

PENGEMBANGAN SARANA DAN PRASARANA PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR DI KOTA KEDIRI

INFRASTRUCTURE IMPROVEMENT OF THE VEHICLE TESTING UNIT IN KEDIRI CITY

Priyambodo

Balitbang Provinsi Jawa Timur, Jl. Gayung Kebonsari No. 56 Surabaya
pridenantes@yahoo.co.id; galihayu2000@yahoo.co.uk

Submitted: 4 Februari 2014, Review 1: 18 Februari 2014, Review 2: 25 Februari 2014, Eligible articles: 18 Maret 2014

ABSTRACT

The vehicle as a transport tools have to fulfill a land worthy aspect because it's connected with safety of human being. The vehicle testing unit or PKB must have a good facility and infrastructure in normal function. The aim of this research is to find out the facility and infrastructure condition of the vehicle testing unit in Kediri City. The goal of the research is to develop and improve the facility and infrastructure of the vehicle testing unit in Kediri City in order to minimize the accident. By using the capacity and the necessity methods with descriptive analysis approach, the result of the research showed that the facility of the vehicle testing unit in Kediri City is well adequate. What should need to be added is one queue line to enter and exit of the vehicle. There is no need to build other vehicle testing unit since the existing one still not overload yet. In order to anticipate the development of the new vehicle testing unit in Kediri City, it is recommended to add other facilities which such as sound testing, air pressure, glass, and flashlight.

Keywords: vehicle testing unit, infrastructure, Kediri City

ABSTRAK

Kendaraan sebagai alat angkut barang maupun manusia harus memenuhi unsur kelaikan jalan karena menyangkut keselamatan manusia. Unit Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) sebagai lembaga penguji kendaraan atas laik tidaknya sebuah kendaraan harus memiliki sarana dan prasarana yang memadai dan berfungsi dengan baik. Maksud penelitian ini adalah untuk mengetahui kondisi sarana dan prasarana pengujian kendaraan bermotor di Kota/Kota Kediri. Sedangkan tujuannya adalah untuk mengembangkan sarana dan prasarana pengujian kendaraan bermotor di Kota/Kota Kediri dalam rangka menekan dan meminimalisir angka kecelakaan. Dengan menggunakan metode uji kapasitas dan kebutuhan PKB dan analisis deskriptif kualitatif, hasil penelitian menunjukkan bahwa sarana PKB Kota Kediri sudah cukup memenuhi persyaratan. Hanya perlu menambah prasarana, yaitu menambah lagi 1 lajur jalan untuk keluar masuk kendaraan karena jumlah kendaraan yang wajib uji dari tahun ke tahun terus meningkat. Sementara untuk unit PKB, Kota Kediri tidak perlu menambah atau membangun unit PKB lagi, karena unit PKB yang ada masih mampu melayani pengujian dan belum overload. Untukantisipasi pengembangan unit PKB di Kota Kediri, maka direkomendasikan kepada Pemerintah Kota Kediri Cq Dinas Perhubungan dan Kominfo untuk melengkapi peralatan uji kendaraan yang masih belum dipunyai, yaitu alat uji suara, tekanan udara, kaca, dan palul senter.

Kata Kunci: pengujian kendaraan bermotor, sarana, prasarana, Kota Kediri

PENDAHULUAN

Kota Kediri mempunyai luas wilayah 963,21 km², sementara Kota Kediri mempunyai luas wilayah 63,40 km². Di wilayah Kediri berdiri pabrik rokok Gudang Garam dimana lokasi kantor dan pabriknya terletak di tengah-tengah Kota Kediri. Pabrik ini merupakan pabrik rokok terbesar di Jawa Timur, bahkan mungkin terbesar di Indonesia, dimana sebagian besar karyawannya pulang-pergi bekerja menggunakan angkutan umum.

Pada awal berdirinya pabrik rokok Gudang Garam, moda sepeda pancal yang paling banyak digunakan karyawandalam melakukan perjalanan dari rumah ke pabrik begitu sebaliknya (lebih dari 65%). Namun seiring dengan berjalannya waktu dan perkembangan wilayah dan perekonomian, serta teknologi, sepeda pancal mulai bergeser dan berganti dengan sepeda motor dan angkot atau angdes (Priyambodo, 2013). Dimana angkot atau angdes tersebut wajib melakukan uji berkala. Dan dari waktu ke waktu objek yang

diangkut selalu bertambah, dan pertambahan ini disebabkan karena adanya pertambahan penduduk, perkembangan wilayah, pertambahan produksi barang-barang ekonomi, pertumbuhan pusat-pusat kegiatan, pertambahan urbanisasi, pertambahan pendapatan, dan pertambahan keinginan untuk melakukan perjalanan (Fidel Miro, 2004).

