

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam pembangunan jangka panjang, pembangunan telah menyebar diseluruh penjuru tanah air dan jumlah rakyat hidup digaris kemiskinan telah jauh berkurang. Keberhasilan pembangunan tersebut tidak terlepas dari peran serta aktif sektor transportasi sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik, dan pertahanan keamanan. Dimana pembangunan sektor transportasi diarahkan pada sistem transportasi nasional yang handal, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien dalam menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang, jasa, mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara (Wagijono, 2011: 84).

Kebutuhan akan transportasi semakin meningkat dari waktu ke waktu. Manusia menjadikan transportasi memiliki peranan yang sangat penting dan kedudukan yang sangat menentukan bagi kehidupan masyarakat dan kelangsungan pembangunan. Transportasi mempunyai peran yang sangat penting karena merupakan salah satu unsur yang turut menentukan perkembangan ekonomi suatu negara. Kemajuan dalam bidang transportasi menyebabkan jarak dirasakan menjadi lebih dekat dan arus barang dari suatu tempat ke tempat lain menjadi lebih lancar dan dapat menyebar lebih luas secara merata (Sani, 2013: 227).

Dengan memegang peranan penting dalam dinamika masyarakat bahkan dinamika negara dan bangsa, baik dalam kehidupan sehari-hari, kehidupan budaya, kehidupan politik, terutama dalam bidang kehidupan sosial ekonomi, transportasi mempunyai ungkapan “... *ship follow the and trade follow the ship...*” Kata *ship follow the trade* mengandung makna bahwa

transportasi mengikuti perkembangan maupun kemajuan aktifitas perdagangan masyarakat. Dan kata *trade follow the ship* berarti pula bahwa perkembangan kegiatan perdagangan suatu masyarakat tergantung pada transportasi. Dengan begitu dapat diartikan bahwa perkembangan suatu daerah atau masyarakat/wilayah tergantung dari perkembangan transportasi, atau sebaliknya, perkembangan transportasi suatu negara dan masyarakat tergantung pada perkembangan aktivitas atau kegiatan perdagangan, bisnis dari suatu negara atau masyarakat/wilayah tersebut (Simbolon,2003: 4).

Kemajuan dalam bidang transportasi dipusatkan, terutama karena sukarnya mencapai suatu tempat karena jarak atau hal lainnya, maka hal-hal seperti keselamatan dan kenyamanan sangat perlu dikembangkan kondisinya pada sistem transportasi. Sistem transportasi yang paling dominan adalah sarana dan prasarana yang selalu berkaitan dengan faktor teknis.

Transportasi diartikan sebagai kegiatan memindahkan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Senantiasa terdapat usaha atau ikhtiar untuk memperbaiki keadaan sarana dan prasarana transportasi yang ada dewasa ini menjadi lebih efektif dan produktif dalam melayani jasa transportasi. Hal ini merupakan salah satu penunjang untuk meningkatkan standar hidup masyarakat (Adisasmita, 2014: 29). Terutama keselamatan bagi pengguna jasa transportasi, agar tidak menimbulkan banyak kerugian bagi masyarakat. Keseimbangan antara kebutuhan jasa transportasi dan tersedianya prasarana dan sarana transportasi merupakan keharusan untuk mewujudkan terselenggaranya pelayanan transportasi yang efektif dan efisien. Sistem transportasi yang bertambah lancar dan berkapasitas juga akan memunculkan masalah dalam keamanan dan keselamatan pengguna transportasi. Untuk menunjang keamanan dan keselamatan transportasi perlu dilakukan pemeriksaan berkala kondisi transportasi.

Untuk keperluan perawatan dan perbaikan diperlukan suatu organisasi yang menangani hal ini. Sebagian besar tenaga pada kedua bidang ini adalah dengan latar belakang teknik. Kecuali untuk keperluan administrasi dan tenaga pendukung lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan sarana.

Pemeriksaan dan perbaikan berkala dilakukan terutama yang menyangkut masalah yang berhubungan dengan teknis pergerakan (Sani, 2010,p: 82). Perbaikan dalam sistem transportasi mengarah kepada penurunan penggunaan dan pergerakan kendaraan yang merupakan salah satu faktor penting dalam menganalisis sistem transportasi. Pemeriksaan, perawatan dan perbaikan kondisi kendaraan dilakukan satu kali enam bulan yang dapat memberikan keselarasan fungsi dalam pemakaian transportasi serta lebih terjaminnya keselamatan dan kenyamanan.

Lancarnya pelaksanaan perawatan dan pemeliharaan serta pemeriksaan kondisi kendaraan sangat didukung pada pelayanan organisasi sektor publik dalam memenuhi kebutuhan masyarakat. Pelayanan sangat berhubungan dengan upaya atau tindakan untuk memenuhi kebutuhan orang atau organisasi. Kata kuncinya adalah upaya/tindakan, hubungan antar manusia ada komunikasi dan kebutuhan (Majid, 2009: 35). Tahapan layanan pelanggan sebagai suatu prinsip dasar yang terdiri atas tiga tahap, yang harus dihayati dan dikuasai oleh para pegawai, yaitu:

1. Prinsip dasar pertama, berupa pemberian senyum, ucapan salam, dan sapaan
2. Prinsip kedua, berupa memperlihatkan kepedulian, memberikan tanggapan, memberikan bantuan, menuntaskan, dan mengucapkan terima kasih
3. Prinsip dasar ketiga, berupa menerima keluhan pelanggan, menindaklanjuti, memberi solusi bukan janji, menyelesaikan dengan segera, akurat dan efektif, memberi kejutan yang menyenangkan, dan mengucapkan terima kasih (Majid, 2009: 36).

Pentingnya pelayanan pemerintah dalam melakukan pemeriksaan, perawatan serta pemeliharaan kendaraan akan mewujudkan terciptanya suatu sistem transportasi yang aman dan nyaman digunakan untuk masyarakat. Peranan pemerintah dalam pemeriksaan dan perawatan sistem transportasi tidak akan berjalan dengan baik jika para pemilik kendaraan masih lalai dalam mewujudkan keamanan dan kenyamanan dalam transportasi.

