

**PENGAWASAN UJI KIR ANGKUTAN UMUM OLEH
DINAS PERHUBUNGAN KOTA BATAM**

SKRIPSI



**Oleh :
NIKKI SAFITRI
151010081**

**PROGRAM STUDI ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
UNIVERSITAS PUTERA BATAM
2019**

**PENGAWASAN UJI KIR ANGKUTAN UMUM OLEH
DINAS PERHUBUNGAN KOTA BATAM**

SKRIPSI

**Untuk memenuhi salah satu syarat
Guna memperoleh gelar sarjana**



**Oleh :
NIKKI SAFITRI
151010081**

**PROGRAM STUDI ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
UNIVERSITAS PUTERA BATAM
2019**

PERNYATAAN

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (sarjana, dan/atau magister), baik di Universitas Putera Batam maupun di perguruan Tinggi lain.
2. Skripsi ini adalah murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain kecuali arahan pembimbing.
3. Dalam skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat ketidak benaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh, serta sanksi lainnya sesuai norma yang berlaku di Perguruan Tinggi.

Batam, 11 Februari 2019

Yang membuat pernyataan

Nikki Safitri

151010081

**PENGAWASAN UJI KIR ANGKUTAN UMUM OLEH
DINAS PERHUBUNGAN KOTA BATAM**

SKRIPSI

**Untuk memenuhi salah satu syarat
Guna memperoleh gelar sarjana**

**Oleh :
Nikki Safitri
151010081**

**Telah disetujui oleh pembimbing pada tanggal
Seperti tertera di bawah ini**

Batam, 14 Februari 2019

Ulima Harma S.AP., M.A.P.

Pembimbing

ABSTRAK

Kota Batam adalah sebuah kota terbesar di Provinsi Kepulauan Riau Indonesia, dengan perkembangan Kota Batam yang begitu cepat, seiring dengan berbagai kebutuhan masyarakatnya yang ikut meningkat, salah satunya adalah alat transportasi umum yang menjadi kebutuhan vital bagi masyarakat, keberadaan angkutan umum bertujuan untuk menyelenggarakan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Namun untuk pelayanan kebutuhan angkutan umum di Kota Batam saat ini masih terdapat berbagai kekurangan terutama dalam pelaksanaan Uji KIR kendaraan. Uji berkala yang dilakukan pemerintah, khususnya kementerian perhubungan, sudah jelas diatur dalam undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Peraturan Menteri No 33 Tahun 2015 tentang pengujian berkala kendaraan bermotor. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan pengawasan Uji KIR angkutan umum oleh Dinas Perhubungan Kota Batam dan faktor-faktor penghambat dalam pengawasan pelaksanaan Uji KIR tersebut. Metode Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan terkait pelaksanaan Uji KIR angkutan umum bisa dikatakan sudah sesuai dengan standard dan aturan yang berlaku. Namun yang menjadi faktor penghambat dalam pelaksanaan Uji KIR ini adalah kurangnya kemampuan sumberdaya dalam menggunakan peralatan pengujian serta adanya koperasi badan usaha yang menjadi penghambat dalam proses kelengkapan data persyaratan Uji KIR.

Kata Kunci : Pengawasan., Uji KIR., Angkutan Umum.

ABSTRACT

Batam City is the largest city in the Riau Islands Province of Indonesia, with the development of Batam City so fast, along with the various needs of its people that have increased, one of which is public transportation which is a vital need for the community, the purpose of public transportation is to carry out transportation good and decent for the community. However, for the current service of public transportation needs in Batam City there are still various shortcomings, especially in the implementation of KIR TEST vehicles. Periodic tests conducted by the government, especially the ministry of transportation, are clearly stipulated in law number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, and Ministerial Regulation No. 33 of 2015 concerning periodic testing of motorized vehicles. This study aims to describe the supervision of the KIR public transport test by the Batam City Transportation Agency and the inhibiting factors in monitoring the implementation of the KIR TEST. The research method used in this research is descriptive qualitative research. The results of the study indicate that the supervision carried out by the Department of Transportation related to the implementation of the public transport KIR TEST can be said to be in accordance with applicable standards and rules. However, the inhibiting factor in implementing the KIR TEST is the lack of resource capacity in using testing equipment as well as the existence of business entity cooperatives that become obstacles in the process of completing the data requirements for TEST KIR.

Keywords: Supervision., TEST KIR., Public Transportation.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan segala rahmat dan karunianya, sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan tugas akhir yang merupakan salah satu persyaratan untuk menyelesaikan program studi strata satu (SI) pada Program Studi Administrasi Negara Universitas Putera Batam.

Penulis Menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karenanya kritik dan saran akan senantiasa penulis terima dengan senang hati. Dengan segala keterbatasan, penulis menyadari pula bahwa skripsi ini tidak akan dapat diselesaikan tanpa bantuan, bimbingan dan dorongan dari berbagai pihak. Kemudaiannya daripada itu dengan segala kerendahan hati, penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

1. Ibu Nur Elfi Husda, S.Kom., M.Si. selaku Rektor Universitas Putera Batam.
2. Bapak Bobby Mandala Putra, S.IP., M.Si. selaku Ketua program Studi Administrasi Negara.
3. Ibu Ulina Harma S.AP., M.A.P. selaku pembimbing yang telah bersedia meluangkan waktu untuk memberikan arahan, motivasi serta dukungan kepada penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

4. Bapak/Ibu penguji yang telah bersedia menjadi penguji dan memberikan saran dan kritik yang bermanfaat bagi penulis.
5. Bapak/Ibu dosen Pengajar Universitas Putera Batam, yang telah menambah wawasan penulis dengan berbagai ilmu pengetahuan, pengalaman serta motivasi yang membangun.
6. Bapak Hariyanto selaku Kepala Penguji, Bapak Nanang Supriyadi dan Bapak Slamet Riyadi selaku penguji serta Ibu Tasya selaku petugas di bagian administrasi yang telah memberikan kesempatan dan membantu penulis dalam penelitian di kantor Dinas Perhubungan Kota Batam.
7. Kedua orang tuaku ayahanda Ikbal dan ibunda Yuharnoni serta adikku Nilam dan Jaka yang sangat penulis cintai yang selalu memberikan motivasi dan doa untuk kesuksesan penulis dalam proses pembuatan skripsi ini.
8. Untuk Rully Rahmadhony, seseorang yang selalu memberikan bantuan ketika penulis mengalami kesulitan, memberikan semangat dan motivasi serta selalu menemani penulis dari awal sampai akhir penelitian.
9. Untuk Rully Febriyanti seorang kakak yang selalu memberi semangat dan motivasi di saat rasa menyerah dan lelah datang silih berganti, hingga akhirnya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
10. Teman-teman dan sahabat Prodi Administrasi Negara angkatan 2015 yang telah memberi dukungan dan motivasi untuk penulis.
11. Serta seluruh pihak yang telah memberikan masukan, kritikan serta bantuan yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Dengan demikian penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah penulis sebutkan, dan apabila ada pihak yang belum sempat disebutkan maka penulis mohon maaf, besar harapan penulis atas skripsi yang telah ditulis semoga bermanfaat khususnya bagi penulis sendiri dan umumnya bagi pembaca.

