

**EVALUASI PELAYANAN UJI BERKALA KENDARAAN
BERMOTOR DI UPPKB PULO GADUNG**

KERTAS KERJA WAJIB



DISUSUN OLEH:

OGI VILDAN WICEZA

2101023

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

2024

**EVALUASI PELAYANAN UJI BERKALA KENDARAAN
BERMOTOR DI UPPKB PULO GADUNG**

KERTAS KERJA WAJIB

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



DISUSUN OLEH:

OGI VILDAN WICEZA

2101023

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

2024

**HALAMAN PERSETUJUAN
KERTAS KERJA WAJIB**

**EVALUASI PELAYANAN UJI BERKALA KENDARAAN
BERMOTOR DI UPPKB PULO GADUNG**

Disusun Oleh :

OGI VILDAN WICEZA

2101023

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

Menyetujui,

DOSEN PEMBIMBING I

DOSEN PEMBIMBING II

Rahmat Ahmad, S.Pd., M.T.
NIP. 19851111 201902 1 002

Dinda One Mulyaningtyas, S.T., M.Si
NIP. 19880808 200912 2 003

Tanggal : Juli 2024

Tanggal : Juli 2024

Ditetapkan di : Tabanan

HALAMAN PENGESAHAN
KERTAS KERJA WAJIB
EVALUASI PELAYANAN UJI BERKALA KENDARAAN
BERMOTOR DI UPPKB PULO GADUNG





Telah dipersiapkan dan disusun oleh:

OGI VILDAN WICEZA

2101023

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 8 AGUSTUS 2024
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS MEMENUHI SYARAT


Tim Penguji

 <u>Adrian Pradana, S.T., M.Si.</u> NIP. 19900130 201012 1 005	 <u>Rahmat Ahmad, S.Pd., M.T.</u> NIP. 19851111 201902 1 002
 <u>Surya Aji Ermanto, M.Si.</u> NIP. 19910207 201902 1 002	 <u>Dinda One Mulvaningtyas, S.T., M.Si.</u> NIP. 19880808 200912 2 003

Mengetahui

Ketua Program Studi

D-III Teknologi Otomotif


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

PERNYATAAN ORISINILITAS

Saya, Ogi Vildan Wiceza, Notar. 2101023, menyatakan bahwa Kertas Kerja Wajib dengan judul ” **EVALUASI PELAYANAN UJI BERKALA KENDARAAN BERMOTOR DI UPPKB PULO GADUNG** ” merupakan 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 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,.....2024

Penulis,

OGI VILDAN WICEZA

Notar. 2101023

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat Allah SWT, yang telah melimpahkan karunia-Nya berupa kesehatan dan kesempatan sehingga penulis mampu menyelesaikan Kertas Kerja Wajib yang berjudul “ **EVALUASI PELAYANAN UJI BERKALA KENDARAAN BERMOTOR DI UPPKB PULO GADUNG**”. Penulis menyadari bahwa dalam proses penulisan Kertas Kerja Wajib ini banyak mengalami kendala, untuk itu, kami ucapkan terima kasih sebanyak-banyaknya dengan penuh rasa ikhlas kepada:

1. Bapak Dr. I Made Suraharta, S.T.,S.Si.T.,M.T selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Bali;
2. Bapak Adrian Pradana, S.T., M.Si selaku Ketua Program Studi Diploma III Teknologi Otomotif Politeknik Transportasi Darat Bali;
3. Bapak Rahmat Ahmad, S.Pd., M.T. dan Ibu Dinda One Mulyaningtyas, S.T., M.Si. selaku Dosen Pembimbing;
4. Seluruh Dosen dan karyawan/karyawati Politeknik Transportasi Darat Bali
5. Orang tua, orang tersayang, kakak dan adik yang telah mendukung dan memberikan motivasi serta do'a.

Serta semua pihak yang terlibat dalam penyelesaian Kertas Kerja Wajib ini. Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih dan semoga laporan ini bermanfaat bagi kita semua.