Sama halnya dengan Dinas Perhubungan Tanah Datar, kurangnya kesadaran masyarakat sebagai pemilik kendaraan untuk melakukan pengujian layak jalan kendaraan atau izin trayek tetapi tetap beroperasi. Selain berdampak pada pembawa kendaraan ataupun penumpang kendaraan, karena tidak tertutup kemungkinan bagian-bagian penting yang harus di uji tidak lagi bekerja dengan semestinya hal ini juga akan mengurangi pendapatan bagian KIR di Dinas Perhubungan Tanah Datar.

Diantara kendaraan yang melakukan pengujian layak jalan atau izin trayek Dinas Perhubungan Tanah Datar adalah mini bis, bis, pick up, truk, dan mobil penumpang yang dilakukan dalam waktu satu kali dalam enam bulan. Kegiatan pengujian kendaraan ini dilakukan pada titik penting kendaraan seperti bagian rem, lampu-lampu, bola stir dan ban. Pengujian ini dilakukan agar terciptanya keselamatan pada pembawa serta penumpang kendaraan. Tetapi masih banyak para pemilik kendaraan yang belum sadar akan keselamatan dalam berkendara, artinya mereka tidak melakukan pengujian layak jalan kendaraan atau izin trayek dengan efektif seperti halnya dalam waktu yang telah ditentukan.

Dalam mendukung terciptanya keselamatan, pemerintah juga mengatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta diperdalam pembahasannya pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor (Permenhub PBKB). Dimana para pemilik kendaraan yang terkena razia oleh polisi dan tidak memiliki surat layak jalan kendaraan atau pengesahan hasil uji, maka akan dikenakan sanksi berupa peringatan tertulis, pembayaran denda , pembekuan izin dan pencabutan izin. (Wawancara ibu Yusra selaku pegawai Dinas Perhubungan Tanah Datar. Kamis, 9 Maret 2017. 19:30 WIB)

Tabel 1. 1
Data Kendaraan Wajib Uji yang sudah diuji Seksi Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Tanah Datar Tahun 2015-2016

Tahun	Mobil Penumpang	Mini Bus	Bus	Pick-Up	Truck	Jumlah
2015	67	236	460	3961	1771	6495
2016	84	196	463	4407	1615	6765

Sumber: Dokumentasi Dinas Perhubungan Tanah Datar

Tabel 1. 2
Data Taman Kendaraan Wajib Uji pada Dinas Perhubungan Tanah Datar Tahun 2015-2016

Tahun	Mobil Penumpang	Mini Bus	Bus	Pick-Up	Truck	Jumlah
2015	32	364	54	1734	910	3094
2016	84	564	95	2084	823	3650

Sumber: Dokumentasi Dinas Perhubungan Tanah Datar

Dilihat dari tabel 1.1 menunjukkan jumlah kendaraan wajib uji yang sudah diuji seksi pengujian kendaraan bermotor Dinas Perhubungan Tanah Datar mengalami peningkatan dari tahun 2015-2016 yaitu 270 kendaraan, dimana pada tahun 2015 jumlah kendaraan yang melakukan pengujian pada Dinas Perhubungan Tanah Datar adalah 6.495 kendaraan dan pada tahun 2016 jumlah kendaraan yang melakukan pengujian kendaraan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar adalah 6.765 kendaraan.

Sedangkan pada tabel 2.1 menunjukkan taman kendaraan wajib uji pada Dinas Perhubungan Tanah Datar. Taman kendaraan merupakan jumlah kendaraan yang wajib uji tetapi tidak melakukan pengujian dimana kendaraan tersebut dianggap mati KIR setelah melewati tiga bulan. Dimana kendaraan

yang tidak melakukan pengujian mengalami peningkatan dari tahun 2015-2016 sebesar 556 kendaraan. Pada tahun 2015 jumlah kendaraan yang tidak melakukan pengujian adalah 3.094 dan mengalami peningkatan pada tahun 2016 adalah 3.650.

Dari kedua data diatas, kendaraan yang dominan tidak melakukan pengujian kendaraan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar adalah Mini Bus dimana kendaraan yang sudah diuji pada tahun 2015 adalah 236 kendaraan tetapi kendaraan yang tidak melakukan pengujian pada tahun 2015 melebihi kendaraan yang sudah diuji yaitu 364 kendaraan. Sedangkan pada tahun 2016 mengalami hal yang sama yakni kendaraan yang sudah diuji adalah 196 kendaraan tetapi kendaraan yang tidak melakukan pengujian juga melebihi jumlah kendaraan yang sudah diuji yaitu 564 kendaraan.

Dalam melakukan pengujian kendaraan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar masih terjadinya kelalaian pemilik kendaraan yang merupakan sesuatu yang wajib dilakukan dalam perawatan, pemeliharaan serta perbaikan kendaraan dalam beroperasi di jalan. Kurangnya kesadaran pemilik kendaraan khususnya kendaraan mini bus untuk keselamatan dalam mengendarai kendaraan semakin meningkat ditahun 2016 yang dibuktikan dengan peningkatan jumlah kendaraan yang tidak melakukan pengujian.

Dari sikap kurangnya ketertiban masyarakat serta kelalaian masyarakat sebagai pemilik kendaraan untuk melakukan pengujian layak jalan kendaraan atau izin trayek pada Dinas Perhubungan Tanah Datar, maka penulis tertarik untuk mengangkat sebuah penelitian yang berjudul **“Efektivitas Pengujian Layak Jalan Kendaraan Mini Bus pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar”**

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan diatas, maka yang menjadi fokus penelitian yaitu, efektivitas pengujian layak jalan

kendaraan Dinas Perhubungan Tanah Datar dan pengawasan Dinas Perhubungan Tanah Datar terhadap layak jalan kendaraan.

C. Sub Fokus

Berdasarkan fokus penelitian diatas yang menjadi sub fokus dalam efektivitas pengujian layak jalan kendaraan Dinas Perhubungan Tanah Datar adalah kendaraan mini bus.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan fokus dan sub fokus penelitian diatas maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimana Efektivitas Pengujian Layak Jalan Kendaraan (Mini Bus) pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar ? dan bagaimana pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar terhadap layak jalan kendaraan?”.

E. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menjelaskan efektivitas pengujian layak jalan kendaraan (Mini Bus) pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar dan pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar terhadap layak jalan kendaraan.

