar yang tidak memperhatikan kondisi kendaraan yang membahayakan keselamatan pengguna angkutan kota tersebut.

Selanjutnya, dari hasil observasi peneliti ke UPTD PKB di kota Pekanbaru, masih ada terdapat penguji dalam menguji kendaraan umum berbuat curang. Dengan meloloskan begitu saja angkot-angkot yang sebenarnya tidak sesuai dengan standar.

Aturan yang telah dibuat dan ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kominfo tidak sepenuhnya diikuti oleh pegawai pada UPTD PKB kota Pekanbaru. Masih ada oknum yang menyalahi aturan dan mementingkan pendapatan yang didapatkan apabila ia mampu meloloskan kendaraan tersebut tanpa memerhatikan dampak dari apa yang dilakukannya bagi masyarakat umum pengguna angkutan kota tersebut dan bahkan akan merugikan banyak pihak.

1. Pada kenyataannya banyak angkutan kota yang tidak memiliki lampu belakang, kaca spion dan rem yang asal-asalan, hal itu dapat membahayakan bagi keselamatan penumpang dan pengguna

jalan lainnya. Dalam hal ini angkutan kota banyak yang melanggar atau tidak dilengkapi dengan standar kelengkapan kendaraan berdasarkan pada peraturan yang berlaku.

2. Banyak angkutan kota yang tidak memiliki sabuk pengaman, angkutan kota yang beroperasi di Kota Pekanbaru pada umumnya tidak memiliki sabuk pengaman. Pada hal ini merupakan syarat yang harus dipenuhi suatu kendaraan yang beroperasi yang bertujuan untuk keamanan si pengemudi.
3. Maraknya angkutan kota yang ada di Kota Pekanbaru memakai sound sistem yang berlebihan mengakibatkan kurangnya kenyamanan dari penumpang itu sendiri. Sound sistem yang mengeluarkan suara yang keras akan menimbulkan polusi suara (kebisingan) dan merusak indra pendengaran.
4. Perlengkapan yang tidak ada dalam angkutan umum seperti perlengkapan P3K, segitiga pengaman, dongkrak, ban cadangan dan lain.
5. Rata-rata angkutan kota yang beroperasi di Kota Pekanbaru sudah berusia tua dan sebagian besar sudah mengeluarkan emisi gas buang yang hitam pekat.

1. Manajemen

Manajemen adalah bidang ilmu yang sangat penting untuk dipelajari dan dikembangkan (**Wiludjeng 2007 : 2**) karena :

1. Tidak ada perusahaan atau organisasi yang berhasil baik tanpa menerapkan manajemen secara baik.
2. Manajemen menetapkan tujuan dan memanfaatkan sumber daya manusia

dan sumber-sumber lainnya secara efektif dan efisien.

3. Manajemen mengakibatkan pencapaian tujuan/hasil secara teratur.
4. Manajemen diperlukan untuk kemajuan dan pertumbuhan.
5. Manajemen merupakan suatu pedoman pikiran dan tindakan.

Yahya (2006:2) sebagai seni manajemen adalah manajemen sebagai bidang ilmu pengetahuan yang berusaha secara sistematis untuk memahami mengapa dan bagaimana manusia bekerja sama untuk mencapai tujuan dan lebih bermanfaat, praktek manajemen seharusnya didasarkan atas prinsip-prinsip teori.

Menurut **Kasim (2005 : 5)** pemanfaatan utama manajemen adalah untuk mengelola program kerja melalui proses-proses :

- a. Perencanaan
- b. Pelaksanaan perencanaan
- c. Pengawasan

Menurut **Handoko (2003 : 8)** mendefinisikan manajemen adalah proses dari beberapa kegiatan diantaranya :

- a. Perencanaan
- b. Pengorganisasian
- c. pengarahan
- d. Pengawasan

Menurut George R.Terry dalam **Manullang (2008 : 3)** fungsi manajemen adalah sebagai berikut:

1. Fungsi Perencanaan (Planning)
Fungsi perencanaan (planning) merupakan suatu kegiatan dimana di dalam kegiatan ini terdapat proses pemilihan yang berhubungan dengan kenyataan-kenyataan yang membuat dan menggunakan asumsi-asumsi yang berhubungan dengan waktu yang akan

dating dalam menggambarkan dan merumuskan kegiatan-kegiatan yang diusulkan penuh keyakinan untuk mencapai hasil-hasil yang dikendaki.