Begitu juga di wilayah Kota Kediri objek-objek yang diangkut dari tahun ke tahun juga semakin meningkat. Dari pertambahan-pertambahan objek yang diangkut tersebut maka berdampak pada perkembangan sarana dan prasarana transportasi di Kota Kediri.

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan. Prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses kegiatan (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2007).

Sementara transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*). Dalam kegiatan transportasi diperlukan empat komponen, yaitu: adanya muatan yang diangkut, terdapatnya kendaraan sebagai sarana angkutannya, adanya jalan, dan tersedianya terminal (Rahardjo Adisasmita, 2010).

Kendaraan sebagai sarana angkutan, baik untuk barang maupun penumpang harus memenuhi persyaratan-persyaratan kelaikan jalan. Artinya kendaraan yang melintas di jalanan harus benar-benar aman dan tidak membahayakan bila melintas di jalanan. Terkait dengan kelaikan kendaraan bermotor ini diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, PP Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 1993 tentang Uji Tipe Kendaraan Bermotor.

Untuk menjamin kendaraan yang akan beroperasi di jalan raya bisa memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, maka kendaraan harus dilakukan pengujian kendaraan bermotor (PKB) secara berkala. Pengujian kendaraan bermotor ada 2 (dua) jenis, yaitu uji tipe dan uji berkala (Priyambodo, 2004).

Selanjutnya untuk mendapatkan kondisi kendaraan yang melintas di jalanan di Kota/Kota Kediri benar-benar laik jalan, maka selain harus dilakukan pengujian kendaraan bermotor secara berkala, maka kondisi sarana dan prasarana pengujian kendaraan bermotor di Kota Kediri harus benar-benar baik dan memiliki validitas peralatan yang tinggi. Artinya segala prosedur pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor di Kota Kediri harus benar-benar dilaksanakan dan ditaati. Begitu juga peralatan pengujian kendaraan bermotor pun harus lengkap dan *up to date*.

Sarana PKB adalah berupa *property* uji kendaraan yang bersifat teknis yang meliputi luas lahan, lapangan parkir, lebar jalan masuk, jumlah lajur yang dimiliki, dan peralatan teknis lainnya seperti alat uji *suspense* roda, rem, lampu utama, *speedometer*, emisi gas buang, pengukur berat, kincup roda depan, suara, dimensi, tekanan udara, kaca, kompresor udara, genset, dan palul senter.

Sementara prasarana PKB meliputi *property* PKB yang bersifat administrasi prosedural, misalnya formulir permohonan uji, rekomendasi dari Kepala Dinas Perhubungan, bukti pembayaran uji, foto copy jati diri atau Surat Keterangan Kepemilikan Badan Usaha/Instansi, foto copy STNKB atau Notis, gesekan Nomor Rangka Mesin, surat petunjuk/

tugas untuk kendaraan milik badan usaha/Instansi, dan surat kuasa dengan meterai cukup jika pengurusan oleh bukan pemilik.

Pentingnya sarana dan prasarana PKB di Kota Kediri dikembangkan adalah untuk menjamin kelaikan jalan suatu kendaraan yang akan beroperasi di jalanan di Kota Kediri. Adapun permasalahan dalam penelitian ini adalah: *pertama*, bagaimana kondisi sarana dan prasarana pengujian kendaraan bermotor di Kota Kediri? dan *kedua*, apa dan bagaimana mengembangkan sarana dan prasarana pengujian kendaraan bermotor di Kota Kediri.