F. Manfaat dan Luaran Penelitian

1. Manfaat Penelitian

Berdasarkan uraian masalah dari tujuan penelitian diatas, maka hasil penelitian ini diharapkan memberi manfaat bagi pihak-pihak yang terkait di antaranya:

- a) Bagi penulis, sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi. Serta menambah pengetahuan untuk memahami dan menjelaskan efektivitas pengujian layak jalan kendaraan (Mini Bus) pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar dan pengawasan

Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar terhadap layak jalan kendaraan.

- b) Bagi instansi, memberikan informasi serta masukan agar terciptanya efektivitas pengujian layak jalan kendaraan (Mini Bus) dan pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar terhadap layak jalan kendaraan.
- c) Bagi pihak lain, penelitian ini dapat digunakan sebagai informasi serta pembelajaran mengenai pengujian layak jalan kendaraan pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar.

2. Luaran Penelitian

Luaran penelitian ini agar skripsi ini dapat diterbitkan pada jurnal ilmiah sebagai acuan ataupun pedoman bagi peneliti selanjutnya.

G. Defenisi Operasional

Efektivitas merupakan suatu sistem nilai yang digunakan organisasi untuk mengukur keberhasilan dari kegiatan yang dilakukan. Dalam masalah yang penulis paparkan, efektivitas yang dimaksud adalah *pertama*, pencapaian tujuan yang dapat dilihat dari faktor kurun waktu pencapaian yang ditentukan, sasaran merupakan target yang kongkrit, dan dasar hukum. *Kedua*, integrasi yang dilihat dari faktor prosedur dan proses sosialisasi. *Ketiga*, adaptasi yang dilihat berdasarkan faktor peningkatan kemampuan, sarana dan prasarana.

Kelalaian para pemilik kendaraan dalam melakukan pengujian layak jalan kendaraan pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar dapat memberi pengaruh buruk pada kondisi keuangan ataupun pendapatan organisasi. Pendapatan adalah sejumlah penghasilan yang timbul dari aktivitas suatu organisasi yang menjadi objek atas kegiatan tersebut. Dari berbagai kegiatan atau aktivitas organisasi sangat penting dilakukannya pengawasan. Karena pengawasan merupakan suatu usaha atau kegiatan untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya mengenai pelaksanaan kegiatan apakah sesuai dengan yang semestinya atau tidak.

BAB II KAJIAN TEORI

A. Efektivitas

Konsep efektivitas merupakan konsep yang luas, mencakup berbagai faktor di dalam maupun di luar organisasi. Efektivitas berkaitan dengan sejauh mana organisasi mencapai tujuan yang telah ditentukan. Akmal menyatakan bahwa efektivitas adalah pencapaian usaha yang sesuai dengan rencananya (*doing the right things*) atau rencana hasil dibandingkan dengan realisasi hasil. Gie menyatakan bahwa efektivitas adalah keadaan atau kemampuan kerja yang dilaksanakan oleh manusia untuk memberikan nilai guna yang diharapkan. Gibson menyatakan efektivitas adalah konteks perilaku organisasi yang merupakan hubungan antara produksi, kualitas, efisiensi, fleksibilitas, kepuasan, sifat keunggulan dan pengembangan (Priansa, 2013: 11).

Efektivitas terkait dengan hubungan antara hasil yang diharapkan dengan hasil yang sesungguhnya dicapai. Efektivitas merupakan hubungan antara *output* dengan tujuan. Semakin besar kontribusi output terhadap pencapaian tujuan, maka semakin efektif organisasi, program atau kegiatan. Efektivitas merupakan perbandingan antara *outcome* (hasil) dengan *output*. Efektivitas mengukur kesuksesan organisasi, program, atau aktivitas dalam mencapai tujuan yang ditetapkan (Mahmudi, 2015: 86).

Keefektifan dapat ditinjau dari segi pencapaian tujuan, sistem komunikasi yang berhasil, keberhasilan kepemimpinan yang diterapkan, proses manajemen dalam organisasi, ada yang meninjau dari produktivitas, dan ada yang meninjau dari proses adaptasi yang terjadi dalam organisasi. Keefektifan adalah ketepatan sasaran dari suatu proses yang berlangsung untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Keefektifan adalah salah satu konstruksi organisasi yang tergambar sangat dalam yang

relevan dengan semua anggota dalam kehidupan organisasi (Soetopo, 2012: 51).

Setiap pusat pertanggungjawaban akan diukur kinerjanya atas dasar suatu kriteria tertentu yang telah ditetapkan sebelumnya. Kriteria yang biasa digunakan akan mengukur kinerja suatu pusat pertanggungjawaban tersebut secara efektivitas. Efektivitas adalah rasio antara *output* pusat pertanggungjawaban dan tujuannya. Makin besar kontribusi *output* terhadap tujuan maka efektiflah satu unit tersebut. Karena baik tujuan maupun hasil sulit diukur secara kuantitas maka efektivitas sering diukur dengan pertimbangan lain. Sebuah unit organisasi seharusnya efisien sekaligus efektif, tidak terpilah-pilah. Dengan sendirinya tujuan akan tercapai secara optimum. Namun kenyataannya, efisiensi dan efektivitas tidak dapat dicapai secara bersamaan. Suatu pusat pertanggungjawaban mungkin telah bekerja secara efisien tetapi tidak efektif. (Halim, 2009: 72)

1. Faktor-Faktor Efektivitas

Faktor-faktor yang mempengaruhi organisasi harus mendapat perhatian yang serius apabila ingin mewujudkan organisasi yang efektivitas. Empat faktor yang mempengaruhi efektivitas, yaitu: (Priansa, 2013: 13-14)

a. Karakteristik Organisasi

Hubungan yang sifatnya relatif tetap seperti susunan sumber daya manusia yang terdapat dalam organisasi. Struktur merupakan cara yang unik menempatkan manusia dalam rangka menciptakan sebuah organisasi. Dalam struktur, manusia ditempatkan sebagai bagian dari suatu hubungan yang relatif tetap yang akan menentukan pola interaksi dan tingkah laku yang berorientasi pada tugas.

