

**UJI KELAYAKAN BUS ANTAR KOTA DALAM TRAYEK
(Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang Dan Terminal Landungsari)**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat Memperoleh Gelar

Kesarjanaan Dalam Ilmu Hukum

Oleh:

Dinda Afidah Fitriani

NIM. 125010100111042



KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS HUKUM

MALANG

2016

HALAMAN PERSETUJUAN

Judul Skripsi : Uji Kelayakan Bus Antar Kota Dalam Trayek
(Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang dan
Terminal Landungsari)

Identitas Penulis :

a. **Nama** : Dinda Afidah Fitriani

b. **Nim** : 125010100111042

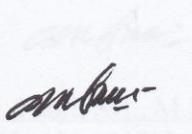
Konsentrasi : Hukum Administrasi Negara

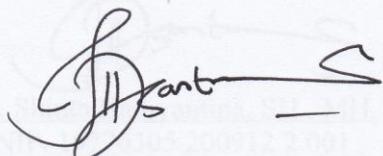
Jangka Waktu Penelitian : 6 Bulan

Disetujui pada tanggal : 15 April 2016

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

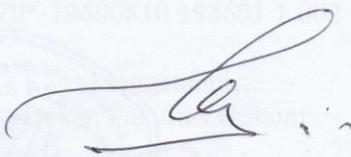

Dr. Moh. Fadli, SH., MHum.
NIP. 196504011990021001


Dr. Shinta Hadiyantina, SH., MH.
NIP. 197703052009122001

Mengetahui,

Ketua Bagian

Hukum Administrasi Negara


Lutfi Effendi, SH., M.Hum.
NIP. 196008101986011002

HALAMAN PENGESAHAN

**UJI KELAYAKAN BUS ANTAR KOTA DALAM TRAYEK
(Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang Dan Terminal Landungsari)**

Oleh:

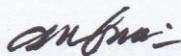
Dinda Afidah Fitriani

125010100111042

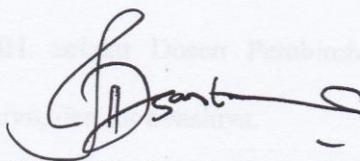
Skripsi ini telah disahkan oleh Majelis Penguji pada tanggal: 23 SEP 2016

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

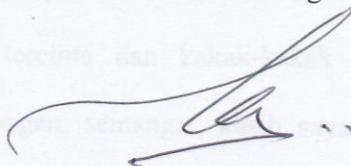


Dr. Moh. Fadli, SH., M.Hum.
NIP. 19650401 199002 1 001



Dr. Shinta Hadiyantina, SH., MH.
NIP. 19770305 200912 2 001

Ketua Bagian
Hukum Administrasi Negara



Lutfi Effendi, SH., M.Hum.
NIP. 19600810 198601 1 002



Mengetahui,

Dekan Fakultas Hukum

Dr. Rachmad Safa'at, SH., M.Si.
NIP. 19620805 198802 1 001



KATA PENGANTAR

Segala puji penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan hidayah yang tiada henti sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

Terima kasih penulis sampaikan kepada:

1. Bapak Dr. Rachmad Safa'at, SH., M.Si. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
2. Bapak Luthfi Effendi, SH. MHum., selaku Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara.
3. Bapak Dr. Moh. Fadli, SH., MHum., selaku Dosen Pembimbing Utama, juga atas bimbingan, kesabaran, dan motivasinya.
4. Ibu Dr. Shinta Hadiyantina, SH., MH., selaku Dosen pendamping, juga atas bimbingan, kesabaran, dan motivasinya.
5. Ayah dan Ibu atas jasa-jasanya, do'a, kesabaran, dan tidak pernah letih dalam mendidik dan memberikan kasih sayang yang tulus dan ikhlas kepada penulis semenjak kecil.
6. Saudara-saudara tercinta dan kakak-kakak ipar yang telah banyak memberikan dorongan, semangat, kasih sayang, bantuan secara moril maupun materiil demi kelancaran skripsi ini.
7. Teman-teman seperjuangan yang tergabung dalam Griya Mahasiswa Dinoyo dan GMD Intensif, serta Muda-mudi Dinoyo yang selalu memberikan semangat, do'a, motivasi, dan bantuan kepada penulis.

8. Teman-teman tercinta seperjuangan yang tergabung dalam Forum Mahasiswa Malang Raya dan Pengurus Muda-mudi Desa Klaseman yang selalu memberikan do'a , motivasi, dan semangat.
9. Sahabat-sahabat tercinta yang tergabung dalam Tim Rechmatigheid, yang selalu bersama, saling mendukung, dan kompak dari awal ospek hingga saat ini.
10. Sahabat serta kawan seperjuangan yang tergabung dalam Anak Sultan yaitu, Dina Fitrah, Nur Mutia, Hasto Khoiru, Amelia Rakhmita, Muhammad Angga, Arum Kusumaningtyas, Firstio Noveldo, Sari Andhini, Suri Dyan, Diyah Nurmalitasari, dan Ramadhan Febrianto yang selalu bisa menerima kekurangan, memberi motivasi, dan dukungan.
11. Semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu yang telah banyak memberikan dukungan kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.

Penulis yakin skripsi ini masih sangat jauh dari kata sempurna, sehingga saran dan kritik akan selalu penulis harapkan untuk memperbaiki skripsi ini. Penulis berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Akhir kata penulis mohon maaf yang sebesar-besarnya jika dalam proses penyusunan skripsi ini penulis melakukan kesalahan baik secara sengaja maupun tidak disengaja. Semoga Tuhan Yang Maha Esa mengampuni kesalahan kita dan menunjukkan jalan yang benar.

Malang, 11 April 2016

Penulis

DAFTAR ISI

Lembar Persetujuan

Lembar Pengesahan

Kata Pengantar

Daftar Isi

Daftar Tabel

Daftar Gambar

Daftar Lampiran

Abstraksi

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian	9
D. Manfaat Penelitian	10
E. Sistematika Penulisan	12

BAB II KAJIAN PUSTAKA

A. Kebijakan Publik	
1. Kebijakan Publik	
1.1. Pengertian Kebijakan Publik	14
1.2. Proses Kebijakan Publik	16
2. Pengawasan	
2.1. Pengertian Pengawasan	18
2.2. Bentuk Pengawasan	20

B.	Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek	
1.	Pengertian Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek	22
2.	Pengujian Kendaraan Bermotor	24
3.	Uji Tipe	24
4.	Uji Berkala	24
C.	Angkutan Publik	
1.	Pengertian dan Fungsi Pengangkutan	25
2.	Pengertian dan Bentuk Kendaraan Bermotor	25
3.	Kendaraan Bermotor Umum Wajib Uji	28
 BAB III METODE PENELITIAN		
A.	Jenis Penelitian	30
B.	Pendekatan Penelitian	30
C.	Lokasi Penelitian	31
D.	Jenis Data	31
E.	Sumber Data	32
F.	Teknik Memperoleh Data	33
G.	Populasi dan Sampel	33
H.	Teknik Pengumpulan Data	34
I.	Teknik Analisis Data	35
J.	Definisi Operasional	35

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Gambaran Umum Kota Malang

- 1.1. Kondisi Geografis 37
- 1.2. Lambang 39
- 1.3. Visi 41
- 1.4. Misi 42

2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang

- 2.1. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang 43
- 2.2. Logo 45
- 2.3. Visi dan Misi 49
- 2.4. Struktur Organisasi 50

3. Gambaran Umum Terminal Landungsari

- 3.1. Wilayah 52
- 3.2. Struktur Organisasi 54
- 3.3. Rute Keberangkatan Bus Puspa Indah 55

B. Pelaksanaan Teknis Pengawasan Pengujian Kelayakan

Kendaraan Bermotor Bus Dalam Trayek

- 1. Prosedur Pengawasan Uji Kelayakan 56
- 2. Syarat-syarat Administrasi dan Kriteria Bus Lulus Uji Kelayakan 68
- 3. Teknis Pengawasan Dinas Perhubungan Sebelum Bus Beroperasional 77

C. Hambatan dan Upaya Dinas Perhubungan dalam

Mengawasi Pelaksanaan Uji Kelayakan Bus

1. Hambatan yang Dialami oleh Petugas Dinas

Perhubungan Kota Malang dalam Mengawasi

Proses Uji Kelayakan Bus di Kantor UPT Pengujian

Kendaraan Bermotor

82

2. Hambatan yang Dialami oleh Petugas Dinas

Perhubungan Kota Malang Saat Mengawasi

Kelayakan Bus yang Akan Beroperasional

di Terminal Landungsari

89

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

91

B. Saran

93

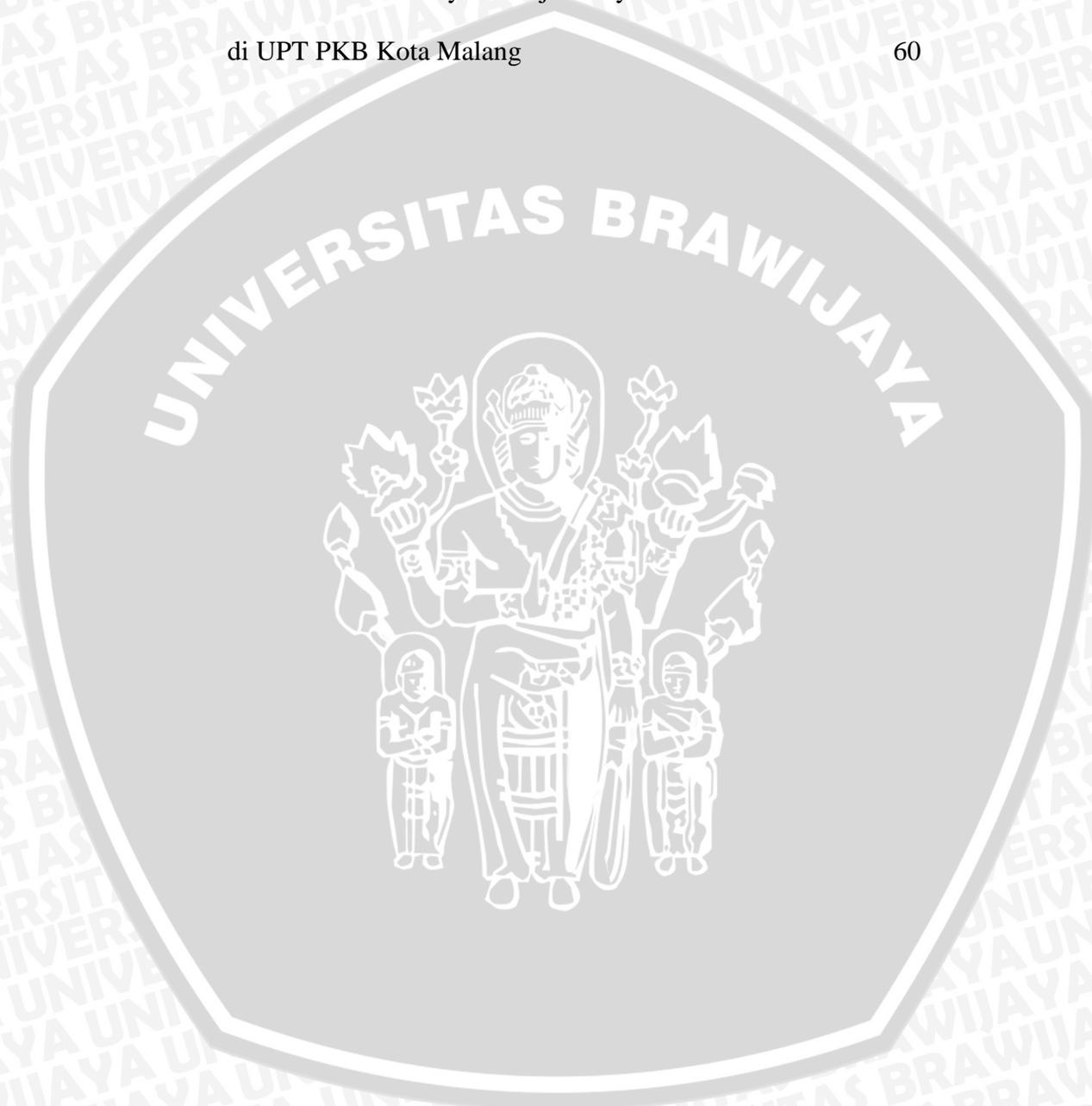
DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



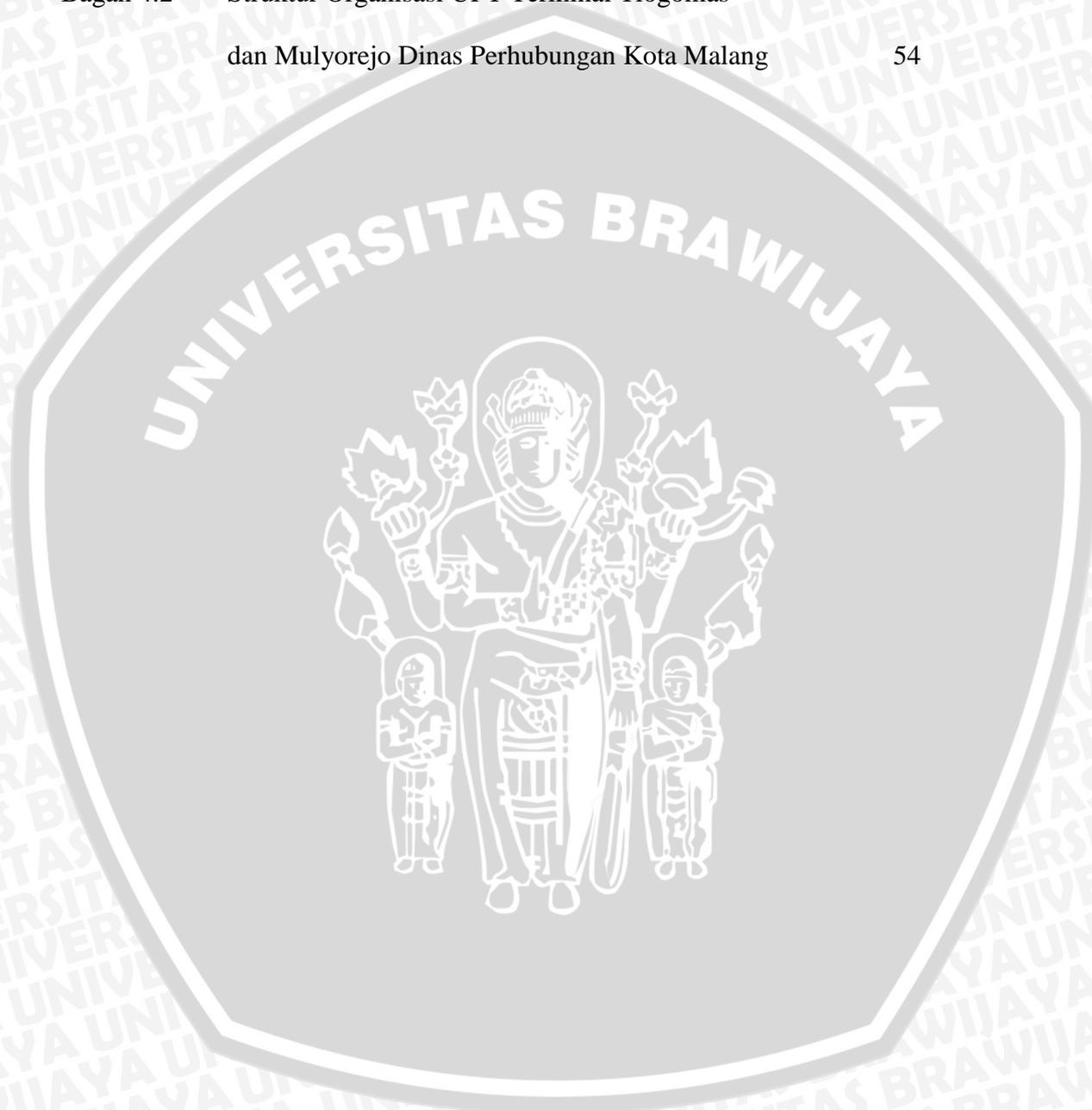
DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Tabel Orisinalitas	6
Tabel 4.1 Standar Waktu Pelayanan Uji Kelayakan di UPT PKB Kota Malang	60



DAFTAR BAGAN

		Halaman
Bagan 4.1	Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang	50
Bagan 4.2	Struktur Organisasi UPT Terminal Tlogomas dan Mulyorejo Dinas Perhubungan Kota Malang	54



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4.1 Peta Adminsitrasi Kota Malang	37
Gambar 4.2 Lambang Kota Malang	39
Gambar 4.3 Lambang Departemen Perhubungan	45
Gambar 4.4 Kantor Terminal Landungsari	52
Gambar 4.5 Alat Uji Kecepatan Roda (<i>Side Slip Tester</i>)	63
Gambar 4.6 Mekanisme Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor	72
Gambar 4.7 Situasi Pengguna Jasa Pengujian Kendaraan Bermotor di Kantor UPT PKB Kota Malang	73
Gambar 4.8 Formulir Permohonan Pengujian Berkala Kendaraan	74
Gambar 4.9 Kartu Pengawasan Kendaraan	75
Gambar 4.10 Kondisi Badan Bus Puspa Indah Tampak Belakang	80
Gambar 4.11 Kondisi Kursi Penumpang Bus Puspa Indah	80

RINGKASAN

Permasalahan transportasi begitu kompleks, sehingga diperlukan penanganan sesegera mungkin dengan adanya pengawasan yang dilakukan oleh aparaturnegara untuk memberikan pelayanan publik yang baik. Kondisi kendaraan yang baik harus memenuhi persyaratan teknis yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis teknis pengawasan Uji Kelayakan Bus Antar Kota Dalam Trayek yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang di Kantor Unit Pelaksanaan Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor dan di Terminal Landungsari serta mengetahui hambatan-hambatan yang terjadi dan upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan ketika melaksanakan pengawasan pengujian kelayakan.