Maksud dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kondisi sarana dan prasarana pengujian kendaraan bermotor di Kota Kediri, dan tujuannya adalah untuk mengembangkan sarana dan prasarana pengujian kendaraan bermotor di Kota Kediri dalam rangka untuk menekan dan meminimalisir angka kecelakaan.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Menurut Priyambodo dalam penelitiannya yang berjudul "*Keselamatan dan Kemacetan Angkutan Jala : Dalam Kaitannya Dengan Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Timur, Tahun 2012, hal 69*", diuraikan bahwa perbandingan antara jumlah kendaraan yang ada dengan jumlah kendaraan wajib uji di 4 (empat) kota sangat timpang. Artinya jumlah kendaraan yang wajib uji hanya sedikit, yakni berkisar antara 2,7 sampai 5,5 persen saja. Sebagai contoh, di Kota Mojokerto misalnya, jumlah kendaraan yang wajib uji hanya 2,7 persen dari jumlah kendaraan yang ada, yaitu sebanyak 404.086 kendaraan. Dari jumlah tersebut yang wajib uji hanya sebanyak 10.566 kendaraan. Sementara sisanya yakni 393.520 kendaraan (97,3 persen) tidak wajib uji. Di Kota Mojokerto kapasitas unit PKB sebanyak 98 unit kendaraan. Tetapi dalam kenyataannya jumlah kendaraan wajib uji per harinya 4 kendaraan penumpang dan 72 kendaraan barang. Sementara perbandingan antara jumlah pengujian yang harus dilayani dengan kapasitas uji di unit PKB nilainya lebih dari satu, oleh sebab itu di Kota Mojokerto perlu ditambah 1 unit PKB untuk menampung jumlah kendaraan yang tidak terlayani di unit PKB yang sudah ada. Begitu juga di Kota Malang unit PKB perlu ditambah 1 unit, sedangkan di Kota Jember tidak perlu menambah unit PKB, karena unit PKB yang ada masih mampu menampung jumlah kendaraan yang wajib uji.

B. Kendaraan dan Uji Berkala

Pasal 1 butir 1 sampai butir 11 dalam PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan menyebutkan Kendaraan adalah suatu sarana alat angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan. Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda 2 (dua) dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping, atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.

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

Mobil barang adalah kendaraan bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang. Rumah-rumah adalah bagian dari kendaraan bermotor jenis mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, atau sepeda motor yang berada pada landasan berbentuk ruang muatan, baik untuk orang maupun barang.

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

Uji tipe kendaraan bermotor adalah pengujian yang dilakukan terhadap fisik kendaraan bermotor atau penelitian terhadap rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor, kereta gandengan atau kereta tempelan sebelum kendaraan bermotor dibuat dan/atau dirakit dan/atau diimpor secara massal serta kendaraan bermotor yang dimodifikasi.

Uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang dioperasikan di jalan.

C. Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor

Pasal 6 dalam PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan menyebutkan “Setiap

kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis yang terdiri atas: a. susunan; b. perlengkapan; c. ukuran; d. karoseri; e. rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya; f. pemuatan; g. penggunaan; h. penggandengan kendaraan bermotor; dan/atau i. penempelan kendaraan bermotor. Pasal 7 dalam PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan menyebutkan, bahwa susunan sebagaimana persyaratan teknis terdiri atas: a. rangka landasan; b. motor penggerak; c. sistem pembuangan; d. sistem penerus daya; e. sistem roda-roda; f. sistem suspensi; g. sistem alat kemudi; h. sistem rem; i. sistem lampu dan alat pemantul cahaya; j. komponen pendukung”.

D. Keselamatan Transportasi

Selamat atau aman berarti pelayanan transportasi dilaksanakan tanpa mengalami kecelakaan selama dalam perjalanan. Kecelakaan bermacam-macam, ada yang ringan tetapi ada yang berat. Kecelakaan menimbulkan kerugian keuangan, badaniah, dan jiwa. Kecelakaan lalu lintas merugikan kelancaran lalu lintas dan menimbulkan kerugian yang diderita oleh pihak pengendara (atau pemilik) kendaraan. Terjadinya kecelakaan lalu lintas akan mengganggu keamanan lalu lintas. Untuk menjamin keamanan lalu lintas kendaraan bermotor, setiap pengendara atau pengemudi kendaraan bermotor diwajibkan memiliki surat izin mengemudi (SIM) sesuai jenis kendaraan bermotor, dan terhadap kendaraan bermotor harus dilakukan kir (keur) atas kelaikannya setiap waktu yang telah ditetapkan. Banyak kecelakaan lalu lintas disebabkan karena kesalahan manusia (pengendara/pengemudi), misalnya tidak memiliki SIM, mengantuk, mengemudi, ugal-ugalan, tidak konsentrasi, dan lainnya. Dapat pula terletak pada kendaraan bermotor, seperti kerusakan mesin, umur kendaraan sudah terlalu tua sehingga tidak layak dioperasikan, kelebihan muatan sehingga mengganggu keseimbangan dan mudah terbalik, dan lainnya (Rahardjo Adisasmita dalam Priyambodo, 2012).