Batam, 14 Februari 2019

Nikki safitiri

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMBUNG DEPAN	i
HALAMAN JUDUL	ii
SURAT PERNYATAAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
ABSTRAK	v
<i>ABSTRACT</i>	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	7
1.3 Tujuan Penelitian	7
1.4 Manfaat Penelitian	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Konsep Pengawasan	9
2.1.1 Maksud dan Tujuan Pengawasan	12
2.1.2 Bentuk Pelaksanaan Pengawasan	13
2.1.3 Tipe-Tipe Pengawasan	15
2.1.4 Tahapan Pengawasan	16
2.1.5 Metode Pengawasan	18
2.2 Faktor-Faktor Penghambat Pelaksanaan Pengawasan	19
2.3 Pengertian Uji Kir (Pengujian Kendaraan Bermotor)	20
2.3.1 Tanggung Jawab Pemilik Kendaraan	22
2.4 Penelitian Terdahulu	23
2.5 Kerangka Pemikiran	28
BAB III METODE PENELITIAN	
3.1 Jenis Penelitian	29
3.2 Fokus Penelitian	29
3.3 Sumber Data	30
3.4 Teknik Pengumpulan Data	31
3.5 Metode Analisis Data	33
3.6 Keabsahaan Data	33
3.7 Lokasi dan Jadwal Penelitian	35
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
4.1 Hasil Penelitian	37
4.1.1 Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Batam	37
4.1.2 Visi Misi	37
4.1.3 Struktur Organisasi	38
4.1.4 Tugas dan Fungsi	39

4.1.5 Sumber Daya Manusia	42
4.1.6 Sarana dan Prasarana Pengujian Kendaraan Bermotor	43
4.1.7 Pengawasan Uji Kir Angkutan Umum	46
4.1.8 Hasil bservasi	56
4.1.9 Faktor Penghambat Pengawasan Uji Kir Angkutan Umum	57
4.2 Pembahasan	60
4.2.1 Pengawasan Uji Kir Angkutan Umum	60
4.2.2 Faktor Penghambat Pengawasan Uji Kir Angkutan Umum	66
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	
5.1 Kesimpulan	68
5.2 Saran	69
DAFTAR PUSTAKA	71

LAMPIRAN I DAFTAR RIWAYAT HIDUP

LAMPIRAN II PEDOMAN WAWANCARA

LAMPIRAN III SURAT KETERANGAN PENELITIAN

LAMPIRAN IV DOKUMENTASI

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Jumlah angkutan kota/oplet yang melakukan UJI KIR	5
Tabel 3.2 Jumlah Informan	31
Tabel 3.3 Jadwal Penelitian	37
Tabel 4.4 SDM Pengujian Kelayakan Kendaraan	43
Tabel 4.5 Peralatan Utama	44
Tabel 4.6 Peralatan Pendukung	45

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Penelitian	29
Gambar 4.2 Struktur Organisasi	39
Gambar 4.3 SOP Pengujian Kendaraan Bermotor	46

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Batam adalah salah satu kota terbesar di Provinsi Kepulauan Riau Indonesia. Wilayah Kota Batam terdiri dari Pulau Batam, Pulau Rempang dan Pulau Galang dan pulau-pulau kecil lainnya di kawasan Selat Singapura dan Selat Malaka. Menurut Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil Kota Batam per 2015, jumlah penduduk Batam mencapai 1.037.187 jiwa. Batam merupakan salah satu kota dengan letak yang sangat strategis. Selain berada di jalur pelayaran internasional, kota ini memiliki jarak yang sangat dekat dan berbatasan langsung dengan Singapura dan Malaysia. Sebagai kota terencana, Batam merupakan salah satu kota dengan pertumbuhan terpesat di Indonesia. Ketika dibangun pada tahun 1970-an oleh Otorita Batam (saat ini bernama *BP Batam*), kota ini hanya dihuni sekitar 6.000 penduduk dan dalam tempo 40 tahun penduduk Batam bertumbuh hingga 158 kali lipat (Batam, https://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Batam, 2015). Dengan pertumbuhan jumlah penduduk yang terus mengalami kenaikan di kota Batam maka kebutuhan akan transportasi juga akan semakin meningkat sebagai kebutuhan penting bagi masyarakat dalam melakukan berbagai aktifitas sehari-hari.

Transportasi dapat diartikan sebagai salah satu kegiatan yang memungkinkan perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Berdasarkan pengertian tersebut setiap transportasi dapat mengakibatkan perpindahan dan pergerakan yang berarti terjadi lalu lintas.

Transportasi merupakan salah satu syarat yang paling penting dalam pembangunan. Transportasi berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi dalam peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya. Kebutuhan akan transportasi timbul karena adanya kebutuhan manusia. (Melgibson Siallagan, 2015)

Sukanto (2002 : 15) membedakan transportasi menjadi dua yakni dari segi penawaran dan permintaan . Angkutan umum berupa Angkutan Kota, ditinjau dari segi penawaran angkutan biasanya dibawah pengelolaan Pemko/Pemkab termasuk pembagian jalan pemilik angkutan. Sedangkan dari segi permintaan, masyarakat luas dapat memanfaatkan dengan membayar pemanfaatan serta membayar karcis. Dalam hal ini masyarakat memilih didalam menggunakan angkutan yang disediakan pemerintah dan swasta tergantung tarif atau servis yang diberikan dan semuanya. (Siregar, 2015).

Dengan perkembangan Kota Batam yang begitu cepat, seiring dengan berbagai kebutuhan masyarakatnya yang ikut meningkat, salah satunya adalah alat transportasi umum yang menjadi kebutuhan vital bagi masyarakat yang sebagian besar adalah pekerja industri, angkutan umum yang sering digunakan adalah angkot/keri, bus kota (bimbar), dan taksi.

Namun untuk pelayanan kebutuhan angkutan umum di Kota Batam saat ini masih terdapat berbagai kekurangan seperti yang dilansir dari (Batampos.co.id, 2018) : Kondisi angkutan umum di Kota Batam semakin memburuk yang sebagian besar sudah tidak layak untuk beroperasi, ditambah dengan perilaku sopir yang sering

melanggar peraturan lalu lintas, sehingga sering terjadi kecelakaan lalu lintas yang membuat masyarakat takut untuk menggunakan kendaraan umum, kemudian (Dumba, Vassileva, & Gumbo, 2017) mengemukakan bahwa bukti empiris tentang masalah metodologis dan praktis ketika memodelkan persimpangan persimpangan dalam karakteristik perilaku pengemudi angkutan umum informal. sifat fisik dan dinamikanya sama dengan mobil pribadi dan karenanya dapat diklasifikasikan sebagai homogen, karakteristik perilaku pengemudi mereka menjadikannya mode transportasi unik dengan kinerja operasional yang berbeda dibandingkan dengan mobil pribadi normal. Perilaku pengemudi yang agresif dan disiplin lateral dalam mengemudi melambangkan perilaku menyimpang tersebut.

Dari fenomena di atas jelaslah bahwa diperlukan tindakan penanganan yang sesegera mungkin, serta kerjasama dari berbagai pihak yaitu: masyarakat sebagai pengguna angkutan umum, pemilik angkutan umum dan Dinas Perhubungan dalam mengawasi kelayakan angkutan umum (UJI KIR).

Istilah Pengawasan dalam bahasa Indonesia asal katanya adalah “awas” sedangkan dalam bahasa Inggris disebut *controlling* yang diterjemahkan dengan istilah pengawasan dan pengendalian. Siagian (2015: 156) menyebutkan bahwa pengawasan adalah : suatu tindakan melakukan penilaian atas semua kegiatan pekerjaan dalam organisasi dapat sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 55 Tahun 2012, pasal 1 ayat 9: UJI KIR (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.

Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas: emisi gas buang, kebisingan suara, efisiensi sistem rem utama, efisiensi sistem rem parker, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama, radius putar, akurasi alat penunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, dan kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.

Pengujian kelaikan kendaraan secara berkala oleh kementerian perhubungan yang dilaksanakan pada Dinas perhubungan di setiap daerah, telah diatur dalam undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (PP LLAJ), kemudian pembahasannya juga terdapat pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 133 tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor (Permenhub PBKB). Pada pasal 53 ayat satu UU LLAJ, uji berkala dengan ketentuan wajib dilakukan untuk mobil penumpang umum, bus, barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan. Lalu pada pasal 2, pengujian berkala tersebut meliputi kegiatan, pemeriksaan dan pengujian fisik, serta pengesahan hasil uji.