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis empiris dengan menggunakan metode pendekatan yuridis sosiologis. Data primer dan sekunder yang diperoleh penulis dengan menggunakan metode wawancara dan observasi serta teknik studi kepustakaan. Menganalisis data yang diperoleh dengan menggunakan teknik deskriptif kualitatif dan dibuat dengan metode berpikir deduktif.

Adapun hasil penelitian menunjukkan bahwa substansi peraturan perundang-undangan pengujian kendaraan bermotor umum dalam trayek secara keseluruhan telah efektif, tetapi dalam hal pengawasan masih belum maksimal yang disebabkan oleh faktor internal dan eksternal. Juga pengawasan uji kelayakan bus antar kota dalam trayek di Terminal Landungsari belum terlaksana sehingga penerapan Pasal 50 huruf a Lembaran Penjelasan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 belum efektif, sehingga akibat hukumnya masyarakat kurang menyadari pentingnya melakukan pengujian kendaraan bermotor dan masih maraknya pencaloan di sekitar Kantor UPT Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Malang.

Kata Kunci : Uji, Kelayakan, Bus Antar Kota Dalam Trayek, Implementasi Peraturan, Perhubungan, Transportasi.

SUMMARY

Transportation problems are complex, so that need an immediate treatments along with supervision performed by state apparatus to provide excellent public services. The condition of feasible vehicles must fulfill the technical requirements in accordance of legislation.

This research is aimed to identify and analyze the technical supervision on the Feasibility Test for Inter-City Bus undertaken by Malang Department of Transportation in the Office of Technical Motorized Vehicle Test Unit and also in Landungsari Bus Station, as well to identify obstacles that occur and the efforts made by Department of Transportation when carrying out supervision on the Feasibility Tests.

This research is a juridical empiric study that used sociological juridical approach. The primary and secondary data were obtained by the author by implementing interview and observation methods, and the techniques of literary study. The author analyzed the obtained data by using qualitative descriptive technique and compiled by the method of deductive reasoning.

The research results indicate that the substance of regulation on the on-route public vehicle testing in overall has been effective, but in term of supervision had no been optimal yet that caused by internal and external factors. Supervision on the feasibility Tests for inter-city bus in Landungsari Bus Station also has not done yet, so that the implementation of Article 50 letter a in the Gazette on the Explanation of Government Regulation No. 74 of 2014 has not been effective. It causes in a legal effect of this regulation is that the society are still unaware to the importance of feasibility Tests, as well the fact that there still a lot brokers who offer shortcut to pass the test, around the office of Technical Operator Unit of Vehicle Testing in Malang City.

Keywords: feasibility test, Inter-City Bus, Implementation of Regulation, Transportation.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Manusia merupakan makhluk sosial yang berinteraksi dengan sesamanya untuk hidup bermasyarakat. Dalam kehidupan bermasyarakat sangat rentan dengan adanya konflik, oleh karena itu diperlukan aturan-aturan untuk menjembatani kepentingan antara manusia yang satu dengan manusia yang lain. Aturan ini yang disebut dengan hukum, yang berisi sebuah larangan, perintah, dan sanksi bagi yang melanggarnya.¹ Menurut Leon August, hukum ialah aturan tingkah laku para anggota masyarakat, aturan yang daya penggunaannya pada saat tertentu diindahkan oleh suatu masyarakat sebagai jaminan dari kepentingan bersama yang jika dilanggar akan menimbulkan reaksi bersama terhadap orang yang melakukan pelanggaran itu.²

Hukum merupakan suatu perjanjian yang dibentuk oleh warga negara dengan penguasa, sebagaimana yang diterangkan oleh John Locke dalam teori kontrak sosialnya bahwa keadaan sebelum terbentuknya suatu negara adalah damai, namun tetap saja menimbulkan konflik antar individu, oleh sebab itu antar individu mengadakan perjanjian guna untuk membentuk suatu negara, dimana penganturan dari hak-hak antar individu diserahkan kepada

¹ Jum Anggraini, **Hukum Administrasi Negara**, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2012, hlm. 3

² *Ibid*, hlm. 4

negara.³ Sebagai negara hukum, setiap tindakan atau aktifitas-aktifitas yang dilakukan oleh warga negara Indonesia haruslah berdasarkan hukum, sehingga menciptakan kehidupan bermasyarakat yang damai, aman, dan sejahtera.

Era modern ini, layanan transportasi sangat dibutuhkan oleh masyarakat luas. Daerah yang maju dibidang pembangunan juga dipengaruhi oleh perkembangan disektor transportasi. Transportasi tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas sumber-sumber ekonomi secara baik, namun transportasi juga berperan sebagai urat nadi kehidupan politik, sosial budaya, dan pertahanan keamanan. Dalam rencana jangka panjang, pernana transportasi dituntut dapat memberikan pelayanan yang terbaik bagi sendi kehidupan manusia, seperti yang telah diatur dalam konstitusi negara Indonesia:

Setiap orang berhak mengembangkan diri melalui pemenuhan kebutuhan dasarnya, berhak mendapat pendidikan dan memperoleh manfaat dari ilmu pengetahuan dan teknologi, seni dan budaya, demi meningkatkan kualitas hidupnya dan demi kesejahteraan umat manusia.⁴

Seiring dengan perkembangan jumlah penduduk, maka kebutuhan transportasi (*Transportasi Demand*) di perkotaan juga

³ Isrok dan Dhia Al Uyun, **Ilmu Negara (Berjalan dalam Dunia Abstrak)**, UB Press, Malang, 2010, hlm. 17

⁴ Pasal 28C ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

ikut meningkat. Dengan bertambahnya kebutuhan maka permasalahan transportasi begitu kompleks, sehingga diperlukan penanganan sesegera mungkin, diantaranya dengan Penetapan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek yang menjadi kebijakan pemerintah pusat yang diperuntukkan skala nasional. Juga Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 tentang Angkutan Orang dalam Trayek yang merupakan persyaratan minimum dalam penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap pengguna jasa angkutan khusus masyarakat Kota Malang.⁵

Tujuan dikeluarkannya peraturan ini agar setiap pemilik angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dapat memperhatikan situasi dan kondisi transportasi yang dioperasikan, agar dapat memberikan pelayanan publik yang baik bagi pengguna jasa tersebut, serta meminimalisir terjadinya kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Dengan melakukan uji kelayakan angkutan orang yang sesuai standar pelayanan minimal

⁵ Pasal 1 Angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 1585)

yang dilakukan selama 6 (enam) bulan sekali⁶ dan diawasi oleh pemerintah dan/ atau pejabat yang berwenang.

Pejabat pemerintah yang dimaksud dalam hal ini adalah menteri perhubungan. Menteri perhubungan berwenang dalam menjalankan salah satu urusan pemerintahan di bidang perhubungan, yakni perhubungan wilayah laut, udara, dan darat. Berdasarkan undang-undang, seorang menteri dapat melakukan pendelegasian wewenang terhadap bawahannya untuk melancarkan dalam melaksanakan tugas-tugasnya. Khusus dalam mengawasi kegiatan perhubungan di daerah kota maupun kabupaten, dinas perhubungan didelegasikan oleh Menteri Perhubungan serta dibantu oleh dinas-dinas lainnya, seperti Dinas Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

Delegasi merupakan pelimpahan kewenangan pemerintahan dari organ pemerintahan yang satu kepada organ pemerintahan yang lainnya. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, wewenang adalah kekuasaan dalam membuat keputusan memerintah dan melimpahkan tanggungjawab kepada orang lain.⁷ Sehingga untuk memberikan pelayanan publik yang baik kepada masyarakat, maka dinas perhubungan memiliki tugas untuk melakukan pengawasan dalam penyelenggaraan standar pelayanan minimal khususnya

⁶ Pasal 7 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 1585)

⁷ Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (online), <http://kbbi.web.id/delegasi>, diakses tanggal 26 Januari 2016

dalam segi kelayakan terhadap angkutan umum sehingga bisa menjamin keselamatan bagi pengguna jasa angkutan umum.

Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan sangatlah penting sehingga dijelaskan dalam Pasal 1 Angka 31 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi tingkat keselamatan antara lain faktor kondisi lingkungan, keadaan jalan, faktor kelalaian manusia (*human error*), serta faktor kondisi dari kendaraan tersebut.⁸ Ditinjau dari faktor kondisi kendaraan, terkadang para pengemudi kendaraan pribadi maupun angkutan umum belum/kurang memenuhi persyaratan teknis dan kelayakan sesuai peraturan perundang-undangan.

Sering kita jumpai di lapangan, pengguna jasa bus dikecewakan atas pelayanan yang diberikan oleh awak bus tersebut. Awak bus yang mengendarai dengan ugal-ugalan, menerima penumpang hingga melebihi bobot yang sudah ditentukan dalam perundang-undangan, serta kondisi fasilitas bus itu sendiri yang tidak memadai. Jika hal ini dibiarkan, maka masyarakat sebagai pengguna jasa bus akan beralih ke angkutan umum yang lain yang memberikan keamanan, kenyamanan, dan pelayanan yang baik.

Sebelum penelitian ini terdapat beberapa penelitian sebelumnya yang berfokus mengenai peran Dinas Perhubungan dalam pengujian kendaraan bermotor angkutan umum.

Tabel 1.1

⁸ Danizar Robby Firly, **Upaya Petugas Dalam Penyelenggaraan Pelayanan Pengujian Kelayakan Kendaraan Bermotor Guna Keselamatan Angkutan Jalan**, Skripsi tidak diterbitkan, Malang, Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya, 2013, hlm. 4

Tabel Orisinalitas

No.	Tahun	Nama Peneliti dan Instansi	Judul Penelitian	Keterangan
1.	2008	Arief Rachman Hakim Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya	Upaya Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik dalam Penyelenggaraan Pengujian Kendaraan Bermotor	Penelitian ini lebih membahas mengenai kualitas pelayanan publik yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang yang berkaitan dalam penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor di Kota Malang.
2.	2012	Intan Lovisonnya Fakultas Hukum Universitas Brawijaya	Efektifitas Pasal 2 Peraturan Bupati Malang No. 15 Tahun 2011 terhadap Pengujian Kendaraan Bermotor untuk Meningkatkan Kualitas Angkutan Umum	Penelitian ini membahas mengenai keefektifitasan pasal 2 Peraturan Bupati Malang Nomor 18 Tahun 2011 terhadap pengujian kendaraan bermotor yang diupayakan dapat meningkatkan kualitas angkutan umum.

Di dalam skripsi yang disusun oleh Arief Rachman mengenai upaya peningkatan kualitas pelayanan publik dalam penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor di Kota Malang, penyusun skripsi ini lebih tertuju terhadap problematika terhadap pelayanan publik yang dilakukan oleh pemerintah yang belum memenuhi kebutuhan masyarakat. Sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor 61 Tahun 1993 tentang Pedoman Tata Laksana Pelayanan Umum dijelaskan bahwa suatu pelayanan publik yang diberikah oleh aparatur negara haruslah berkualitas. Karena itulah sebuah kualitas pelayanan seharusnya menjadi prioritas termasuk pada unit pelaksana teknis dinas seperti pada Unit Pengujian Kendaraan Bermotor, dimana tugas yang telah dibebankan hampir seluruhnya langsung berhubungan dengan masyarakat. Dalam rumusan masalah skripsi yang disusun oleh Arief ini, memuat identifikasi dan menggambarkan tentang penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor, faktor-faktor yang mempengaruhi dalam penyelenggaraannya, serta mengetahui kualitas pelayanan pengujian kendaraan bermotor. Hasil dalam skripsi ini menunjukkan bahwa pelayanan penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor di Kota Malang memiliki standar pelayanan yang cukup baik, segala prosedur yang jelas dan mekanisme yang ringkas, serta potensial untuk dikembangkan. Selain itu faktor yang mempengaruhi dalam pengujian kendaraan bermotor ini lebih pada

faktor internalnya yakni, tingkat pendidikan, kemampuan kerja, tanggungjawab, kemampuan administrasi dan fasilitas pengujian kendaraan bermotor. Sedangkan untuk faktor eksternalnya adalah masih marak adanya pencaloan dan tingkat kesadaran masyarakat.

Sedangkan di dalam skripsi yang disusun oleh Intan Lovisonnya mengenai keefektifitasan pasal 2 Peraturan Bupati Malang Nomor 18 Tahun 2011 terhadap pengujian kendaraan bermotor bertujuan untuk meningkatkan kualitas angkutan umum dan hambatan-hambatan yang dihadapi oleh Unit Pelaksana Teknis Daerah Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi Kabupaten Malang dalam melaksanakan peraturan tersebut.

Dari pemaparan latar belakang tersebut, peneliti merasa perlu kiranya menganalisis peran dinas perhubungan dan teknis pelaksanaan dalam mengawasi standar pelayanan minimal angkutan umum khususnya penyelenggaraan uji kelayakan bus dalam trayek di kota Malang, sehingga peneliti mengambil judul penelitian **“Uji Kelayakan Bus Antar Kota Dalam Trayek (Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang dan Terminal Landungsari).”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas maka ada 2 (dua) pokok permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini, yaitu:

1. Bagaimana pelaksanaan pengawasan Dinas Perhubungan dalam penyelenggaraan uji kelayakan bus antar kota dalam trayek (studi kasus di Dinas Perhubungan Kota Malang dan Terminal Landungsari)?
2. Apa saja hambatan yang timbul dalam melakukan pengawasan penyelenggaraan uji kelayakan bus antar kota dalam trayek (studi kasus di Dinas Perhubungan Kota Malang dan Terminal Landungsari), serta upaya apa saja yang dilakukan untuk meminimalisir hambatan tersebut?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan judul dan permasalahan dalam penelitian ini, maka dikemukakan bahwa tujuan yang dicapai adalah:

1. Untuk menganalisis pelaksanaan pengawasan Dinas Perhubungan dalam penyelenggaraan uji kelayakan bus antar kota dalam trayek (studi kasus di Dinas Perhubungan Kota Malang dan Terminal Landungsari).
2. Untuk mengetahui hambatan yang timbul dalam melakukan pengawasan penyelenggaraan uji kelayakan bus antar kota dalam trayek (studi kasus di Dinas Perhubungan Kota Malang dan Terminal Landungsari), serta mengetahui

upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dalam meminimalisir hambatan yang timbul dalam melakukan pengawasan penyelenggaraan uji kelayakan tersebut.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi berbagai pihak, sebagai berikut:

1. Secara Teoritis

Hasil dari penelitian ini dapat bermanfaat dalam perkembangan ilmu hukum, khususnya dalam segi ilmu hukum administrasi negara, serta dapat digunakan sebagai jembatan untuk melakukan penelitian selanjutnya.

2. Secara Praktis

a. Bagi Awak Angkutan Orang

Diharapkan penelitian ini dapat dijadikan pengetahuan bagi para awak angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam hal tingkat kepentingan melakukan uji kelayakan bagi kendaraan bermotor umum dan keterangan layak jalan yang berupa kartu pengawasan kendaraan yang diberikan oleh Walikota atau pejabat yang berwenang untuk mewujudkan pelayanan yang aman dan nyaman bagi masyarakat.

b. Bagi Pemerintah Kota Malang dan Dinas Perhubungan

Diharapkan penelitian ini dapat dijadikan sebagai masukan bagi Dinas Perhubungan Kota Malang dalam mengoptimalkan pengawasan terhadap uji standar pelayanan minimal pada angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, khususnya terhadap mobil bus Puspa Indah trayek Malang-Jombang, trayek Malang-Tuban dan trayek Malang-Kediri, untuk mewujudkan angkutan kota yang aman dan nyaman bagi pengguna jasa.

c. Bagi Akademisi

Diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat dan menambah ilmu wawasan keilmuan dalam bidang hukum perihal keefektifitasan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 tentang Angkutan Orang Dalam Trayek, serta Nomor 98 Tahun 2013 jo. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 29 Tahun 2015 mengenai standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, khususnya kendaraan umum mobil bus.

d. Bagi Masyarakat

Diharapkan penelitian ini dapat menambah pengetahuan bagi masyarakat luas mengenai pentingnya adanya pengawasan uji kelayakan untuk memenuhi standar pelayanan minimal pada angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum yang dapat menunjang keselamatan, keamanan, dan kenyamanan bagi pengguna angkutan umum, khususnya mobil bus Puspa Indah trayek Malang-Jombang, trayek Malang-Tuban dan trayek Malang-Kediri

E. Sistematika Penulisan

BAB I: Pendahuluan

Pada bab ini di uraikan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II: Kajian Pustaka

Pada bab ini di uraikan tentang konsep-konsep terkait peran pemerintah dalam melakukan uji kelayakan mobil bus dalam trayek yang berisi tentang kebijakan publik, uji kelayakan dengan sistem standar pelayanan minimal, serta mengenai angkutan publik.

BAB III: Metode Penelitian

Di dalam bab ini berisi uraian tentang jenis penelitian, metode pendekatan, lokasi penelitian, jenis dan sumber data, populasi, sampel, teknik sampel, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, dan definisi operasional.