2. Fungsi Pengorganisasian (Organizing)
Organisasi merupakan suatu kegiatan dalam menentukan, mengelompokkan dan pengaturan berbagai kegiatan yang dianggap untuk mencapai tujuan. Penugasan orang-orang dalam kegiatan ini dengan menerapkan faktor lingkungan fisik yang sesuai dan menunjukkan hubungan kewenangan yang dilimpahkan terhadap setiap individu yang ditugaskan untuk melaksanakan kegiatan tersebut.
3. Fungsi Penggerakan (Actuating)
Merupakan usaha agar semua kelompok yang melakukan untuk tercapainya tujuan dengan kesadaran dan berpedoman pada perencanaan dan usaha pengorganisasian.
4. Fungsi Pengawasan (Controlling)
Pengawasan sebagai proses penentuan, apa yang merupakan salah satu dari lima fungsi manajemen (**Dharma S.S 2004 : 14**) yaitu :
 - a. Planning (perencanaan)
 - b. Organizing (pengorganisasian)
 - c. Penyusunan Staf (departemenisasi)
 - d. Actuating (pergerakan)
 - e. Controlling (pengawasan)

2. Pengawasan

Menurut **Manullang (2001 : 184)** memberi pengertian pengawasan adalah suatu proses untuk menetapkan pekerjaan apa yang sudah dilaksanakan, menilainya dan mengoreksinya bila perlu dengan maksud supaya pelaksanaan pekerjaan

sesuai dengan rencana semula, proses pengawasan terdiri dari :

1) Menetapkan alat pengukur (standart) yang berupa :

- a) Standar dalam bentuk fisik
 - i. Kuantitas hasil produksi
 - ii. Kualitas hasil produksi
 - iii. Waktu
- b) Standar dalam bentuk uang
 - i. Standar biaya
 - ii. Standar penghasilan
 - iii. Standar investasi
 - iv. Standar intangible

2) Mengadakan penilaian (evaluasi)

Kegiatan ini dapat diukur melalui beberapa cara seperti :

- a. Dari laporan tertulis yang disusun bawahan baik laporan rutin ataupun laporan istimewa.
- b. Langsung mengunjungi bawahan untuk menanyakan hasil pekerjaan untuk memberikan laporan.

3) Mengadakan tindakan perbaikan

Tindakan ini dilakukan bila pada fase sebelumnya dapat dipastikan terjadi penyimpangan. Dengan tindakan perbaikan dalam arti tindakan yang diambil untuk menyesuaikan hasil pekerjaan yang menyimpang agar sesuai dengan standar atau rencana yang telah ditentukan. Untuk dapat melaksanakan tindakan perbaikan maka :

- a) Haruslah dianalisa yang menyebabkan terjadinya penyimpangan itu.
- b) Harus diketahui terlebih dahulu penyebab terjadinya penyimpangan itu.
- c) Bila sudah dapat ditetapkan dengan pasti sebab-sebab terjadinya

penyimpangan baru diambil tindakan perbaikan.

3. Manajemen Transportasi

Menurut **Salim (2006 : 6)** dalam bukunya manajemen transportasi :

1. Pengertian Transportasi

Fungsi transportasi adalah mengangkut penumpang dan barang dari satu tempat ketempat lain. Kebutuhan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang. Seorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau untuk keperluan usaha.

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrilisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan, adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat, dan budaya suatu bangsa atau daerah.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam kehidupan sehari-hari manusia membutuhkan alat transportasi yang aman dan nyaman untuk melintasi berbagai wilayah. Alat transportasi yang biasanya dikenal dengan kendaraan dapat dibagi menjadi dua macam, yaitu kendaraan umum dan kendaraan pribadi. Kendaraan umum merupakan kendaraan yang digunakan untuk angkutan massal, baik manusia maupun barang. Sedangkan angkutan pribadi adalah angkutan yang digunakan sehari-hari untuk kepentingan pribadi, baik manusia maupun barang

contohnya adalah mobil dan sepeda motor. Semakin banyaknya penduduk di sebuah daerah, semakin banyak juga permasalahan yang akan timbulkan. Dengan demikian, pemerintah berupaya untuk menanggulangi permasalahan ini.