Tabanan, 20 Juli 2024

Penulis,

OGI VILDAN WICEZA
2101023

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN KERTAS KERJA WAJIB	Error! Bookmark not defined.
HALAMAN PENGESAHAN	Error! Bookmark not defined.
PERNYATAAN ORISINILITAS	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
INTISARI	xii
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	3
BAB II GAMBARAN UMUM	5
2.1 Kondisi Wilayah	5
2.2 Kondisi Objek	5
BAB III TINJAUAN PUSTAKA	10
3.1 Pengujian Kendaraan Bermotor	10
3.2 Kapasitas Kendaraan Yang Diuji	11
3.3 Desain visual	11
3.4 <i>Standart Operational Procedure</i> (SOP)	12
3.5 Penelitian Terdahulu	14

BAB IV METODOLOGI PENELITIAN.....	16
4.1 Sumber dan Teknik Pengumpulan Data	16
4.2 Metode Analisis Data	17
4.3 Bagan Alir Penelitian	17
4.4 <i>Timeline</i> Kegiatan.....	19
BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	20
5.1 Pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor pada UPPKB Pulo Gadung	20
5.2 Pengumpulan Data	22
5.3 Desain pada kondisi eksisting	30
5.4 Desain usulan	33
5.5 Pembahasan.....	37
BAB VI PENUTUP	38
6.1 Kesimpulan	38
6.2 Saran.....	38
DAFTAR PUSTAKA.....	40

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Lajur Pemeriksaan Teknis.....	5
Tabel 1. 2 Lajur Persyaratan Laik Jalan dan Jumlah Kuota	8
Tabel 4.1 Tabel pertanyaan.....	16
Tabel 4.2 Timeline Kegiatan.....	19
Tabel 5.1 Rekap data kendaraan uji berkala UPPKB Pulo Gadung	23
Tabel 5.2 Waktu Pengujian Berdasarkan SOP	23
Tabel 5.3 Hasil hitung waktu pada kondisi lapangan	25
Tabel 5. 4 Kapasitas kendaraan bermotor berdasarkan SOP dan kondisi eksisting	27
Tabel 5. 5 Pertanyaan kepada masyarakat pengguna layanan	28
Tabel 5. 6 Pertanyaan kepada penguji sebagai penyedia layanan jasa	28
Tabel 5. 7 Perbandingan lajur mekanis 1 dan lajur mekanis 2	32

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Wilayah UPPKB Pulo Gadung	5
Gambar 2 Lajur Pada Pemeriksaan Persyaratan Teknis	6
Gambar 3 Sirkulasi Kendaraan Masuk Gedung Uji	7
Gambar 4 Kendaraan Masuk Gedung Uji.....	8
Gambar 5 Data Kendaraan di Uji Pada Bulan Januari s.d Mei 2024	9
Gambar 6 Bagan Alir Penelitian.....	18
Gambar 7 Waktu antrian kendaraan dalam satuan menit	26
Gambar 8 Kondisi Eksisting.....	30
Gambar 9 pemeriksaan alat uji. Item pengujian pada tiap pos.....	31
Gambar 10 Desain Usulan.....	34
Gambar 11 Kondisi harapan	36

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Jeda Waktu kendaraan Diuji Tiap Pos Pengujian	44
Lampiran 2 Dokumentasi Wawancara	48



INTISARI

EVALUASI PELAYANAN UJI BERKALA KENDARAAN BERMOTOR DI UPPKB PULO GADUNG

Oleh

OGI VILDAN WICEZA

2101023

Kegiatan Pengujian Kendaraan Bermotor pada UPPKB Pulo Gadung memiliki pelayanan uji berkala yang perlu dikaji terkait kapasitas kendaraan yang dapat di uji dalam satu hari tersebut. Pengujian yang dilaksanakan pada UPPKB Pulo Gadung memiliki *Standart Operating Procedure* (SOP) dengan waktu pengujian 30 dengan kuota kendaraan tiap lajur sebanyak 110 kendaraan. Dalam pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor agar lebih optimal maka kapasitas kendaraan harus sesuai dengan kondisi dilapangan, ketika kendaraan melebihi kapasitas yang dapat di uji pada UPPKB Pulo Gadung maka pemeriksaan akan terburu-buru atau terdapat item pemeriksaan yang terlewati untuk mempersingkat waktu pengujian.

Penelitian ini dilakukan dengan menganalisa waktu antrian,tempat yang memiliki waktu antrian paling banyak,dan penyebab terjadinya antrian panjang. Hasil dari penelitian ini sebagai bahan pertimbangan pengambilan keputusan terkait kebijakan oleh pihak pimpinan UPPKB Pulo Gadung dan kajian untuk mengatasi permasalahan terkait kapasitas kendaraan dan proses pelayanan yang sedang berjalan.