BAB IV: Hasil Penelitian dan Pembahasan

Dalam bab ini diuraikan tentang hasil penelitian yang meliputi peran dinas perhubungan kota malang dalam melakukan pengawasan uji kelayakan mobil bus dalam trayek, hambatan yang dialami oleh dinas perhubungan dalam melakukan pengawasan tersebut, dan meneliti secara langsung solusi yang digunakan oleh dinas perhubungan dalam mengatasi hambatan yang terjadi saat melakukan pengawasan uji kelayakan.

BAB V: Penutup

Dalam bab ini menguraikan tentang kesimpulan dan sasaran yang perlu disampaikan kepada pihak-pihak yang bersangkutan dalam hasil penelitian ini.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kebijakan Publik

1. Kebijakan Publik

1.1. Pengertian Kebijakan Publik

Kebijakan publik pada dasarnya bertujuan untuk memecahkan permasalahan publik yang timbul dan berkembang di masyarakat, tidak semua permasalahan dapat dipecahkan dengan adanya kebijakan publik.

Menurut konsep demokrasi modern, kebijaksanaan negara tidak hanya cetusan pikiran atau pendapat para wakil rakyat, tetapi opini publik (*public opinion*) memiliki porsi yang sama besarnya untuk diisikan dalam kebijaksanaan-kebijaksanaan negara.⁹ Dikarenakan setiap kebijaksanaan negara harus selalu berorientasi pada kepentingan publik (*public interest*).¹⁰

Peraturan kebijaksanaan bukanlah suatu peraturan perundang-undangan dikarenakan suatu badan yang mengeluarkan adalah *in casu* tidak memiliki kewenangan dalam membuat peraturan (*wetgevende bevoegdheid*) dan peraturan ini tidak dapat mengikat hukum secara langsung.¹¹ Suatu kebijaksanaan harus dikaitkan dengan kewenangan

⁹ M. Irfan Islamy, **Prinsip-prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara**, PT. Bumi Aksara, Jakarta, 2007, hlm. 10

¹⁰ *Ibid*

¹¹ Philipus M. Hadjon dkk., **Pengantar Hukum Administrasi Indonesia**, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 2008, hlm. 153

pemerintahan atas dasar penggunaan *discretionaire*, jika tidak maka tidak ada tempat bagi peraturan-peraturan kebijaksanaan.¹²

Anderson dalam Islamy mengemukakan bahwa kebijakan publik antara lain mencakup:

- 1) Kebijakan selalu mempunyai tujuan atau berorientasi pada tujuan tertentu;
- 2) Kebijakan berisi tindakan atau pola tindakan pejabat-pejabat pemerintah;
- 3) Kebijakan adalah apa yang benar-benar dilakukan oleh pemerintah dan bukan apa yang bermaksud akan dilakukan;
- 4) Kebijakan publik bersifat positif (tindakan/perbuatan pemerintah mengenai suatu masalah tertentu) dan bersifat negatif (sebuah keputusan pemerintah untuk tidak melakukan sesuatu);
- 5) Kebijakan publik selalu berdasarkan pada peraturan perundangan tertentu yang bersifat memaksa (otoritatif).¹³

Menurut Maarse, keberhasilan dari sebuah kebijakan ditentukan oleh substansi kebijakan yang harus dilaksanakan, jika substansi tidak jelas dan samar akan membingungkan para pelaksana di lapangan sehingga interpretasinya akan berbeda.

Ditentukan pula oleh tingkat informasi dari pihak-pihak yang

¹² *Ibid*

¹³ Joko Widodo, **Analisis Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik**, Bayumedia, Malang, 2008, hlm. 14

terlibat dalam pelaksanaan sehingga pelaksana dapat bekerja optimal.¹⁴

Kekuasaan negara melalui aparaturnegara berdasarkan kewenangan yang dimiliki dapat mengatur dan memaksa masyarakat untuk mematuhi kebijakan-kebijakan yang telah dibuat sesuai dengan permasalahan di dalam masyarakat serta tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.

1.2. Proses Kebijakan Publik

Thomas R. Dye berpendapat bahwa kebijakan publik dilakukan melalui beberapa proses, antara lain:

- 1) Identifikasi masalah kebijakan (*Identification of policy problem*);

Identifikasi yang dilakukan melalui apa yang menjadi tuntutan (*demands*) atas tindakan pemerintah.

- 2) Penyusunan agenda (*Agenda setting*);

Penyusunan ini merupakan aktivitas yang emfokuskan perhatian pada pejabat publik dan media massa atas keputusan apa yang akan diputuskan terhadap masalah publik tertentu.

- 3) Perumusan kebijakan (*Policy formulation*);

Perumusan (*formulation*) merupakan tahapan pengusulan rumusan kebijakan inisiasi dan

¹⁴ Luthfi J. Kurniawan dan Mustafa Lutfi, *Op.cit.*, hlm. 125-126

penyusunan usulan kebijakan melalui oraganisasi perencanaan kebijakan, kelompok kepentingan, birokrasi pemerintah, presiden, dan lembaga legislatif.

4) Pengesahan kebijakan (*Legitimating of policies*);

Pengesahan kebijakan yang dilakukan melalui tindakan politik oleh partai politik, kelompok penekan, presiden, dan kongres.

5) Implementasi kebijakan (*Policy implementation*); dan

Implementasi yang dilakukan melalui birokrasi, anggaran publik, dan aktivitas agen eksekutif yang terorganisasi.

6) Evaluasi kebijakan (*Policy evaluation*).

Evaluasi ini dilakukan oleh lembaga pemerintah sendiri, konsultan di luar pemerintah, pers, dan masyarakat.¹⁵

2. Pengawasan

2.1. Pengertian Pengawasan

Pemerintah memiliki berbagai macam fungsi pemerintahan, salah satunya adalah fungsi pengawasan. Pengawasan ini

¹⁵ Joko Widodo, *Op.cit*, hlm 17

dijadikan sebagai tolak ukur kinerja pemerintah untuk mengetahui apakah sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan, sesuai dengan peraturan perundang-undangan, dan ketentuan lain yang berlaku serta telah memenuhi prinsip-prinsip efisiensi dan efektifitas¹⁶, sebagaimana argumen dari Sujamto mengenai makna pengawasan itu sendiri.

Pendapat Victor M Situmorang dan Jusuf Jahir dalam Dr. Hj. Jum Anggriani, pengawasan adalah setiap usaha dan tindakan dalam rangka untuk mengetahui sejauh mana pelaksanaan tugas yang dilaksanakan menurut ketentuan dan sasaran yang hendak dicapai.¹⁷

Dalam segi hukum administrasi negara, pengawasan adalah suatu proses kegiatan yang bertujuan untuk membandingkan apa yang telah dijalankan, dilaksanakan, atau diselenggarakan itu dengan apa yang dikehendaki, direncanakan, ataupun yang telah diperintahkan.

Pengawasan merupakan salah satu cara pemerintah untuk memberikan kepastian hukum bagi masyarakat. Selain itu, menerapkan Asas-asas Pemerintahan yang Baik (AAPB) khusus lingkup Hukum Administrasi Negara (HAN) yang dikeluarkan oleh Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, yaitu asas pengendalian.¹⁸

¹⁶ Jum Anggraini, *Op.cit.*, hlm. 78-79

¹⁷ *Ibid*, hlm. 78

¹⁸ *Ibid*, hlm. 47-48

Tujuan pengawasan menurut Sujamto ialah untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya mengenai pelaksanaan tugas dan pekerjaan, apakah telah sesuai dengan yang semestinya atau tidak. Bila terjadi penyimpangan maka akan mudah terkontrol dan cepat diperbaiki.¹⁹ Sedangkan menurut Salindhedho adalah memahami apa yang salah demi perbaikan di masa yang akan datang.²⁰ Selain itu, tujuan pengawasan adalah untuk menjamin ketepatan pelaksanaan yang sesuai dengan rencana, kebijaksanaan, dan perintah (aturan-aturan yang berlaku), serta untuk menertibkan kordinasi rencana tersebut.

Pelayanan publik adalah pemberian jasa, baik oleh pemerintah, pihak swasta atas nama pemerintah, atau pun pihak swasta kepada masyarakat dengan atau tanpa pembayaran guna memenuhi kebutuhan dan/atau kepentingan masyarakat.²¹ Dalam perspektif ekonomi, pelayanan publik adalah semua bentuk barang dan jasa oleh pemerintah (sektor publik yang diperlukan oleh warga negara sebagai konsumen).

Dari segi sosial budaya, pelayanan publik merupakan rencana pemenuhan kebutuhan dasar demi mencapai kesejahteraan masyarakat. Sedangkan, dari segi hukum, pelayanan publik adalah sebuah kewajiban yang diberikan oleh

¹⁹ *Ibid*, hlm. 79

²⁰ John Salindhedho, **Tata Laksana Manajemen**, Sinar Grafika, Jakarta, 1998, hlm. 39

²¹ Pandji Santoso, **Administrasi Publik: Teori dan Aplikasi Good Governance**, Refika Aditama, Bandung, 2008, hlm. 57

konstitusi atau peraturan perundang-undangan kepada pemerintah untuk memenuhi hak-hak dasar warga negara atas suatu pelayanan.²²

2.2. Bentuk Pengawasan

Terdapat beberapa bentuk dari pengawasan, yaitu:²³

1) Pengawasan Langsung dan Pengawasan Tidak Langsung

Pengawasan langsung adalah pengawasan yang dilakukan oleh pemimpin untuk mengamati, meneliti, memeriksa dan mengecek sendiri dan menerima laporan secara langsung dari pelaksana di tempat pekerjaan itu berlangsung.

Pengawasan tidak langsung adalah pengawasan yang dilakukan dengan mempelajari hasil dari laporan-laporan atau dokumen-dokumen yang diterima dari pelaksanaan secara lisan maupun tulisan.

2) Pengawasan preventif, represif, dan umum

Pengawasan preventif adalah pengawasan yang dilakukan sebelum peraturan daerah itu diberlakukan atau ditetapkan. Pengawasan ini hanya dilakukan terhadap peraturan daerah yang dianggap penting yaitu yang menyangkut kepentingan-kepentingan besar terutama bagi daerah dan penduduknya.

²² Sirajuddin, Didik Sukriono dan Winardi, **Hukum Pelayanan Publik: Berbasis Partisipasi dan Keterbukaan Informasi**, Setara Press, Malang, 2012, hlm. 11-12

²³ Jum Anggraini, *Op.cit.*, hlm. 80-82

Pengawasan represif adalah pengawasan yang dilakukan setelah pekerjaan atau suatu kegiatan dilaksanakan. Pengawasan ini dilaksanakan dalam bentuk penangguhan, penundaan dan pembatalan.

Pengawasan umum adalah salah satu bentuk atau cara untuk melakukan pengawasan atas jalannya pemerintah daerah serta untuk menjamin terselenggaranya pemerintah daerah yang baik.

3) Pengawasan intern dan ekstern

Pengawasan intern adalah pengawasan yang dilakukan oleh pimpinan utama dalam organisasi itu sendiri, tetapi untuk lebih efektif pimpinan itu dapat didelegasikan kepada para pimpinan bidangnya masing-masing.

Pengawasan ekstern adalah pengawasan yang dilakukan oleh pihak atau petugas yang ditunjuk dari luar organisasi tersebut.

4) Pengawasan yang positif

Pengawasan positif adalah pengawasan yang berupa keputusan-keputusan badan yang lebih tinggi untuk memberikan pengarahan dan petunjuk-petunjuk kepada badan-badan yang lebih rendah

B. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

1. Pengertian Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek

Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek adalah persyaratan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap pengguna jasa angkutan.²⁴ Kriteria standar pelayanan minimal, antara lain:

- a. Keamanan;
- b. Keselamatan;
- c. Kenyamanan;
- d. Keterjangkauan;
- e. Kesetaraan; dan
- f. Keteraturan.²⁵

Pemerintah atau pejabat yang berwenang harus mengetahui jenis dan kualitas mutu kendaraan yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan umum,²⁶ yang nantinya akan digunakan sebagai alat transportasi bagi masyarakat. Dengan melakukan

²⁴ Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan No. 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 1585)

²⁵ Pasal 2 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan No. 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 1585).

²⁶ Dalam pasal 1 angka 21 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96), Perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum

pengawasan untuk memastikan terpenuhinya standar pelayanan minimal tersebut, maka pemerintah atau pihak-pihak yang berwenang harus melakukan evaluasi dan monitoring secara berkala setiap 6 (enam) bulan sekali, sebagaimana yang tercantum pada pasal 7 ayat (1) Peraturan Menteri perhubungan Nomor 98 Tahun 2013. Pemerintah atau pejabat yang berwenang dapat memonitoring angkutan-angkutan umum melalui kartu pengawasan kendaraan yang diterbitkan oleh Walikota yang merupakan salah satu dokumen untuk melakukan izin trayek sebagaimana yang tercantum pada pasal 14 ayat (4) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 tentang Angkutan Orang dalam Trayek.

2. Pengujian Kendaraan Bermotor

Pengujian kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan layak jalan.²⁷

3. Uji Tipe

Uji tipe adalah pengujian yang dilakukan bagi setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang

²⁷ Pasal 1 angka 1 Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.2752/AJ.402/DRJD/2006 tentang Pedoman Teknis Buku Uji, Tanda Uji Berkala dan Tanda Samping Kendaraan Bermotor

diipor, dibuat, dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi kendaraan bermptpr yang menyebabkan perubahan tipe.²⁸

4. Uji Berkala

Pengujian berkala kendaraan bermotor yang selanjutnya disebut uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus.²⁹

C. Angkutan Publik

1. Pengertian dan Fungsi Pengangkutan

Pengangkutan memiliki arti penting di dalam kehidupan manusia. Bahkan memiliki peranan yang mutlak, sebab tanpa adanya pengangkutan maka manusia akan kesulitan melakukan mobilisasi. Pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar angkutan.³⁰

Fungsi pengangkutan adalah untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud

²⁸ Pasal 50 ayat (1) Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96),

²⁹ Pasal 1 angka 24 Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.2752/AJ.402/DRJD/2006 tentang Pedoman Teknis Buku Uji, Tanda Uji Berkala dan Tanda Samping Kendaraan Bermotor

³⁰ Zainal Asikin, **Hukum Dagang**, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2013, hlm.153.

untuk meningkatkan daya guna dan nilai.³¹ Dalam proses pemindahan barang atau orang harus memenuhi beberapa ketentuan, yaitu dilakukan secara aman, selamat, cepat, tidak ada perubahan bentuk tempat dan waktunya.

2. Pengertian dan Bentuk Kendaraan Bermotor

Kendaraan atau alat angkutan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor.³² Menurut pasal 47 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan dapat diklasifikasikan sesuai jenis dan fungsi kendaraan, yaitu:

(1) Kendaraan terdiri atas:

a. Kendaraan Bermotor;

Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel.³³

b. Kendaraan Tidak Bermotor.

Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.³⁴

³¹ *Ibid.*

³² Pasal 1 angka 2 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260)

³³ Pada pasal 1 angka 3 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260)

(2) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, dikelompokkan berdasarkan jenis:

a. Sepeda motor;

Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.³⁵

b. Mobil penumpang;

Mobil penumpang adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 Kg.³⁶

c. Mobil bus;

Mobil bus adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 Kg.³⁷

d. Mobil barang; dan

³⁴ Pada pasal 1 angka 4 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260)

³⁵ Pasal 1 angka 20 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96)

³⁶ Pasal 1 angka 10 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260)

³⁷ Pasal 1 angka 11 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260)

Mobil barang adalah kendaraan bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang.³⁸

e. Kendaraan khusus.

Kendaraan khusus adalah kendaraan bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancangan bangun tertentu, antara lain:

- Kendaraan bermotor Tentara Nasional Indonesia;
- Kendaraan bermotor Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- Alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), dll; serta
- Kendaraan khusus penyandang cacat.³⁹

3) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d, dikelompokkan berdasarkan fungsi:

a. Kendaraan Bermotor Perseorangan; dan

Kendaraan bermotor perseorangan adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang yang dimiliki secara pribadi.

b. Kendaraan Bermotor Umum.

³⁸ Pasal 1 angka 12 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260)

³⁹ Dalam Penjelasan atas Pasal 47 ayat (2) huruf e Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96)

Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

4) Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat

(1) huruf b, dikelompokkan dalam:

- a. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang; dan
- b. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga hewan.

3. Kendaraan Bermotor Umum Wajib Uji

Kendaraan bermotor yang wajib melakukan uji berkala berupa mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan dan kereta tempelan.⁴⁰

⁴⁰ Pasal 1 angka 4 Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.2752/AJ.402/DRJD/2006 tentang Pedoman Teknis Buku Uji, Tanda Uji Berkala dan Tanda Samping Kendaraan Bermotor

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan penelitian yuridis empiris (*study law in action*), yaitu hukum tidak dikonsepsikan sebagai suatu gejala normatif yang otonomi (seperti *study law ini books*), tetapi hukum yang dikonsepsikan sebagai pranata sosial secara riil yang dikaitkan dengan variabel-variabel sosial yang lain.⁴¹ Menurut J. Supranto, penelitian yuridis empiris adalah suatu penelitian yang bersifat kuantitatif yang didasari data primer.⁴²

B. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan yuridis sosiologis. Yuridis sosiologis adalah suatu penelitian yang dilakukan dimasyarakat dengan maksud dan tujuan untuk menemukan fakta (*fact-finding*), kemudian diteruskan dengan masalah, identifikasi masalah (*problem-identification*), dan yang terakhir adalah penyelesaian masalah (*problem-solution*).⁴³

Penulis menggunakan pendekatan yuridis untuk memperoleh pemahaman mengenai doktrin hukum normatif maupun teori - teori yang yang berkaitan dengan kinerja pemerintah dalam melaksanakan tugas-

⁴¹ Amirudin dan Zainal Asikin, **Pengantar Metode Penelitian Hukum**, Rajawali Pers, Jakarta, 2010, hlm. 196.