b. Karakteristik Lingkungan

Mencakup dua aspek. Aspek pertama adalah lingkungan ekstern yaitu lingkungan yang berada di luar batas organisasi dan sangat berpengaruh terhadap organisasi, terutama dalam pembuatan

keputusan dan pengambilan tindakan. Aspek kedua adalah lingkungan intern yang dikenal sebagai iklim organisasi yaitu lingkungan yang secara keseluruhan dalam lingkungan organisasi.

c. Karakteristik Pekerja

Merupakan faktor yang paling berpengaruh terhadap efektivitas. Di dalam diri setiap individu akan ditemukan banyak perbedaan, akan tetapi kesadaran individu akan perbedaan itu sangat penting dalam upaya mencapai tujuan organisasi. Jadi apabila suatu organisasi menginginkan keberhasilan, organisasi tersebut harus dapat mengintegrasikan tujuan individu dengan tujuan organisasi.

d. Karakteristik Manajemen

Merupakan strategi dan mekanisme kerja yang dirancang untuk mengkondisikan semua hal yang di dalam organisasi sehingga efektivitas tercapai. Kebijakan dan praktik manajemen merupakan alat bagi pimpinan untuk mengarahkan setiap kegiatan guna mencapai tujuan organisasi. Dalam melaksanakan kebijakan dan praktik manajemen harus memperhatikan manusia, tidak hanya mementingkan strategi dan mekanisme kerja saja. Mekanisme ini meliputi penyusunan tujuan strategis, pencarian dan pemanfaatan atas sumber daya, penciptaan lingkungan prestasi, proses komunikasi, kepemimpinan dan pengambilan keputusan, serta adaptasi terhadap perubahan lingkungan inovasi organisasi.

2. Pendekatan Efektivitas

Gibson (dalam Priansa, 2013: 11-12) mengungkapkan tiga pendekatan mengenai efektivitas, yaitu:

a. Pendekatan Tujuan

Pendekatan tujuan untuk mendefinisikan dan mengevaluasi efektivitas merupakan pendekatan tertua dan paling luas digunakan. Menurut pendekatan ini, keberadaan organisasi dimaksudkan untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Pendekatan tujuan menekankan peranan sentral dari pencapaian tujuan sebagai

kriteria untuk menilai efektivitas serta mempunyai pengaruh yang kuat atas pengembangan teori dan praktik manajemen dan perilaku organisasi, tetapi sulit memahami bagaimana melakukannya. Alternatif terhadap pendekatan tujuan ini adalah pendekatan teori sistem.

b. Pendekatan Teori Sistem

Teori sistem menekankan pada pertahanan elemen dasar masukan-proses-pengeluaran dan mengadaptasi terhadap lingkungan yang lebih luas yang menopang organisasi. Teori ini menggambarkan hubungan organisasi terhadap sistem yang lebih besar, dimana organisasi menjadi bagiannya. Konsep organisasi sebagian suatu sistem yang berkaitan dengan sistem yang lebih besar memperkenalkan pentingnya umpan balik yang ditujukan sebagai informasi mencerminkan hasil dari suatu tindakan atau serangkaian tindakan oleh seseorang, kelompok atau organisasi. Teori sistem juga menekankan pentingnya umpan balik informasi. Inti teori sistem ini adalah:

- 1) Kriteria efektivitas harus mencerminkan siklus masukan-proses-keluaran, bukan keluaran yang sederhana
- 2) Kriteria efektivitas harus mencerminkan hubungan antar organisasi dan lingkungan yang lebih besar dimana organisasi itu berada.

Jadi efektivitas organisasi adalah konsep dengan cakupan luas termasuk sejumlah konsep komponen dan tugas manajerial adalah menjaga keseimbangan optimal antara komponen dan bagiannya.

c. Pendekatan *Multiple Constituency*

Pendekatan ini adalah perspektif yang menekankan pentingnya hubungan relatif di antara kepentingan kelompok dan individu dalam hubungan relatif diantara kepentingan kelompok dan individual dalam suatu organisasi. Dengan pendekatan ini

memungkinkan pentingnya hubungan relatif diantara kepentingan kelompok dan individual dalam suatu organisasi. Dengan pendekatan ini memungkinkan mengkombinasikan tujuan dan pendekatan sistem guna memperoleh pendekatan yang lebih tepat bagi efektivitas organisasi.

Sedangkan Robbins (dalam Priansa, 2013: 12-13) menyatakan sejumlah pendekatan dalam efektivitas organisasi, yaitu:

a. Pendekatan Pencapaian Tujuan (*Goal Attainment Approach*)

Pendekatan ini memandang bahwa keefektifan organisasi dapat dilihat dari pencapaian tujuannya (*ends*) daripada caranya (*means*). Kriteria pendekatan yang populer digunakan adalah memaksimalkan laba, memenangkan persaingan, dsb. Metode manajemen yang terkait dengan pendekatan ini dikenal dengan *Manajemen By Objectives* (MBO), yaitu falsafah manajemen yang menilai keefektifan organisasi dan anggotanya dengan cara menilai seberapa jauh mereka mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan.

b. Pendekatan Sistem

Pendekatan ini menekankan bahwa untuk meningkatkan kelangsungan hidup organisasi, maka perlu diperhatikan adalah sumber daya manusianya, mempertahankan diri secara internal dan memperbaiki struktur organisasi dan pemanfaatan teknologi agar dapat berintegrasi dengan lingkungan yang darinya organisasi tersebut memerlukan dukungan terus menerus bagi kelangsungan hidupnya.

c. Pendekatan Konstituensi-Strategi

Pendekatan ini menekankan pada pemenuhan tuntutan konstituensi itu didalam lingkungan yang darinya orang tersebut memerlukan dukungan yang terus menerus bagi kelangsungan hidupnya.

d. Pendekatan Nilai-Nilai Bersaing

Pendekatan ini mencoba mempersatukan ke tiga pendekatan di atas, masing-masing didasarkan atas suatu kelompok nilai. Masing-masing nilai selanjutnya lebih disukai berdasarkan daur hidup di mana organisasi itu berada.

Duncan (dalam Wisnamawati, 2013: 2) mengatakan ukuran efektivitas sebagai berikut:

1. Pencapaian Tujuan

Pencapaian Tujuan adalah keseluruhan upaya pencapaian tujuan harus dipandang sebagai suatu proses. Oleh karena itu, agar pencapaian tujuan akhir bisa terjamin, diperlukan pentahapan, baik dalam arti pentahapan pencapaian bagian-bagiannya maupun pentahapan dalam arti periodisasinya. Pencapaian tujuan terdiri dari beberapa faktor, yaitu: kurun waktu pencapaiannya, sasaran merupakan target yang kongkrit, dasar hukum.