Kata Kunci : Pengujian kendaraan bermotor, Kapasitas kendaraan yang di uji, Desain , Evaluasi

ABSTRACT

EVALUATION OF PERIODIC VEHICLE INSPECTION SERVICE AT UPPKB PULO GADUNG

By

OGI VILDAN WICEZA

2101023

The Vehicle Testing activities at UPPKB Pulo Gadung include periodic inspection services that need to be assessed regarding the capacity of vehicles that can be tested in a single day. The testing conducted at UPPKB Pulo Gadung follows a Standard Operating Procedure (SOP) with a testing time of 30 minutes and a lane quota of 110 vehicles. To optimize vehicle inspections, the capacity must match the field conditions. When the number of vehicles exceeds the testing capacity at UPPKB Pulo Gadung, inspections may be rushed or certain inspection items may be skipped to shorten the testing time.

This study analyzes queue times, identifies locations with the highest queue times, and investigates the causes of long queues. The results of this study provide a basis for decision-making regarding policy by the management of UPPKB Pulo Gadung and offer insights for addressing issues related to vehicle capacity and current service processes.

Keywords: *Vehicle inspection, Vehicle capacity, Design, Evaluation*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pengujian Kendaraan Bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan atau memeriksa bagian atau komponen kendaraan bermotor, kereta gandengan atau kereta tempelan dalam rangka untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan Peraturan Menteri perhubungan No 19 Tahun 2021. Pengujian Kendaraan Bermotor memegang peranan penting dalam memeriksa apakah kendaraan bermotor memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan pada saat beroperasi. Tujuan dari Pengujian Kendaraan Bermotor adalah memberikan jaminan keselamatan secara teknis, mendukung terwujudnya kelestarian lingkungan, dan memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Pelayanan kepada masyarakat seiring waktu terdapat kendala, dimana peningkatan kendaraan yang diuji menjadi permasalahan dalam proses pelayanan, sehingga terjadi antrian panjang dan menyebabkan pemeriksaan kendaraan tidak optimal karena dipercepat untuk memaksimalkan banyaknya jumlah kendaraan yang diuji dalam sehari. Seharusnya dalam pelaksanaan pemeriksaan harus maksimal dan kesesuaian dengan Standar operasional prosedur demi kualitas pelayanan dan jaminan keselamatan pada kendaraan bermotor yang telah diuji. Penerapan prosedur pengujian kendaraan bermotor di Indonesia menghadapi beberapa tantangan, meskipun kepatuhan terhadap prosedur operasi standar (SOP) secara umum tinggi, dengan satu studi melaporkan kepatuhan sebesar 91,3% menurut N. Tampubolon (2021). Dalam hal ini UPPKB Pulo Gadung memiliki Standar Operasional Prosedur (SOP) yaitu pengujian 30 menit pasti dan dengan jam layanan 7 jam dalam sehari. UPPKB Pulo Gadung harus memberikan kebijakan jika terjadi antrian panjang, dalam waktu tertentu terdapat kenaikan kendaraan yang mendaftar untuk diuji dalam sehari. Manajemen waktu dan juga sumber daya manusia yang ada harus dimanfaatkan dengan baik guna meningkatkan layanan yang optimal.

Malayu S.P. Hasibuan (2012) menyatakan bahwa manajemen adalah ilmu dan seni mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber daya lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Manajemen itu sendiri berupa tindakan-tindakan perencanaan, pengorganisasian, menggerakkan, dan pengawasan yang dilakukan untuk mencapai sasaran-sasaran yang telah ditentukan melalui pemanfaatan kompetensi sumber daya manusia serta sumber daya yang lain. Penerapan peraturan menteri telah meningkatkan layanan pengujian, tetapi keterbatasan ketersediaan lahan dan kekurangan pengujian lapangan masih menjadi masalah menurut penelitian B. Kurniawan (2023). Dari keterangan diatas dapat disimpulkan UPPKB Pulo Gadung sebagai pemberi layanan kepada masyarakat harus memberikan pelayanan yang optimal melalui pemeriksaan teknis dan laik jalan kendaraan.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan kepada masyarakat sebagai pengguna jasa layanan dan wawancara kepada pengujian sebagai penyedia layanan, menyatakan bahwa pelaksanaan pengujian kendaraan tidak bisa melaksanakan sesuai waktu pada SOP yang berlaku karena waktu jeda antara pos pemeriksaan kendaraan yang cukup lama terutama pada pos pemeriksaan teknis. Sehingga pengguna jasa layanan dalam hal ini Masyarakat yang mengujikan kendaraannya sudah antri jauh sebelum jam pelayanan dibuka untuk mendapat antrian lebih cepat. Sebagai pemberi layanan, UPPKB Pulo Gadung telah mempersingkat proses pengujian dengan cara alat uji pada pos persyaratan laik jalan terdapat 2 alat uji yang digunakan secara bersamaan. Perancangan desain usulan dapat menentukan efisiensi operasi kegiatan dalam jangka panjang menurut penelitian (Daniela dkk. 2023). Sebagai bentuk evaluasi pelaksanaan pengujian untuk meningkatkan proses pemeriksaan kendaraan dan pelayanan yang ada di UPPKB Pulo Gadung.