Selain pada pasal 53, aturan uji berkala ini secara lebih lanjut diperjelas pada pasal 54 dan 55 UU LLAJ. Terkait dengan waktu pelaksanaannya, juga sudah dijelaskan pada pasal 5 ayat 3 Permenhub PBKB, di mana uji berkala perdana dilakukan paling lama satu tahun, setelah terbit surat tanda nomor kendaraan (STNK)

yang pertama kali. Kemudian pada ayat 3, perpanjangan uji berkala selanjutnya dilakukan 6 bulan setelah uji berkala pertama, dan dilakukan terus menerus setiap enam bulan sekali.

Sebagai pelengkap aturan, pemerintah tentu memberikan sanksi yang tegas terhadap pihak yang melanggar ketentuan uji berkala tersebut. Seperti pada UU LLAJ pasal 76 ayat 1, yang tertulis, setiap orang yang melanggar ketentuan pasal uji berkala dikenakan sanksi administratif, berupa peringatan tertulis, pembayaran denda, pembekuan izin, dan pencabutan izin. Selain itu, sanksi juga diberikan bagi petugas yang secara sengaja tidak melakukan pengujian kendaraan saat uji berkala, dengan benar dan sesuai aturan perundang-undangan. Sanksinya yaitu, dicabutnya sertifikat kompetensi dan tanda kualifikasi teknis penguji kendaraan bermotor, yang ada di pasal 27 ayat 1 Permenhub PBKB. (Nugraha, 2014).

Permasalahan yang terjadi di Kota Batam yaitu banyaknya angkutan umum yang tidak melakukan UJI KIR dimana sering kita jumpai angkutan umum yang sudah tua dan tak layak jalan namun masih beroperasi dan berkeliaran di , dimana hal tersebut dapat mengurangi keamanan, kenyamanan serta keselamatan masyarakat sebagai pengguna angkutan umum di kota Batam.

Table 1.1 Jumlah Angkutan Kota atau Oplet yang melakukan uji kir

Tahun	Kendaraan yang melakukan uji	Kendaraan yang tidak melakukan uji	Jumlah kendaraan wajib uji
2015	395	1350	924
2016	117	1628	805
2017	79	1666	447

Sumber : Dinas perhubungan kota batam tahun 2015, 2016, 2017

Dari data diatas kita mengetahui bahwa total jumlah kendaraan wajib uji adalah 447 unit namun kendaraan yang melakukan uji kelayakan (UJI KIR) hanya 79 kendaraan dari data trakhir tahun 2017, dan sebelumnya kita juga harus mengetahui total jumlah kendaraan yang wajib uji dan tidak wajib uji di kota Batam adalah 1745 unit kendaraan khusus oplet, berdasarkan data di atas hal tersebut dapat memberikan dampak negatif terhadap ketertiban, keamanan dan keselamatan penggunaan angkutan umum dalam berlalu lintas. Seperti halnya kecelakaan yang terjadi akhir-akhir ini yaitu : Sebuah angkutan kota Bimbar tujuan Jodoh-Batu Aji-Tanjung Uncang mengalami kecelakaan di simpang empat Masjid Raya Batam Centre atau perempatan lampu lalu lintas Dataran Engku Putri, Selasa (2/2/2108) sekitar pukul 07.12 WIB. Belum diketahui penyebab pastinya, namun informasi di lapangan menyebutkan kecelakaan ini terjadi akibat sopir angkot tersebut mencoba untuk menerobos lampu merah. Namun saat di tingkungan, angkot yang posisinya dalam keadaan kencang kehilangan kendali dan akhirnya terbalik lalu menabrak pembatas jalan, (Kompas.com - 02/01/2018, 08:34 WIB).

Berita yang hampir sama juga terdapat dalam (Tribunbatam.id, 2018) yang menyatakan bahwa angkutan umum di Kota Batam banyak yang tak layak beroperasi , dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Batam belum menemukan cara efektif untuk menindak angkutan umum yang tak layak beroperasi. Dari data Dishub, sebanyak 1.262 unit kendaraan angkutan umum dalam trayek cabang di Batam, tak layak beroperasi. Kepala Bidang Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kota Batam, Syafrul Bahri tak memungkiri, dari angkutan yang tak layak itu, beberapa di antaranya ikut

menyumbang daftar kecelakaan lalu lintas di jalan. Untuk mengatasi hal ini Dinas Perhubungan telah melakukan razia gabungan dengan polisi lalu lintas.

Berdasarkan fenomena diatas jelaslah bahwa pengawasan sangatlah dibutuhkan untuk menyelidiki apakah pelaksanaan dilapangan sudah sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan berdasarkan peraturan diatas, apabila pelaksanaan tidak sesuai dengan yang telah ditetapkan, maka perlu ada perbaikan kongkrit dari aparatatur untuk memperbaiki kesalahan atau penyimpangan yang dilakukan oleh pemilik atau supir Angkutan Kota tersebut. Berdasarkan masalah diatas maka penulis merasa tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul:

“Pengawasan UJI KIR Angkutan Umum Oleh Dinas Perhubungan Kota Batam”.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah pengawasan UJI KIR angkutan umum oleh Dinas Perhubungan kota Batam ?
2. Apa saja faktor penghambat pengawasan UJI KIR angkutan umum oleh dinas perhubungan kota batam ?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk menjelaskan pengawasan UJI KIR angkutan umum oleh Dinas Perhubungan kota Batam.
2. Untuk menjelaskan faktor penghambat pengawasan UJI KIR angkutan umum oleh dinas perhubungan kota batam.

1.4 Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

1. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan sumbangan pemikiran terhadap perkembangan ilmu pengetahuan di Program Studi Ilmu Administrasi Negara, khususnya mengenai pengawasan UJI KIR angkutan umum di kota Batam
2. Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan bahan penelitian bagi peneliti lain yang ingin mendalami penelitian bertema serupa.

b. Manfaat Praktis

1. Dapat memberi gambaran mengenai pelaksanaan UJI KIR angkutan umum di kota Batam
2. Diharapkan dapat menambah wawasan dan pengetahuan bagi penulis, pembaca, dan pihak-pihak yang terkait dalam pengawasan UJI KIR angkutan umum
3. Dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dan masukan bagi Pemerintah Kota Batam dan Dinas Perhubungan Kota Batam maupun pihak - pihak yang terkait dengan penelitian ini.
4. Digunakan untuk memenuhi persyaratan guna memperoleh gelar sarjana pada Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora Universitas Putera Batam

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Konsep Pengawasan

George R. Terry : pengawasan adalah sebagai menterminasi semua kegiatan yang telah dilaksanakan, berarti melakukan penilaian terhadap hasil pelaksanaan kegiatan serta bila diperlukan dapat mengambil suatu tindakan koreksi demi mencapai tujuan yang telah disepakati sebelumnya. Robbin : pengawasan merupakan suatu proses aktivitas yang sangat mendasar sehingga membutuhkan seorang manajer untuk menjalankan tugas dan pekerjaan organisasi. Siagian : pengawasan adalah pengamatan dari pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya. (Zaenal & Muhibudin, 2015:156).

Prayudi Atmosudirdjo : pengawasan adalah suatu proses untuk menetapkan pekerjaan apa yang dijalankan, dilaksanakan, atau diselenggarakan itu dengan apa yang dikehendaki, direncanakan atau diperhatikan. M. Manullang : pengawasan adalah suatu proses untuk menetapkan suatu pekerjaan apa yang sudah dilaksanakan, menilainya dan mengoreksi bila perlu dengan maksud supaya pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan rencana semula. (Murhaini, 2014:3).