2. Integrasi

Integritas merupakan pengukuran terhadap tingkat kemampuan suatu organisasi untuk mengadakan sosialisasi, pengembangan konsensus dan komunikasi dengan berbagai macam organisasi lainnya. Integrasi terdiri dari beberapa faktor, yaitu prosedur dan proses sosialisasi.

3. Adaptasi

Adaptasi adalah proses penyesuaian diri yang dilakukan untuk menyelesaikan suatu individu terhadap perubahan-perubahan yang terjadi di lingkungannya. Adaptasi terdiri dari beberapa faktor yaitu, peningkatan kemampuan, sarana dan prasarana.

Hari Lubis dan Martani Huseini (dalam Mukarramah, 2016: 19-21), menyebutkan 3 (tiga) pendekatan utama dalam pengukuran efektivitas organisasi, yaitu :

a. Pendekatan sumber (resource approach)

Pendekatan sumber yakni mengukur efektivitas melalui keberhasilan organisasi dalam mendapatkan berbagai macam sumber daya yang dibutuhkannya. Organisasi harus dapat memperoleh berbagai macam sumber daya yang dibutuhkannya, dan juga memelihara keandalan sistem organisasi agar bisa menjadi efektif. Pendekatan ini didasarkan pada teori organisasi mengenai keterbukaan sistem organisasi terhadap lingkungannya. Organisasi mempunyai hubungan atas dengan lingkungannya, karena dari lingkungan diperoleh sumber-sumber yang merupakan input bagi organisasi, dan output yang dihasilkan juga dilemparkan organisasi kepada lingkungannya. Sementara itu, sumber-sumber yang terdapat pada lingkungan seringkali bersifat langka dan bernilai tinggi (mahal). Dengan penjelasan tersebut, efektivitas organisasi dapat dinyatakan sebagai tingkat keberhasilan organisasi dalam memanfaatkan lingkungannya untuk memperoleh berbagai jenis sumber yang bersifat langka maupun yang nilainya tinggi. Pendekatan sumber mempergunakan beberapa dimensi berikut untuk efektivitas organisasi :

- 1) Kemampuan organisasi untuk memanfaatkan lingkungan untuk memperoleh berbagai jenis sumber yang bersifat langka dan nilainya tinggi.
- 2) Kemampuan para pengambil keputusan dalam organisasi untuk menginterpretasikan sifat-sifat lingkungan secara tepat.
- 3) Kemampuan organisasi untuk menghasilkan output tertentu dengan menggunakan sumber-sumber yang berhasil diperoleh.
- 4) Kemampuan organisasi dalam memelihara kegiatan operasionalnya sehari-hari.
- 5) Kemampuan organisasi untuk bereaksi dan menyesuaikan diri terhadap perubahan lingkungan.

b. Pendekatan proses (internal process approach)

Pendekatan proses menganggap efektivitas sebagai efisiensi dan kondisi (kesehatan) dari organisasi internal. Pada organisasi yang efektif proses internal berjalan dengan lancar, karyawan bekerja dengan kegembiraan serta kepuasan yang tinggi, kegiatan masing-masing terkoordinasi secara baik dengan produktivitas yang tinggi. Pendekatan ini tidak memperhatikan lingkungan organisasi, dan memusatkan perhatian terhadap kegiatan yang dilakukan terhadap sumber-sumber yang dimiliki oleh organisasi, dan memusatkan perhatian terhadap kegiatan yang dilakukan terhadap sumber-sumber yang dimiliki oleh organisasi, yang menggambarkan tingkat efisiensi serta kesehatan organisasi. Pendekatan proses umumnya digunakan oleh penganut pendekatan neo-klasik (human relations) dalam teori organisasi yang terutama meneliti hubungan antara efektivitas dengan sumber daya manusia yang dimiliki oleh organisasi. Indikator untuk mengukur pendekatan ini diantaranya:

- 1) Perhatian atasan terhadap pegawai.
- 2) Semangat, kerjasama dan loyalitas kelompok kerja.
- 3) Saling percaya dan komunikasi antara pegawai dengan pimpinan,
- 4) Desentralisasi dalam pengambilan keputusan.
- 5) Adanya komunikasi vertikal dan horizontal yang lancar dalam organisasi.
- 6) Adanya usaha dari tiap individu maupun keseluruhan organisasi untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan.
- 7) Adanya sistem imbalan yang merangsang pimpinan untuk mengusahakan terciptanya kelompok-kelompok kerja yang efektif serta performansi dan pengembangan pegawai.

8) Organisasi dan bagian-bagian bekerjasama secara baik dan konflik yang terjadi selalu diselesaikan dengan mengacu pada kepentingan bersama.

c. Pendekatan sasaran (goals approach)

Pendekatan sasaran dalam pengukuran efektivitas dimulai dengan identifikasi sasaran organisasi dan mengukur tingkat keberhasilan organisasi dalam mencapai sasaran tersebut. Dengan demikian pendekatan ini mencoba mengukur sejauhmana organisasi berhasil merealisasikan sasaran yang hendak dicapainya. Sasaran yang penting diperhatikan dalam pengukuran efektivitas berdasarkan sasaran resmi (Official goal). Dalam pengukurannya dimulai dengan mengidentifikasi sasaran mengukur tingkat keberhasilan organisasi. Indikator ukuran keberhasilan organisasi dapat dilihat dari faktor efisiensi, produktivitas, tingkat keuangan, pertumbuhan organisasi, kepemimpinan organisasi pada lingkungannya, dan stabilitas organisasi.