E. Kapasitas Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB)

Kapasitas PKB adalah kemampuan alat yang terdapat pada suatu rangkaian unit pengujian per satuan waktu. Dengan demikian kapasitas PKB adalah jumlah kendaraan yang dapat diuji per satuan waktu. Dengan asumsi bahwa kegiatan proses administrasi berjalan paralel dan tidak memakan waktu terlalu lama, sehingga

kapasitas pengujian hanya ditentukan oleh kegiatan teknis saja. Oleh sebab itu kapasitas pengujian kendaraan bermotor dapat dihitung dengan membagi waktu kerja efektif yang ada dengan rata-rata waktu yang dibutuhkan untuk menguji satu kendaraan dalam satu rangkaian alat uji Rahardjo Adisasmita dalam Priyambodo: 2012). Berdasarkan uraian di atas, maka kapasitas unit PKB digunakan rumus sebagai berikut:

$$K = \frac{T_h - T_{k1}}{T_r} + 1$$

Dimana:

K = kapasitas pengujian unit PKB

Th = waktu kerja efektif unit PKB dalam satu hari (menit)

Tk1 = waktu yang dibutuhkan oleh kendaraan pertama dalam melakukan proses pengujian

Tr = rata-rata waktu (tiap kendaraan keluar dari ruang pengujian)

F. Kebutuhan Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB)

Guna memenuhi PKB yang jumlahnya semakin lama semakin meningkat maka diperlukan penambahan PKB atau pengadaan PKB baru bagi kota/kota yang belum memiliki PKB. Kebutuhan pengadaan PKB dapat ditentukan dengan formula sebagai berikut (Rahardjo Adisasmita dalam Priyambodo:2012):

$$U_t = \frac{KU - K_1}{Ku_3}$$

Dimana:

Ut = tambahan unit PKB yang dibutuhkan

KU = jumlah pengujian yang harus dilayani

K1 = kelebihan (sisa) kapasitas uji yang masih bisa dimanfaatkan saat ini (per tahun)

Ku3 = kapasitas uji untuk PKB yang memiliki 3 lajur pengujian (per tahun)

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian adalah penelitian eksploratif yang didukung dengan data-data kualitatif dan

kuantitatif. Data kualitatif antara lain adalah dokumen peraturan dan perundang-undangan tentang PKB dan dokumen yang terkait dengan sistem dan prosedur PKB di Kota Kediri. Data kuantitatif antara lain adalah jumlah kendaraan, luas lahan PKB, lapangan parkir, lebar jalan masuk, dan jumlah lajur yang dimiliki.

B. Data, Sampel, Lokasi, dan Waktu

Data primer terdiri dari data pengamatan pelaksanaan PKB. Data sekunder terdiri dari data tentang dokumen peraturan dan perundang-undangan tentang PKB dan dokumen yang terkait dengan sistem dan prosedur PKB di Kota/Kota Kediri. Data yang terkait dengan jumlah kendaraan, jumlah kecelakaan, luas lahan PKB, lapangan parkir, lebar jalan masuk, luas lahan, jumlah lajur yang dimiliki, dan peralatan teknis lainnya seperti alat uji suspense roda, rem, lampu utama, *speedometer*, dan lain-lain. Lokasi penelitian adalah Kota Kediri. Adapun waktu kajian adalah 6 (tiga) bulan terhitung mulai bulan Juli- Desember 2013.

C. Teknik Pengumpulan Data

Data primer dikumpulkan dengan cara meninjau langsung PKB dan melakukan pengamatan atas pelaksanaan PKB serta peralatannya di Kota/Kota Kediri. Sementara data sekunder dikumpulkan dengan cara meminta langsung atau menyalin data-data dari sumber data ke dalam form-form tabel isian yang telah dipersiapkan.