⁴² Ronny Hanitjo Soemitro, **Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1998, hlm. 34.

⁴³ Soerjono Soekanto, **Pengantar Penelitian Hukum**, UI-Press, Jakarta, 1986, hlm. 21.

tugas dan wewenangnya. Sedangkan pendekatan sosiologis digunakan untuk memperoleh penjelasan mengenai pengawasan terhadap uji kelayakan angkutan orang dengan kendaraan bermotor dalam trayek yang dilakukan dinas perhubungan Kota Malang khususnya pada bus Puspas Indah.

C. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang, yang beralamat di Jalan Raden Intan 1, telepon (0341) 491140/493826, serta di Terminal Landungsari Kota Malang, yang beralamat di Jalan Raya Tlogomas, telepon (0341) 560979. Peneliti melakukan penelitian di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang, karena peneliti ingin menganalisis kinerja dari petugas dinas yang berwenang dalam mengawasi uji kelayakan terhadap angkutan kota dalam trayek dan operasional bus dalam trayek di Terminal Landungsari.

D. Jenis Data

a. Data Primer

Data yang diperoleh secara langsung dari hasil penelitian studi lapangan yang meliputi wawancara langsung kepada pihak-pihak terkait tentang uji kelayakan bus antar kota dalam trayek di Kota Malang. Teknik wawancara yang digunakan yakni wawancara bebas terpimpin dengan mempersiapkan daftar pertanyaan terlebih dahulu sebagai

pedoman, serta adanya variasi pertanyaan yang disesuaikan ketika proses wawancara.

b. Data Sekunder

Data yang diperoleh dari buku, dokumen, dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan pengawasan uji kelayakan bus antar kota dalam trayek.

E. Sumber Data

a. Data Primer

Data yang diperoleh secara langsung dari sumber-sumber yang telah ada, maupun melalui wawancara dengan responden dan observasi di lokasi penelitian.

b. Data Sekunder

Data yang diperoleh dari kepustakaan. Data yang digunakan untuk mencari data awal atau informasi, mendapatkan landasan teori/landasan hukum.⁴⁴ Landasan hukum yang relevan dengan permasalahan ini, yaitu Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 98 Tahun 2013 jo. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, dan Peraturan

⁴⁴ Burhan Ashshofa, **Metode Penelitian Hukum**, PT. Rineka Cipta, Jakarta, 1996, hlm. 103.

Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 tentang Angkutan Orang Dalam Trayek.

F. Teknik Memperoleh Data

Teknik dalam memperoleh data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang diperoleh dengan menggunakan teknik wawancara dan observasi, sedangkan data sekunder diperoleh dengan menggunakan teknik studi kepustakaan.

G. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.⁴⁵ Populasi dari penelitian ini sangat luas sehingga dipilih sampel sebagai objek penelitian. Populasi penelitian adalah pegawai yang bekerja di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang dan Terminal Landungsari.

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut.⁴⁶ Sampel adalah penarikan sebagian dari populasi untuk mewakili seluruh populasi, dimana

⁴⁵ Sugiyono, **Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D**, Alfabeta, Bandung, 2008, hlm.80.

⁴⁶ *Ibid*, hlm. 81.

tiap-tiap anggota yang digambarkan dimasukkan.⁴⁷ Penentuan sampel yang dilakukan berdasarkan *purposive sampling*. *Purposive sampling* adalah memilih sampel berdasarkan penelitian tertentu karena unsur-unsur atau unit-unit yang dipilih dianggap mewakili populasi.⁴⁸ Pengertian lain dari *purposive sampling* yaitu teknik pengambilan sampel dengan pertimbangan dan tujuan tertentu.⁴⁹ Sedangkan sampel yang diambil dalam penelitian ini yang selanjutnya sebagai responden adalah:

- 1) Kepala UPT. Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Malang; dan
- 2) Kepala UPT. Terminal Landungsari.

H. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut:

- 1) Wawancara, yaitu proses tanya jawab secara langsung antara peneliti dengan responden.
- 2) Observasi, yaitu cara pengumpulan data yang dilakukan dengan proses pengamatan terhadap objek penelitian secara langsung untuk memperoleh data di lokasi penelitian.

⁴⁷ Ronny Hanitijo Soemitro, **Metodologi Penelitian Hukum**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1983, hlm. 23.

⁴⁸ Bahder Johan Nasution, **Metode Penelitian Ilmu Hukum**, Mandar Maju, Bandung, 2008, hlm. 159-160

⁴⁹ Winarno Surakhmad, **Pengantar Penelitian Ilmiah: Dasar Metode dan Teknik**, Tarsito, Bandung, 1989, hlm. 24

- 3) Studi kepustakaan, adalah dengan cara mengkaji dan membaca buku-buku, literatur, dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian.

I. Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan teknik analisa data deskriptif kualitatif.

Menurut Soerjono Soekanto, teknik analisa data deskriptif kualitatif merupakan suatu metode analisa data yang tidak didasarkan atas angka-angka, tetapi data yang telah dirangkai dengan kata-kata dan kalimat, yang kemudian dibuat dengan metode berpikir deduktif. Berpikir deduktif didasarkan pada hal umum yang kemudian ditarik kesimpulan yang bersifat khusus.⁵⁰

J. Definisi Operasional

Definisi operasional menjelaskan istilah-istilah yang digunakan dalam penelitian ini, antara lain:

- 1) Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek adalah alat transportasi yang digunakan untuk memindahkan orang dari satu tempat ke tempat yang lain sesuai jalur yang ditentukan dan jadwal tetap maupun tidak, serta dipungut bayaran.
- 2) Standar pelayanan minimal adalah persyaratan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum perihal jenis

⁵⁰ Soerjono Soekanto, *Op.cit*, hlm. 67

dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh oleh pengguna jasa angkutan yang bersangkutan.

- 3) Pengawasan adalah setiap usaha dan tindakan dalam rangka untuk mengetahui sejauh mana pelaksanaan tugas yang dilaksanakan menurut ketentuan dan sasaran yang hendak dicapai.⁵¹
- 4) Kartu pengawasan merupakan turunan/kutipan surat izin trayek yang diberikan kepada kendaraan yang telah lulus uji laik sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan dan/atau operasi untuk setiap kendaraan bermotor umum dan senantiasa berada dalam kendaraan yang bersangkutan.
- 5) Pelayanan publik merupakan pemberian jasa yang dilakukan oleh pemerintah, pihak pengelola atas nama pemerintah, ataupun pihak pengelola kepada masyarakat, dengan atau tanpa pembayaran guna memenuhi kebutuhan dan/atau kepentingan masyarakat.

⁵¹ Jum Anggriani, *Loc.cit*, hlm. 78

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

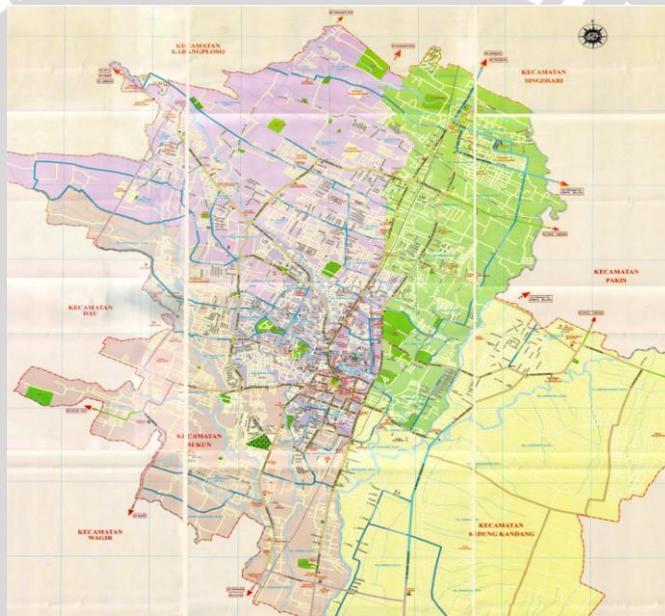
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Gambaran Umum Kota Malang

1.1. Kondisi Geografis

Gambar 4.1.

Peta Administrasi Kota Malang



Sumber: Data Sekunder (www.google.co.id), 2016

Kota Malang merupakan salah satu kota di Provinsi Jawa Timur. Kota ini terletak pada ketinggian antara 440 – 667 meter di atas permukaan air laut. Kota Malang ini memiliki potensi alam dan iklim yang bagus sehingga

menjadikan sebagai salah satu kota tujuan wisata yang diminati di Jawa Timur.

Secara astronomis, Kota Malang berada di tengah-tengah Kabupaten Malang yaitu $112,06^{\circ}$ – $112,07^{\circ}$ Bujur Timur dan $7,06^{\circ}$ – $8,02^{\circ}$ Lintang Selatan, dengan batas wilayah:

- Sebelah Utara: Kecamatan Singosari dan Kecamatan Karangploso Kabupaten Malang
- Sebelah Timur: Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang Kabupaten Malang
- Sebelah Selatan: Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji Kabupaten Malang
- Sebelah Barat: Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau Kabupaten Malang.

Selain itu Kota Malang juga dikelilingi oleh beberapa gunung, seperti:

- Gunung Arjuno di sebelah Utara
- Gunung Semeru di sebelah Timur
- Gunung Kawi dan Panderman di sebelah Barat
- Gunung Kelud di sebelah Selatan

Iklim di Kota Malang tercatat rata-rata suhu udara berkisar antara $22,7^{\circ}\text{C}$ – $25,1^{\circ}\text{C}$. Sedangkan untuk suhu maksimum mencapai $32,7^{\circ}\text{C}$ dan suhu minimum $18,4^{\circ}\text{C}$. Rata-rata kelembapan udara di Kota Malang berkisar 79%

– 86%, dengan kelembapan maksimum 99% dan minimum 40%.

1.2. Lambang

Gambar 4.2.

Lambang Kota Malang



Sumber: Data Sekunder (www.malangkota.go.id), 2016

Lambang Kotamadya Malang dikukuhkan oleh DPRDGR yang dicantumkan pada Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 1970. Bunyi semboyan “MALANG KUÇEÇWARA” merupakan motto yang berarti *Tuhan menghancurkan yang bathil, menegakkan yang benar*. Arti Warna dari lambang tersebut, ialah:

- Merah Putih: menjelaskan lambang Bendera Nasional Indonesia
- Kuning: menjelaskan arti keluhuran dan kebesaran

- Hijau: menjelaskan arti kesuburan
- Biru Muda: menjelaskan mengenai arti Kesetiaan pada Tuhan, Negara, dan Bangsa.
- Segilima berbentuk perisai: memiliki makna semangat perjuangan kepahlawanan, kondisi geografis, pegunungan, serta semangat membangun untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila.

Semboyan ini dipakai sejak hari peringatan 50 tahun berdirinya Kotapraja Malang 1964. Sebelumnya Kota Malang menggunakan semboyan “Malang Namaku, Maju Tujuanku” yang merupakan terjemahan dari kalimat “Malang Nominor, Sursum Moveor” yang disahkan dengan Gouverment besluit d d. 25 April 1938 N. 027. Semboyan baru itu diusulkan oleh Prof. DR. R.Ng.Poerbatjaraka, dan erat hubungannya dengan asal mula Kota Malang pada jaman Ken Arok.

1.3. Visi

Di dalam visi Kota Malang terdapat istilah “Martabat” yang merupakan istilah untuk menunjukkan pada harga diri kemanusiaan yang memiliki arti kemuliaan. Sehingga, visi ini diharapkan dapat terwujud suatu kondisi kemuliaan bagi Kota Malang dan seluruh masyarakatnya.

Agar disebut sebagai kota yang “Bermartabat”, maka akan diwujudkan Kota Malang yang aman, bersih, tertib, dan asri. Sehingga menjadikan masyarakat yang mandiri, sejahtera, makmur, terdidik, dan berbudaya, selain itu memiliki nilai religius yang tinggi yang dilandasi dengan sikap toleransi akan perbedaan-perbedaan yang ada di tengah-tengah masyarakat, dengan Pemerintah Kota Malang yang bersih dari Korupsi Kolusi dan Nepotisme, dan optimal dalam memberikan pelayanan bagi masyarakatnya.

1.4. Misi

Dalam mewujudkan visi tersebut, maka Pemerintah Kota Malang membuat misi pembangunan untuk periode Tahun 2013-2018 yakni:

- 1) Menciptakan masyarakat yang makmur, berbudaya, dan terdidik berdasarkan nilai-nilai spritual yang agamis, toleran dan setara;
- 2) Meningkatkan kualitas pelayanan publik yang adil, terukur, dan akuntabel;
- 3) Mengembangkan potensi daerah yang berawawasan lingkungan yang berkesinambungan, adil, dan ekonomis;

- 4) Meningkatkan kualitas pendidikan masyarakat Kota Malang sehingga bisa bersaing di era global;
- 5) Meningkatkan kualitas kesehatan masyarakat Kota Malang baik fisik, maupun mental untuk menjadi masyarakat yang produktif;
- 6) Membangun Kota Malang sebagai kota tujuan wisata yang aman, nyaman, dan berbudaya;
- 7) Mendorong pelaku ekonomi sektor informal agar lebih produktif dan kompetitif;
- 8) Mendorong produktivitas industri dan ekonomi skala besar yang berdaya saing, etis, dan berwawasan lingkungan; dan
- 9) Mengembangkan sistem transportasi terpadu dan infrastruktur yang nyaman untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang

2.1. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan

Dinas perhubungan Kota Malang memiliki tugas pokok yaitu melakukan melaksanakan dan menyusun kebijakan daerah di bidang perhubungan, selain itu dinas perhubungan Kota Malang juga memiliki beberapa fungsi pokok, sebagai berikut:

- 1) Perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
- 2) Penyusunan dan pelaksanaan Rencana Strategis dan Rencana Kerja di bidang perhubungan;
- 3) Penyusunan dan penetapan rencana teknis jaringan transportasi;
- 4) Pengembangan manajemen dan rekayasa lalu lintas;
- 5) Pengoperasian dan pemeliharaan terminal;
- 6) Pemantauan dan pengawasan transportasi jalan dan bandarudaraan;
- 7) Pelaksanaan pengendalian dan ketertiban lalu lintas;
- 8) Pengembangan dan pengelolaan perpajakan;
- 9) Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor;
- 10) Pemberian pertimbangan teknis perijinan di bidang perhubungan;
- 11) Pemberian dan pencabutan perijinan di bidang perhubungan;
- 12) Pelaksanaan kegiatan bidang pemungutan retribusi;
- 13) Pengelolaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumahtangga, perlengkapan, kehumasan, kepustakaan, dan kearsipan;
- 14) Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM);

- 15) Penyusunan dan pelaksanaan Standar Pelayanan Publik (SPP);
- 16) Pengukuran Indeks Kepuasan Masyarakat dan/atau pelaksanaan pengumpulan pendapat pelanggan secara periodik yang bertujuan untuk memperbaiki kualitas layanan;
- 17) Pengelolaan pengaduan masyarakat di bidang perhubungan;
- 18) Penyampaian data hasil pembangunan dan informasi lainnya terkait layanan publik secara berkala melalui website Pemerintah Daerah;
- 19) Penyelenggaraan UPT dan jabatan fungsional;
- 20) Mengevaluasi dan melaporkan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi;
- 21) Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai tugas dan fungsinya.

2.2. Logo

Gambar 4.3.