Fremont E. Kast dan James E. Rosenzweig : pengawasan adalah tahap proses manajerial mengenai pemeliharaan kegiatan organisasi dalam batas – batas yang diizinkan yang diukur dari harapan – harapan.

T. Hani Handoko : Pengawasan dapat didefinisikan sebagai proses untuk “menjamin” bahwa tujuan – tujuan organisasi dan manajemen tercapai.

Hadibroto : Pengawasan adalah kegiatan penilaian terhadap organisasi/kegiatan dengan tujuan agar organisasi/kegiatan tersebut melaksanakan fungsinya dengan baik dan dapat memenuhi tujuannya yang telah ditetapkan. Brantas : Pengawasan adalah proses pemantauan, penilaian, dan pelaporan rencana atas pencapaian tujuan yang telah ditetapkan untuk tindakan korektif guna penyempurnaan lebih lanjut. (Fahmi, 2016:128)

Menurut Robert J. Mockler : Pengawasan adalah usaha sistematis untuk menetapkan standar pelaksanaan dengan tujuan – tujuan perencanaan, merancang sistem informasi umpan balik, membandingkan kegiatan nyata dengan standar yang telah ditetapkan sebelumnya, menentukan dan mengukur penyimpangan – penyimpangan serta mengambil tindakan koreksi yang diperlukan untuk menjamin bahwa semua sumber daya perusahaan dipergunakan dengan cara paling efektif dan efisien dalam pencapaian tujuan – tujuan perusahaan. (Zakiyudin, 2016:63)

Pengawasan adalah pengamatan atas pelaksanaan seluruh kegiatan unit organisasi yang diperiksa (OBRIK) istilah yang disosialisasikan oleh Badan Pemeriksa Keuangan Pemerintah (BPKP) atau Auditee (istilah yang dipopulerkan Yayasan Pendidikan Internal Auditor (YPIA) untuk menjamin agar supaya semua pekerjaan yang sedang dilaksanakan sesuai dengan rencana dan peraturan atau yang disebut kriteria.

- Pelaksanaannya : membandingkan realisasi terhadap rencana.
- Sasarannya : TEMUAN, terjadi perbedaa / penyimpangan atau rencana / target.
- Pembinaan : - Diarahkan / direkomendasikan perbaikan
 - Disarankan agar ditekan pemborosan
 - Dioptimalkan agar mencapai target

Dari uraian diatas jelas bahwa pengawasan berorientasi pada target artinya pencapaian target dengan optimal. Ini dapat dibedakan dengan pencapaian target, asal tercapai, tetapi dengan padat pemborosan. Contoh pengerasan jalan dengan hotmix atau pengecoran campuran semen pasir, lebar 6 meter, panjang 5 km, setebal 20 cm. jadi terukur memudahkan pengawasannya, dan jika ternyata belum dipenuhi target di atas, dapat segera diperbaiki, disempurnakan, dioptimalkan. (Sumardjo, 2008:6)

Dari berbagai definisi diatas peneliti menyimpulkan bahwa pengawasan adalah serangkaian kegiatan yang dilakukan untuk mengukur dan menilai suatu pekerjaan berdasarkan standar penilaian yang telah disesuaikan dengan tujuan organisasi, standar penilaian merupakan acuan bagi pengawas, baik internal maupun eksternal dalam melaksanakan pengawasan yang bertujuan untuk meningkatkan kinerja karyawan dalam organisasi serta mengambil tindakan korektif atas kesalahan dan penyimpangan yang terjadi dalam pekerjaan.

2.1.1 Maksud dan Tujuan Pengawasan

Dalam rangka pelaksanaan pekerjaan yang telah direncanakan, diperlukan pengawasan karena dengan pengawasan tersebut, tujuan yang akan dicapai dapat dilihat dengan berpedoman pada rencana yang telah ditetapkan.

Rencana merupakan tahap awal dalam mencapai tujuan dengan menentukan strategi yang akan dilaksanakan dalam mencapai tujuan. tindakan merencanakan merencanakan merupakan langkah mempersiapkan segala sumber daya, merumuskan pelaksanaan kegiatan kemudian memperhitungkan suatu kemungkinan yang akan terjadi dengan mempersiapkan berbagai alternatif solusi dalam mengatasinya (Sudrajat, 2016) .

Jadi pengawasan dilaksanakan dengan maksud untuk (Zaenal & Muhibudin, 2015):

- a. Mengetahui jalannya pekerjaan, apakah lancar atau tidak.
- b. Memperbaiki kesalahan-kesalahan yang dibuat oleh pegawai dan mengadakan pencegahan agar tidak terulang kembali kesalahan – kesalahan yang sama atau timbulnya kesalahan baru.
- c. Mengetahui pelaksanaan kerja sesuai dengan program seperti yang telah ditentukan dalam *planning* atau tidak.

Berkaitan dengan tujuan pengawasan, Situmorang dan Juhir (Zaenal & Muhibudin, 2015) : mengemukakan bahwa tujuan pengawasan adalah menciptakan pegawai pemerintah yang bersih dan bijaksana yang ditunjang dengan suatu sistem manajemen pemerintahan yang berdaya guna dan berhasil guna serta adanya

partisipasi aktif dari masyarakat yang mengarah pada tercapainya pelaksanaan pengawasan masyarakat (*control sosial*) yang objektif, sehat dan bertanggung jawab.

Berdasarkan pendapat para ahli di atas maka dapat diketahui inti dari tujuan pelaksanaan pengawasan adalah membandingkan kegiatan yang dilakukan dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya untuk mengetahui penyimpangan, kesulitan dan kelemahan yang mengakibatkan kegagalan serta mencari alternatif /solusi dalam mengatasi kegagalan atas penyimpangan yang dilakukan dengan melakukan tindakan korektif.

2.1.2 Bentuk Pelaksanaan Pengawasan

Pengawasan dapat diklasifikasikan berdasarkan berbagai hal berikut. (Zaenal & Muhibudin, 2015)

a. Pengawasan Langsung dan Pengawasan Tidak Langsung

Pengawasan Langsung adalah pengawasan pre audit yang dilaksanakan langsung oleh atasan dengan mengamati, meneliti, memeriksa, mengecek sendiri secara “*on the spot*” dan menerima laporan langsung dari pegawai sebagai pelaksana kegiatan tersebut. Selanjutnya pengawasan tidak langsung yang dilakukan dengan menilai hasil laporan dari pelaksana baik lisan maupun tulisan dan mempelajarinya tanpa ada pengawasan ke lokasi pekerjaan.

b. Pengawasan Preventif dan Represif

Pengawasan preventif dapat dikatakan sebagai tindakan pencegahan sebelum diterapkannya Peraturan Daerah atau keputusan Kepala Daerah dan

pengawasannya dilakukan sebelum dimulai kegiatan yang telah direncanakan. Misalnya dengan mengadakan pengawasan terhadap persiapan-persiapan, rencana kerja, rencana anggaran, rencana penggunaan anggaran dan sumber-sumber lain.

Pengawasan represif merupakan tindakan yang dilakukan setelah pelaksanaan suatu Peraturan Daerah atau Keputusan Kepala Daerah namun hal demikian menimbulkan dampak yang merugikan dan bertentangan dengan kepentingan umum atau peraturan perundang - undangan yang lebih tinggi tingkatannya dan pengawasan ini dilakukan melalui post audit dengan pemeriksaan terhadap pelaksanaan di tempat, meminta laporan pelaksanaan, dan sebagainya.

c. Pengawasan Internal dan Eksternal

Pengawasan Internal merupakan pengawasan yang berasal dari dalam instansi itu sendiri yang pelaksanaan pengawasannya juga dilakukan oleh pejabat dari dalam instansi tersebut. Kemudian yang dimaksud dengan pengawasan eksternal adalah pelaksanaan pengawasan yang dilakukan oleh aparat dari luar instansi yang bersangkutan.