D. Teknik Analisis Data

Setelah tahap pekerjaan pengumpulan data primer dan sekunder selesai, maka selanjutnya atas data primer dan sekunder tersebut dilakukan pengolahan data dan menganalisisnya dengan analisis deskriptif kualitatif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Jumlah kendaraan wajib uji secara keseluruhan Kota Kediri secara keseluruhan pada tahun 2012 sebanyak 8.854 kendaraan yang terdiri dari 8.358 Kendaraan barang, dan 496 kendaraan penumpang, sementara yang tidak wajib uji sebanyak 615 kendaraan.

Tabel 1. Jumlah Kendaraan Umum Wajib Uji di Kota Kediri

No.	Tahun	Kend.Wajib Uji Barang/Unit	Kend. Wajib Uji Penumpang/Unit	Kend. Tidak Wajib Uji/Unit	Jumlah Total
1.	2008	6.997	451	303	7.751
2.	2009	7.236	457	387	8.080
3.	2010	7.695	438	585	8.718

No.	Tahun	Kend. Wajib Uji Barang/Unit	Kend. Wajib Uji Penumpang/Unit	Kend. Tidak Wajib Uji/Unit	Jumlah Total
4.	2011	8.019	491	452	8.962
5.	2012	8.358	496	615	9.469
Jumlah		38.305	2.333	2.342	42.980

Sumber: UPTD PKB Dishubkominfo Kota Kediri, 2013

A. Sistem dan Prosedur Pengujian Kendaraan Bermotor

1. Pemilik/pemegang kendaraan bermotor mendatangkan kendaraannya pada unit pelaksana uji.
2. Mengisi formulir permohonan uji dan dilengkapi persyaratan administrasi untuk didaftarkan.
3. Dilakukan pemeriksaan awal (pra uji) terhadap pemenuhan persyaratan teknis.
4. Kendaraan dimasukkan ke gedung pengujian untuk dilakukan pemeriksaan dan pengujian terhadap pemenuhan ambang batas laik jalan.
5. Dilakukan verifikasi dan penelitian oleh penguji kendaraan bermotor terhadap hasil pemeriksaan dan pengujian untuk penetapan kelaikan/kelulusannya.

B. Kendaraan Tidak Lulus Uji

1. Apabila kendaraan dinyatakan lulus uji maka penguji kendaraan bermotor menetapkan masa berlaku uji dan menandatangani buku uji sebagai bukti bahwa kendaraan tersebut laik jalan.
2. Pengetokan plat uji
3. Pengecatan plat samping
4. Kendaraan siap dioperasikan.

C. Kendaraan Lulus Uji

1. Penguji kendaraan bermotor memberikan surat pernyataan tidak lulus uji kepada pemilik kendaraan untuk dilakukan perbaikan dan melengkapi kekurangan dalam waktu 2 x 24 jam
2. Dilakukan uji ulang pada waktu dan tempat yang telah ditetapkan.
3. Jumlah kendaraan umum wajib uji di Kota Kediri sejak tahun 2008 sampai tahun 2012 mengalami peningkatan, baik itu untuk kendaraan barang maupun penumpang. Kendaraan wajib uji barang meningkat rata-rata 3 – 6%, yaitu pada tahun 2008 sebanyak 6.997 unit, tahun 2009 7.236 unit, tahun 2010 sebanyak 7.695 unit, tahun 2011 sebanyak 8.019 unit, dan tahun 2012 ada sebanyak 8.358. Sementara untuk kendaraan umum wajib uji penumpang jumlahnya lebih sedikit jika dibandingkan dengan kendaraan wajib uji barang. Begitu juga peningkatannya juga relatif

lebih kecil, yaitu 1% dari tahun 2008 sampai dengan tahun 2009 dan menurun pada tahun 2010, meningkat 12% pada tahun 2011, dan meningkat 1% pada tahun 2012.

D. Kendaraan Umum Wajib Uji dan Tidak Wajib Uji

Sedangkan kendaraan yang tidak wajib uji (kendaraan pribadi) jumlahnya relatif lebih kecil jika dibandingkan dengan jumlah kendaraan wajib uji barang dan penumpang. Namun kenaikannya fluktuatif. Pada tahun 2011 mengalami penurunan sebesar 22%.