Gibson (dalam Priansa, 2013: 15) berpendapat bahwa kriteria efektivitas meliputi kriteria efektivitas jangka pendek, yang terdiri dari produksi, efisiensi, dan kepuasan; kriteria efektivitas jangka menengah, yang terdiri dari persaingan dan pengembangan; kriteria efektivitas jangka panjang; dan kelangsungan hidup. Efektivitas dikatakan berhasil apabila memenuhi kriteria produktivitas; kemampuan ber laba; dan kesejahteraan pegawai. Sementara dalam konteks perkantoran, efektivitas dapat diukur dengan kriteria kejelasan tujuan yang hendak dicapai, kejelasan strategi pencapaian tujuan, proses analisa dan perumusan kebijakan yang mantap, perencanaan yang matang, penyusunan program yang tepat, tersedianya sarana dan prasarana kerja, pelaksanaan yang efektif dan efisien, sistem pengawasan dan pengendalian yang mendidik.

B. Pengawasan

Controlling (pengawasan) adalah memantau atau memonitor pelaksanaan rencana apakah telah dikerjakan dengan benar atau tidak atau suatu proses yang menjamin bahwa tindakan telah sesuai dengan rencana (Siswandi, 2011:82). Pengawasan merupakan sebuah proses mengevaluasi prestasi organisasi dan mengambil tindakan-tindakan koreksi jika perlu, dalam rangka mencapai tujuan perusahaan. Mudah-mudahan, pengawasan berarti mengevaluasi sesuatu kegiatan bisnis yang telah berjalan dibandingkan dengan rencana kegiatan bisnis tersebut. Implikasi dari konsep ini adalah merencanakan dan mengawasi merupakan sesuatu yang tak dapat dipisahkan, bagaikan dua sisi dalam satu mata uang.

Schermerhorn mendefinisikan pengawasan sebagai proses dalam menetapkan ukuran kinerja dan pengambilan tindakan yang dapat mendukung pencapaian hasil yang diharapkan sesuai dengan kinerja yang telah ditetapkan tersebut. *Control* adalah *the process of ensuring that actual activities conform the planned activities*. Jadi, pengawasan adalah proses untuk memastikan bahwa segala aktivitas yang terlaksana sesuai dengan apa yang telah direncanakan.

Sedangkan fungsi pengawasan dalam manajemen adalah upaya sistematis dalam menetapkan standar kinerja dan berbagai tujuan yang direncanakan, mendesain sistem informasi umpan balik, membandingkan antara kinerja yang dicapai dengan standar yang telah ditetapkan sebelumnya, menentukan apakah terdapat penyimpangan dan tingkat signifikansi sebelumnya, menentukan apakah terdapat penyimpangan dan tingkat signifikansi dari setiap penyimpangan tersebut, dan mengambil tindakan yang diperlukan untuk memastikan bahwa seluruh sumber daya perusahaan dipergunakan secara efektif dan efisien dalam pencapaian tujuan perusahaan.

1. Tujuan Pengawasan

Pengawasan merupakan fungsi manajerial yang keempat setelah perencanaan, pengorganisasian dan pengarahan. Sebagai salah satu fungsi

manajemen, mekanisme pengawasan di dalam suatu organisasi memang mutlak diperlukan. Pelaksanaan suatu rencana atau program tanpa diiringi dengan suatu sistem pengawasan yang baik dan berkesinambungan, jelas akan mengakibatkan lambatnya atau bahkan tidak tercapainya sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan (Suadi, 2014: 17).

Umumnya tujuan pengawasan meliputi:

- a. Pengukuran kepatuhan terhadap kebijakan, rencana, prosedur, peraturan dan hukum yang berlaku.
- b. Menjaga sumber daya yang dimiliki organisasi
- c. Pencapaian tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan oleh organisasi
- d. Dipercayainya informasi dan keterpaduan informasi yang ada di dalam organisasi
- e. Kinerja yang sedang berlangsung dan kemudian membandingkan kinerja aktual dengan standar serta menetapkan tingkat penyimpangan yang kemudian mencari solusi yang tepat (Siswandi, 2011: 83).

2. Tipe Pengawasan

Pengawasan yang diterapkan di dalam organisasi banyak macamnya dan dapat dibedakan ke dalam:

- a. Pengawasan Intern, adalah pengawasan yang dilakukan oleh orang-orang yang merupakan anggota organisasi itu sendiri. Suatu misal, pengawasan yang dilakukan oleh pejabat atas terhadap kinerja bawahan.
- b. Pengawasan Ekstern, adalah pengawasan yang dilakukan oleh orang-orang yang bukan merupakan anggota organisasi yang bersangkutan. Pengawasan yang dilakukan oleh pihak yang netral yang diminta keahliannya untuk mengevaluasi kinerja organisasi. Suatu misal, auditor ekstern.
- c. Pengawasan Preventif, adalah pengawasan yang dilakukan sebelum suatu tindakan dilaksanakan guna mencegah jangan sampai kinerja (operasionalisasi) organisasi menyimpang dari yang telah

ditetapkan. Penyusunan anggaran merupakan salah satu tipe dari pengawasan preventif.

- d. Pengawasan Represif, adalah pengawasan yang dilakukan setelah suatu tindakan dilaksanakan dengan cara membandingkan kinerja sesungguhnya dengan standar kinerja yang telah ditetapkan sebelumnya.
- e. Pengawasan Dari Jauh, adalah pengawasan yang dilakukan melalui berbagai surat pertanggungjawaban atau surat laporan yang dikirim dari suatu organisasi atau bagian organisasi yang berlokasi jauh dari kedudukan organisasi (kantor pusat).
- f. Pengawasan Dari Dekat, pengawasan ini merupakan kebalikan dari butir 5 di atas. Pengawasan ini dinamakan pula dengan nama pengawasan tempat.
- g. Pengawasan Formal, pengawasan ini mirip dengan pengawasan pada butir 5, bedanya jika pengawasan butir 5 dikarenakan lokasinya jauh sedangkan dalam pengawasan tipe ini dapat juga terjadi dalam pengawasan dari dekat dan hanya saja pengawasan tipe ini hanya mengandalkan terhadap bukti-bukti formal.
- h. Pengawasan Detektif, adalah pengawasan yang ditunjukkan untuk mendeteksi atau memantau berbagai kesalahan atau kecurangan secara berkelanjutan atas kinerja yang sedang berlangsung.
- i. Pengawasan Korektif, adalah pengawasan yang ditunjukkan untuk melaksanakan koreksi atau berbagai perbaikan terhadap berbagai kesalahan atau penyimpangan yang terjadi.
- j. Pengawasan Pengarahan, adalah pengawasan yang dilakukan dengan tujuan memberi pengarahan terhadap bawahan yang sedang melaksanakan tugas (pekerjaan) organisasi.
- k. Pengawasan Kompensasi, adalah pengawasan yang dilakukan guna memberikan kompensasi terhadap kelemahan yang ada di dalam pelaksanaan tugas (pekerjaan).