Seperti pengawasan di bidang keuangan oleh Badan Pemeriksa Keuangan sepanjang meliputi seluruh Aparatur Negara dan Direktorat Jenderal Pengawasan Keuangan Negara terhadap departemen dan instansi pemerintah lain.

Macam-macam pengawasan ini didasarkan pada pengklasifikasian pengawasan. Di samping itu, adapula beberapa macam pengawasan dilihat dari bidang pengawasannya, yaitu :

- a. Pengawasan anggaran pendapatan (*budgetary control*)
- b. Pengawasan biaya (*cost control*)
- c. Pengawasan barang inventaris (*inventory control*)
- d. Pengawasan produksi (*production control*)
- e. Pengawasan jumlah hasil kerja (*quality control*)

2.1.3 Tipe-Tipe Pengawasan

Secara umum ada tiga macam pengawasan, yaitu pengawasan pendahuluan, pengawasan bersamaan dengan kegiatan dan pengawasan umpan balik.

Pengawasan pendahuluan (*Feedforward control/steering control*) adalah pengawasan yang dirancang untuk mengantisipasi permasalahan atau penyimpangan yang mungkin muncul atas standar atau tujuan yang hendak dicapai. Pengawasan jenis ini memungkinkan adanya korektif sebelum suatu fase kegiatan tertentu terselesaikan.

Oleh karenanya pengawasan ini lebih aktif dengan cara mengidentifikasi permasalahan dan mengambil tindakan pencegahan sebelum suatu masalah terjadi. Pengawasan ini dapat diterapkan apabila manajer mampu mendapatkan informasi yang akurat dan tepat pada waktunya terhadap perubahan lingkungan dimana tujuan diinginkan.

Pengawasan yang dilakukan bersamaan dengan pelaksanaan kegiatan (*screening control*) selama suatu tahapan kegiatan tertentu berlangsung. Pengawasan ini mensyaratkan dimana elemen tertentu dari suatu prosedur harus disetujui dahulu oleh anggota organisasi sebelum kegiatan-kegiatan bisa dilanjutkan.

Pengawasan umpan balik (*feedback control*) atau dikenal juga dengan *post-action control*, mengukur hasil-hasil dari suatu kegiatan yang telah diselesaikan. Pengawasan ini bersifat historis, sehingga penilaian dan pengukuran dilakukan setelah kegiatan pada fase tertentu sudah terjadi.

Ketiga tipe pengawasan ini sangat berguna bagi manajemen. Tentu saja manajemen harus menggunakan sistem pengawasan yang paling sesuai dengan kebutuhan atau sesuai kondisi/situasi tertentu. (Zakiyudin, 2016)

2.1.4 Tahapan Pengawasan

Proses pengawasan secara umum setidaknya memiliki lima tahapan, yaitu : Penetapan Standar, Penentuan Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan, Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan, Membandingkan Pelaksanaan dengan Standar dan Analisa Penyimpangan, Pengambilan Tindakan Koreksi (apabila diperlukan). (Zakiyudin, 2016).

Beberapa tahapan pengawasan diatas akan penulis gunakan sebagai indikator pengawasan dalam penelitian ini (Zakiyudin, 2016).

1. Penetapan Standar

Standar memiliki arti sebagai suatu satuan pengukuran yang dapat digunakan sebagai acuan dalam rangka penilaian hasil-hasil tertentu.

2. Penentuan Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan

Adalah menentukan pengukuran atas pelaksanaan kegiatan secara tepat. Hal yang juga penting diperhatikan adalah pengukuran sebaiknya mudah dilaksanakan, murah dan dapat dimengerti oleh pihak yang terlibat.

3. Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan

Ada beberapa cara bagaimana melakukan pengukuran pelaksanaan yaitu :

- a. Pengamatan langsung
- b. Laporan, baik lisan maupun tertulis
- c. Otomatisasi metode-metode
- d. Pengujian, dengan pengambilan sampel

4. Membandingkan Pelaksanaan dengan Standar dan Analisa Penyimpangan

Pada tahap ini yang paling harus diperhatikan adalah kemungkinan adanya kompleksitas pada saat menginterpretasikan adanya penyimpangan. Penyimpangan harus dianalisa untuk indentifikasi kenapa standar tidak dapat dicapai.

5. Pengambilan Tindakan Koreksi (apabila diperlukan)

Tindakan koreksi dapat diambil dalam berbagai bentuk tindakan yaitu :

- a. Merubah standar
- b. Merubah pelaksanaan pengukuran pelaksanaan
- c. Merubah cara dalam menganalisa dan menginterpretasikan penyimpangan-penyimpangan.

2.1.5 Metode Pengawasan

Secara umum ada dua metode pengawasan, yaitu : (Zakiyudin, 2016)

1. Metode Kuantitatif

Metode-metode kuantitatif, yaitu :

- a. Anggaran, seperti anggaran operasi, anggaran kas, anggaran penjualan, anggaran untuk program-program tertentu dll.
- b. Audit, seperti internal audit, external audit, manajemen audit dll.
- c. Analisa *break event point*
- d. Analisa rasio
- e. Bagan dan teknik yang berhubungan dengan waktu pelaksanaan kegiatan, seperti bagan *Gant*, *program evaluation and review technique (PERT)*, *critical path method (CPM)* dll

2. Metode Kualitatif

Metode pengawasan ini sering digunakan para manajer untuk mengawasi keseluruhan organisasi, dan sebagian besar mengawasi sikap dan kinerja para karyawan.

Teknik-teknik yang sering digunakan diantaranya adalah :

- a. Pengamatan
- b. Inspeksi teratur dan langsung
- c. Pelaporan baik lisan maupun tertulis
- d. Evaluasi pelaksanaan

- e. Diskusi antara manajer dengan bawahan tentang pelaksanaan suatu kegiatan.

2.2 Faktor-Faktor Penghambat Pelaksanaan Pengawasan

1. Sumber daya manusia

Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan salah satu faktor pertama yang mempengaruhi pelaksanaan pengawasan kendaraan laik jalan.

2. sarana dan prasarana

sarana dan prasarana adalah seperangkat alat yang digunakan dalam melakukan proses kegiatan baik alat-alat utama dalam melakukan kegiatan maupun peralatan pembantu yang berfungsi untuk mewujudkan tujuan yang hendak dicapai.

(Melgibson Siallagan, 2015)

Untuk mengatasi agar terciptanya pengawasan yang berlangsung secara baik, maka setiap hambatan dalam bidang pengawasan harus dicarikan solusi. Adapun bentuk solusi tersebut adalah : (Fahmi, 2016)

- a. Menciptakan hubungan antara tingkat atas dan bawah agar terbentuknya suatu control yang maksimal sampai dengan tingkat sub sistem.
- b. Memahami konsep efektivitas. Konsep efektivitas melihat dari segi waktu dan sebaiknya pengawasan yang dilakukan melihat pada konsep *time schedule*, dengan tujuan agar setiap pengerjaan tugas dapat diselesaikan sesuai dengan target yang diinginkan.
- c. Perusahaan perlu mengembangkan suatu standar acuan kerja yang representatif dan modern. Ini sebagaimana dinyatakan oleh Fremont E. Kast

dan James E. Rosenzweig bahwa, “Sistem nilai homogen, penghayatan norma-norma kelompok, dan pengetahuan serta penerimaan hukum, tentulah akan membawa kepada mawas diri dan perilaku yang berada dalam batas-batas yang sesuai untuk suatu situasi tertentu.”

- d. Menerapkan konsep “*the right man and the right place*”. Konsep *the right man and the right place* artinya menempatkan seseorang sesuai dengan posisinya. Dengan begitu diharapkan setiap pekerjaan ditangani oleh mereka yang benar-benar mampu untuk menyelesaikannya.