Gambar 1.
Grafik Kendaraan Wajib Uji Barang/ Penumpang dan Tidak Wajib Uji

Selebihnya mulai tahun 2008, 2009, 2010, dan 2012 mengalami kenaikan rata-rata 27 sampai 55% per tahun lebih tinggi dibandingkan dengan kendaraan wajib uji barang dan penumpang. Kendaraan wajib uji barang di Kota Kediri mulai tahun 2008 sampai 2012 mengalami peningkatan. Peningkatan ini disebabkan karena pertumbuhan ekonomi dan industri di Kota Kediri yang mengalami peningkatan. Sementara jumlah kendaraan pribadi (R4) atau kendaraan yang tidak wajib uji juga mengalami peningkatan. Peningkatan kendaraan pribadi R4 ini meningkat akibat daya beli masyarakat Kota Kediri meningkat. Hal yang berbeda justru ditunjukkan oleh angkutan penumpang yang merupakan kendaraan wajib uji justru mengalami sedikit peningkatan, hanya 1%. Hal ini disebabkan karena angkutan umum kurang diminati oleh masyarakat. Masyarakat dalam aktivitas sehari-harinya lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi baik R2 maupun R4.

E. Sarana dan Prasarana PKB Kota Kediri

Sarana dan prasarana PKB Kota Kediri ditinjau dari sisi fisik bangunan, terdiri dari luas lahan yang sangat luas, yaitu 6.000 m² yang mampu menampung lebih dari 50 kendaraan roda empat dengan luas gedung pengujian seluas 480 m² dan luas lapangan parkir seluas 2000 m² mampu melancarkan proses pengujian kendaraan bermotor. Adapun lebar jalan keluar - masuk untuk proses pengujian adalah 6 m dengan jumlah lajur yang dimiliki adalah 1 lajur. Kendaraan wajib uji untuk angkutan barang per hari adalah 30 kendaraan. Sedangkan kendaraan wajib uji untuk angkutan penumpang per

hari adalah 10 kendaraan. Dengan waktu kerja efektif unit PKB dalam satu hari adalah 6 jam, waktu yang dibutuhkan oleh kendaraan dalam melakukan proses pengujian mulai dari pendaftaran sampai mendapatkan pengesahan adalah 30 menit, dengan lama rata-rata waktu tiap kendaraan keluar dari ruang pengujian adalah 15 menit. Kapasitas uji PKB per tahun adalah 1.500 kendaraan, sedangkan jumlah pengujian kendaraan yang harus dilayani per tahun 880 kendaraan. Jumlah pegawai di unit PKB Kota Kediri adalah 24 orang, dengan tenaga fungsional penguji kelaikan kendaraan di unit PKB Kota Kediri adalah sebanyak 9 orang.



Gambar 2.
Lapangan Parkir Gedung Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Kediri



Gambar 3.
Kantor Dinas Perhubungan Kota Kediri dan Gedung Pengujian Kendaraan Bermotor

Ditinjau dari sisi peralatan yang dimiliki pada unit PKB Kota Kediri memiliki peralatan yang cukup lengkap. Dari 14 item peralatan pada unit PKB, hanya 4 yang tidak dimiliki, yaitu alat uji suara, tekanan udara, kaca, dan palul senter. Semua

peralatan uji berfungsi dengan baik dan semua peralatan tersebut buatan tahun 2003, artinya peralatan tersebut telah berumur 10 tahun. Dan peralatan tersebut sebagian telah dikalibrasi terakhir pada tanggal 18 Oktober 2012.

Tabel 2. Fasilitas Unit PKB

No.	Nama Alat	Ada/ Tidak	Mekanik/ Non-Mekanik	Berfungsi/ Tidak	Buatan Tahun	Lama Waktu Uji	tanggal Kalibrasi Terakhir	Ket
1.	Suspensi Roda	Ada	Mekanik	Berfungsi	2003	2	-	-
2.	Rem	Ada	Mekanik	Berfungsi	2003	2	18-10-2012	-