A. Menentukan Standar

Menentukan standar-standar yang digunakan dasar pengawasan pada umumnya terdapat pada suatu rencana yang disusun sebelumnya agar semua yang akan dilaksanakan berjalan lancar. Yang menjadi sub indikatornya adalah standar teknis, standar laik jalan dan standar pengujian kendaraan bermotor.

a. Standar Teknis Kendaraan

Standar teknis kendaraan adalah standar yang harus dipenuhi secara teknis oleh kendaraan bermotor dalam hal ini adalah angkutan kota yang masih beroperasi di kawasan kota Pekanbaru. Standar teknis kendaraan melekat langsung pada kendaraan tersebut dan harus terpenuhi terlebih dahulu sebelum kendaraan tersebut beroperasi di jalan raya.

Sebelum dilakukan pengujian kendaraan bermotor yang laik jalan, harus dilihat terlebih dahulu standar teknis pada kendaraan tersebut. Standar teknis kendaraan melekat langsung pada kendaraan yang sudah melalui proses penelitian rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor yakni melakukan pemeriksaan secara teliti atas desain. Desain kendaraan bermotor harus sesuai dengan persyaratan teknis tersebut diatas. Dengan adanya persyaratan teknis ini maka kendaraan bermotor yang sudah di modifikasi atau sudah tidak sesuai dengan standar teknis, maka tidak dapat dilakukan proses pengujian kendaraan bermotor.

b. Standar Laik Jalan

Adalah standar yang harus dipenuhi setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan raya. Standar laik jalan adalah standar minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan di jalan.

B. Mengukur atau Menilai

Merupakan suatu proses menilai hasil pekerjaan yang telah dilaksanakan oleh anggota dengan standar yang telah ditetapkan agar dapat menentukan penyimpangan jika ada, yang menjadi sub indikatornya adalah membandingkan kondisi kendaraan dengan standar dan menentukan kendaraan laik jalan. Berikut ini penjabaran sub indikatornya adalah :

a. Membandingkan kondisi kendaraan dengan standar

Proses penilaian dapat disebut juga proses pengujian kendaraan bermotor. Pengujian yang dilakukan dengan membandingkan standar teknis kendaraan dan standar laik jalan kendaraan yang sudah ditetapkan dengan kondisi kendaraan bermotor di lapangan yang akan diuji. Pengujian sangat perlu dilakukan mengingat, angkutan kota merupakan sarana dan prasarana umum yang banyak dipergunakan oleh berbagai lapisan masyarakat. Dengan adanya pengujian kendaraan bermotor maka akan timbul kenyamanan serta keamanan masyarakat dalam menggunakan angkutan kota di Pekanbaru.

b. Menentukan Jumlah Kendaraan Laik Jalan

Data yang benar terhadap jumlah kendaraan laik jalan dan kendaraan bermotor wajib uji tetapi tidak melakukan pengujian harus dimiliki oleh UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Dishubkominfo kota Pekanbaru. Data jumlah kendaraan bermotor dalam hal ini adalah angkutan kota yang laik jalan dan angkutan kota yang tidak melakukan pengujian haruslah benar sesuai dengan kenyataan di lapangan. Hal ini sangat diperlukan mengingat tupoksi Dishubkominfo kota Pekanbaru berkewajiban untuk mengawasi dan memastikan angkutan kota memang laik jalan, sehingga kecelakaan yang disebabkan oleh angkutan kota dapat dihindarkan dan pada akhirnya menciptakan rasa aman dan nyaman bagi pengguna angkutan kota tersebut.

C. Melakukan Tindakan Perbaikan

Tindakan perbaikan merupakan tindakan yang dilakukan untuk menyesuaikan hasil akhir dalam pekerjaan, apabila terdapat penyimpangan segera dilakukan tindakan perbaikan agar pelaksanaan dan tujuan sesuai dengan rencana. Tindakan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru bagian UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor berupa memberikan peringatan dan sanksi kepada pengawas maupun pemilik kendaraan. Hal ini dimaksudkan agar penguji di UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor tidak melakukan kesalahan untuk kedua kali. Tindakan yang dilakukan apabila ditemukan penyimpangan diharapkan mampu untuk menyelesaikan suatu permasalahan secara tuntas. Dengan adanya tindakan yang tepat sasaran dapat

memberikan efek jera terhadap petugas uji atau yang diuji dalam melakukan pengujian kendaraan bermotor khususnya angkutan kota di Pekanbaru.