Lambang Departemen Perhubungan



Sumber: Data Sekunder (www.google.co.id), 2016

Lambang Departemen Perhubungan merupakan gambar atau tanda sebagai pengikat kesatuan jiwa seluruh aparatur serta merupakan pengejawantahan keluhuran misi DEPHUB dalam keikutsertaan dalam mewujudkan cita-cita bangsa dan negara. lambang DEPHUB ini memiliki unsur-unsur yang terdiri dari:

- Sayap tujuh helai disebelah kiri dan tujuh helai di sebelah kanan
- Jangkar yang menyatu dengan sayap dan ekor
- Bola dunia warna biru dengan garis-garis warna emas yang menyatu dengan roda gigi sebanyak 12 (dua belas) buah warna emas dan 12 (dua belas) warna biru
- Ekor warna emas lima helai

- Padi 45 (empat puluh lima) butir dan kapas 17 (tujuh belas) buah seluruhnya berwarna emas yang tangkainya diikat dengan pita warna emas berbentuk angka delapan
- Seloka “Wahana Manghayu Warga Pertiwi” diletakkan di dalam jangkar warna biru
- Pita warna emas dan biru diletakkan dibawah lingkaran warna emas dengan tulisan “Departemen Perhubungan Republik Indonesia.”⁵²

Makna dan arti dari unsur-unsur logo diatas adalah:

- Burung merupakan simbolis sarana tercepat untuk mencapai sasaran dan jangkauan perhubungan, sekaligus melambangkan Perhubungan Udara;
- Jangkar merupakan sarana kokoh dan kuat menggambarkan misi perhubungan dapat menjangkau Kepulauan Nusantara maupun seluruh dunia dengan tabah dan tenang, sekaligus melambangkan Perhubungan laut;
- Bola dunia menggambarkan tugas dan fungsi perhubungan melayani jasa perhubungan ke seluruh penjuru dunia;

⁵² Lambang dan Logo Perhubungan (online), www.dephub.go.id, (10 Maret 2016)

- Padi dan kapas berarti sandang dan pangan yang merupakan cita-cita Bangsa Indonesia yaitu masyarakat adil dan makur;
- Roda bergigi 24 terdiri dari 12 warna emas dan 12 warna biru pelambang aparatur/pegawai perhubungan menjalankan tugas selama 24 jam terus menerus sekaligus melambangkan Perhubungan Darat;
- Lingkaran luar warna emas perlambang keseluruhan aparat Departemen berfungsi dalam kesatuan system Perhubungan Nasional
- Pita pengikat padi dan kapas melambangkan keadilan dan kemakmuran dua hal yang tidak dapat dipisahkan satu sama lain.⁵³

Makna unsur-unsur dari lambang diatas:

- Tujuh helai saya kiri dan kanan berartikan Sapta Prasetya KORPRI
- 24 (dua puluh empat) jam gigi roda berartikan, bahwa aparat/pegawai dinas perhubungan menjalankan tugasnya selama 24 (dua puluh empat) jam terus menerus melayani masyarakat.
- 5 (lima) helai ekor berartikan 5 (lima) citra manusia perhubungan yaitu:

⁵³ *Ibid*

- 1) Citra untuk mampu memelihara ketertiban dan kebersihan di segala bidang;
 - 2) Mampu membudayakan tepat waktu dalam pemberian jasa Perhubungan;
 - 3) Mampu memberikan kenyamanan kepada seluruh masyarakat sebagai pengguna jasa Perhubungan;
 - 4) Mampu bertindak cepat/gesit tidak berlaku lamban; serta
 - 5) Peka terhadap keluhan-keluhan masyarakat namun tetap mamncarkan kepribadian yang ramah.
- 45 (empat puluh lima) butir padi dan 17 (tujuh belas) buah kapas yang diikat oleh simpul pita berbentuk angka bermakna tanggal, bulan dan tahun proklamasi Negara Republik Indonesia yaitu pada tanggal 17 Agustus Tahun 1945
 - Warna lambang terdiri dari warna biru tua yang melambangkan suasana kedamaian yang terwujud dengan pelayanan jasa angkutan yang dilayani dengan tertib, cepat, tepat, aman, dan nyaman, serta warna kuning emas yang melambangkan kejayaan dan keagungan alam semesta.⁵⁴

⁵⁴ *Ibid*

2.3. Visi dan Misi

Setiap kedinasan di Kota Malang memiliki suatu visi dan misi. Dinas Perhubungan memiliki visi dan misi yang menjadi pedoman kinerja mereka.

a. Visi

Terwujudnya Pelayanan Jasa Perhubungan yang aman, nyaman, tertib, teratur, bersih, dan lancar.

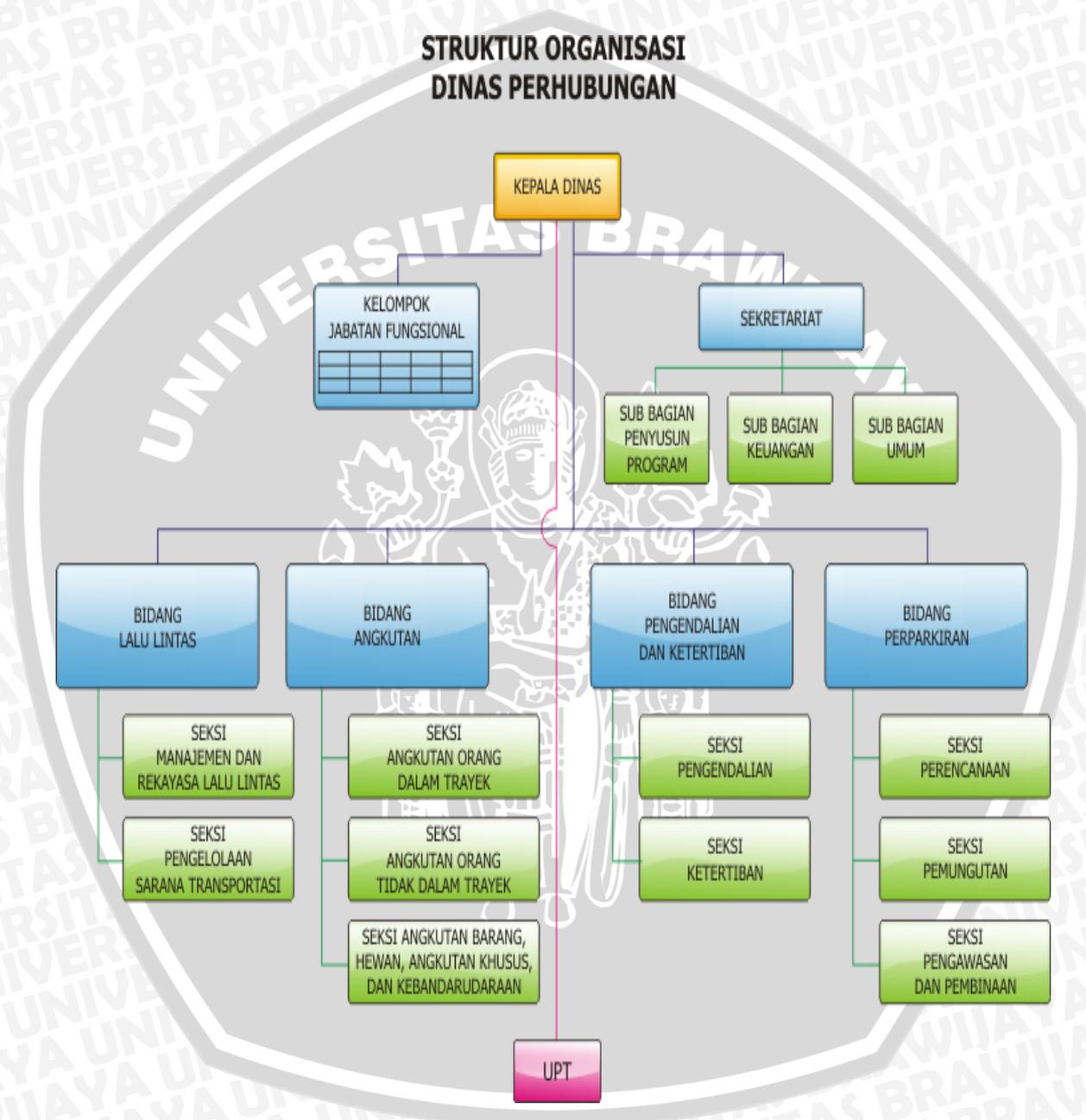
b. Misi

- 1) Peningkatan sarana dan prasarana Jasa Perhubungan;
- 2) Peningkatan kinerja aparatur sehingga cepat tanggap terhadap kebutuhan masyarakat akan pelayanan Jasa Perhubungan;
- 3) Terciptanya koordinasi yang harmonis dengan instansi terkait; serta
- 4) Mendorong terciptanya peningkatan pendapatan retribusi.

2.4. Struktur Organisasi

Bagan 4.1

Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang



Sumber: Data Sekunder, 2016, Tidak diolah

Dinas Perhubungan Kota Malang dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang membawahi Sekretariat, Kelompok Jabatan Fungsional, Bidang Lalu Lintas, Bidang Angkutan, Bidang Pengendalian dan Ketertiban, serta Bidang Perparkiran. Selain itu juga, dari beberapa bidang juga membawahi sub bidang masing-masing. Sekeretariat membawahi Sub Bagian Penyusunan Program, Sub Bagian Keuangan, dan Sub Bagian Umum; Bidang Lalu Lintas membawahi Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta Seksi Pengelolaan Sarana Transportasi; Bidang Angkutan membawahi Seksi Angkutan Orang Dalam Trayek, Seksi Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek, serta Seksi Angkutan Barang, Hewan, Angkutan Khusus, dan Angkutan Kebandaraudaraan; Bidang Pengendalian dan Ketertiban membawahi Seksi Pengelolaan dan Seksi Ketertiban; serta Bidang Perparkiran membawahi Seksi Perencanaan, Seksi Pemungutan dan Seksi Pengawasan dan Pembinaan.

3. Gambaran Umum Terminal Landungsari

3.1. Wilayah

Gambar 4.4

Kantor Terminal Landungsari



Sumber: Data Primer, 2016

Terminal Landungsari merupakan salah satu terminal yang ada di Kota Malang yang terletak di Jalan Tlogomas Kecamatan Lowokwaru. Terminal ini merupakan terminal yang melayani angkutan dalam kota maupun dalam provinsi. Terminal ini juga merupakan penghubung dari beberapa terminal kecil yang ada di wilayah Malang Raya, Kediri, Tuban, dan Jombang. Terminal Landungsari sudah mulai beroperasi dari pukul 04.00 hingga pukul 19.30 WIB.

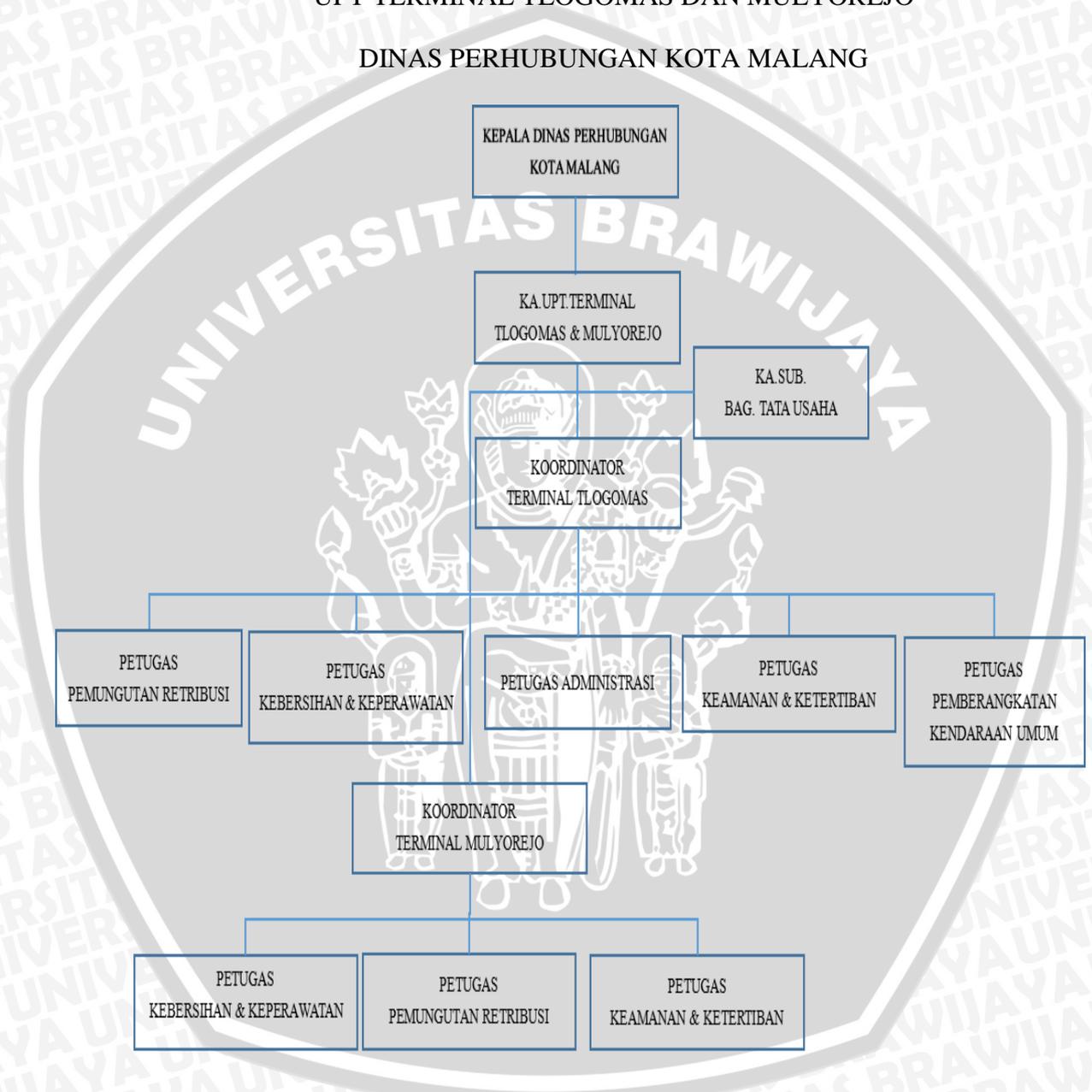
Sejarah singkat mengenai Terminal Landungsari, dahulu sekitar tahun 1993 Terminal Landungsari merupakan terminal yang memasuki kawasan Kabupaten

Malang, dikarenakan letaknya di perbatasan antara wilayah Kota Malang dan Kabupaten Malang. Akhirnya Pemerintah Kota Malang melakukan perjanjian dengan cara bagi hasil yaitu 45% (empat puluh lima persen) untuk pemerintah Kota Malang, 45% (empat puluh lima persen) untuk dimasukkan ke kas Desa Landungsari, dan 10% (sepuluh persen) untuk biaya operasional dan pengelolaan terminal. dalam prosesnya Kepala Desa Landungsari meminta sebagian hasil dikarenakan melihat dari tingkat retribusi yang didapatkan oleh Pemerintah Kota Malang yang diperoleh dari pemungutan retribusi kios-kios yang didirikan di dalam terminal, retribusi angkutan kota, dan lain-lain. Dalam hal pemungutan retribusi tersebut dilakukan oleh petugas Dinas Perhubungan hingga mencapai target yang kemudian di laporkan ke kas Pemerintah Kota Malang.

3.2. Struktur Organisasi

Bagan 4.2

STRUKTUR ORGANISASI
UPT TERMINAL TLOGOMAS DAN MULYOREJO
DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG



Sumber: Data Sekunder, 2016, Tidak diolah

Unit Pelaksanaan Teknis Terminal Tlogomas dan Mulyorejo yang saat ini diubah menjadi Terminal



Landungsari, dikepalai oleh Kepala UPT. Kepala UPT Terminal Landungsari dibawah oleh Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang dan membawahi Sub Bagian Tata Usaha, Koordinator Terminal Tlogomas yang disertai 5 (lima) bidang dibawahnya yaitu petugas pemungutan retribusi, petugas kebersihan dan keperawatan, petugas administrasi, petugas keamanan dan ketertiban, dan petugas pemberangkatan kendaraan umum. Selain itu juga membawahi Koordinator Terminal Mulyorejo yang dibawahnya terdapat 3 (tiga) bidang, yaitu petugas kebersihan dan keperawatan, petugas pemungutan retribusi, dan petugas keamanan dan ketertiban.

3.3. Rute Keberangkatan Bus Puspa Indah

Bus Puspa Indah merupakan salah satu bus ekonomi yang ada di Kota Malang. Bus ini sangat banyak diminati oleh masyarakat Kota Malang dikarenakan tarifnya yang terjangkau untuk jangkauan wilayah jarak jauh yaitu mulai Rp 5.000,- (Lima Ribu Rupiah).

Bus Puspa Indah hanya memiliki tiga rute yang telah ditentukan di surat izin trayek yang diberikan oleh Walikota Malang kepada perusahaan bus puspa indah, yaitu dengan trayek:

- Malang – Pare – Kediri;

- Malang – Jombang; dan
- Malang – Tuban.

B. Pelaksanaan Teknis Pengawasan Pengujian Kelayakan Kendaraan Bermotor Bus Dalam Trayek

1. Prosedur Pengawasan Uji Kelayakan

Semua aparatur negara diwajibkan dalam melaksanakan tugas-tugas negara yang telah ditentukan oleh peraturan perundang-undangan yang bertujuan untuk memberikan pelayanan publik yang baik bagi masyarakat. Dalam melakukan tugas yang cepat, sistematis, dan efektif, Kepala Dinas Perhubungan mendelegasikan tugas-tugasnya kepada subdinas, misalnya membuat bagian-bagian yang meliputi tugas khusus seperti tugas dalam mengawasi perihal angkutan umum dan jalan yang dilakukan oleh Ketua Bagian Angkutan dan Jalan. Cara tersebut dilakukan sebagai bentuk pengawasan secara *intern* yang dilakukan oleh pimpinan utama untuk menjamin kepemimpinan yang efektif serta terselenggaranya pemerintah yang baik.⁵⁵

Kemudian dari ketua bagian memiliki kewenangan dalam membuat kebijakan dengan tujuan mengoptimalkan kinerja aparatur negara, sesuai pendapat yang dikemukakan oleh Anderson dalam Islamy, bahwa kebijakan publik dibuat tidak semata-mata untuk kepentingan personal, tetapi untuk memanfaatkan sumber

⁵⁵ Jum Angraini, *Loc.cit*

daya yang ada secara strategis untuk memecahkan suatu permasalahan dan melindungi kepentingan masyarakat.

Oleh karena itu perlu dibuatnya struktur organisasi sesuai dengan pelaksanaan teknis ketika di lapang agar dalam pengawasannya bisa lebih efektif, misalnya perihal operasional angkutan umum yang beroperasi di daerah Landungsari maka dibawah oleh Ketua UPT. Terminal Landungsari, lain hal dengan perihal uji kendaraan bermotor maka dalam pelaksanaannya dibawah oleh Ketua UPT. Pengujian Kendaraan Bermotor. Kesemuanya itu dibawah oleh Dinas Perhubungan Kota Malang yang berperan sebagai pengawas.