- l. Pengawasan Sesaat, adalah pengawasan yang dilakukan sepintas atau sambil lalu atas kinerja yang sedang berlangsung.
- m. Pengawasan Berkelanjutan, adalah pengawasan yang dilakukan secara terus menerus atau berkelanjutan atas kinerja organisasi yang dimulai dari awal sampai berakhirnya suatu tugas atau pekerjaan.
- n. Pengawasan Langsung, adalah pengawasan yang diarahkan secara langsung terhadap tugas atau pekerjaan yang sedang dikerjakan.
- o. Pengawasan Tidak Langsung, adalah pengawasan yang dilakukan secara tidak langsung terhadap pekerjaan atau tugas yang sedang dilakukan.
- p. Pengawasan Akuntansi, adalah pengawasan yang ditunjukkan kepada pengamanan harta kekayaan organisasi beserta berbagai aktivitas pengolahan data akuntansi dan keuangan organisasi.
- q. Pengawasan Administrasi, adalah pengawasan yang ditunjukkan kepada ketaatan pegawai terhadap berbagai kebijakan dan peraturan organisasi.
- r. Pengawasan Fungsional, adalah pengawasan yang ditunjukkan kepada aktivitas fungsi organisasi (bagian organisasi yang mempunyai karakteristik tugas sejenis).
- s. Pengawasan Antisipatif, adalah pengawasan yang ditunjukkan untuk mengantisipasi suatu kejadian atau peristiwa tertentu yang dikhawatirkan muncul dikemudian hari.
- t. Pengawasan Serentak, adalah pengawasan yang dilakukan secara bersamaan pada saat yang sama (serentak) terhadap pelaksanaan tugas dari berbagai bagian yang berbeda.
- u. Pengawasan Bertahap, adalah pengawasan yang dilakukan secara bertahap terhadap pelaksanaan tugas (pekerjaan) dikarenakan tugas (pekerjaan) bersifat berjenjang (Siswandi, 2011: 83-85).

3. Pentingnya Pengawasan

Pengawasan merupakan fungsi manajemen yang sangat penting. Pengawasan sangat diperlukan agar tujuan yang ditetapkan dapat dicapai secara efektif dan efisien. Dibawah ini beberapa faktor pengawasan yang harus dapat perhatian:

- a. Perubahan
- b. Kompleksitas
- c. Kesalahan
- d. Delegasi
- e. Menemukan derajat pengawasan yang benar

Ada beberapa alasan mengapa pengawasan diperlukan:

- a. Perubahan lingkungan organisasi
- b. Peningkatan kompleksitas organisasi
- c. Terjadinya kesalahan-kesalahan
- d. Kebutuhan manajer (Effendi, 2014: 214)

4. Tahapan Pengawasan

Umumnya tahapan pengawasan yang dilakukan oleh organisasi melalui berbagai tahap sebagai berikut di bawah ini:

- a. Penetapan standar dan metode penilaian kinerja

Idealnya, tujuan yang ingin dicapai organisasi bisnis atau perusahaan sebaiknya ditetapkan dengan jelas dan lengkap pada saat perencanaan dilakukan. 'Lengkap' disini berarti bahwa penetapan standar sebaiknya juga dilakukan pada saat perencanaan dilakukan. Terdapat tiga alasan mengapa tujuan harus ditetapkan dengan jelas dan memuat standar pencapaian tujuan. **Pertama** adalah bahwa sering kali tujuan terlalu bersifat umum sehingga sulit untuk dinilai pada saat implementasi dilakukan. **Kedua**, berdasarkan alasan pertama tersebut, sebaiknya tujuan yang ditetapkan memuat standar yang lebih jelas dinyatakan. **Alasan ketiga** mengapa penetapan tujuan perlu dilakukan secara jelas dan lengkap adalah bahwa kejelasan dan kelengkapan tujuan

memudahkan manajemen dalam melakukan komunikasi dalam organisasi termasuk juga menentukan metode yang akan digunakan dalam mengevaluasi standar yang telah ditetapkan.

b. Penilaian kinerja

Pada dasarnya penilaian kinerja adalah upaya untuk membandingkan kinerja yang dicapai dengan tujuan dan standar yang telah ditetapkan semula. Penilaian kinerja merupakan sebuah proses yang berkelanjutan dan terus-menerus.

c. Penilaian apakah kinerja memenuhi standar ataukah tidak

Secara garis besar, ada tiga kemungkinan hasil penilaian antara kinerja dengan standar, yaitu:

- 1) Kinerja $>$ Standar, dimana dalam kondisi ini organisasi mencapai kinerja yang terbaik karena berada di atas standar.
- 2) Kinerja $=$ Standar, dimana dalam kondisi ini organisasi mencapai kinerja baik, namun pada tingkat yang paling minimum karena kinerjanya sama dengan standar.
- 3) Kinerja $<$ Standar, dimana dalam kondisi ini organisasi mencapai kinerja yang buruk atau tidak sesuai dengan yang diharapkan karena berada dibawah standar.

d. Pengambilan tindakan koreksi

Dari tahap sebelumnya, melalui perbandingan antara kinerja dengan standar, kita dapat mendapatkan informasi dari proses pengawasan yang kita lakukan bahwa kinerja berada di atas standar, sama dengan standar, atau di bawah standar. Ketika kinerja berada dibawah standar berarti perusahaan mendapatkan masalah. Oleh karena itu perusahaan kemudian perlu melakukan pengendalian, yaitu dengan mencari jawaban mengapa masalah tersebut terjadi, yaitu kinerja berada dibawah standar, lalu kemudian perusahaan melakukan berbagai tindakan untuk mengoreksi masalah tersebut. Pengendalian ini perlu untuk dilakukan agar perusahaan dapat memastikan bahwa apa yang

dilakukan oleh perusahaan benar-benar diarahkan kepada pencapaian tujuan yang telah ditetapkan, dimana indikator pencapaian tujuan diantaranya adalah menyesuaikan capaian perusahaan agar sesuai dengan standar.