2. Faktor-faktor yang Menghambat Proses Pengawasan Standar Uji Kelayakan Kendaraan Bermotor Di Kota Pekanbaru (Studi Kasus : Angkutan Kota)

- a. **Sumber Daya Manusia (SDM)**
Sumber daya manusia merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi keberhasilan dalam proses pengawasan uji kelayakan kendaraan bermotor termasuk didalamnya angkutan kota di kota Pekanbaru. Sumber daya manusia yang dimaksudkan dapat dilihat dari segi kuantitas dan kualitasnya. Dalam proses pengujian kendaraan bermotor yang diperlukan adalah jumlah petugas uji yang memadai dan kualitas petugas dalam hal pendidikan serta keahlian/kemampuan yang dimiliki oleh petugas uji tersebut. Dengan adanya pendidikan yang mumpuni dan didukung dengan keahlian/kemampuan dari masing-masing petugas sehingga pekerjaan pada saat pengujian kendaraan bermotor dapat dilaksanakan dengan efektif dan efisien.
- b. **Dana/Biaya**
Dana/biaya merupakan faktor yang dapat mempengaruhi pengujian laik jalan kendaraan bermotor atau suatu kebijakan dapat berjalan. Tanpa adanya ketersediaan dana yang memadai, penganggaran yang tepat sasaran, maka pelaksanaan dari sebuah kebijakan tidak dapat dilakukan.
- c. **Sosialisasi**
Sosialisasi adalah sebuah proses penanaman atau transfer kebiasaan atau nilai dan aturan dari satu generasi ke

generasi lainnya dalam sebuah kelompok atau masyarakat. Penerapan kebijakan publik ialah agar sesuatu yang telah digariskan tersebut bukan hanya sekedar bersifat abstrak belaka, namun harus menjadi sesuatu yang direalisasikan dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. Pelaksanaan kebijakan publik akan melibatkan berbagai komponen, seperti manusia, dana dan sarana serta prasarannya. Sosialisasi kebijakan publik dapat dilakukan dengan menggunakan berbagai media, baik media manual/cetak maupun elektronik. Untuk lebih jelasnya berikut ini wawancara tentang sosialisasi yang dilakukan oleh UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Proses pengawasan standar uji kelayakan kendaraan bermotor dalam hal ini adalah angkutan kota dimulai dari menentukan standar, mengukur atau menilai, dan melakukan tindakan perbaikan dinilai belum baik. Proses pengawasan uji kelayakan terhadap angkutan kota yang dilakukan oleh UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Dishubkominfo tidak berjalan dengan optimal karena masih terdapat angkutan kota yang melakukan uji tanpa melengkapi persyaratan pengujian, bahkan angkutan kota yang tidak memenuhi standar teknis kendaraan dan standar teknis laik jalan dinyatakan lulus begitu saja dengan membayar sejumlah uang kepada petugas. Oleh karena itu, banyaknya angkutan kota yang beroperasi di jalan memiliki kondisi yang tidak laik jalan sehingga tidak akan memberikan rasa aman dan nyaman bagi penggunanya.
2. Faktor-faktor yang menghambat proses pengawasan standar uji kelayakan kendaraan bermotor (Studi kasus : angkutan kota). Sumber daya manusia yaitu petugas yang melakukan pengujian kendaraan bermotor dari segi jumlah petugas yang belum memadai. Petugas yang menjadi operator alat belum ideal dengan alat uji yang ada. Idealnya 1 (satu) alat uji dibutuhkan 3 (tiga) orang penguji yang bertanggung jawab. Namun kenyataannya, hanya di lapangan 1 (satu) orang memegang lebih dari 1(satu) alat uji. Selain itu, adanya rangkap jabatan antara fungsional dan struktural mengakibatkan proses pengujian, pelayanan, administrasi, pembukuan juga tidak maksimal.
3. Alat uji yang bersifat mekanik dapat mengalami kerusakan kapan saja. Sementara ketersediaan anggaran atau dana perbaikan tidak dapat dipergunakan langsung karena anggaran/dana berasal dari APBD kota Pekanbaru yang pencairannya memerlukan waktu. UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Dishubkominfo kota Pekanbaru hanya mampu menanggulangi sekali dana/biaya kerusakan mengingat dana perbaikan sangat besar. Dana yang besar disebabkan penggantian komponen alat yang rusak dan ditambah teknisi yang didatangkan langsung dari kota Jakarta. Kondisi seperti, mengakibatkan alat yang rusak dibiarkan begitu saja dan pengujian dilakukan dengan non mekanik yaitu dengan visual saja. Selain itu, kegiatan sosialisasi kebijakan tentang pentingnya melakukan pengujian kendaraan bermotor berkala tidak dilakukan oleh UPTD Pengujian

Kendaraan Bermotor. Sehingga tingkat kesadaran pemilik kendaraan bermotor khususnya angkutan kota sangat kurang untuk melakukan pengujian.