Berdasarkan sumber dan literatur serta kondisi dilapangan, penulis bermaksud menyusun dan membuat penelitian dengan judul “EVALUASI PELAYANAN UJI BERKALA KENDARAAN BERMOTOR DI UPPKB PULO GADUNG”.

1.2 Rumusan Masalah

Dari latar belakang diatas perumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana proses pemeriksaan kendaraan bermotor yang sedang berjalan saat ini?
2. Bagaimana antrian kendaraan dan kapasitas kendaraan yang seharusnya diuji dalam sehari?
3. Bagaimana kondisi eksisting dan kondisi harapan antrian kendaraan?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui proses pemeriksaan kendaraan bermotor yang dilakukan di UPPKB Pulo Gadung.
2. Mengetahui efektifitas kendaraan yang seharusnya diuji dalam sehari.
3. Mengetahui perubahan kondisi awal dan kondisi usulan.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini sebagai berikut:

1. Memberikan kajian terhadap proses pelaksanaan pengujian yang sesuai dengan SOP dan keadaan dilapangan.
2. Sebagai bahan evaluasi bagi instansi terkait dalam penanganan antrian panjang dan memberikan kebijakan untuk mengatasi permasalahan tersebut.
3. Sebagai bahan refrensi pengambilan Keputusan dan kebijakan UPPKB.

1.5 Batasan Masalah

Agar penelitian ini lebih terfokus dan tidak terlalu melebar, maka penulis membatasi masalah pada :

1. Lokasi penelitian yang dilakukan di UPPKB Pulo Gadung.
2. Penelitian difokuskan pada proses pelayanan pengujian kendaraan bermotor di UPPKB Pulo Gadung.

3. Alat bantu aplikasi didesain dengan menggunakan aplikasi AUTOCAD 2022.

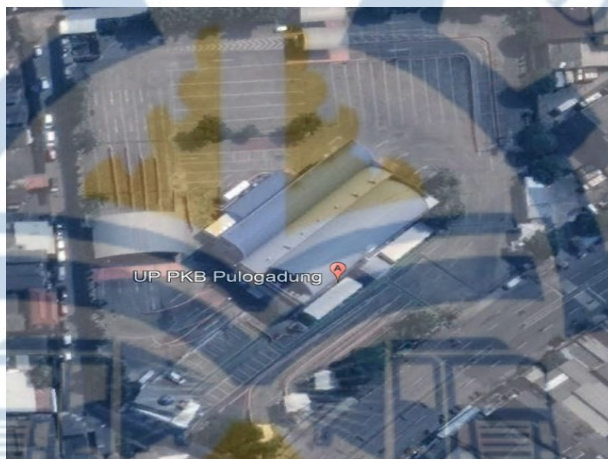


BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Wilayah

UP PKB Pulogadung merupakan unit bagian dari Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang bertugas dalam melaksanakan kegiatan pelayanan pengujian kendaraan bermotor wajib uji. Beralamatkan di Jl. Raya Bekasi No.KM.18 5, RT.6/RW.2, Pulo Gadung, Kota Jakarta Timur, Jakarta 13260.



Gambar 1 Wilayah UPPKB Pulo Gadung

(Sumber: <https://maps.app.goo.gl/bOnbyzjn8PZEgPIY6>)

2.2 Kondisi Objek

Pada kondisi di lapangan lajur kendaraan merupakan prasarana penting dalam menunjang sarana pada kegiatan pengujian kendaraan bermotor. Pada saat ini terdapat 5 lajur pada pelaksanaan persyaratan teknis yang masing-masing lajur telah dibedakan jenis pemeriksaannya.