Pengawasan merupakan salah satu cara pemerintah untuk memberikan kepastian hukum bagi masyarakat juga bertujuan untuk menjamin ketepatan pelaksanaan yang sesuai dengan rencana, kebijaksanaan, dan perintah (aturan-aturan yang berlaku), serta untuk menertibkan koordinasi rencana tersebut. Dinas perhubungan Kota Malang berkoordinasi terhadap Kepala UPT Pengujian Kendaraan Bermotor perihal pelaksanaan uji kelayakan kendaraan bermotor.

Maka dari itu untuk mengoptimalkan pengawasan tersebut yang berhak dalam mengawasi uji kelayakan khusus di Kota Malang adalah petugas UPT. Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Malang, sebagaimana yang telah dijelaskan di Pasal 50 PP No. 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan, dimana pengawasan angkutan

orang dengan kendaraan bermotor umum dilaksanakan oleh petugas pengawas Kendaraan Bermotor dengan menggunakan peralatan secara manual dan/atau elektronik.⁵⁶

Pengawasan yang dilakukan oleh Sub Dinas Perhubungan pengujian kendaraan bermotor dalam mengawasi uji kelayakan kendaraan bermotor diperuntukan agar tidak adanya penyimpangan wewenang yang dilakukan oleh aparatur negara. Sebagaimana pendapat Victor M Situmorang dan Jusuf Jahir bahwa pengawasan merupakan suatu usaha dan tindakan untuk mengetahui sejauh mana pelaksanaan tugas-tugas yang telah dilaksanakan apakah sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan juga tepat sasaran yang akan dicapai. Semua itu dapat diketahui dengan melalui beberapa proses kebijakan publik sebagaimana yang dikemukakan oleh Thomas R. Dye yaitu setelah mengetahui permasalahan yang dihadapi, maka tahapan selanjutnya dengan melakukan implementasi kebijakan yang telah ada dengan masalah tersebut yaitu kebijakan mengenai pengujian kendaraan bermotor.

Pengujian kendaraan bermotor merupakan salah satu rangkaian kegiatan pemeriksaan maupun pengujian pada bagian-bagian kendaraan bermotor untuk memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan, sebagaimana yang tercantum dalam ketentuan Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK. 2753/AJ.402/DRJD/2006 tentang pedoman teknis buku uji, tanda

⁵⁶ Pasal 50 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260)

uji berkala, dan tanda samping kendaraan bermotor. Pengujian kalyakan ini diselenggarakan bertujuan untuk memastikan bahwa setiap kendaraan umum yang akan digunakan selalu dan tetap memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan. selain itu, pengujian kendaraan bermotor ini bertujuan untuk memberikan jaminan keselamatan terhadap pengguna kendaraan tersebut.

Pengujian kendaraan bermotor terdiri dari pengujian tipe dan pengujian berkala. Pengujian tipe dilakukan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat Departemen Perhubungan yang mewajibkan bagi setiap kendaraan bermotor sebelum diizinkan untuk beroperasi dan mengangkut penumpang, sebagaimana diterangkan dalam Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009. Sedangkan, pengujian berkala diselenggarakan oleh pejabat khusus yang ahli di bidang mesin kendaraan bermotor yang sebelumnya telah ditunjuk oleh Dinas Perhubungan.

Setelah melakukan pengawasan pengujian kendaraan bermotor, maka Dinas Perhubungan Kota Malang melakukan sebuah evaluasi selama proses pengawasan pengujian untuk mengetahui dan memastikan keefektifitasan kebijakan-kebijakan yang telah diterapkan perihal pengujian kendaraan bermotor umum tersebut, sebagaimana yang dikemukakan oleh Thomas R. Dye bahwa dalam sebuah proses kebijakan perlu adanya evaluasi setelah adanya penerapan dari sebuah kebijakan.

Menurut Pak Hery selaku pegawai Bagian Uji Kelayakan Kota Malang, hasil evaluasi dalam mengawasi pengujian kendaraan bermotor di Kantor UPT. Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Malang, kinerja dari pekerja dinas perhubungan masih sangatlah minim yang disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu faktor internal dan eksternal. Faktor-faktor tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. Faktor Internal

Faktor internal terdiri dari beberapa penyebab, yakni:

- 1) Kurangnya jumlah Sumber Daya Manusia (ketenagakerjaan); dan

Jumlah masyarakat yang meminta pelayanan untuk melakukan uji kelayakan kendaraan dalam sehari mencapai sekitar 10-25 kendaraan. Sedangkan waktu yang diberikan oleh dinas perhubungan untuk melayani uji kelayakan sekitar 47 menit per unit kendaraan bermotor (Tabel 4.1) dan dibutuhkan waktu ketika di dalam gedung *Car Inspection Shop* (disingkat CIS) yaitu sekitar 15-16 menit.

Tabel. 4.1

Standar Waktu Pelayanan Uji Kelayakan di UPT PKB Kota Malang

Administrasi	Waktu	Pemeriksaan Teknis	Waktu
<u>LOKET PENDAFTARAN</u>		<u>PRA UJI</u>	
Proses pemeriksaan kelengkapan berkas kendaraan	2 menit	Pemeriksaan identitas bagian depan, samping, dan belakang kendaraan	5 menit
<u>PROSES DATA</u>		<u>EMISI GAS BUANG (SMOKE TESTER)</u>	
Pencabutan kartu induk, pengisian masa uji, dan penulisan buku uji	10 menit	Pemeriksaan kadar ketebalan asap atau kadar emisi gas buang	45 detik
<u>KOREKSI DATA</u>		<u>PEMERIKSAAN KOLONG (PIT LIFT)</u>	
Pemeriksaan kelengkapan persyaratan	5 menit	Pemeriksaan bagian bawah kendaraan, meliputi:	
<u>PENGESAHAN</u>		Pemeriksaan sistem as & supensi, sistem kemudi, mesin & transmisi, sistem rem, bahan bakar, rangka landasan, pengikatan, dan kondisi badan kendaraan.	2 menit
Analisis dan penetapan hasil uji, serta penandatanganan buku uji untuk kendaraan yang lulus uji dan penjelasan untuk	1,5 menit		

<p>kendaraan yang tidak lulus uji</p>		<p><u>HEAD LIGHT TESTER</u></p> <p>Pemeriksaan fungsi, penyimpangan arah lampu, dan intensitas cahaya.</p>	<p>3 menit</p>
<p><u>PENGETOKAN</u></p> <p>Pengetokan plat tanda lulus uji</p>	<p>2 menit</p>		
<p><u>PENGECATAN</u></p> <p>Pengecatan tanda samping, nomor pemeriksaan uji, nomor kendaraan, dan tulisan wajib lainnya</p>	<p>10 menit</p>	<p><u>SIDE SLIP TESTER</u></p> <p>Pemeriksaan posisi/kincup roda depan</p>	<p>1,5 menit</p>
<p><u>PEMBAYARAN</u></p>		<p><u>AXLE LOAD BEAM</u></p> <p>Menimbang berat kendaraan dalam keadaan kosong (tanpa barang/bawaan)</p>	<p>30 detik</p>
<p><u>RETRIBUSI UJI</u></p> <p>Pembayaran retribusi uji kendaraan dan denda bagi kendaraan yang melewati masa uji dan/atau kadaluwarsa</p>	<p>30 detik</p>	<p><u>BRAKE TESTER</u></p> <p>Menguji gaya rem utama kendaraan</p>	<p>45 detik</p>
<p><u>PENYERAHAN BUKU</u></p>		<p><u>SPEEDOMETER TESTER</u></p> <p>Menguji akurasi speedometer kendaraan</p>	<p>2 menit</p>
<p><u>UJI DAN TANDA UJI</u></p> <p>Penyerahan tanda hasil uji</p>			

dan buku uji kepada pemilik kendaraan	30 detik		
Akumulasi Waktu		Akumulasi Waktu Pengujian	15 menit
Pengurusan Administrasi	31,5 menit	Teknis	45 detik
Durasi Waktu Total yang Diperlukan per Kendaraan			47 menit
			15 detik

Sumber: Data Primer, 2016, Diolah

Perbandingan antara jumlah pegawai yang ada dengan jumlah permintaan masyarakat, tingkat produktivitas kinerja masih belum sebanding dengan jumlah kendaraan yang bisa mencapai ribuan, sedangkan jumlah pegawai dinas perhubungan Kota Malang untuk melakukan uji kelayakan bekisar 20 orang. Dalam melakukan pengujian kendaraan bermotor hanya dapat dilakukan oleh petugas yang memiliki keahlian dalam teknik permesinan kendaraan. Untuk mendapatkan ahli teknik mesin tidaklah mudah bagi pemerintah Kota Malang. Pemerintah membutuhkan SDM yang berkualitas dengan beberapa indikator:

- Tingkat Pendidikan
- Kemampuan Kerja
- Kerjasama

- Tanggungjawab
- Kemampuan Administrasi

2) Peralatan yang digunakan untuk melakukan uji kelayakan

Dalam melakukan uji kelayakan, dinas perhubungan sudah menggunakan beberapa perangkat-perangkat modern untuk mempermudah dan mempercepat pelayanan yang terdapat dalam gedung CIS. Salah satu contoh alat yang digunakan oleh petugas dalam menguji kecepatan roda yaitu menggunakan alat *side slip tester* (Gambar 4.5).

Gambar 4.5

Alat Uji Kecepatan Roda (*Side Slip Tester*)



Sumber: Data Primer, 2016

Tapi masih ditemukan sebagian pengecekan kelayakan masih menggunakan tenaga ahli, serta gedung yang digunakan oleh UPT. Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) Kota Malang masih dipergunakan secara bersama dengan UPT. PKB Kabupaten Malang dan Kota Batu. Sehingga harus bergantian ketika melakukan uji. Hal ini membuat kurang maksimalnya kinerja pegawai UPT PKB Kota Malang dalam melaksanakan uji kelayakan dan memberikan pelayanan publik yang baik untuk masyarakat Kota Malang.

b. Faktor Eksternal

Faktor eksternal adalah faktor yang berasal dari luar UPT PKB Kota Malang sebagai pihak penyelenggara uji kendaraan bermotor. Faktor eksternal yang ditemukan penulis adalah masih maraknya pencaloan dan kesadaran masyarakat untuk berpartisipasi dalam pengujian kendaraan bermotor.

1) Pencaloan

Bukan rahasia umum ketika disetiap kantor maupun instansi terdapat calo sebagai alternatif masyarakat untuk melakukan berbagai keperluan perihal administratif. Kehadiran calo justru menjadikan pelayanan yang diberikan oleh instansi publik semakin mahal dan tak terjangkau bagi masyarakat menengah bawah karena biaya jasa yang dibebankan kepada masyarakat jauh lebih besar daripada biaya yang telah ditetapkan oleh pihak instansi tersebut.

Selain itu hadirnya calo membuat kinerja petugas UPT PKB tidak profesional, karena adanya suatu hubungan yang saling menguntungkan bagi calo dan petugas yang ada. Hal ini bertentangan dengan Asas-asas Umum Pemerintahan yang Baik sebagaimana suatu aparatur negara harus menjunjung tinggi nilai profesionalisme jabatannya yaitu tidak menyalahgunakan kewenangan.⁵⁷

Masyarakat menggunakan jasa calo karena mereka tidak mau bingung dan dipersulit untuk mendapatkan pelayanan yang mudah dan cepat. Setelah melakukan observasi diketahui bahwa setiap melakukan pengujian kendaraan, calo menyertakan

⁵⁷ Pasal 10 ayat (1) huruf e Undang-undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 292)

uang dengan jumlah tertentu kepada petugas di setiap loket yang ada. Salah satu penyebab masyarakat lebih memilih menggunakan calo, dikarenakan petugas administrasi di Kantor UPT PKB masih menggunakan cara manual dalam hal mendata sistem retribusi dan jumlah kendaraan yang akan diuji maupun saat adanya razia kendaraan angkutan umum. Selain itu masyarakat malas untuk kembali lagi ke kantor UPT PKB Kota Malang jika kendaraannya saat itu tidak lulus uji karena jarak tempuh yang jauh dan proses yang lumayan menyita waktu kerja mereka.

Dengan adanya kerjasama petugas dengan calo sehingga petugas mendahulukan klien dari calo tersebut dan mempermudah proses pengujian kendaraan mereka. Sedangkan masyarakat yang tidak menggunakan jasa hanya bisa menunggu lama untuk mengikuti alur pemeriksaan administrasi dan pengujian teknisnya. Sehingga masyarakat yang tanpa menggunakan calo menilai kurang optimal kinerja pemerintahan di UPT PKB tersebut dan membuat masyarakat tidak percaya pada pemerintahan.

2) Kesadaran Masyarakat

Indikator yang dipergunakan untuk mengukur kesadaran masyarakat pun masih belum maksimal dalam memahami pentingnya melakukan uji kelayakan terhadap kendaraan-kendaraan miliknya dengan melihat kuantitas kendaraan yang wajib uji di Kantor UPT PKB Kota Malang.

Pernyataan yang diasumsikan oleh Bapak Hery, salah satu Pegawai UPT PKB Kota Malang mengenai masih adanya kendaraan yang tidak melakukan uji berkala atas kendaraan bermotor mereka. Dijelaskan bahwa ada beberapa hal yang membuat mereka tidak melakukan pengujian kendaraan bermotor secara berkala, yaitu:

- Kendaraan mereka telah tidak beroperasi atau telah rusak;
- Kendaraan tersebut sudah dimutasi ke daerah lain namun tidak melaporkannya kepada pihak terkait;
- Kesengajaan ataupun ketidaksengajaan pemilik karena beberapa hal, seperti tidak tahu masa habis uji berkala kendaraan tersebut, tidak memiliki biaya, dan lain sebagainya.

Pengujian kendaraan bermotor sebenarnya sudah masyarakat pahami, namun tetap saja ada beberapa masyarakat yang belum mengerti dikarenakan tingkat pendidikan awak rata-rata masih rendah dan pemilik kendaraan malas untuk mengajari ke awak tersebut atau mengurusinya.

Dinas Perhubungan selalu mengingatkan betapa pentingnya uji kelayakan kendaraan bermotor dilakukan karena hal ini baik bagi pemilik kendaraan dan masyarakat terkait keselamatan dan keamanan transportasi maupun pengguna transportasi tersebut. Maka Dinas Perhubungan terus berupaya untuk melakukan upaya intrusi kepada para pemilik kendaraan bermotor umum agar dapat melakukan pengujian berkala secara rutin.

2. Syarat-syarat Administrasi dan Kriteria Bus Lulus Uji Kelayakan

Sebuah bus dalam trayek yang akan beroperasi di jalan harus memiliki surat izin trayek yang diberikan oleh Walikota kepada perusahaan angkutan umum tersebut, selain itu juga harus memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan dengan memiliki kartu pengawasan kendaraan yang didapatkan setelah melakukan

uji kelayakan di kantor UPT. PKB Dinas Perhubungan Kota Malang.

Persyaratan teknis yang dimaksud dijelaskan di dalam pasal 25 ayat (2) Perda Kota Malang No. 5 Tahun 2011 tentang angkutan orang dalam trayek, yaitu:

- a. Susunan;
- b. Perlengkapan;
- c. Ukuran;
- d. Karoseri;
- e. Rancangan teknis kendaraan telah sesuai dengan peruntukannya;
- f. Pemuatan;
- g. Penggunaan;
- h. Penggandengan kendaraan bermotor; dan/atau
- i. Penempelan kendaraan bermotor.

Sedangkan untuk persyaratan layak jalan sebagaimana dijelaskan di pasal 25 ayat (3) Perda Kota Malang No. 5 Tahun 2011, yang mana ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:

- a. Emisi gas buang;
- b. Kebisingan suara;
- c. Efisiensi sistem rem utama;
- d. Efisiensi sistem rem parkir;
- e. Kincup roda depan;

- f. Suara klakson;
- g. Daya pancar dan arah sinar lampu utama;
- h. Radius putar;
- i. Akurasi alat penunjuk kecepatan;
- j. Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan
- k. Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.

Perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek bertanggungjawab atas kelayakan kendaraan yang dioperasikannya.⁵⁸ Sehingga perusahaan harus memenuhi syarat-syarat administrasi sebelum melakukan uji kelayakan tersebut sebagaimana mekanisme yang telah ditentukan oleh dinas perhubungan.