Dalam konteks pengawasan lebih jauh seorang pemimpin perusahaan bukan hanya bertugas mengawasi jalannya usaha perusahaan dan karyawannya. Namun ia juga harus mengawasi dirinya sendiri untuk selalu hidup sesuai dengan konsep. Sehingga ia selalu dapat memberi contoh tauladan kepada para karyawannya.

2.3 Pengertian UJI KIR (Pengujian Kendaraan Bermotor)

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.

1. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
2. Kereta Gandengan adalah sarana untuk mengangkut barang yang seluruh bebannya ditumpu oleh sarana itu sendiri dan dirancang untuk ditarik oleh Kendaraan Bermotor.

3. Kereta Tempelan adalah sarana untuk mengangkut barang yang dirancang untuk ditarik dan sebagian bebannya ditumpu oleh Kendaraan Bermotor penariknya. (PP No 55 Tahun 2012)

Dalam pengujian kendaraan bermotor Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas: (UU No 22 tahun 2009 pasal 48)

- 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.

Persyaratan laik jalan Kendaraan Bermotor

- d. Kendaraan bermotor khususnya angkutan kota tidak boleh memiliki ketebalan asap mencapai 50 %.
- e. Lampu yang terdapat kendaraan tidak boleh terlalu terang atau redup yang dapat menyilaukan pengguna jalan lainnya.

- f. Sistem pengereman harus dalam kondisi yang baik, harus ada pada kendaraan khususnya angkutan kota, selain sistem pengereman yang baik diperlukan pula sistem rem tangan, agar pengereman dapat dilakukan dengan baik, sehingga ketika angkutan kota beroperasi tidak ditemukan kendala atau kesulitan. Hal ini mengingat angkutan kota merupakan kendaraan umum yang beroperasi mengangkut penumpang yang merupakan masyarakat. Keselamatan atas penumpang merupakan hal utama yang harus diperhatikan.
- g. Speedometer harus ada disetiap kendaraan khususnya angkutan kota, speedometer berfungsi untuk mengontrol kecepatan kendaraan tersebut, agar tidak ugal-ugalan dalam berkendara.
- h. Suara yang dihasilkan dari kendaraan bermotor dalam hal ini adalah angkutan kota baik dari mesin maupun klakson kendaraan harus sesuai dengan standar yang ditetapkan. Sesuai dengan standar kelayakan bahwa klakson kendaraan memiliki tingkat suara serendah-rendahnya 90 db dan setinggi-tingginya mencapai 118 db. (Refkisyam, 2015)

2.3.1 Tanggung Jawab Pemilik Kendaraan

Ada 2 (dua) hal pertimbangan utama yang perlu diperhatikan dalam menentukan kelaikan jalan suatu kendaraan bermotor, yaitu: (1) Pertimbangan yuridis, maksudnya setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, tempelan, karoseri dan bak muatan serta komponen-komponennya pada saat dioperasikan di jalan harus memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. (2) Pertimbangan teknis,

maksudnya setiap rancangan pembuatan, penggunaan dan perawatan kendaraan bermotor harus didasari norma-norma teknologi yang benar.

Berdasarkan pertimbangan di atas maka pemilik kendaraan dituntut untuk bertanggung jawab atas pengujian kendaraan untuk menghindari adanya penyimpangan yang terjadi saat pelaksanaan pengujian kelayakan kendaraan seperti adanya pungli, aksi sewa ban agar lulus uji, serta adanya pengujian buku kir saja tanpa adanya pengujian kendaraan tersebut.

Maka dengan demikian diperlukan peningkatan dalam pelaksanaan pengawasan pengujian kelayakan kendaraan bermotor yaitu dengan memberi sanksi kepada petugas ataupun institusi yang ikut mendukung penyimpangan tersebut.

Ketika pengemudi/pemilik kendaraan tidak lagi bertanggung jawab dengan pengujian kelayakan kendaraan miliknya, maka akan timbul ketidakseimbangan didalam tubuh pelaksanaan pengawasan itu sendiri. Untuk itu diharapkan perlunya peningkatan fungsi pengawasan kendaraan bermotor, baik di jalan maupun di sarana pengawasan lainnya (Belly Aprialdi, Drs. H. Ishak, 2014).

2.4 Penelitian Terdahulu

Adapun penelitian terdahulu pada penelitian ini adalah :

1. Penelitian yang dilakukan oleh Faisal Yunan Siregar yang berjudul Pengawasan Angkutan Kota Oleh Dinas Perhubungan Kota Dumai yang dimuat pada JOM FISIP, Volume 2, Nomor 1, Tahun 2015 ISSN 23556919. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan metode deskriptif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengawasan Oleh Dinas Perhubungan Kota

Dumai tersebut belum dapat berjalan dengan baik dan maksimal. terbukti dengan masih banyaknya Angkutan Kota yang beroperasi tidak sesuai dengan peraturan yang ada yang berdampak pada kenyamanan masyarakat sehingga tidak menutup kemungkinan hal ini juga mempengaruhi minat masyarakat untuk menggunakan angkutan sebagai alat transportasi umum dalam berkegiatan sehari-hari yang dapat memberi keuntungan bagi pengendara Angkutan Kota itu sendiri. (Siregar, 2015)

2. Penelitian yang dilakukan oleh Dumba, Smart Vassileva, Liliana DGumbo, Trynos yang berjudul *Methodological issues in modelling signalised intersection capacity under informal public transport operations: Case study, Harare, Zimbabwe* yang dimuat pada *Transportation Research Procedia*, volume 25, No 25, Tahun 2017, ISSN 2352-1465, DOI 10.1016/j.trpro.2017.05.367. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif deskriptif. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa masalah metodologis dan praktis ketika memodelkan persimpangan persimpangan di bawah karakteristik perilaku pengemudi angkutan umum informal. Dengan sifat fisik dan dinamikanya sama dengan mobil pribadi dan karenanya dapat diklasifikasikan sebagai homogen, karakteristik perilaku pengemudi mereka menjadikannya mode transportasi unik dengan kinerja operasional yang berbeda dibandingkan dengan mobil pribadi normal. Perilaku pengemudi yang agresif dan disiplin lateral dalam mengemudi melambangkan perilaku menyimpang tersebut. (Dumba et al., 2017)