Tabel 1.1 Lajur Pemeriksaan Teknis

No.	Lajur Pra Uji	Jenis kendaraan	Lajur gedung uji
1	1	Kendaraan Uji Berkala	Mekanis 1 dan 2
2	2	Kendaraan Uji Berkala	Mekanis 1 dan 2
3	3	Kendaraan Uji Berkala	Mekanis 1 dan 2
4	4	Kendaraan Uji Berkala	Mekanis 2

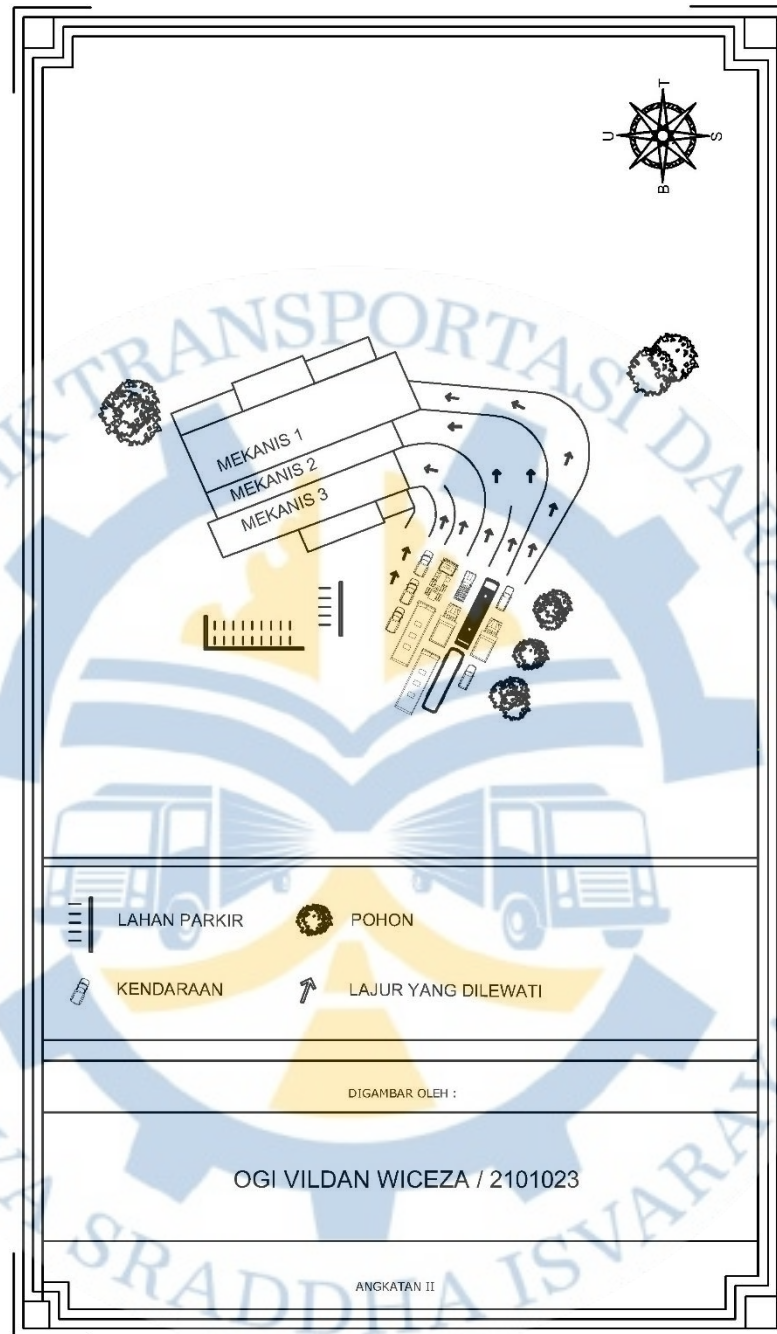
No.	Lajur Pra Uji	Jenis kendaraan	Lajur gedung uji
5	5	Kendaraan Baru	Mekanis 3

Pada kondisi di lapangan terdapat kendaraan yang mengalami kesulitan dalam memasuki gedung uji, karena tidak adanya pembagian lajur pada pemeriksaan persyaratan teknis, sehingga kendaraan tersebut memotong lajur lain karena belum ada kebijakan yang pasti terkait jenis kendaraan pada lajur pra uji. Lajur pemeriksaan teknis dan lajur mekanis dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 2 Lajur Pada Pemeriksaan Persyaratan Teknis

Gambar 2 saat dituangkan dalam bentuk *autocad* akan terlihat jika kendaraan baru terlalu dekat dengan gedung uji, dan kendaraan uji berkala belum dibedakan pada jenis lajur mekanisnya. Jika Digambar dalam bentuk *autocad* dapat dilihat seperti Gambar 3.