No.	Nama Alat	Ada/ Tidak	Mekanik/ Non- Mekanik	Berfungsi/ Tidak	Buatan Tahun	Lama Waktu Uji	tanggal Kalibrasi Terakhir	Ket
3.	Lampu utama	Ada	Mekanik	Berfungsi	2003	2	18-10-2012	-
4.	Speedometer	Ada	-	Berfungsi	2003	2	-	-
5.	Emisi gas buang	Ada	-	Berfungsi	2003	2	18-10-2012	-
6.	Pengukur berat	Ada	-	Berfungsi	2003	2	18-10-2012	-
7.	Kincup Roda Depan	Ada	-	Berfungsi	2003	1	18-10-2012	-
8.	Suara	Tidak ada	-	-	-	-	-	-
9.	Dimensi	Ada	Non-mek	Berfungsi	2003	3	-	-
10.	Tekanan Udara	Tidak ada	-	-	-	-	-	-
11.	Kaca	Tidak ada	-	-	-	-	-	-
12.	Kompresor Udara	Ada	-	Berfungsi	2003	-	-	-
13.	Genset	Ada	-	Berfungsi	2009	-	-	-
14.	Palul Senter	Tidak ada	-	-	-	-	-	-

Sumber: UPTD PKB Dishubkominfo Kota Kediri, 2013

Dalam melaksanakan pengujian kendaraan bermotor di Kota Kediri, didukung oleh tenaga-tenaga fungsional pengujian kendaraan bermotor dengan latar pendidikan sesuai dengan jenis

pekerjaannya, yaitu tenaga-tenaga fungsional lulusan DIK PKB dan D II PKB, yang masih berusia produktif, yaitu antara 34 tahun - 48 tahun.

Tabel 3. Pendidikan Fungsional

No.	Nama Pegawai	Umur	Nama Pendidikan	Lama Pendidikan	Tempat Pendidikan	Keterangan
1.	Sukandar	48	DIK PKB	3 bln	Tegal	-
2.	Edi Santosa	44	D II PKB	2 th	Tegal	-
3.	Junailan R	44	D II PKB	2 th	Tegal	-
4.	Saifudin A	37	DIK PKB	3 bln	Tegal	-
5.	Hasan SH	35	DIK PKB	3 bln	Tegal	-
6.	Budi Mardi S	35	D II PKB	2 th	Tegal	-
7.	M. teguh A	35	D II PKB	2 th	Tegal	-
8.	Hengky ADP	36	D II PKB	2 th	Tegal	-
9.	Guntur LK	34	D II PKB	2 th	Tegal	-

Sumber: UPTD PKB Dishubkominfo Kota Kediri, 2013

Pada sarana dan prasarana PKB Kota Kediri dari segi fisik lahan dan gedung maka sarana dan prasarana PKB Kota Kediri sudah sangat memenuhi persyaratan untuk dipakai sebagai lahan dan gedung pengujian kendaraan bermotor, karena dengan lahan seluas 6.000 m² dan luas lapangan parkir seluas 2.000 m², maka keberadaan lahan dan bangunan tersebut mampu melancarkan proses pengujian kendaraan bermotor dengan efektif dan efisien. Namun dengan jumlah lajur keluar masuk yang hanya terdiri dari 1 lajur selebar 6 m, dirasa PKB Kota Kediri perlu menambah 1 lajur lagi mengingat jumlah kendaraan yang wajib uji dari tahun ke tahun terus meningkat, disamping itu lahan yang ada/tersedia masih

memungkinkan untuk dibangun lagi 1 lajur untuk keluar - masuk kendaraan yang akan dilakukan pengujian.



Gambar 4.
Lajur Pengujian Kendaraan Bermotor
Kota Kediri

F. Kapasitas dan Kebutuhan PKB Kota Kediri

Waktu kerja efektif unit PKB Kota Kediri dalam satu hari adalah 6 jam dan waktu yang dibutuhkan oleh kendaraan dalam melakukan proses pengujian mulai dari pendaftaran sampai mendapatkan pengesahan adalah 30 menit. Sementara lama rata-rata waktu tiap kendaraan keluar dari ruang pengujian adalah 15 menit. Dari data di atas maka kapasitas unit PKB Kota Kediri dalam satu hari adalah sebagai berikut:

$$K_p = \frac{6 - 0,3}{0,15} = 38$$

Jadi dalam satu hari unit PKB di Kota Kediri mampu menguji kendaraan bermotor baik penumpang maupun barang sebanyak 38 kendaraan. Namun pada kenyataannya kendaraan wajib uji untuk angkutan barang per hari adalah 30 kendaraan. Sedangkan kendaraan wajib uji untuk angkutan penumpang per hari adalah 10 kendaraan. Sementara itu perlu tidaknya Kota Kediri menambah unit PKB dapat dihitung dengan membandingkan antara jumlah pengujian kendaraan bermotor yang harus dilayani selama satu tahun dibandingkan dengan kapasitas uji PKB per tahun.