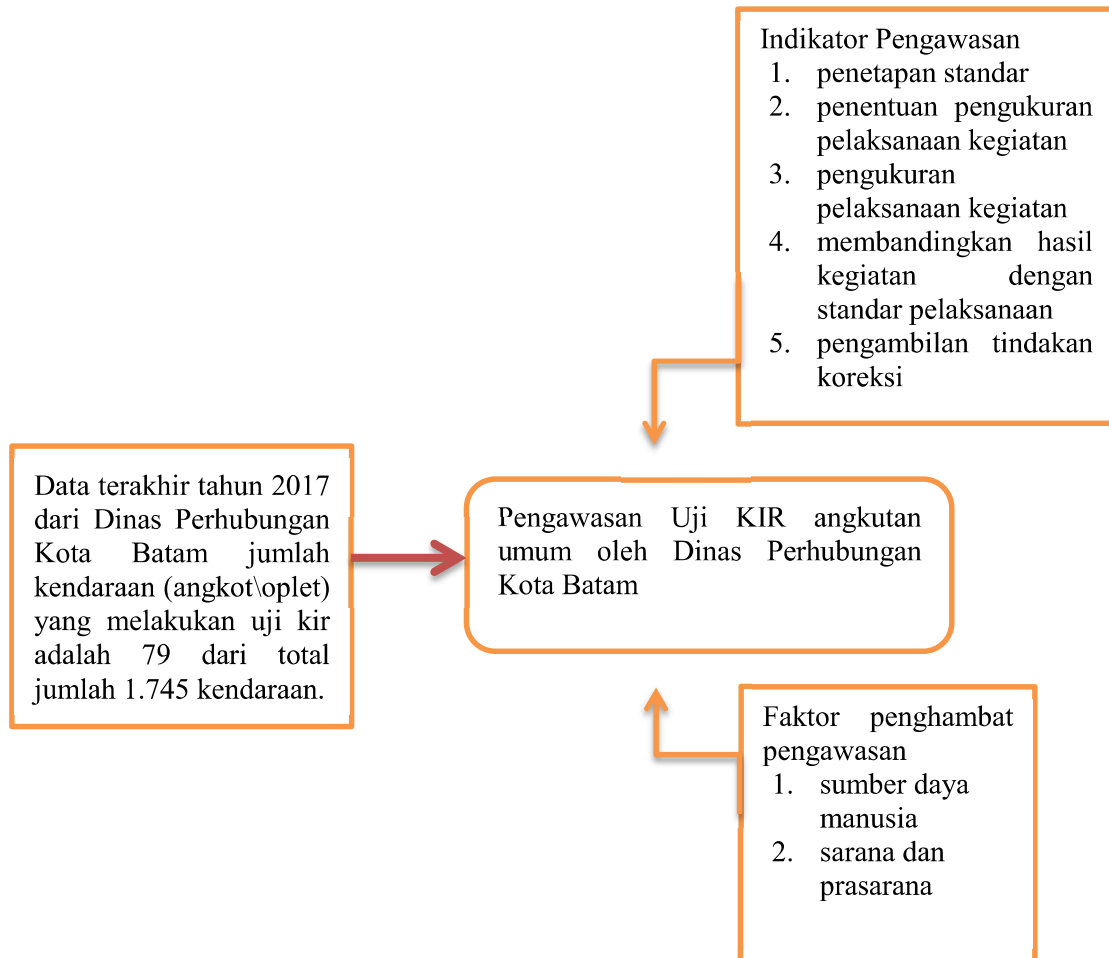
3. Penelitian yang dilakukan oleh Belly Aprialdi dan Drs. H. Ishak, M.si yang berjudul Pengawasan Dinas Perhubungan, Komunikasi Dan Informatika Kota Pekanbaru Terhadap Pengujian Kelayakan Mobil Barang Tahun 2011-2012 yang dimuat pada JOM FISIP, Volume 1, Nomor 1, Februari 2014, ISSN 23556919. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa kurangnya kesadaran pengemudi / pemilik kendaraan untuk melakukan uji kelayakan kendaraan, serta lemahnya fungsi pengawasan yang dijalankan oleh Dinas Perhubungan di Kota Pekanbaru terhadap truk informasi komunikasi yang tidak tidak menguji kelayakan kendaraan. Untuk itu diperlukan peningkatan tes fungsi pengawasan wajib kendaraan bermotor, baik di jalan maupun di sisi lain dengan cara pengawasan dan tindakan represif persuasif terhadap kelayakan kendaraan yang dicurigai. (Belly Aprialdi, Drs. H. Ishak, 2014).
4. Penelitian yang dilakukan oleh Belly Aprialdi dan Drs. H. Ishak, M.si yang berjudul Pengawasan Dinas Perhubungan, Komunikasi Dan Informatika Kota Pekanbaru Terhadap Pengujian Kelayakan Mobil Barang Tahun 2011-2012 yang dimuat pada JOM FISIP, Volume 1, Nomor 1, Februari 2014, ISSN 23556919. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa studi kelayakan proses pengaturan untuk transportasi perkotaan dilakukan oleh Pengujian Kendaraan Bermotor UPTD Dishubkominfo tidak berjalan sepenuhnya sesuai dengan prosedur operasi standar. Proses pengawasan due diligence transportasi

perkotaan tidak berjalan karena masih ada penyimpangan dalam proses pengujian. Ini berdampak pada kondisi transportasi perkotaan yang tidak laik jalan masih beroperasi di kota Pekanbaru. (Refkisyam, 2015)

5. Penelitian yang dilakukan oleh Melgibson Siallagan, Abdul Sadad yang berjudul Pelaksanaan Pengawasan Kendaraan Laik Jalan (Studi Kasus Bus Kota Di Kota Pekanbaru) yang dimuat pada Jurnal Jom FISIP, Volume 2, Nomor 1, Tahun 2015 ISSN 2355-6919 . Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif . Hasil penelitian diketahui bahwa pengawasan yang dilakukan UPTD Pengujian Kendaraan Kota Pekanbaru masih kurang maksimal, ini karena ada banyak kendaraan atau bus yang beroperasi di kota Pekanbaru yang telah melewati pengujian tetapi kondisinya masih mengkhawatirkan atau tidak layak jalan. Kata Kunci: Manajemen, Pengendalian, Transportasi. (Melgibson Siallagan, 2015)
6. Penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Rangga Sudrajat yang berjudul Pengawasan Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika (Dishubkominfo) Kota Pekanbaru Terhadap Fungsi Terminal Angkutan Umum Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru Tahun 2016, Volume 4, Nomor 2, Tahun 2016, ISSN 2355-6919. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif. Hasil penelitian dapat di simpulkan bahwa Hasil penelitian Departemen tran Hasil penelitian Departemen pengawasan transportasi adalah penulis dari komunikasi dan Informatika Pekanbaru terhadap fungsi terminal angkutan umum Bandar Payung Sekaki Pekanbaru

2016 2016 belum terlaksana dengan maksimal. Terlihat dari pengawasan pihak-pihak terkait telah dilakukan tetapi masih banyak pengemudi bus yang menaikkan dan menurunkan penumpang tidak di terminal. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi pengawasan adalah sumber daya manusia, kepemimpinan dan partisipasi masyarakat. (Sudrajat, 2016)

2.5 Kerangka Pemikiran



Gambar 2.1

Kerangka Pemikiran

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Metode kualitatif merupakan suatu prosedur yang umumnya digunakan dalam penelitian sosial yang bergantung kepada pengamatan terhadap manusia dan menghasilkan data-data deskriptif dari perilaku yang diamati, sedangkan tipe penelitian yang digunakan adalah tipe pendekatan deskriptif. Tipe tersebut berusaha menggambarkan suatu keadaan berdasarkan pada fakta yang ada, sehingga memudahkan penulis untuk mendapatkan data dalam rangka mengetahui dan memahami Pengawasan UJI KIR angkutan umum oleh Dinas Perhubungan kota Batam

3.2 Fokus Penelitian

Dalam mempertajam penelitian kualitatif, peneliti harus menetapkan fokus Spradley (Sugiyono, 2014:208) menyatakan bahwa “ *a focused refer to a singlecultural domain or a few related domains*”. Maksudnya adalah bahwa fokus itu merupakan domain tunggal atau beberapa domain yang terkait dari situasi sosial. Dalam penelitian kualitatif, penentuan focus lebih didasarkan pada tingkat kebarua informasi yang akan diperoleh dari situasi sosial (lapangan).

Dalam penelitian ini peneliti memfokuskan masalah penelitian pada Pengawasan UJI KIR angkutan umum oleh Dinas Perhubungan Kota Batam, peneliti merasa hal ini penting untuk diteliti karna alat transportasi merupakan kebutuhan vital masyarakat

khususnya adalah angkot/oplek yang tingkat pelaksanaan kelayakannya semakin berkurang setiap tahun berdasarkan sumber data yang di dapat dari Dinas perhubungan kota Batam dari tahun 2015-2017.

3.3 Sumber Data

Dalam penelitian kualitatif tidak menggunakan istilah populasi, tetapi oleh Spradley (Sugiyono,2014: 215), dinamakan “*social situation*” atau situasi sosial yang terdiri dari tiga elemen yaitu: tempat (*place*), pelaku (*actor*), dan aktivitas (*activity*) yang berinteraksi secara sinergis. Sumber-sumber data dalam penelitian ini adalah:

Sumber-sumber data dalam penelitian ini adalah:

- a. Informan, kata-kata dan tindakan dari informan yang diamati atau diwawancara merupakan sumber utama dalam penelitian ini.