Gambar 3 Sirkulasi Kendaraan Masuk Gedung Uji

Sirkulasi kendaraan pada pemeriksaan persyaratan teknis terkendala karena kendaraan harus memotong lajur lain, dimana kendaraan tersebut menghambat jalannya pemeriksaan karena kendaraan lain harus menunggu.



Gambar 4 Kendaraan Masuk Gedung Uji

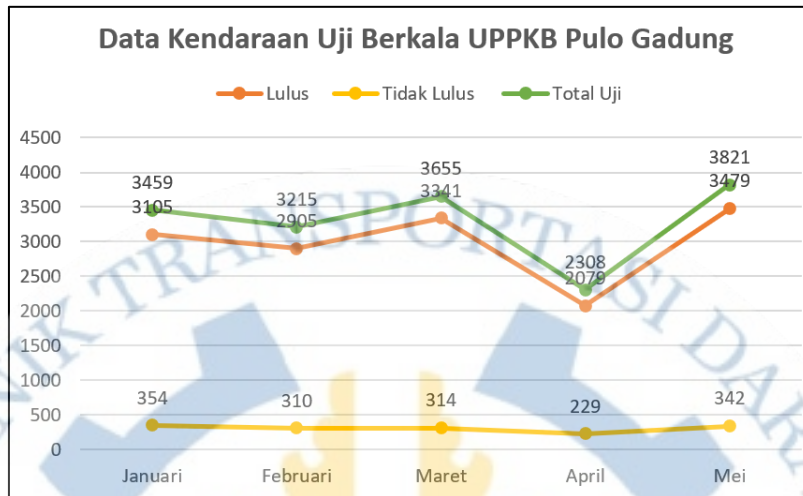
Dari gambar 4 tersebut mobil *pickup* dan mobil box saling memotong jalan sehingga sirkulasi kendaraan yang masuk ke gedung uji tidak lancar, dan salah satu penyebab waktu antrian bertambah. Dalam kegiatan pengujian di UPPKB Pulo Gadung mengalami kepadatan kapasitas kendaraan. Kuota yang diberlakukan adalah sejumlah 110 kendaraan pada tiap lajur dan terdapat 2 lajur untuk kendaraan uji berkala. Pembagian jumlah kuota dan jenis layanan dapat dilihat pada tabel 1.2.

Tabel 1. 2 Lajur Persyaratan Laik Jalan dan Jumlah Kuota

No.	Lajur	Jenis Pelayanan	Jumlah Kuota
1	Mekanis 1	Uji Berkala Kendaraan Bermotor	110
2	Mekanis 2	Uji Berkala Kendaraan Bermotor	110
3	Mekanis 3	Uji Pendaftaran Kendaraan Baru	110
4	Mekanis 4	Pengujian Kendaraan kaje iv atau bajaj	110
TOTAL			440

Pada tabel 1.2 kendaraan maksimal yang dapat diuji adalah 110 kendaraan pada tiap lajur. Namun ada kebijakan dari pihak pimpinan di UPPKB Pulo Gadung agar memaksimalkan pengujian yang dilaksanakan karena daerah DKI Jakarta

sendiri memiliki jumlah kendaraan yang banyak dibanding daerah lain. Data kendaraan yang diuji pada bulan Januari s.d Mei dapat dilihat pada Gambar 5.



Gambar 5 Data Kendaraan di Uji Pada Bulan Januari s.d Mei 2024
(sumber : Bagian IT UPPKB Pulo Gadung)

Dapat dilihat pada Gambar 5 bulan Maret dan bulan Mei mengalami kenaikan yang disebabkan kendaraan yang diuji pada bulan April saat libur hari raya idul fitri menguji lebih lebih awal dan menguji sesuai periodik atau 6 bulan sebelumnya pada bulan Desember.