$$U = \frac{880}{1.500} = 0,58$$

Karena nilai U kurang dari satu, artinya bahwa kapasitas melebihi capaian jumlah kendaraan yang bisa dilayani selama setahun, oleh sebab itu maka Kota Kediri tidak perlu menambah atau membangun unit PKB lagi, karena unit PKB yang ada masih mampu melayani pengujian dan belum *overload*.

G. Mengembangkan PKB Kota Kediri

Untuk mengembangkan unit PKB Kota Kediri dalam rangka mempercepat proses pengujian dan mengurangi antrean maka jumlah lajur pengujian di unit PKB Kota Kediri perlu ditambah satu lajur karena saat ini di unit PKB Kota Kediri hanya tersedia 1 lajur keluar masuk kendaraan untuk melakukan uji kendaraan, dan dalam satu hari mampu menyelesaikan pengujian sekitar 30 kendaraan angkutan barang dan 10 kendaraan angkutan penumpang. Oleh sebab itu jika di tambah 1 lajur lagi maka dalam satu hari akan bisa diselesaikan uji kendaraan sebanyak 60 kendaraan angkutan barang dan 20 kendaraan angkutan penumpang, sehingga total dalam satu hari akan bisa menyelesaikan uji kendaraan sebanyak 80 kendaraan.

Jika jumlah lajur di unit PKB Kota Kediri ditambah 1 lajur maka tenaga fungsional yang ada saat ini perlu ditambah dari 9 orang, maka jumlah tenaga fungsional tersebut perlu ditambah minimal 9 orang.



Gambar 5.
Antrian Kendaraan Bermotor Saat Memasuki Gedung Pengujian Pada Unit PKB Kota Kediri

KESIMPULAN

Kondisi sarana dan prasarana di unit PKB Kota Kediri yang terdiri dari luas lahan dan bangunan untuk peruntukan pengujian kendaraan bermotor ditinjau dari sisi kecukupan luas lahan sudah cukup luas dan memenuhi syarat untuk operasional pengujian kendaraan bermotor, misalnya untuk antrian dan manuver kendaraan. Untuk mengembangkan unit PKB di Kota Kediri maka jumlah lajur keluar masuk bagi kendaraan yang akan diuji ke gedung pengujian, maka jumlah lajur tersebut perlu ditambah 1 lajur lagi. Dan jika penambahan lajur ini dilakukan maka tenaga fungsional pengujian kendaraan bermotor perlu ditambah.

SARAN

Untuk antisipasi pengembangan unit PKB di Kota Kediri, maka direkomendasikan kepada Pemerintah Kota Kediri Cq Dinas Perhubungan dan Kominfo untuk melengkapi peralatan uji kendaraan yang masih belum dipunyai, yaitu alat uji suara, tekanan udara, kaca, dan palul senter.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo et all. 2011. *Manajemen Transportasi Darat - Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar (Jakarta)*. Jogyakarta: Graha Ilmu, Cetakan Pertama.

- Adisasmita, Rahardjo. 2010. *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Jogjakarta: Graha Ilmu, Edisi Pertama.
- Miro, Fidel. 2004. *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: PT. Erlangga.
- Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional. 2007. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka, Edisi Ketiga.
- Priyambodo. 2004. *Kajian Perangkat Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) yang Berpengaruh Terhadap Kelaikan Kendaraan Bermotor di Surabaya*. Jakarta: Warta Penelitian Perhubungan, No. 06. THN. XVI/2004.
- Priyambodo. 2013. *Analisis Biaya Transportasi Karyawan Pabrik Rokok Gudang Garam di Kediri*. Jakarta: Warta Penelitian Perhubungan, Volume 25, Nomor 3, Maret 2013.
- Priyambodo. 2012. *Keselamatan dan Kemacetan Angkutan Jalan: Dalam Kaitannya Dengan Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Timur*. Surabaya: Unesa University Press, Cetakan Pertama.
- UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 1993 tentang Uji Type Kendaraan Bermotor.