Teknik pemilihan informan yang peneliti gunakan adalah teknik purposive sampling yaitu: pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu misalnya orang tersebut dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan, atau dia seorang penguasa yang dapat memberikan kemudahan bagi peneliti dalam menjelajahi obyek/situasi sosial yang diteliti (Sugiyono, 2014:218).

Sanifah Faisal dengan mengutip pendapat Spradley menyatakan bahwa sampel sebagai sumber data atau sebagai informan sebaiknya memenuhi kriteria sebagai berikut (Sugiyono, 2014:221):

1. Mereka yang menguasai atau memahami sesuatu melalui proses enkulturasi, sehingga sesuatu itu bukan sekedar diketahui, tetapi juga dihayati.

2. Mereka yang tergolong masih sedang berkecimpung atau terlibat pada kegiatan yang tengah diteliti.
3. Mereka yang memiliki waktu yang memadai untuk dimintai informasi.
4. Mereka yang tidak cenderung menyampaikan informasi hasil "kemasannya" sendiri.
5. Mereka yang pada mulanya tergolong "cukup asing" dengan peneliti sehingga lebih menggairahkan untuk dijadikan semacam guru atau narasumber.

Tabel 3.2 jumlah Informan

No	Informan	Jumlah
1	Kepala Bagian Pengujian Kendaraan Bermotor	1
2	Petugas Penguji Tingkat I	2
3	Staf Adminisrasi	1
4	Masyarakat selaku supir angkot	4

- b. Dokumen, digunakan dalam penelitian sebagai sumber data karena dalam banyak hal dokumen sebagai sumber data dapat dimanfaatkan untuk menguji, menafsirkan, bahkan untuk meramalkan.
- c. Tempat dan peristiwa, sebagai sumber data tambahan dilakukan melalui observasi langsung terhadap tempat dan peristiwa yang berkaitan dengan Kinerja Dinas Perhubungan Kota Batam Dalam Melakukan Pemeriksaan Angkutan Umum (UJI KIR).

3.4 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini pengumpulan data yang di gunakan sebagai berikut :

a. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari lapangan atau lokasi penelitian. Untuk mendapatkan data primer tersebut, peneliti menggunakan cara:

1. Wawancara (*Interview*)

Wawancara adalah teknik pengumpulan data dengan mengajukan pertanyaan langsung oleh pewawancara kepada informan sesuai dengan panduan wawancara berdasarkan fokus permasalahan dalam penelitian, Didalam penelitian ini, peneliti mewawancarai beberapa informan yaitu Kepala seksi pengujian kendaraan bermotor serta para petugas pelaksana pengujian kendaraan bermotor dan masyarakat sebagai sopir angkutan umum.

2. Observasi

Sutrisno Hadi dalam Sugiyono (2010:145), menjelaskan bahwa observasi adalah suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari pembagian proses biologis dan psikologis. Dua diantara yang terpenting adalah proses-proses pengamatan dan ingatan.

Berkaitan penelitian ini, peneliti melaksanakan observasi langsung pada lokasi penelitian yang ditetapkan yaitu Dinas Perhubungan Kota Batam : Jalan Jenderal Sudirman No 3, Sukajadi, Kota Batam, Kepulauan Riau.

b. Data Sekunder

1. Dokumentasi

Studi dokumentasi adalah teknik pengumpulan data yang tidak langsung ditujukan pada subjek penelitian, namun melalui dokumen.

Terkait penelitian ini, dokumen yang dibutuhkan antara lain: peraturan-peraturan, data-data Jumlah angkutan umum (oplet) yang terkait dengan UJI KIR yang terdapat pada Dinas Perhubungan kota Batam.

3.5 Metode Analisis Data

Miles dan Huberman (Sugiyono, 2014: 246-247), bahwa aktifitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara terus menerus hingga tuntas, sehingga datanya jenuh.

Aktifitas dalam analisis data ini meliputi:

a. *Data Reduction* (Reduksi Data)

Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan potonya.

b. *Data Display* (Penyajian Data)

Dalam penelitian kualitatif, penyajian data bisa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, dan flowchart. Yang paling sering digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif teks yang bersifat naratif.

c. *Conclusion Drawing/Verification* (Penarikan Kesimpulan/Verifikasi)

Kesimpulan dalam penelitian kualitatif adalah merupakan temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada.

3.6 Keabsahan Data

Untuk menetapkan keabsahan data diperlukan teknik pemeriksaan. Pelaksanaan teknik pemeriksaan didasarkan atas sejumlah kriteria tertentu.

Terdapat empat kriteria yang digunakan, yaitu derajat kepercayaan (*credibility*), keteralihan (*transferability*), kebergantungan (*dependability*), dan kepastian (*confirmability*). Menurut Moleong (2017) empat kriteria tersebut dijelaskan sebagai berikut:

1. Derajat kepercayaan (*Credibility*)

Penempatan kriteria derajat kepercayaan (*credibility*) pada dasarnya menggantikan konsep validitas internal dari nonkualitatif. Kriteria derajat kepercayaan ini berfungsi untuk: melaksanakan inkuiri sedemikian rupa sehingga tingkat kepercayaan penemuannya dapat dicapai dan mempertunjukkan pembuktian oleh peneliti pada kenyataan ganda yang sedang diteliti.

2. Keteralihan (*Transferability*)

Konsep validitas keteralihan masyarakat bahwa generalisasi suatu penemuan dapat berlaku atau diterapkan pada semua konteks dalam populasi yang sama atas dasar penemuan yang diperoleh pada sampel yang secara representatif mewakili populasi. Data yang disajikan yakni selain wawancara juga berupa catatan-catatan lapangan, peraturan, dan lain-lain. Data yang diperoleh kemudian dipaparkan dihasil dan pembahasan.

3. Kebergantungan (*Dependability*)

Kebergantungan merupakan substitusi istilah reliabilitas dalam penelitian nonkualitatif. Kebergantungan dapat dicapai dengan cara memeriksa suatu kebenaran. Berdiskusi dengan dosen pembimbing mengenai semua data yang diperoleh, kemudian diadakan seminar untuk membahas.

4. Kepastian (*Confirmability*)

Kriteria kepastian berasal dari konsep obyektifitas menurut nonkualitatif. Nonkualitatif menetapkan obyektifitas dari segi kesepakatan antar subyek. Kepastian pada penelitian kualitatif berupa penekanan pada data. Jika hasil penelitian ini layak dan dapat memenuhi kriteria/syarat, maka hasil penelitian ini dapat digantungkan pada peneliti.

3.7 Lokasi dan Jadwal Penelitian

a) Lokasi

Penelitian ini bertempat di Dinas Perhubungan Kota Batam yang berlokasi di JL. Jenderal Sudirman No 3, Sukajadi, Kota Batam, Kepulauan Riau 29433. Telp. (0778) 4595503, Fax (0778) 452826 , Batam, Kepulauan Riau. Selain itu juga peneliti melakukan penelitian di Batu Aji dan Muka Kuning. Lokasi tersebut dipilih karena memiliki semua aspek pendukung agar penelitian dapat dilakukan dengan baik.

b) Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	Bulan															
		November 2018				Desember 2018				Januari 2019				Februari 2019			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1.	Studi Pustaka	■	■	■													
2.	Penyusunan Proposal	■	■	■													
3.	Pengumpulan Data				■	■	■	■	■	■	■	■	■				
4.	Penelitian Lapangan						■	■	■	■	■	■	■				
5.	Pengolahan Data									■	■	■	■				
6.	Analisis dan Kesimpulan											■	■	■			
7.	Penulisan Laporan Akhir														■		
8.	Penyerahan Laporan														■		

Tabel 3.3 Jadwal Penelitian