BAB III

TINJAUAN PUSTAKA

3.1 Pengujian Kendaraan Bermotor

Salah satu tindakan pemerintah untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas adalah Pengujian Kendaraan Bermotor. Oleh karena itu, pengujian kendaraan memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa kondisi kendaraan tersebut sesuai dengan persyaratan teknis dan bahwa kendaraan dinyatakan laik jalan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 19 Tahun 2021 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, Pengujian Kendaraan Bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian atau komponen kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan untuk memastikan kendaraan tersebut memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

Pelaksanaan pengujian kendaraan dapat dilakukan oleh pemerintah pusat (pengujian tipe) dan daerah (pengujian berkala). Uji berkala adalah pemeriksaan rutin terhadap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang beroperasi di jalan. Sedangkan uji tipe dilaksanakan sebelum kendaraan bermotor dirakit, dibuat, dan diimpor secara massal (Nahry, *et al.*, 2023). Uji berkala dilaksanakan setiap enam bulan sekali dan pemilik kendaraan dapat mendaftarkan permohonan pelaksanaan uji berkala sebelum masa berlakunya berakhir. Tujuan Pengujian Kendaraan Bermotor adalah sebagai berikut:

1. Memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor wajib uji berkala di jalan.
2. Mendukung terwujudnya kelestarian lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor wajib uji berkala di jalan.
3. Memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

3.2 Kapasitas Kendaraan Yang Diuji

Kapasitas Pengujian Kendaraan Bermotor merupakan kemampuan alat yang terdapat di unit pengujian per satuan waktu. Kapasitas tersebut adalah jumlah kendaraan yang dapat dilakukan pengujian per satuan waktu (priambodo, 2014). Dengan asumsi bahwa kegiatan proses administrasi berjalan paralel, kapasitas pengujian kendaraan bermotor dapat dihitung dengan membagi waktu kerja efektif yang ada dengan rata-rata waktu yang dibutuhkan untuk menguji 1 (satu) kendaraan. Berikut ini merupakan rumus dalam menentukan kapasitas pengujian.

$$K = \frac{Th - Tk}{Tr} + 1 \quad (3.1)$$

Sumber: priambodo, 2014

Keterangan:

- K = Kapasitas Pengujian Unit Pengujian Kendaraan Bermotor
- Th = Waktu Kerja Efektif Unit Pengujian Kendaraan Bermotor Dalam 1 Hari (Menit)
- Tk = Waktu Yang Dibutuhkan Kendaraan Dalam Melakukan Proses Pengujian (Menit)
- Tr = Rata-Rata Waktu Tiap Kendaraan Keluar dari Gedung Pengujian (Menit)

3.3 Desain visual

Atmajayani, (2018) menyatakan bahwa *software* yang sering digunakan untuk menggambar, mendesain gambar, menguji material yang memiliki banyak kemudahan dan keunggulan yaitu lebih tepat dan akurat adalah *AutoCAD*. Perangkat lunak *AutoCAD* dikembangkan oleh *Autodesk*, melibatkan pembuatan representasi grafis dari ide atau konsep dengan menggunakan alat dan fitur yang tersedia dalam perangkat lunak. Tujuan utama dari desain ini adalah untuk

menghasilkan gambar yang akurat dan terperinci yang dapat digunakan untuk pembuatan objek fisik, dokumentasi teknis, atau analisis.

3.4 Standart Operational Procedure (SOP)

SOP atau *Standard Operating Procedure* adalah kumpulan peraturan, pedoman, atau acuan yang dibuat suatu perusahaan untuk melaksanakan tugas pekerjaan sesuai dengan fungsi dan tanggung jawab masing-masing individu dalam perusahaan, serta menjadi salah satu alat penilaian kinerja bagi instansi pemerintah maupun non-pemerintah, usaha maupun non-usaha, berdasarkan indikator-indikator teknis, administratif, dan prosedural sesuai tata kerja, prosedur kerja, dan sistem kerja pada unit kerja yang bersangkutan. Menurut penjelasan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara (Permenpan No.PER/21/M-PAN/11/2008), manfaat SOP secara umum bagi organisasi adalah:

1. Sebagai standarisasi cara yang dilakukan pegawai dalam menyelesaikan pekerjaan khusus, mengurangi kesalahan dan kelalaian.
2. SOP membantu staf menjadi lebih mandiri dan tidak tergantung pada intervensi manajemen, sehingga akan mengurangi keterlibatan pimpinan dalam pelaksanaan proses sehari-hari.
3. Meningkatkan akuntabilitas dengan mendokumentasikan tanggung jawab khusus dalam melaksanakan tugas.
4. Menciptakan ukuran standar kinerja yang akan memberikan pegawai cara konkret untuk memperbaiki kinerja serta membantu mengevaluasi usaha yang telah dilakukan.
5. Menciptakan bahan-bahan training yang dapat membantu pegawai baru untuk cepat melakukan tugasnya.
6. Menunjukkan kinerja bahwa organisasi efisien dan dikelola dengan baik.
7. Menyediakan pedoman bagi setiap pegawai di unit pelayanan dalam melaksanakan pemberian pelayanan sehari-hari.
8. Menghindari tumpang tindih pelaksanaan tugas pemberian pelayanan.

9. Membantu penelusuran terhadap kesalahan-kesalahan prosedural dalam memberikan pelayanan. Menjamin proses pelayanan tetap berjalan dalam berbagai situasi.



3.5 Penelitian Terdahulu

Tabel 3.1 Penelitian Terdahulu

No	Penulis	Judul	Jenis	Hasil	Analisa
1	Priyambodo	“Pengembangan Sarana dan Prasarana Pengujian Kendaraan Bermotor di Kota Kediri”	Jurnal	Penelitian ini menunjukkan bahwa sarana PKB Kota Kediri sudah cukup memenuhi persyaratan. Hanya perlu menambah prasarana, yaitu menambah 1 lajur jalan untuk keluar masuk kendaraan karena jumlah yang wajib uji dari tahun ke tahun terus meningkat. (Priyambodo, 2014)	Penelitian ini bertujuan untuk mengembangkan sarana dan prasarana di PKB Kota Kediri. Pengembangan yang dilakukan adalah terkait dengan prasarana yang berupa penambahan jalur pengujian, yang dimana pada penelitian ini belum membahas mengenai desain jalur yang akan ditambahkan pada PKB Kota Kediri. Oleh karena itu, hal inilah yang membedakan penelitian terdahulu dengan penelitian penulis
2	M Al Faruk	“Desain Gedung Unit Pelaksana Pengujian Kendaraan Bermotor Di Dinas Perhubungan Kota Padang”	KKW	Penelitian ini menunjukkan desain pengujian kendaraan bermotor telah sesuai dan mendapatkan akreditasi dengan melengkapi sarana dan prasarana. Dengan rencana anggaran yang berbeda dengan masing-masing desain yang diberikan.	penelitian ini bertujuan memberikan desain yang telah meliputi sarana dan prasarana serta biaya pembangunan dan pembebasan lahan.

No	Penulis	Judul	Jenis	Hasil	Analisa
3	Ikd Prayoga	“Desain tata letak (layout) pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan untuk meningkatkan efisiensi waktu dan keselamatan kerja (studi kasus pengujian kendaraan bermotor kota Denpasar)	KKW	penelitsn ini menunjukkan bahwa setelah penggabungan alur pengujian mampu meningkatkan efisiensi sebesar 25%	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui susunan penempatan alat pemeriksaan, menganalisis waktu pengujian, dan memberikan usulan desain layout untuk meningkatkan efisiensi waktu pengujian.
4	Jamalludin <i>et al</i>	Metode Arc Untuk Analisis Perancangan Tata Letak Fasilitas Pada Bengkel Nusantara Depok	Jurnal	Dari desain layout yang diusulkan memperoleh efisiensi 25,31%	Dengan menggunakan metode Activity Relationship Chart peneliti dapat mengetahui secara pasti hubungan yang saling berpengaruh antara tempat/ruangan yang satu dengan tempat/ruangan yang lain dalam pelaksanaan proses penyervisan disertai dengan alasan-alasan yang mendasarinya.
5	Daniela <i>et al</i>	Perancangan Ulang Tata Letak Untuk Pengoptimalisasian Ruang Pada Toko Ritel RDSP Bogor	Jurnal	Mendesain ulang tataletak untuk pengoptimalan dengan menggunakan metode ARC dan TCR	Dengan menggunakan metode tersebut didapatkan derajat kebutuhan untuk perbaikan dan optimalisasi perubahan desain.