B. Saran

1. Dalam melakukan pengujian kendaraan bermotor dalam hal ini adalah angkutan kota harus sesuai dengan standar operasional prosedur yang ditetapkan. Pengujian juga harus sesuai dengan standar teknis kendaraan dan sesuai pula dengan standar laik jalan kendaraan bermotor. Agar proses pengawasan uji kelayakan kendaraan bermotor yakni angkutan kota dapat dilakukan dengan baik. Sehingga angkutan kota di kota Pekanbaru dapat memberikan rasa aman dan nyaman bagi penggunanya. Perlu adanya sikap tegas, profesional dan transparan dalam pengujian kendaraan bermotor, sehingga hasil kendaraan bermotor yang melakukan pengujian memang sesuai dengan standar yang ditetapkan.
2. Perlu adanya penambahan jumlah petugas dalam pengujian kendaraan bermotor. Sehingga pengujian dapat dilakukan dengan maksimal. Selain itu, perlu adanya penambahan pegawai yang menduduki jabatan struktural, sehingga yang menduduki jabatan fungsional (penguji) tidak rangkap jabatan. Dengan begitu, masing-masing petugas akan fokus terhadap pekerjaannya.
3. Perlu adanya kegiatan sosialisasi kebijakan yang tepat sasaran dan himbuan diberbagai media, baik media cetak maupun elektronik agar kebijakan yang akan dilaksanakan dipahami oleh wajib uji sehingga akan timbul kesadaran akan pentingnya melakukan

pengujian kendaraan bermotor secara berkala demi keselamatan dan keamanan masyarakat pengguna angkutan kota. Sistem anggaran perawatan terhadap peralatan uji harus segera di evaluasi, mengingat kerusakan alat yang tidak dapat ditentukan waktunya, artinya sewaktu-waktu dapat terjadi kerusakan dapat alat pengujian. Teknisi peralatan uji harus ada di lapangan, sehingga apabila ada kerusakan, UPTD tidak perlu kedatangan teknisi dari pulau Jawa.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. 2010. *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta : Graha Ilmu
- Brantas. 2009. *Dasar-Dasar Manajemen*. Bandung. Penerbit Alfabet
- Dharma. 2004. *Manajemen Pemerintahan Indonesia*. PT. Djaniatan. Jakarta
- Handoko, T.Hani. 2003. *Manajemen Edisi 2*. Yogyakarta : BPF
- Hasibuan, H. Melayu. 2005. *Manajemen Edisi 2*. Yogyakarta : BPF
- Kamaludin, Rustian. 2003. *Ekonomi Transportasi Karakteristik Teori dan Kebijakan*, Jakarta
- Kasim, Iskandar. 2005. *Manajemen Perubahan*. CV Bandung. Alfabeta
- Khisty, C. Jootin, B. Kent Lall. 2006. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi Edisi 2*. Jakarta : Erlangga

Manullang. 2001. *Dasar-dasar Manajemen*. Yogyakarta : Gadjah Mada University Press

_____. 2004. *Dasar-dasar Manajemen*. Yogyakarta : Gadjah Mada University Press

_____. 2008. *Manajemen Personalia*. Yogyakarta : Gadjah Mada University Press

Marnis. 2006. *Pengantar Manajemen*. Pekanbaru : Unri Press

Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta : Erlangga

Salim, Abbas. 2006. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada

Silalahi, G.A. 2003. *Metode Penelitian dan Studi Kasus*. Citra Media, Siduarjo

Sugiyono. 2009. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung : Alfabeta

Ukas, Maman. 2004. *Manajemen, Konsep, Prinsip dan Aplikasi*. Penerbit agnini

Wiludjeng, Sri SP. 2007. *Pengantar Manajemen*. Yogyakarta : Graha Ilmu

Winardi. 2000. *Manajer dan Manajemen*. Bandung: Citra Aditya Bakti

_____. 2006. *Kepemimpinan Dalam Manajemen*. Jakarta : PT Reneka Cipta

Yahya, yohannes. 2006. *Pengantar Manajemen*. Yogyakarta. Penerbit Graha Ilmu

Dokumen :

Undang-undang No. 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan

Keputusan Menteri Perhubungan No. 63 Tahun 1993 Tentang Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor

Peraturan Walikota Pekanbaru Nomor 8 Tahun 2008 Tentang Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi UPTD Pada Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru