

**STANDARISASI WAKTU PELAYANAN PENGUJIAN
UPPER CARRIAGE GUNA MENINGKATKAN EFEKTIVITAS
PENGUJIAN BERKALA KENDARAAN BERMOTOR
(STUDI KASUS UPT PENGELOLA PRASARANA TEKNIS
PERHUBUNGAN KOTA TANGERANG)**

KERTAS KERJA WAJIB



DISUSUN OLEH :

I MADE HARY PRADNYADIPTA

2101012

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI
PROGRAM STUDI D-III TEKNOLOGI OTOMOTIF**

2024

**STANDARISASI WAKTU PELAYANAN PENGUJIAN
UPPER CARRIAGE GUNA MENINGKATKAN EFEKTIVITAS
PENGUJIAN BERKALA KENDARAAN BERMOTOR
(STUDI KASUS UPT PENGELOLA PRASARANA TEKNIS
PERHUBUNGAN KOTA TANGERANG)
KERTAS KERJA WAJIB**

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Teknologi Otomotif
Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya Teknik



DISUSUN OLEH :

I MADE HARY PRADNYADIPTA

2101012

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI
PROGRAM STUDI D-III TEKNOLOGI OTOMOTIF**

2024

HALAMAN PERSETUJUAN
KERTAS KERJA WAJIB
STANDARISASI WAKTU PELAYANAN PENGUJIAN
UPPER CARRIAGE GUNA MENINGKATKAN EFEKTIVITAS
PENGUJIAN BERKALA KENDARAAN BERMOTOR
(STUDI KASUS UPT PENGELOLA PRASARANA TEKNIS
PERHUBUNGAN KOTA TANGERANG)

Disusun Oleh :


I MADE HARY PRADNYADIPTA
2101012


Disetujui untuk diajukan pada
Sidang Akhir Kertas Kerja Wajib
Program Studi D-III Teknologi Otomotif

Menyetujui :

DOSEN PEMBIMBING I

DOSEN PEMBIMBING II


Adrian Pradana, S.T., M.Si.
NIP. 19900130 201012 1 005
Tanggal : 15 Juli 2024


Ir. Aris Budi Sulistyono, S.T., M.T.
NIP. 19890402 201012 1 006
Tanggal : 15 Juli 2024

Ditetapkan di : Tabanan

HALAMAN PENGESAHAN
KERTAS KERJA WAJIB
STANDARISASI WAKTU PELAYANAN PENGUJIAN *UPPER*
***CARRIAGE* GUNA MENINGKATKAN EFEKTIVITAS PENGUJIAN**
BERKALA KENDARAAN BERMOTOR (STUDI KASUS UPT
PENGELOLA PRASARANA TEKNIS PERHUBUNGAN KOTA
TANGERANG)

Telah dipersiapkan dan disusun Oleh:

IMADE HARY PRADNYADIPTA



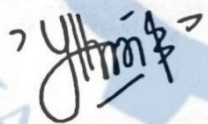

2101012

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI

PADA TANGGAL 19 JULI 2024

DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT

Tim Penguji

 <u>Ir. Akbar Zulkarnain, S.T., M.Sc.</u> NIP. 19830719 200712 1 002	 <u>Adrian Pradana, S.T., M.Si.</u> NIP. 19900130 201012 1 005
 <u>Yusime Fitasari, S.T., M.Si.</u> NIP. 19910314 201012 2 001	 <u>Ir. Aris Badi Sulistyo, S.T., M.T.</u> NIP. 19890402 201012 1 006

Mengetahui,
KETUA PROGRAM STUDI
DIPLOMA III TEKNOLOGI OTOMOTIF


Adrian Pradana, S.T., M.Si
NIP. 19900130 201012 1 005

PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya, **I MADE HARY PRADNYADIPTA**, Notar **2101012**, menyatakan bahwa Kertas Kerja Wajib dengan judul ” **STANDARISASI WAKTU PELAYANAN PENGUJIAN *UPPER CARRIAGE* GUNA MENINGKATKAN EFEKTIFIVAS PENGUJIAN BERKALA KENDARAAN BERMOTOR (STUDI KASUS UPT PENGELOLA PRASARANA TEKNIS PERHUBUNGAN KOTA TANGERANG)**” merupakan hasil karya asli. Seluruh ide yang ada dalam Kertas Kerja Wajib ini merupakan hasil penelitian yang saya susun sendiri dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini serta disebutkan dalam daftar pustaka. Selain itu, tidak ada bagian dari Kertas Kerja Wajib ini yang telah digunakan sebelumnya untuk memperoleh gelar Ahli Madya atau kesarjanaan maupun sertifikat Akademik di suatu Perguruan Tinggi.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Darat Bali.

Tabanan, 4 Juni 2024

Penulis,



I MADE HARY PRADNYADIPTA
Notar. 2101012

KATA PENGANTAR

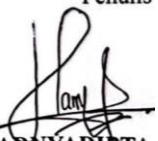
Puji dan syukur penulis panjatkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib yang berjudul **“STANDARISASI WAKTU PELAYANAN PENGUJIAN *UPPER CARRIAGE* GUNA MENINGKATKAN EFEKTIVITAS PENGUJIAN BERKALA KENDARAAN BERMOTOR (STUDI KASUS UPT PENGELOLA PRASARANA TEKNIS PERHUBUNGAN KOTA TANGERANG)”**. Penyelesaian Kertas Kerja Wajib ini tidak terlepas dari dukungan, bantuan serta bimbingan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Ir. I Made Suraharta, S.T., S.Si.T., M.T., IPM. selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Bali;
2. Bapak Adrian Pradana, S.T, M.Si Selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknologi Otomotif;
3. Bapak Adrian Pradana, S.T, M.Si dan Bapak Ir. Aris Budi Sulisty, S.T., M.T Selaku Dosen Pembimbing
4. Kedua orang tua, kakak, dan saudara yang senantiasa mendukung dan selalu mendoakan penulis;
5. Rekan-rekan Taruna/i angkatan II serta adik-adik tingkat Politeknik Transportasi Darat Bali.

Penulis menyadari masih banyak kekurangan serta berharap adanya masukan saran dan kritik terhadap Kertas Kerja Wajib ini. Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih dan semoga laporan ini bermanfaat bagi pembaca

Tabanan, 4 Juli 2024

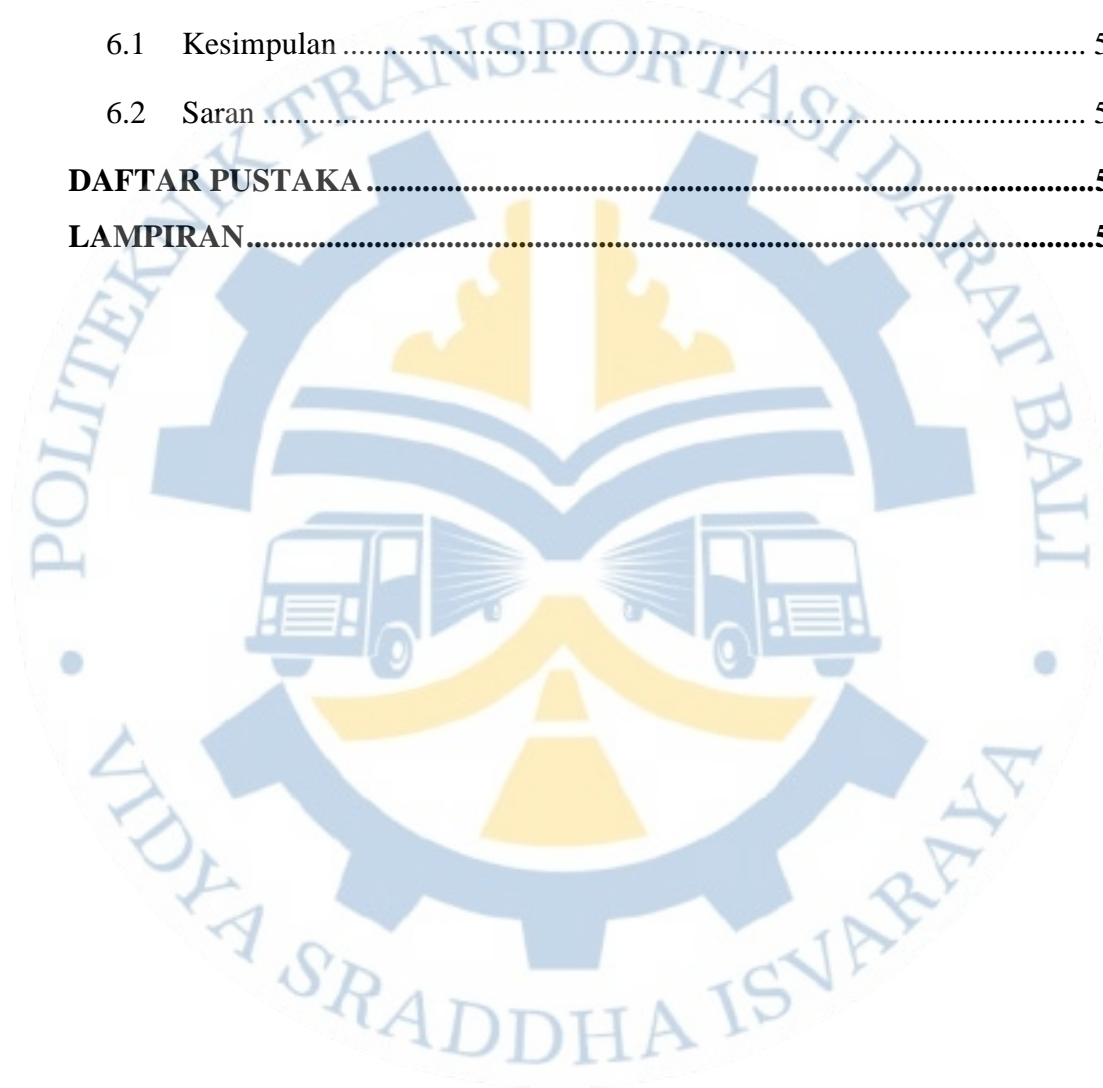
Penulis


IMADE HARY PRADNYADIPTA
Notar. 2101012

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
INTISARI	xi
ABSTRACT	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah.....	3
1.3. Tujuan Penelitian	3
1.4. Manfaat penelitian	3
1.5. Batasan Masalah	4
BAB II GAMBARAN UMUM	5
2.1 Kondisi Wilayah Kajian.....	5
2.2 Kondisi Objek Penelitian	6
BAB III TINJAUAN PUSTAKA	9
3.1 Tinjauan Pustaka.....	9
3.2 Penelitian Terdahulu	13
BAB IV METODE PENELITIAN	15
4.1 Sumber Dan Teknik Pengumpulan Data.....	15
4.2 Metode Analisis Data.....	18
4.3 Bagan Alir Penelitian	20
4.4 Timeline Kegiatan.....	22

BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	23
5.1 Waktu Pengujian Upper Carriage kendaraan bermotor di UPT PPTP Kota Tangerang	23
5.2 Efektifitas Pengujian persyaratan teknis upper carriage	45
BAB VI PENUTUP	53
6.1 Kesimpulan	53
6.2 Saran	54
DAFTAR PUSTAKA	55
LAMPIRAN	57

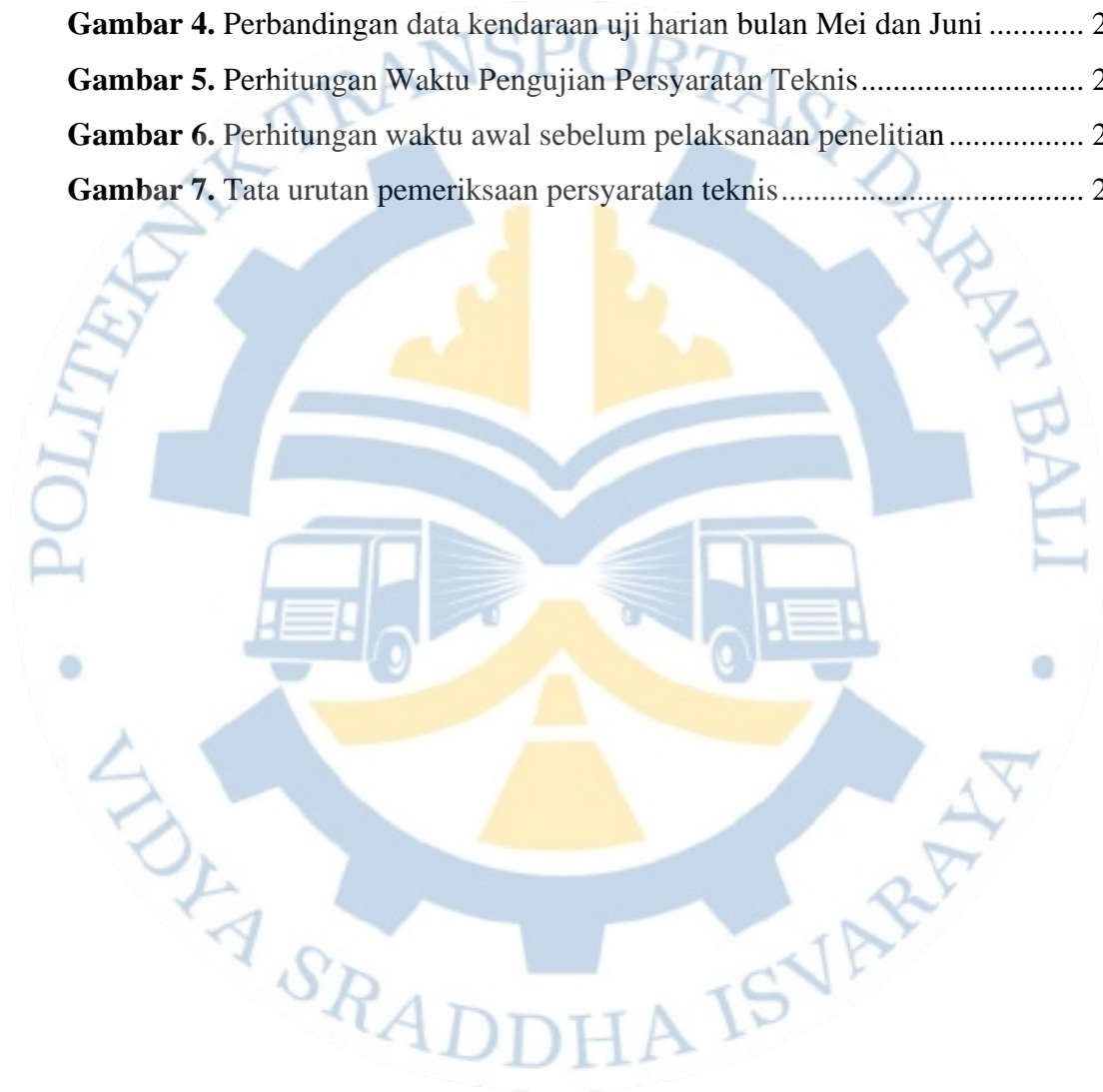


DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1	Data KBWU jenis mobil barang 2023 di UPT PPTP Kota Tangerang .	6
Tabel 3. 1	Penelitian terdahulu	13
Tabel 4. 1	Standar pemeriksaan persyaratan teknis bagian <i>upper carriage</i>	16
Tabel 4. 2	Perhitungan waktu pemeriksaan persyaratan teknis bagian <i>upper carriage</i>	16
Tabel 4. 3	Tabel pertanyaan kuesioner untuk pengguna layanan.....	17
Tabel 4. 4	Tabel pertanyaan kuesioner untuk penguji kendaraan bermotor.....	17
Tabel 4. 5	Penilaian Kuesioner.....	19
Tabel 4. 6	Kategori skala likert	20
Tabel 4. 7	Timeline kegiatan	22
Tabel 5. 1	Waktu pemeriksaan pada observasi awal sebelum penelitian.....	25
Tabel 5. 2	Waktu pemeriksaan mobil barang bak terbuka suzuki carry	29
Tabel 5. 3	Rata-rata waktu pemeriksaan upper carriage mobil barang JBB \leq 3500 Kg.....	31
Tabel 5. 4	Waktu pemeriksaan seluruh sampel	34
Tabel 5. 5	Waktu pemeriksaan mobil barang bak tertutup Hino Dutro	36
Tabel 5. 6	Rata-rata waktu pemeriksaan upper carriage mobil barang JBB \geq 3500 Kg.....	38
Tabel 5. 7	Waktu pemeriksaan seluruh sampel.....	40
Tabel 5. 8	Perbandingan waktu kondisi awal dan waktu standar pemeriksaan....	42
Tabel 5. 9	Jawaban kuesioner oleh penguji kendaraan bermotor.....	46
Tabel 5. 10	Uji validitas kuesioner untuk penguji kendaraan bermotor.....	46
Tabel 5. 11	Uji reabilitas kuesioner untuk penguji kendaraan bermotor	48
Tabel 5. 12	Uji validitas kuesioner untuk pengguna layanan.....	50
Tabel 5. 13	Uji reabilitas kuesioner untuk pengguna layanan.....	51

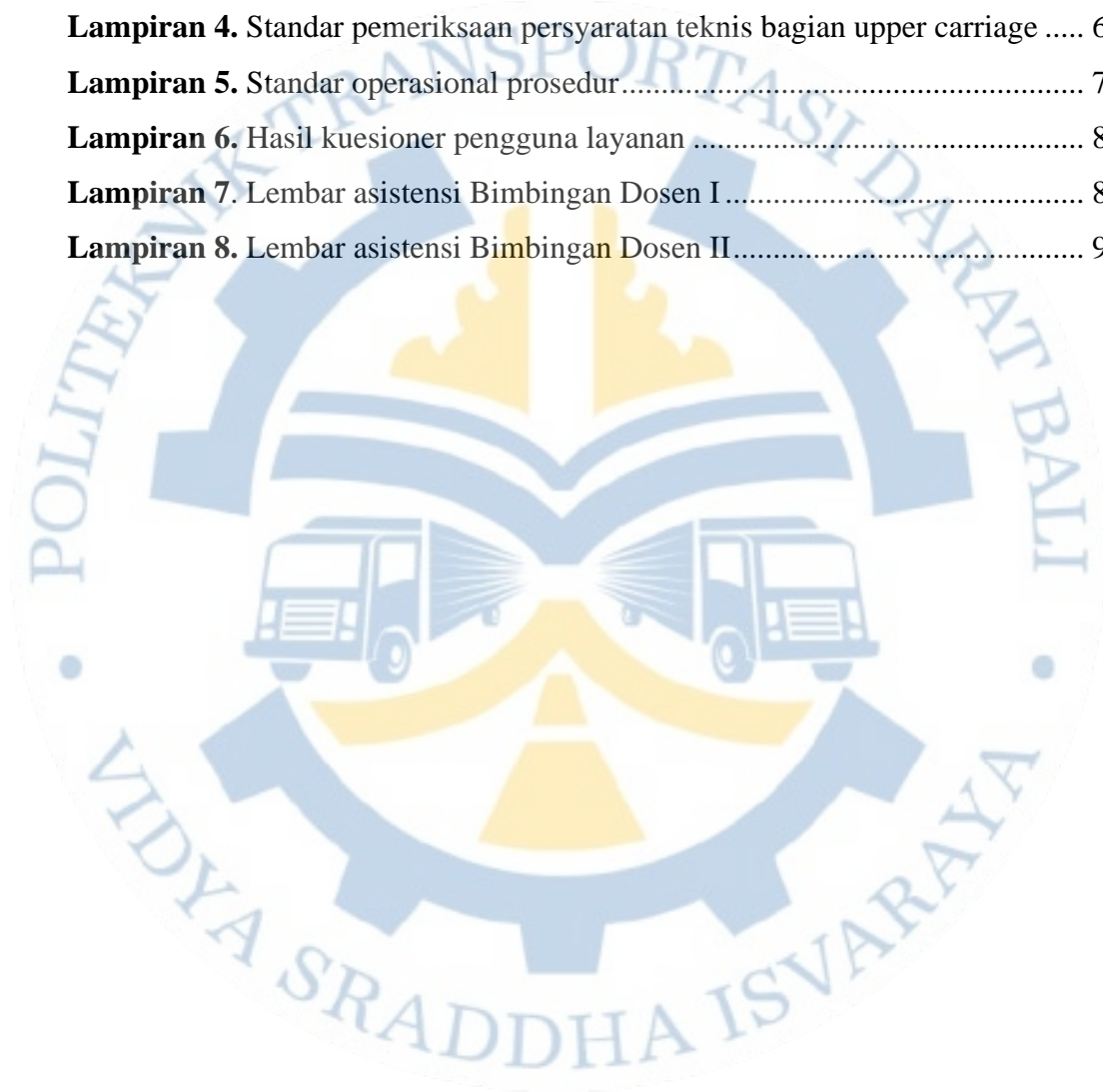
DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. UPT Pengelola Prasarana Teknis Perhubungan Kota Tangerang.....	6
Gambar 2. Mobil barang JBB bak tertutup	7
Gambar 3. Bagan alir penelitian	21
Gambar 4. Perbandingan data kendaraan uji harian bulan Mei dan Juni	23
Gambar 5. Perhitungan Waktu Pengujian Persyaratan Teknis.....	24
Gambar 6. Perhitungan waktu awal sebelum pelaksanaan penelitian	27
Gambar 7. Tata urutan pemeriksaan persyaratan teknis.....	28



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Dokumentasi	58
Lampiran 2. Kuesioner google form	63
Lampiran 3. Lembar validator.....	64
Lampiran 4. Standar pemeriksaan persyaratan teknis bagian upper carriage	68
Lampiran 5. Standar operasional prosedur.....	78
Lampiran 6. Hasil kuesioner pengguna layanan	85
Lampiran 7. Lembar asistensi Bimbingan Dosen I.....	87
Lampiran 8. Lembar asistensi Bimbingan Dosen II.....	91



INTISARI

STANDARISASI WAKTU PELAYANAN PENGUJIAN *UPPER CARRIAGE* GUNA MENINGKATKAN EFEKTIVITAS PENGUJIAN BERKALA KENDARAAN BERMOTOR (STUDI KASUS UPT PENGELOLA PRASARANA TEKNIS PERHUBUNGAN KOTA TANGERANG)

Oleh

I MADE HARY PRADNYADIPTA

2101012

Sektor transportasi memegang peran yang sangat penting dalam meningkatkan perekonomian dengan mendorong terjadinya pertumbuhan volume kendaraan di Indonesia. Penambahan volume kendaraan juga menimbulkan masalah seperti kemacetan dan kecelakaan di jalan raya. Pemerintah perlu memastikan kendaraan yang beroperasi di jalan merupakan kendaraan yang laik jalan melalui kegiatan pengujian kendaraan bermotor. Salah satu masalah utama pada pengujian kendaraan bermotor adalah belum adanya standar waktu pemeriksaan, sehingga diperlukan penyusunan standar waktu yang mengikat dalam kegiatan pengujian kendaraan bermotor sesuai dengan aturan yang berlaku.

Penelitian ini berfokus pada pengujian persyaratan teknis bagian *upper carriage* mobil barang, dengan membandingkan perhitungan waktu layanan sebelum dan sesudah diterapkan standar pemeriksaan menggunakan metode penelitian kuantitatif. Hasil yang didapatkan yaitu rata-rata waktu pemeriksaan pada kondisi awal adalah selama 1 menit 30 detik, sedangkan setelah diterapkan standar pemeriksaan didapatkan peningkatan waktu pemeriksaan menjadi 8 menit 4 detik untuk $JBB \leq 3,5$ Ton dan 11 menit 24 detik untuk $JBB \geq 3,5$ Ton. Kuesioner kepada pengguna layanan dan penguji kendaraan bermotor memperoleh penilaian yang sangat positif, menunjukkan bahwa standar waktu pemeriksaan pengujian *upper carriage* untuk mobil barang ini efektif untuk dijadikan acuan dalam

pemeriksaan teknis bagian *upper carriage*, terutama pada mobil barang muatan bak terbuka dan mobil barang muatan bak tertutup.

Kata kunci : standar waktu, persyaratan teknis, mobil barang, penilaian



ABSTRACT

STANDARDIZING UPPER CARRIAGE TESTING SERVICE TIMES TO INCREASE THE EFFECTIVENESS OF PERIODIC TESTING OF MOTOR VEHICLES (CASE STUDY OF UPT TANGERANG CITY'S TECHNICAL TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE MANAGEMENT)

By

I MADE HARY PRADNYADIPTA

2101012

The transportation sector plays a very important role in improving the economic which encourages in vehicle volume in Indonesia. The increase in vehicle volume also causes problems such as traffic jams and road accidents. The government needs to ensure that vehicles operating on the roads are roadworthy through vehicle inspection. One of the main problems with vehicle inspection is that there is no inspection time standard, so it is necessary to prepare binding time standards for vehicle inspection in accordance with applicable regulations.

This research focuses on testing the technical requirements for the upper carriage of goods cars, by comparing service time calculations before and after implementing inspection standards using quantitative research methods with descriptive statistical analysis. The results obtained were that the average inspection time in the initial conditions was 1 minute 30 seconds, whereas after applying the inspection time increased to 8 minutes 4 second for $GVW \leq 3,5$ Tons and 11 minutes 24 seconds for $GVW \geq 3,5$ Tons. Questionnaires for service users and vehicle inspectoe received very positive evaluation, indicating that this inspection time standard is effective as a reference in technical inspection of upper carriage, especially for open bed cargo cars and closed bed cargo cars.

Keywords : *time standards, technical requirements, freight cars, assessments*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Sektor transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat yang berhubungan erat dengan sektor ekonomi (Junaidi et al., 2020). Hal tersebut dapat dibuktikan dengan adanya peningkatan taraf dari segi ekonomi oleh sektor transportasi. Seiring dengan peningkatan taraf ekonomi masyarakat, hal tersebut mendorong terjadinya pertumbuhan kendaraan di Indonesia (Said et al., 2019). Menurut data yang dilansir dari Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (Korlantas Polri), volume kendaraan pada Tahun 2023 mencapai 159.909.708. (KORLANTAS POLRI, 2024).

Bertambahnya volume kendaraan turut berkontribusi pada meningkatnya jumlah pengguna jalan raya. Banyaknya kendaraan juga menimbulkan dampak negatif seperti kemacetan dan kecelakaan di jalan raya (Setiawan et al., 2023). Dilansir dari Puskisnas Polri pada tahun 2023, Korlantas Polri mencatat telah terjadi sebanyak 148.425 kasus kecelakaan di Indonesia (Puskisnas Bareskrim Polri, 2024). Kecelakaan lalu lintas bisa terjadi karena beberapa faktor antara lain, faktor manusia, lingkungan, dan kendaraan (Psikologi et al., 2018).

Pada tahun 2023 tercatat 5.190 kasus kecelakaan yang disebabkan oleh faktor kendaraan. Faktor penyebab terjadinya kecelakaan yang berasal dari kendaraan yaitu kegagalan rem, kerusakan ban, ODOL (*over load over dimension*), kerusakan sistem penerangan, kerusakan komponen pengendalian kemudi, dan ketidaklengkapan bagian dari kendaraan (Lestari & Khairat, 2021). Pemerintah sebagai media sarana dan prasana harus menyiapkan kendaraan dengan kesiapan laik jalan yang baik melalui kegiatan pengujian kendaraan bermotor, sehingga dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian, yang terdiri dari

uji tipe dan uji berkala. Uji tipe kendaraan bermotor adalah pengujian yang dilakukan pertama kali sebelum kendaraan tersebut dipasarkan secara luas, sedangkan uji berkala kendaraan bermotor adalah pengujian yang dilakukan secara berkala setiap 6 bulan sekali untuk memastikan kendaraan tersebut memenuhi syarat persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan. Pengujian persyaratan laik jalan adalah pengujian yang dilakukan menggunakan alat uji sedangkan pengujian persyaratan teknis adalah pengujian secara manual dan visual.

Kegiatan pemeriksaan persyaratan teknis kendaraan bermotor terdiri dari pengujian *upper carriage* dan *under carriage*. Pemeriksaan bagian *upper carriage* dilakukan mulai dari *body* sisi samping kiri, depan, kanan dan belakang kendaraan. Pengujian ini dilakukan untuk memastikan kendaraan tersebut memenuhi ketentuan persyaratan teknis kendaraan bermotor. Permasalahan pada pengujian ini adalah belum terdapat standar pemeriksaan yang meliputi tata urutan pelaksanaan pemeriksaan persyaratan teknis dan standar waktu pemeriksaan yang dibutuhkan. Melalui pengamatan penulis di lokasi penelitian masih belum dilaksanakan pengujian pemeriksaan teknis secara detail dan terperinci karena belum terdapatnya manajemen pelayanan standar waktu pemeriksaan dan seringkali terdapat pembaharuan peraturan sehingga perlu disusun suatu standar waktu pemeriksaan yang detail dan terperinci agar penguji kendaraan bermotor melakukan kegiatan pengujian berpatokan pada peraturan yang ada. Berdasarkan masalah yang telah dijabarkan, penulis tertarik untuk menyusun kertas kerja wajib dengan judul: **“STANDARISASI WAKTU PELAYANAN PENGUJIAN *UPPER CARRIAGE* GUNA MENINGKATKAN EFEKTIVITAS PENGUJIAN BERKALA KENDARAAN BERMOTOR (STUDI KASUS UPT PENGELOLA PRASARANA TEKNIS PERHUBUNGAN KOTA TANGERANG)”**.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan pada rincian yang telah jabarkan pada latar belakang, penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana perbandingan antara waktu layanan sebelum diterapkan dan waktu standar pemeriksaan berdasarkan ketentuan yang berlaku?
2. Bagaimana efektifitas pelayanan setelah diterapkan pembaruan standar waktu pemeriksaan persyaratan teknis *upper carriage*?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah yang telah dijelaskan, penulis menetapkan tujuan penelitian yang ingin dicapai sebagai berikut:

1. Mengetahui perbandingan antara waktu layanan sebelum diterapkan dan waktu standar pemeriksaan berdasarkan ketentuan yang berlaku.
2. Mengetahui efektifitas pelayanan setelah diterapkan pembaruan standar operasional prosedur pemeriksaan persyaratan teknis *upper carriage*.

1.4. Manfaat penelitian

Temuan dari Penelitian ini akan memberikan manfaat berdasarkan hasil yang diperoleh sebagai berikut:

1. Manfaat penelitian bagi UPT PPTP Kota Tangerang
 - a. Memperoleh standar waktu pemeriksaan dan SOP pemeriksaan *upper carriage*.
 - b. Meningkatkan efisiensi dalam pengujian kendaraan bermotor, khususnya pada pemeriksaan persyaratan teknis bagian *upper carriage*, diharapkan meningkatkan standar keseluruhan pengujian kendaraan bermotor yang ada di Indonesia.
2. Manfaat penelitian bagi Politeknik Transportasi Darat Bali
 - a. Mendapatkan tambahan wawasan, referensi, kajian serta informasi dalam pembelajaran tentang pelayanan pengujian;
 - b. Mendapatkan penilaian pembelajaran sebagai peningkatan bahan ajar maupun sumber referensi terutama dalam pengembangan teknologi, khususnya dibidang Sistem Informasi dan Manajemen Pengujian

kendaraan bermotor yang diharapkan dapat diperoleh oleh Civitas Poltrada Bali.

3. Manfaat penelitian bagi peneliti
 - a. Penelitian ini dapat memberikan referensi dan informasi yang berguna bagi penelitian terkait berikutnya dengan permasalahan serupa yang diinvestigasi dalam penelitian ini.
 - b. Untuk menggunakan pola pikir secara objektif setiap menghadapi permasalahan - permasalahan yang ada di bidang pengujian kendaraan bermotor.

1.5. Batasan Masalah

Penulis menentukan batasan masalah untuk penelitian ini yang membuat penelitian menjadi terarah, adapun batasan masalah yaitu:

1. Kendaraan yang menjadi objek penelitian adalah mobil barang bak muatan terbuka dan bak muatan tertutup pada $JBB \geq 3,5$ Ton dan $JBB \leq 3,5$ Ton.
2. Hanya menghitung rata-rata waktu pemeriksaan per komponen setiap sampel pada masing-masing kategori kendaraan dan dikumpulkan lalu mendapatkan rata-rata waktu pemeriksaan secara keseluruhan.
3. Dasar hukum yang digunakan yaitu PM 19 Tahun 2021 dan PM 74 tahun 2021.
4. Pengambilan data sesuai dengan kondisi lapangan yang ada di UPT PPTP Kota Tangerang.

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Wilayah Kajian

Penelitian ini dilaksanakan selama pelaksanaan magang 2 Taruna/i Poltrada Bali di UPT Pengelola Prasarana Teknis Perhubungan Kota Tangerang (UPT PPTP). UPT PPTP Kota Tangerang merupakan suatu Unit Pelaksana Teknis yang menempati tingkatan di bawah Dinas Perhubungan Kota Tangerang dan bertanggung jawab dalam bidang pengujian kendaraan bermotor yang telah terakreditasi A. Luas lahan yang dimiliki UPT Pengelola Prasarana Teknis Perhubungan Kota Tangerang adalah 10.275 m² dengan luas gedung pengujian yaitu 960 m² dan jumlah kendaraan wajib uji aktif per Tahun sebanyak 38.855 kendaraan dengan rata-rata kendaraan per hari yaitu 200 kendaraan. UPT Pengelola Prasarana Teknis Perhubungan Kota Tangerang berlokasi di Jl. Mushollah No.155, RT.004/RW.002, Kebon Besar, Batuceper, Tangerang, Banten, kode pos 15122. Jadwal kerja UPT PPTP Kota Tangerang dilaksanakan selama 5 hari kerja dan waktu pelayanan dari pukul 08.00 - 16.00. Jenis pelayanan kegiatan pengujian berkala kendaraan bermotor yang dilaksanakan di UPT PPTP Kota Tangerang terdiri dari pelayanan uji berkala pendaftaran kendaraan wajib uji berkala, uji berkala perpanjangan, uji berkala pertama, numpang uji masuk/keluar, mutasi uji masuk/keluar, dan rubah bentuk kendaraan bermotor. Visualisasi dari gedung UPT PPTP Kota Tangerang dirujuk pada gambar 1.



Gambar 1. UPT Pengelola Prasarana Teknis Perhubungan Kota Tangerang

2.2 Kondisi Objek Penelitian

2.2.1 Mobil Barang

Salah satu jenis dari KBWU yang ada di UPT PPTP Kota Tangerang adalah mobil barang. Berdasarkan data yang dilansir di UPT PPTP Kota Tangerang pada Tahun 2023, jumlah mobil barang mencapai 34.344 kendaraan. Berikut merupakan jenis-jenis dan jumlah mobil barang yang terdapat di UPT PPTP Kota Tangerang.

Tabel 2. 1 Data KBWU jenis mobil barang 2023 di UPT PPTP Kota Tangerang

NO	JENIS MOBIL BARANG	JUMLAH KENDARAAN
1	Mobil Barang Bak Muatan Terbuka	19.857
2	Mobil Barang Bak Muatan Tertutup	13.788
3	Mobil Tangki	523
4	Mobil Penarik	176
TOTAL		34.344

(Sumber : UPT Pengelola Prasarana Teknis Perhubungan Kota Tangerang)

Jenis kendaraan yang digunakan selama penelitian ini yaitu mobil barang dengan jumlah mobil barang terbanyak sesuai data KBWU aktif pada tahun 2023

yaitu kategori mobil barang muatan bak terbuka dan mobil barang muatan bak tertutup.



Gambar 2. Mobil barang muatan bak tertutup

2.2.2 Pemeriksaan persyaratan teknis

Kegiatan pemeriksaan persyaratan teknis kendaraan bermotor merupakan salah satu proses dari kegiatan pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan di UPT PPTP Kota Tangerang. Kegiatan pengujian pemeriksaan persyaratan teknis dibagi menjadi dua yaitu pada pengujian *upper carriage* (bagian atas kendaraan) dan pengujian *under carriage* (bagian bawah kendaraan). Berikut merupakan prosedur pengujian persyaratan teknis bagian *upper carriage* sesuai Standar Operasional Prosedur di UPT PPTP Kota Tangerang yaitu :

1. Kendaraan masuk ke area pengujian
2. Pembantu penguji mengambil foto dari semua bagian kendaraan meliputi bagian depan, bagian samping, dan bagian belakang kendaraan.
3. Petugas penguji tingkat 1 melakukan pencocokan data identitas kendaraan
4. Penguji kendaraan bermotor melakukan pemeriksaan kendaraan bagian depan kendaraan meliputi kondisi *body*, penghapus kaca, penyemprot air, kaca, dan pemeriksaan lampu kendaraan yang terdiri dari lampu posisi, jauh, dekat, penunjuk arah, dan tanda bahaya.

5. Penguji kendaraan bermotor memeriksa bagian samping kendaraan meliputi kondisi *body*, *safety glass*, spion, kondisi pintu, kondisi ukuran dan jenis ban, kondisi roda, baut dan mur, spakbor, lampu tambahan, dan tutup tangki
6. Penguji kendaraan bermotor memeriksa bagian belakang kendaraan meliputi plat nomor, kondisi *body*, bak muatan, lampu tanda batas, lampu rem, lampu mundur, lampu penunjuk arah, *bumper*, lampu tanda bahaya (*hazzard*), lampu plat TNKB (Tanda Nomor Kendaraan Bermotor), dan lampu mundur.
7. Penguji memeriksa pada bagian dalam kendaraan meliputi pandangan ke depan, alat kontrol, lampu indikator, tabir matahari, *speedometer*, kondisi pedal, kondisi pintu, perlengkapan, dan sabuk pengaman. Kegiatan pengujian pemeriksaan persyaratan.
8. Penguji melakukan pengukuran dimensi pada panjang, lebar, dan tinggi kendaraan.
9. Penguji kendaraan bermotor mencetak hasil uji sesuai dengan hasil analisis pengujian
10. Apabila kendaraan tidak berhasil lulus uji, pemilik kendaraan dapat melakukan uji ulang di Loker 3
11. Jika kendaraan lulus uji kendaraan akan melanjutkan kegiatan pengujian laik jalan.

Pada kondisi saat ini, kegiatan pemeriksaan persyaratan teknis khususnya pada pemeriksaan *upper carriage* dilakukan tanpa mengacu pada Standar pemeriksaan yang ada di UPT PPTP Kota Tangerang. Hal tersebut disebabkan karena belum terdapat waktu standar pengujian dari masing-masing item pengujian kendaraan bermotor. Objek penelitian ini yaitu melakukan perhitungan standar waktu pada item pemeriksaan bagian *upper carriage* sesuai dengan PM 19 Tahun 2021.

BAB III

TINJAUAN PUSTAKA

3.1 Tinjauan Pustaka

3.1.1 Pengujian Kendaraan Bermotor

Pengujian berasal dari bahasa Belanda yaitu *Keur* yang artinya inspeksi atau pengujian. Pengujian kendaraan bermotor terbagi menjadi dua jenis, yakni pengujian tipe kendaraan bermotor dan pengujian berkala kendaraan bermotor. Menurut PM 19 Tahun 2021 tentang Pengujian Berkala Kendaraan, pengujian berkala kendaraan bermotor merupakan kegiatan pengujian yang dilakukan secara berkala setiap 6 bulan sekali. Adapun tujuan pengujian berkala kendaraan bermotor adalah :

1. Memberikan kepastian secara teknis terhadap keselamatan penggunaan Kendaraan Bermotor wajib Uji Berkala di jalan;
2. Mendukung upaya pelestarian lingkungan dari potensi pencemaran yang akibat penggunaan kendaraan bermotor wajib uji berkala di jalan; dan
3. Memberikan pelayanan publik kepada masyarakat.

Pengujian tersebut tidak dilaksanakan pada seluruh jenis kendaraan, melainkan hanya diuji di beberapa jenis kendaraan berikut :

1. Mobil Penumpang Umum;
2. Mobil Bus;
3. Mobil Barang;
4. Kereta Gandengan; dan
5. Kereta Tempelan.

Peraturan Menteri Perhubungan PM 19 Tahun 2021 pada Pasal 9 menyebutkan bahwa terdapat dua jenis kegiatan selama pengujian berkala, yakni pengujian persyaratan teknis dan laik jalan. Perbedaan dari pengujian persyaratan teknis dengan laik jalan adalah pada pemeriksaan persyaratan teknis yaitu pengujian secara visual maupun manual sedangkan pada pemeriksaan persyaratan laik jalan harus memerlukan alat uji untuk menampilkan hasil yang di bandingkan dengan ambang batas untuk menentukan kelulusan ujinya. Pengujian persyaratan

teknis dilakukan dengan memeriksa susunan kendaraan, perlengkapan keselamatan, dimensi, karoseri, dan rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya.

Persyaratan teknis secara visual dapat meliputi pemeriksaan pada kondisi, fungsi, dan posisi pada nomor rangka, nomor mesin, nomor uji, tangki bahan bakar, corong pipa saluran bahan bakar, sistem *converter kit*, sistem pengisian dan baterai motor listrik, arah pipa pembuangan, roda-roda, sistem suspensi, komponen pengereman, lampu-lampu dan alat pemantul cahaya, alat kontrol, kaca spion, spakbor, *bumper*, keberadaan perlengkapan kendaraan, rancangan teknis kendaraan sesuai peruntukannya, fasilitas tanggap darurat, badan kendaraan, *safety glass*, pintu-pintu, tempat duduk, perisai kolong, dan pengarah angin untuk mobil barang bak muatan tertutup.

Pada kegiatan pengujian manual atau dengan alat bantu dilakukan pada pemeriksaan kondisi, fungsi, dan posisi pada sistem penerus daya, *freeplay* kemudi, rem parkir, lampu, alat pemantul cahaya, *wiper*, tingkatan kegelapan kaca, klakson, sabuk keselamatan, dimensi kendaraan, dimensi tempat duduk, bagian dalam kendaraan, dan pintu maupun jendela darurat bagi kendaraan jenis bus.

3.1.2 Standar Pemeriksaan

Dalam melakukan suatu pekerjaan, hendaknya mengikuti standar operasional yang berlaku di instansi kerja tersebut. standar operasional prosedur sangat diperlukan dalam suatu unit kerja, karena dengan adanya standar operasional yang berlaku maka pekerjaan tersebut dapat terarah dan diharapkan mendapatkan hasil sesuai dengan yang ditargetkan dalam suatu unit kerja. Definisi standar operasional prosedur (SOP) adalah pedoman yang dibuat bersifat secara tertulis (Mukti, 2017). SOP merupakan suatu panduan yang berisi tata urutan dalam sebuah organisasi berupa perilaku dan penggunaan sarana proses yang dikerjakan sehingga dapat berjalan secara efisien, konsisten, baku, dan berurut (Aprianti & Maharani, 2023).

Berdasarkan Pengertian dari Standar operasional prosedur (SOP), SOP merupakan cara untuk menggapai target organisasi. SOP adalah jalur atau sarana

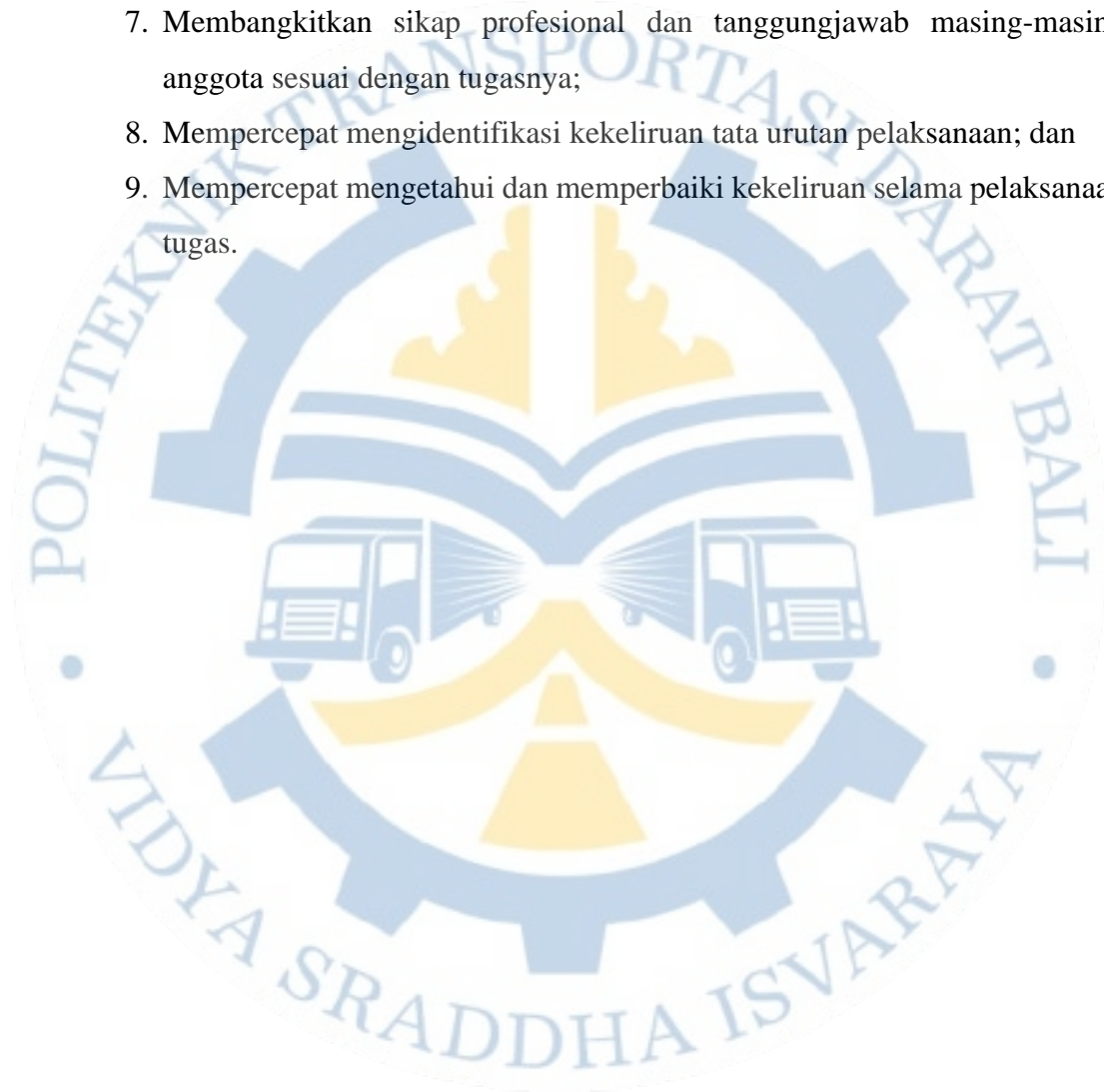
yang menghubungkan antara dua titik yang berbeda. Dengan demikian, SOP akan mempengaruhi pencapaian target tercapai dengan efektif, efisien dan ekonomis (Ratna Nabilla & Hasin, 2022). Jika ditinjau dari asal kata SOP dikatakan sebagai sistem yang mempermudah, menyusun, dan menata kegiatan. Hal tersebut merupakan rangkaian prosedur untuk mengerjakan kegiatan dari awal hingga akhir (Ekotama, 2011). Oleh karena itu, SOP disusun untuk mempercepat proses kerja, meningkatkan produktivitas kerja, dan mengatur kinerja agar selaras dengan visi dan misi perusahaan (Ekotama, 2011). Pada bidang pengujian kendaraan bermotor menunjukkan standar pemeriksaan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari standar operasional prosedur yang merupakan suatu perincian langkah-langkah dari sistem dan urutan kegiatan yang saling berhubungan erat satu sama lainnya yang memuat waktu untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sesuai dengan aturan yang berlaku. Standar pemeriksaan memiliki beberapa tujuan diantaranya yaitu :