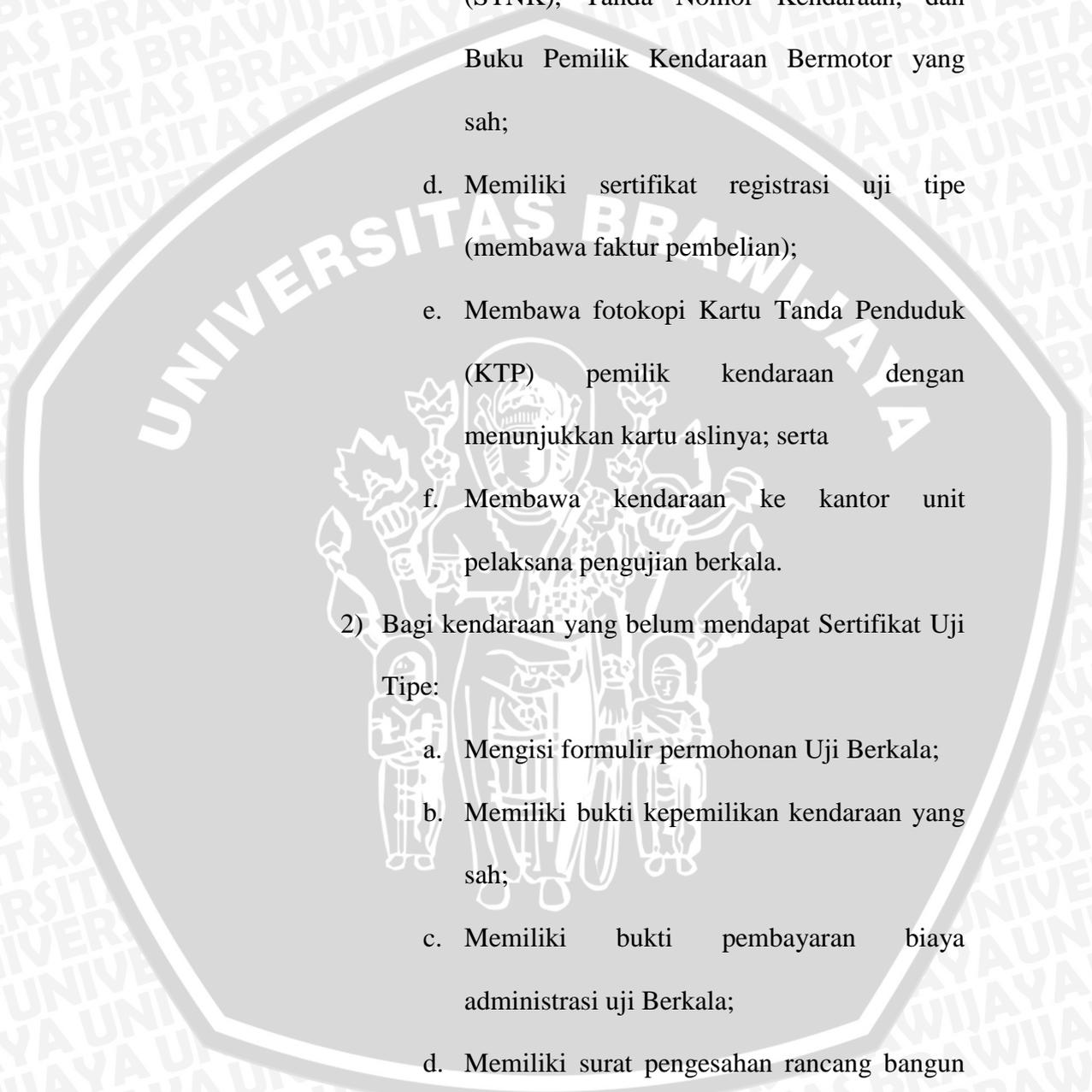
Pemilik kendaraan langsung mendatangi loket informasi dan melakukan pendaftaran bagi kendaraannya untuk melakukan uji kelayakan. Adapun persyaratan yang dibutuhkan melakukan pengujian kendaraan bermotor berkala yaitu sebagai berikut:⁵⁹

- Berkala Pertama:
 - 1) Bagi kendaraan yang telah mendapatkan Sertifikat Uji Tipe, Sertifikat Registrasi Uji Tipe dan Tanda Lulus uji Tipe:

- a. Mengisi formulir permohonan uji berkala;

⁵⁸ Pasal 10 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015 (Berita Negara Republik Indonesia Nomor 228 Tahun 2015)

⁵⁹ Pasal 19 Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 11 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pengujian Kendaraan Bermotor (Lembaran Daerah Kota Malang Tahun 2002 Nomor 02/E)

- 
- b. Memiliki bukti pembayaran biaya administrasi uji Berkala;
 - c. Membawa Surat Tanda Kendaraan Bermotor (STNK), Tanda Nomor Kendaraan, dan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor yang sah;
 - d. Memiliki sertifikat registrasi uji tipe (membawa faktur pembelian);
 - e. Membawa fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP) pemilik kendaraan dengan menunjukkan kartu aslinya; serta
 - f. Membawa kendaraan ke kantor unit pelaksana pengujian berkala.
- 2) Bagi kendaraan yang belum mendapat Sertifikat Uji Tipe:
- a. Mengisi formulir permohonan Uji Berkala;
 - b. Memiliki bukti kepemilikan kendaraan yang sah;
 - c. Memiliki bukti pembayaran biaya administrasi uji Berkala;
 - d. Memiliki surat pengesahan rancang bangun dan rekayasa kendaraan yang bersangkutan dari Direktur Jendral serta surat keterangan hasil pemeriksaan mutu dari Kepala Kantor

Wilayah tempat kendaraan tersebut dirakit,
dan/atau dibuat, dan/atau diimpor;

e. Fotokopi Kartu Tanda Penduduk pemilik
kendaraan dengan menunjukkan aslinya;
serta

f. Membawa kendaraan ke kantor unit
pelaksana uji berkala.

- Berkala Ulangan:

a. Mengisi formulir permohonan uji berkala;

b. Memiliki bukti pembayaran biaya uji berkala;

c. Membawa Surat Tanda Nomor Kendaraan dan
Tanda Nomor Kendaraan yang sah;

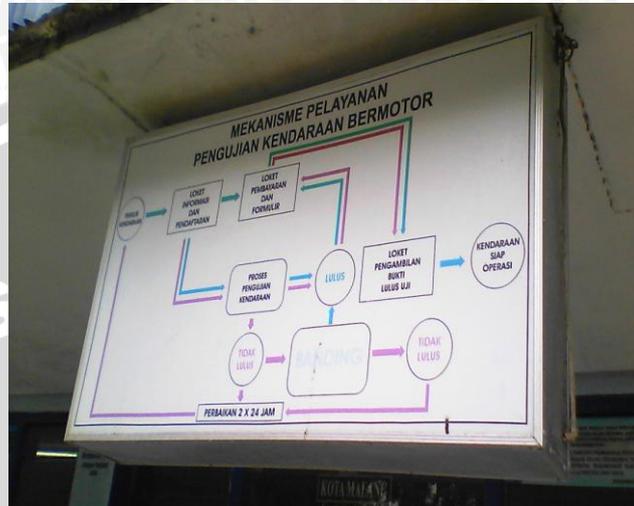
d. Membawa Kartu Pengawasan Kendaraan dan Tanda
Uji Kendaraan Bermotor yang lama;

e. Membawa fotokopi Kartu Tanda Penduduk (KTP)
beserta menunjukkan yang asli; serta

f. Membawa kendaraannya ke unit pelaksana
pengujian berkala.

Gambar 4.6

Mekanisme Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor



Sumber: Data Primer, 2016

Setelah memenuhi persyaratan administrasi, akan dilanjutkan pengujian kelayakan secara teknis yaitu dengan beberapa tahap sebagai berikut:

- 1) Pemilik kendaraan mengajukan permohonan tertulis dengan mengisi formulir yang telah disediakan oleh loket di Kantor UPT Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Malang dan memenuhi persyaratan sebelum berakhirnya masa berlaku uji berkala;

Gambar 4.7

Situasi Pengguna Jasa Pengujian Kendaraan Bermotor
Di Kantor UPT PKB Kota Malang



Sumber: Data Primer, 2016

Gambar 4.8

Formulir Permohonan Pengujian Berkala Kendaraan

Sumber: Data Primer, 2016

- 2) Setelah pengecekan kelengkapan administrasi, dilanjutkan persyaratan secara teknis dengan melakukan pemeriksaan

terhadap sistem rem, kemudi, posisis roda depan, kerangka dan badan kendaraan, tingkat pemuatan, suara klakson, penghapus kaca, kaca spion, lampu-lampu, ban, emisi gas buang, dan lain-lain sebagaimana yang tertera pada pasal 25 ayat (3) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011;

- 3) Bagi kendaraan yang telah memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan sebagaimana yang telah dijelaskan secara konkrit di Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2015 mengenai Standar Pelayanan Minimal (SPM) dalam Trayek maka dinyatakan lulus uji dan diberikan kartu tanda pengawasan sebagai tanda bukti lulus uji. Maka kendaraan siap untuk dioperasikan di jalan. Kartu pengawasan kendaraan tersebut berlaku selama 6 (enam) bulan dan dapat diperpanjang, sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI No. 98 Tahun 2013;

Gambar 4.9

Kartu Pengawasan Kendaraan

ITEM UJI TESTING	AMBANG BATAS THRESHOLD	HASIL UJI TEST RESULT	KETERANGAN REMARK
REM UTAMA (BRAKE)	Total Gaya Pengemaman > 20% x total berat sumbu (kg)	620	Lulus / Tidak Lulus
	Setelah gaya pengemaman roda kiri dan roda kanan	2	KOTA MALANG Tempat & Tanggal Pengujian
	Setelah satu sumbu maksimum	2.1	
		III	23 JUL 2015
LAMPU UTAMA (HEAD LAMP)	Keluaran penerca lampu kanan 12.000 cd (lampu jauh)	14500	Bertaku sampai dengan
	Keluaran penerca lampu kiri 12.000 cd (lampu jauh)	14500	
	Penyempitan ke kanan 1" 50' (lampu jauh)	0.27	23 JAN 2016
	Penyempitan ke kiri 1" 50' (lampu jauh)	1.02	
EMISI (EMISION)	Asap (setelah faktor koreksi) 70%		
	Bahan Bakar (setelah faktor koreksi) 2000 cc		
	• Suhu permukaan = 200°C		
	• CO 4.5%		
	• HC 1.000 ppm		
	• Suhu permukaan = 200°C		
	• CO 1.8%		
	• HC 200 ppm		

Sumber: Data Primer, 2016

- 4) Bagi kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan dan dikatakan tidak lulus uji, maka petugas pengujian membuat keterangan secara tertulis mengenai perihal yang harus diperbaiki serta waktu dan tempat untuk melakukan pengujian ulang.

Jika kartu pengawasan kendaraan tersebut diketahui telah melebihi 6 (enam) bulan dan/atau hilang, maka pemilik harus melakukan pendaftaran ulang dan memenuhi persyaratan administrasi sebagaimana pendaftaran baru dan membayar denda yang telah ditentukan oleh peraturan perundang-undangan.

Biaya retribusi pengujian kendaraan bermotor telah ditentukan di dalam Lampiran V Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 3 Tahun 2015 tentang Retribusi Jasa Umum, yaitu:

- 1) Biaya uji, penetapan, dan tanda uji:
 - a. Pengujian kendaraan bermotor dengan jenis berat > 3.500 kilogram Rp 71.000,00 (tujuh puluh ribu rupiah);
 - b. Pengujian kendaraan bermotor dengan jenis berat \leq 3.500 kilogram Rp 60.500,00 (enam puluh ribu lima ratus rupiah);
- 2) Ganti buku uji Rp 15.000,00 (lima belas ribu rupiah);
- 3) Penggantian buku uji hilang atau rusak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

3. Teknis Pengawasan Dinas Perhubungan Sebelum Bus Beroperasional

Petugas dinas perhubungan di terminal memiliki tanggungjawab untuk melakukan pengawasan yang dilakukan secara langsung yaitu dengan langsung mengamati, meneliti, memeriksa, dan mengecek sendiri dalam hal mengawasi kedatangan dan berangkatnya angkutan kota, angkutan desa dan bus ekonomi dalam trayek, juga mengawasi kelengkapan berkas-berkas termasuk kartu pengawasan kendaraan yang diberikan oleh petugas UPT. Pengujian Kendaraan Bermotor.

DISHUB sebagai Pegawai Negeri Sipil yang bertugas di bidang lalu lintas dan angkutan jalan juga wajib dalam yang memeriksa kelayakan bus maupun angkutan kota ketika angkutan-angkutan tersebut akan beroperasi, sebagaimana yang telah tertera di dalam Pasal 50 huruf a Lembaran Penjelasan PP No. 74 Tahun 2014 bahwa petugas Terminal dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil dibidang lalu lintas dan angkutan jalan berwenang melakukan pengawasan di dalam Terminal dengan menggunakan peralatan uji kelayakan secara manual dan/atau elektronik. Petugas juga bisa menerima laporan kinerja atau *progress* secara langsung dari pelaksana di lapangan saat itu.

Faktanya di terminal Landungsari dalam hal pengawasan uji kelayakan kepada bus maupun angkutan kota lainnya masih belum terealisasi dikarenakan tidak adanya alat. Hasil wawancara peneliti dengan salah satu pegawai DISHUB di Terminal Landungsari, Pak Budi Santoso mengatakan:

Petugas terminal hanya memantau kegiatan keberangkatan dan kedatangan bus dan angkutan saja, selain itu kami juga bertugas untuk menarik retribusi pada kios-kios yang berdiri di dalam terminal, untuk melakukan uji kelayakan bukan kewenangan kami.

Jika dikaitkan dengan penjelasan pasal 50 tadi bahwa belum adanya pegawai khusus yang mengawasi kelayakan angkutan jalan kendaraan bermotor umum di terminal ketika

kendaraan tersebut akan beroperasi. Sehingga pegawai tidak mengetahui bus maupun angkutan yang mana saja yang layak dan tidak layak untuk beroperasi di lapang. Sehingga pelayanan yang diberikan oleh para pengendaraan bus dan angkutan jalan masih belum menjamin keamanan dan kenyamanan bagi para pengguna kendaraan tersebut.

Selain itu, petugas terminal tetap memilah bus yang layak maupun tidak dengan mengecek masa berlakunya kartu pengawasan kendaraan bermotor yang dimiliki oleh para pengendaraan bus tersebut. Jika masa berlakunya sudah habis maka bus tersebut tidak dioperasikan. Beda halnya jika saat itu banyaknya penumpang yang berminat untuk menaiki bus tersebut maka secara otomatis bus yang seharusnya tidak layak untuk beroperasi, mau tidak mau bus tersebut tetap dioperasikan oleh petugas, gunanya untuk memberikan pelayanan bagi masyarakat.

Memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat pengguna kendaraan umum seperti bus tidak hanya dilihat dari satu sisi yaitu kelayakan mesin bus. Akan tetapi juga dilihat dari hal kenyamanan dan keamanan yang diberikan oleh pengendaraan bus kepada pengguna kendaraan umum, sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 2 ayat (2) PERMENHUB No. 98 Tahun 2013. Awak bus maupun angkutan umum menarik penumpang tidak hanya dari terminal tetapi halte-halte dan sepanjang trayek angkutan tersebut melaju hingga terminal akhir. Sering ditemukan bus yang menarik

penumpang yang melebihi kapasitas yang telah ditentukan oleh peraturan perundang-undangan yaitu di dalam Pasal 1 angka 11 PP No. 74 Tahun 2014 bahwa kapasitas bus tidak boleh melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram, hingga mengurangi kenyamanan para penumpang lainnya.

Hal lain ditemukan oleh peneliti ketika melakukan observasi lapang ternyata masih ada beberapa bus yang kondisinya sudah agak rusak dan belum adanya peremajaan pada badan bus tersebut, seperti pada Gambar 4.10 dan Gambar 4.11.

Gambar 4.10

Kondisi Badan Bus Puspa Indah Tampak Belakang



Sumber: Data Primer, 2016

Gambar 4.11

Kondisi Kursi Penumpang Bus Puspa Indah



Sumber: Data Primer, 2016

Tampak jelas bahwa kondisi badan bus dan kursi penumpang tersebut perlu dilakukan peremajaan. Diketahui bahwa masih kurangnya pengawasan yang dilakukan DISHUB sebagai regulator di dalam bidang jasa angkuta kota. Baiknya pengawasan yang dilakukan oleh pemerintah maupun pihak PO Puspa Indah (swasta) bertujuan untuk memberikan pelayanan publik yang baik kepada masyarakat yang menggunakan jasa angkutan kota tersebut. Pelayanan yang baik yang diberikan bertujuan untuk meningkatkan kepercayaan masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan kota yang nyaman dan aman, serta dapat meningkatkan di pendapatan daerah.

Di dalam perjalanan yang peneliti rasakan, bus yang ditumpangi saat itu melaju sangat cepat ketika melewati kawasan pegunungan seperti daerah Pujon, Kedungrejo, hingga Ngantang. Bagi pengguna awam jasa bus tersebut akan menimbulkan rasa cemas dan ketidakamanan bagi dirinya. Hal ini disebabkan karena pengendara ingin mengejar waktu kedatangan bus yang telah terjadwal dan ditentukan oleh PO Puspa Indah.

C. Hambatan dan Upaya Dinas Perhubungan dalam Mengawasi Pelaksanaan Uji Kelayakan Bus

Sesuai dengan teori kebijaksanaan negara, setelah dilakukan implikasi dari suatu kebijakan, maka diperlukan adanya sebuah evaluasi oleh Dinas Perhubungan Kota Malang, dengan evaluasi tersebut aparaturnya dapat menemukan beberapa hambatan yang terjadi di lapangan ketika melaksanakan pengawasan terhadap pengujian kendaraan bermotor umum dalam trayek.

1. Hambatan yang dialami oleh petugas Dinas Perhubungan Kota Malang dalam mengawasi proses uji kelayakan bus di Kantor UPT Pengujian Kendaraan Bermotor

Adapun beberapa hambatan yang dihadapi oleh petugas Dinas Perhubungan ketika melakukan uji kelayakan bus, yaitu:

- 1) Kualitas dan kuantitas Sumber Daya Manusia (SDM) yang kurang;

Efektifnya suatu peraturan perundang-undangan di sebuah instansi pemerintahan yaitu didukung dengan kualitas dan kuatintitas dari sumber daya manusianya itu sendiri. Kualitas SDM sangat diperlukan sekali bagi pemenuhan tugas atau sasaran bagi Dinas Perhubungan. Salah satu tugas DISHUB yaitu melakukan pengawasan terhadap kelayakan kendaraan bermotor seperti bus.

Rendahnya pelayanan kepada masyarakat yang dikarenakan kurangnya kinerja dari petugas dinas perhubungan yang ahli di bidang teknis. Serta jumlah petugas dinas perhubungan yang tidak sesuai dengan jumlah permintaan masyarakat saat itu. Sehingga petugas sangat kewalahan untuk melayani jumlah permintan masyarakat yang banyak. Sehingga menghambat proses uji kelayakan dan kurang mendapatkan respond dari masyarakat. Sehingga banyak masyarakat yang lebih memilih menggunakan calo untuk mengurus kendaraan mereka. Walaupun Dinas Perhubungan sudah memasang *banner* sosialisasi mengenai dilarangnya menggunakan calo, tapi masih saja ada yang menggunakan jasa tersebut.

Salah satu cara untuk mengetahui pandangan masyarakat terhadap kinerja petugas UPT PKB Kota Malang dengan menerapkan sistem keluhan. Instansi supaya menampung segala keluhan dan aspirasi masyarakat

yang dimasukan di kotak saran yang telah tersedia di Kantor UPT PKB. Kotak saran ini merupakan salah satu bentuk penerapan teori konsep demokrasi modern, dikarenakan kebijaksanaan suatu negara tidak hanya berasal dari cetusan pikiran ataupun pendapat dari para wakil rakyat, melainkan dari opini – opini publik (*public opinion*) yang juga memiliki porsi yang sama besarnya untuk diterapkan di dalam kebijakan – kebijakan di dalam suatu negara.

Namun kenyataannya hal tersebut masih kurang efektif, terkadang masyarakat jarang sekali membuat tulisan untuk mengkritik maupun memberikan saran terhadap kinerja instansi. Bukan berarti tidak adanya saran maupun kritik masyarakat sudah merasa puas dengan segala pelayanan publik yang petugas berikan.

Solusi yang tepat untuk meningkatkan respond yang baik kepada masyarakat yaitu meningkatkan kinerja petugas dinas perhubungan yang ahli dalam hal teknis uji kendaraan bermotor. Petugas dinas yang diperkerjakan ataupun ditugaskan di Kantor UPT Pengawasan Kendaraan Bermotor khusus petugas yang memiliki *basic* dalam meneliti mesin-mesin kendaraan bermotor. Selain itu pemerintah bisa menambah kuota pekerja yang memiliki pendidikan dan pengetahuan dalam hal pengawasan

pengujian kendaraan bermotor di Kantor tersebut sehingga bisa memberikan pelayanan yang baik, cepat, murah, mudah, menyenangkan, serta adil. Sehingga penggunaan calo bisa diminimalkan maupun dihilangkan. Karena jumlah petugas dan tingkat pendidikan merupakan faktor yang penting untuk mendukung dalam melancarkan pengawasan pengujian kendaraan bermotor. Kemudian masyarakat kembali mempercayai kinerja pemerintahan dan sadar akan pentingnya pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor.

Kredibilitas pemerintah ditentukan dengan kemampuan untuk mengatasi berbagai permasalahan dalam pelayanan publik sehingga mampu memuaskan masyarakat. Juga adanya peningkatan pengawasan dan pengecekan pada proses pengujian. Dikarenakan hal ini merupakan wujud tanggungjawab terhadap kualitas hasil pengujian. Seperti halnya hanya pemilik kendaraan yang diizinkan untuk masuk membawa kendaraan ke tempat pengujian teknis, karena tempat tersebut merupakan tempat steril yang terlarang bagi selain petugas.

- 2) Sumber Daya Mesin yang kurang memadai dalam proses uji kelayakan bus; dan

Selain SDM yang dapat menunjang kinerja para petugas Dinas Perhubungan dalam mengawasi uji

kelayakan kendaraan bermotor. Sumber daya mesin atau teknologi yang dipergunakan untuk menguji kendaraan bermotor juga sangat diperlukan. Karena alat-alat tersebut dapat mempercepat proses pengujian kendaraan bermotor dan memberikan hasil yang baik untuk ketepatan waktu dan kepuasan dalam pelayanan terhadap masyarakat. Selain itu juga untuk mengurangi beban bagi SDM itu sendiri. Di Kantor UPT Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Malang alat-alatnya masih sangat sedikit, sehingga petugas terhambat dalam proses ujinya. Kebanyakan alat-alat yang digunakan masih belum adanya pembaharuan (sudah tua), kualitasnya kurang baik, dan jumlah peralatannya masih belum lengkap. Hal itu membuat sulit bagi tim penguji dalam menjalankan tugas-tugasnya, terutama ketika para penguji berhadapan dengan kendaraan-kendaraan baru.

Solusinya, pemerintah seharusnya peka terhadap hal ini. Dikarekanan di Kota Malang merupakan kota yang tinggi dalam hal industri dan pariwisata. Kedua hal tersebut sangat lekat dengan kualitas kendaraan yang digunakan untuk melakukan mobilisasi. Oleh karena itu, untuk menunjang kualitas kendaraan yang baik maka pemerintah supaya menambahkan alat-alat untuk meringankan dan mempercepat proses uji kelayakan kendaraan bermotor khususnya kendaraan bus. Kualitas dari hasil pengujian

merupakan prioritas utama bagi kemajuan dalam bidang angkutan.

3) Fasilitas yang kurang memadai untuk mendukung proses uji kelayakan

Hal lain yang bisa menghambat proses pengawasan maupun pengujian kendaraan bermotor di Kota Malang yaitu fasilitas yang kurang memadai. Yang mana tempat pengujian kendaran bermotor di Kota Malang masih bercampur dengan Kantor UPT Kota Batu dan Kabupaten Malang, sedangkan permintaan masyarakat untuk melakukan uji kelayakan sangatlah tinggi, sehingga masyarakat Kota Malang harus mengantri dan bersabar untuk menunggu giliran pemeriksaan dengan masyarakat kota lain. Selain itu, petugas dinas perhubungan juga masih melakukan penyalinan dokumen kendaraan yang sudah melakukan uji kelayakan dengan cara manual. Hal tersebut juga membuat respond masyarakat terhadap kinerja pemerintah masih sangat kurang.

Solusi yang peneliti berikan bagi pemerintah supaya membangun gedung pengujian kendaraan bermotor khusus untuk wilayah Kota Malang sehingga petugas teknis hanya melayani kendaraan-kendaraan yang dimiliki masyarakat Kota Malang. Selain itu pemerintah membuat formatan

khusus untuk menyalin data-data masyarakat yang memiliki kendaraan bermotor yang wajib uji.

- 4) Kurangnya kesadaran masyarakat terhadap pentingnya melaksanakan pengujian kendaraan bermotor.

Kesadaran masyarakat merupakan hal penting dalam menunjang kredibilitas suatu wilayah. Khususnya kesadaran masyarakat yang memiliki kendaraan bermotor umum dalam trayek seperti mobil bus supaya mendukung program pemerintah Kota Malang dalam meningkatkan kualitas transportasi di Kota Malang. Kualitas kendaraan sangatlah penting untuk menjamin keselamatan, kenyamanan, dan keamanan terhadap masyarakat Kota Malang yang menggunakan jasa tersebut. Jika kualitas kendaraan rendah maka minat masyarakat akan angkutan umum akan menurun. Oleh karena itu pemerintah memberikan gebrakan pentingnya melakukan pengujian kendaraan bermotor umum di Kantor UPT PKB Kota Malang. Tapi dikarenakan faktor jarak, biaya, dan waktu, masyarakat masih kurang sadar untuk melaksanakan uji berkala terhadap kendaraannya tersebut.

Solusinya adalah pemerintah supaya memberikan penyuluhan maupun memberikan informasi – informasi yang berkenaan dengan pentingnya melakukan pengujian

kendaraan bermotor umum, khususnya kepada para awak – awak angkutan umum maupun perusahaan – perusahaan angkutan umum dengan melalui media cetak, surat kabar, maupun media elektronik. Maka Dinas Perhubungan terus berupaya meningkatkan sifat profesionalisme dan kesadaran terhadap masyarakat agar melakukan pengujian kendaraan bermotor berkala secara rutin, agar peraturan yang telah ditetapkan tersebut dapat efektif di masyarakat.

2. Hambatan yang dialami oleh petugas Dinas Perhubungan Kota Malang saat mengawasi kelayakan bus yang akan beroperasi di Terminal Landungsari.

Terminal Landungsari merupakan tempat datang dan berangkatnya bus Puspa Indah dengan trayek Malang – Jombang, Malang – Tuban, dan Malang – Kediri, setiap harinya banyak pengguna jasa dari bus tersebut. Pengguna jasa tersebut banyak menaruh kepercayaan kepada pengemudi akan keamanan dan keselamatan, serta kenyamanan yang diberikan dari bus tersebut. Penunjang hal-hal tersebut yaitu dengan diberikan pelayanan yang baik, serta fasilitas yang baik dan nyaman. Hambatan yang dirasakan belum adanya petugas khusus atau petugas ahli teknis untuk melakukan pengecekan kelayakan bus yang akan beroperasi, serta belum adanya alat – alat yang digunakan untuk melakukan uji kelayakan di terminal.

Di dalam Pasal 50 huruf a Lembaran Penjelasan PP No. 74 Tahun 2014 sudah dijelaskan bahwa petugas Terminal juga berwenang mengawasi kelayakan kendaraan bermotor di dalam Terminal dengan menggunakan peralatan uji kelayakan secara manual dan/atau elektronik, tetapi petugas terminal dari Dinas Perhubungan Kota Malang masih belum memahami peraturan tersebut. Para petugas terminal hanya mengetahui tugas pokok mereka yaitu mengawasi kedatangan dan keberangkatan bus dalam trayek, serta meminta retribusi dari kios – kios yang melakukan usaha di dalam terminal.

Solusinya, dikarenakan perlu sekali adanya petugas khusus di terminal untuk mengawasi keadaan atau kelayakan bus tersebut sebelum mulai beroperasi. Pemerintah Kota Malang maupun Dinas Perhubungan Kota Malang supaya mensosialisasikan tentang peraturan tersebut. Karena tingkat kenyamanan, keselamatan, dan keamanan pengendara serta pengguna kendaraan tersebut berada saat kendaraan itu sedang beroperasi di lapang. Selain itu, pemerintah supaya segera menyediakan peralatan untuk melakukan uji kelayakan di terminal-terminal yang ada di Kota Malang, terutama di Terminal Landungsari. Adanya petugas khusus yang memantau di setiap titik yang rawan akan kecelakaan dan longsor, guna untuk memantau para pengendara bus maupun kendaraan bermotor lainnya yang berkendara dengan melampaui batas

kecepatan, sehingga membahayakan keselamatan para pengguna jalan yang lain maupun penumpang di dalam bus tersebut.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pelaksanaan teknis Dinas Perhubungan dalam mengawasi penyelenggaraan uji kelayakan bus antar kota dalam trayek adalah pengawasan yang diselenggarakan untuk memastikan setiap kendaraan umum yang akan beroperasi telah memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan. Penerapan Pasal 50 huruf a Lembaran Penjelasan PP No. 74 Tahun 2014 di Terminal Landungsari masih belum efektif. Dalam pengawasan uji kelayakan ditemukan 2 (dua) faktor penyebab minimnya kinerja pegawai.

- Faktor internal, faktor ini dipengaruhi oleh kualitas dan kuantitas sumber daya manusia, sumber daya mesin/teknologi, serta fasilitas-fasilitas pendukung, sehingga kinerja Dinas Perhubungan kurang maksimal.
- Faktor eksternal, faktor ini disebabkan karena pola pikir masyarakat yang ingin mendapatkan pelayanan yang cepat, mudah, dan murah, serta masyarakat lebih memilih menggunakan jasa calo dan rendahnya kesadaran masyarakat akan pentingnya pengujian kendaraan bermotor umum.

2. Hambatan dan upaya dinas perhubungan dalam mengawasi pelaksanaan uji kelayakan bus.

Hambatan yang dialami oleh Dinas Perhubungan dalam mengawasi pelaksanaan uji kelayakan di Kantor UPT Pengujian Kendaraan Bermotor yaitu:

- a. Kualitas dan kuantitas Sumber Daya Manusia yang kurang;
- b. Sumber Daya Mesin yang kurang memadai dalam proses uji kelayakan bus;
- c. Fasilitas yang kurang memadai untuk mendukung proses uji kelayakan; dan
- d. Kurangnya kesadaran dari pemilik dan awak terhadap pentingnya melaksanakan pengujian kendaraan bermotor.

Juga yang terjadi di Terminal Landungsari yaitu belum adanya petugas khusus atau petugas ahli teknisi untuk melakukan pengecekan kelayakan bus yang akan beroperasi dan belum adanya alat – alat yang digunakan untuk melakukan uji kelayakan di Terminal.

Solusi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan UPT PKB Kota Malang dalam mengatasi hambatan yang dihadapi untuk melaksanakan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan pengujian kendaraan bermotor umum dalam trayek, yaitu:

- a. Penambahan jumlah petugas ahli yang berkualitas dan profesional serta memberikan pengetahuan dan pelatihan kepada petugas lainnya;

- b. Penambahan alat uji dan peremajaan alat yang telah ada untuk menunjang pelaksanaan pelayanan pengujian kendaraan bermotor agar menciptakan asas pelayanan publik yang berkualitas, cepat, murah, dan tepat waktu; serta
- c. Meningkatkan kesadaran masyarakat mengenai pentingnya melaksanakan pengujian kendaraan bermotor dengan melalui penyuluhan maupun memberikan informasi melalui media cetak, media elektronik, dan surat kabar.

B. Saran

Melihat banyaknya hambatan yang dihadapi Dinas Perhubungan dalam melaksanakan peraturan perundang-undangan yang mengatur perihal pengawasan pengujian kendaraan bermotor umum dalam trayek, maka penulis memberikan saran berupa:

1. Pihak pemerintah Kota Malang khususnya Dinas Perhubungan UPT PKB Kota Malang hendaknya menambahkan sumber daya manusia yang berkualitas dan profesional, menambahkan sarana dan prasarana, dan mendekati diri kepada masyarakat dengan mengadakan penyuluhan ataupun melakukan pengujian kendaraan bermotor keliling. Sehingga dapat memudahkan masyarakat yang berjarak jauh dapat melakukan pengujian kendaraan bermotor milik mereka.

2. Pihak pemerintah Kota Malang khususnya Dinas Perhubungan UPT PKB Kota Malang hendaknya meningkatkan kualitas pelayanan yang cepat, murah, dan berkualitas baik untuk memberikan kepuasan terhadap masyarakat dengan lebih menanggapi aduan-aduan yang berasal dari masyarakat.
3. Pihak pemerintah Kota Malang khususnya Petugas Terminal Landungsari hendaknya memberikan *good service* kepada para pengguna kendaraan bermotor umum seperti bus dalam trayek dengan selalu mengontrol kualitas kendaraan dan jumlah penumpang maupun berat beban yang tidak boleh melebihi kapasitas yang telah ditentukan oleh peraturan perundang-undangan. Sehingga dapat memberikan jaminan keamanan, keselamatan, dan kenyamanan terhadap masyarakat Kota Malang yang menggunakan jasa bus tersebut. Serta memberikan pembinaan terhadap awak-awak kendaraan bermotor agar selalu memberikan *good service* dan memperdulikan tingkat keamanan penumpang.

DAFTAR PUSTAKA



- Amirudin dan Zainal Asikin, **Pengantar Metode Penelitian Hukum**, Rajawali Pers, Jakarta, 2010
- Anggraini., Jum, **Hukum Administrasi Negara**, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2012
- Ashshofa., Burhan, **Metode Penelitian Hukum**, Rineka Cipta, Jakarta, 1996
- Islamy., M. Irfan, **Prinsip-prinsip Perumusan Kebijakan Negara**, Bumi Aksara, Jakarta, 2007
- Isrok dan Dhia Al Uyun, **Ilmu Negara (Berjalan dalam Dunia Abstrak)**, UB Press, Malang, 2010
- Luthfi J. Kurniawan dan Mustafa Luthfi, **Perihal Negara, Hukum, dan Kebijakan Publik: Perspektif Politik Kesejahteraan yang Berbasis Kearifan Lokal, Pro Civil Society dan Gender**, Setara Press, Malang, 2012
- Nasution., Bahder Johan, **Metode Penelitian Ilmu Hukum**, Mandar Maju, Bandung, 2008
- Philipus M. Hadjon,dkk., **Pengantar Hukum Administrasi Indonesia**, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 2008
- Sirajuddin, Didik Sukriono dan Winardi, **Hukum Pelayanan Publik: Berbasis Partisipasi dan Keterbukaan Informasi**, Setara Press, Malang, 2012
- Soekanto., Soerjono, **Pengantar Penelitian Hukum**, UI-Press, Jakarta, 1986
- Soemitro., Ronny Hanitjo, **Metodologi Penelitian Hukum**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1983
- Soemitro., Ronny Hanitjo, **Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1998
- Sugiyono, **Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D**, Alfabeta, Bandung, 2008
- Widodo., Joko, **Analisis Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik**, Bayumedia, Malang, 2008

UNDANG-UNDANG

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009
(Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96)

Undang-undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintah
(Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 292)

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek
(Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 1585)

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015
(Berita Negara Republik Indonesia Nomor 228 Tahun 2015)

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260)

Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.2752/AJ.402/DRJD/2006 tentang Pedoman Teknis Buku Uji, Tanda Uji Berkala dan Tanda Sampung Kendaraan Bermotor

Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 11 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pengujian Kendaraan Bermotor (Lembaran Daerah Kota Malang Tahun 2002 Nomor 02/E)

INTERNET

Kamus Besar Bahasa Indonesia (online), www.kbbi.we.id, (26 Januari 2016)

Lambang dan Logo Perhubungan (online), www.dephub.go.id,
(10 Maret 2016)