1. Memastikan pelaksanaan pekerjaan sejalan dengan aturan maupun kebijakan dengan efektif dan efisien;
2. Memastikan fungsi pengolahan dan penyusunan tugas yang diperlukan ;
3. Memastikan prosedur pemuatan keputusan dengan efektif dan efisien dalam keadaan lancar;
4. Memastikan implementasi instrumen pengawasan untuk menghindari penyalahgunaan wewenang maupun kekuasaan. (Tambunan, 2013).

Dilansir dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 61 Tahun 2012 tentang Pedoman Penyusunan Standar Operasional Prosedur di lingkungan Kementerian Perhubungan, terdapat manfaat adanya suatu tata urutan prosedur yaitu :

1. Menstandarisasi uraian pekerjaan untuk mencegah kekeliruan dalam pelaksanaan tugas;
2. Memastikan bahwa tugas dapat berjalan sesuai dengan tata urutan yang telah dibentuk, dan terlaksana secara sistematis;
3. Memastikan ketersediaan informasi dan data yang diperlukan saat melaksanakan urutan pekerjaan ;

4. Meningkatkan akuntabilitas, efektivitas, efisiensi dan kepastian dalam pelaksanaan pekerjaan untuk hasil yang maksimal;
5. Mempercepat identifikasi halangan dan dapat dengan cepat memperbaikinya;
6. Mencegah pelaksanaan tugas yang melenceng dari tujuan pekerjaan;
7. Membangkitkan sikap profesional dan tanggungjawab masing-masing anggota sesuai dengan tugasnya;
8. Mempercepat mengidentifikasi kekeliruan tata urutan pelaksanaan; dan
9. Mempercepat mengetahui dan memperbaiki kekeliruan selama pelaksanaan tugas.



3.2 Penelitian Terdahulu

Tabel 3. 1 Penelitian terdahulu

NO	PENULIS	TAHUN	JUDUL	METODE	HASIL ANALISA
1	Januarko Arif Rahman Hakim	2019	PERANCANGAN STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR PENGUJIAN SISTEM REM GUNA PEMERIKSAAN TEKNIS DAN KELAIKAN JALAN KENDARAAN BERMOTOR	Metode penelitian deskriptif kualitatif.	Hasil yang didapatkan pada penelitian ini yaitu pemeriksaan gaya pengereman yang ada di PKB Tandes Surabaya sudah dikerjakan berdasarkan dengan SOP yang ada
2	Novianna dan Munawar Noor	2021	IMPLEMENTASI PELAYANAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR DALAM PEMENUHAN PERSYARATAN TEKNIS DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA SEMARANG	Pendekatan kualitatif	Hasil yang didapatkan dari penelitian ini yaitu secara universal, implementasi layanan pengujian di Dinas Perhubungan Kota semarang telah mendapatkan nilai baik. Evaluasi tersebut berdasarkan empat variabel yang telah terpenuhi.
3	Aryanto Budi Sulistiyawan	2021	KAJIAN WAKTU PEMERIKSAAN PERSYARATAN TEKNIS DENGAN VISUAL BAIK DENGAN ATAUPUN TANPA ALAT BANTU	Metode penelitian deskriptif	Hasil akhir yang didapatkan adalah ditemukan rata-rata waktu pengujian persyaratan teknis kendaraan mobil bus yaitu 12 menit 22 detik, berdasarkan dari data 10 sampel kendaraan mobil bus
4	Adinda Ayu Utami, et al	2023	ANALISIS KUALITAS PELAYANAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR JENIS ANGKUTAN BARANG	Pendekatan kualitatif	Kesimpulan dari penelitian ini merupakan kualitas dari pelayanan pada sektor PKB dengan jenis angkutan barang di Dishub Kota Bogor didapatkan hasil baik.

NO	PENULIS	TAHUN	JUDUL	METODE	HASIL ANALISA
5	Ferdian Gusdhiarto dan Andung Jati Nugroho, S.T., M.Sc	2023	ANALISIS WAKTU STANDAR GUNA MENGEVALUASI PRODUKTIVITAS PENCETAKAN BATAKO MENGUNAKAN METODE TIME STUDY	Metode Kuantitatif	Hasil dari penelitian ini didapatkan waktu kondisi awal yaitu selama 0.0475 jam setara dengan 171 detik, kemudian melakukan evaluasi dan perhitungan sehingga menghasilkan waktu yaitu 0.0463 jam setara dengan 166.68 detik. Berdasarkan peningkatan waktu yang telah disusun, perbandingan produksi jumlah satuan menjadi meningkat