Berdasarkan uraian dari tahapan proses pengawasan diatas, maka dapat kita pelajari bahwa fungsi pengawasan terkait dengan upaya yang dilakukan oleh perusahaan untuk mengawasi kegiatan perusahaan dan memastikannya agar sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Selain itu pula dapat kita pelajari bahwa fungsi pengawasan juga mencakup kegiatan pengendalian, yaitu ketika perusahaan berusaha untuk mengantisipasi berbagai faktor yang mungkin akan menghambat jalannya kegiatan perusahaan (Sule & Saefullah, 2005: 317- 327).

Tahapan-tahapan dari proses pengawasan dapat dibedakan sebagai berikut:

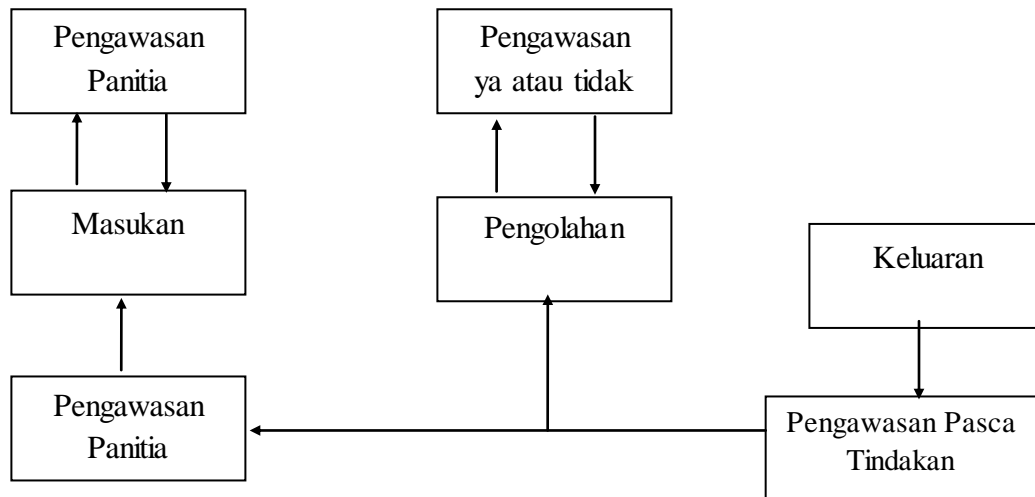
- a. Mengukur prestasi pelaksanaan kegiatan
- b. Membandingkan prestasi pelaksanaan dengan standar atau tujuan perusahaan yang telah ditetapkan.
- c. Mengidentifikasi penyimpangan-penyimpangan yang berlaku dan sebab-sebab dari penyimpangan tersebut.
- d. Mengambil tindakan-tindakan koreksi. (Sukirno, 2004: 100)

e. Tipe Metode Pengawasan

Pengawasan dapat dikelompokkan kedalam 4 tipe dasar yang terdiri dari:

- 1) Pengawasan pra tindakan
- 2) Pengawasan panitia
- 3) Pengawasan penyaringan ya atau tidak
- 4) Pengawasan pasca tindakan

Gambar 2.1
Arus informasi dan tindakan perbaikan pengawasan



f. Desain Proses Pengawasan

Desain proses pengawasan yang meliputi tahapan-tahapan berikut di bawah ini:

- 1) Mendefinisikan atau menetapkan hasil yang diinginkan
- 2) Menetapkan prediktor hasil
- 3) Menetapkan standar untuk prediktor dan hasil
- 4) Menetapkan informasi dan jaringan kerja umpan balik
- 5) Mengevaluasi informasi dan mengambil tindakan perbaikan.

g. Karakteristik Sistem Pengawasan yang Efektif

Pengawasan akan berjalan efektif manakala memenuhi berbagai persyaratan sebagai berikut di bawah ini:

- 1) Perlu adanya budaya organisasi yang terbuka, sehat dan rasional bahwa tindakan pengawasan bukanlah mencari kesalahan pribadi orang akan tetapi lebih ditunjukkan untuk mencari penyebab teknis yang menimbulkan kesalahan atau penyimpangan.

- 2) Tindakan pengawasan merupakan kebutuhan mutlak organisasi yang harus dilakukan agar tujuan dan sasaran organisasi dapat dicapai secara efektif dan efisien.
 - 3) Tindakan pengawasan harus mengeluarkan biaya yang rendah dimana manfaat melakukan pengawasan lebih besar dibandingkan dengan biaya yang dikeluarkan untuk melakukan pengawasan.
 - 4) Pengawasan sebaiknya dilakukan tepat waktu dan tidak ditunda-tunda sehingga menyebabkan informasi yang diperoleh menjadi tidak akurat, tidak lengkap, tidak terpercaya, tidak rasional dan tidak tepat waktu.
 - 5) Pengawasan harus dilakukan secara objektif, netral dan komprehensif. Meskipun pengawasan ditunjukkan untuk membantu manajemen puncak akan tetapi pengawasan itu sendiri harus objektif dalam arti tidak mencari-cari kesalahan, netral (tidak memihak) dan harus bercakup luas.
 - 6) Pengawasan di samping harus realistis juga harus bersifat ekonomis. Pengawasan yang tidak ekonomi akan membebani organisasi. Oleh karena itu seandainya di dalam pengawasan terdapat unsur yang tidak ekonomis maka perlu mempertimbangkan kembali berbagai langkah yang akan diambil.
 - 7) Batasan waktu pengawasan harus disebutkan secara jelas dan tegas sehingga dapat dipandang memadai berdasarkan kriteria yang telah ditetapkan oleh manajemen puncak.
 - 8) Terkoordinasi dengan arus kerja organisasi. Karena setiap tugas atau pekerjaan menuju kepada suatu batas akhir maka sebaiknya pengawasan dilakukan sejalan dengan arus pekerjaan organisasi dari awal sampai akhir tugas (pekerjaan).
- (Siswandi, 2011: 87)

Pelaksanaan pengawasan yang efektif merupakan salah satu refleksi dari efektivitas manajerial seorang pemimpin. Oleh karena itu, tidaklah mengherankan bahwa setiap orang yang menduduki jabatan manajerial, mulai dari manajer paling rendah hingga pada manajer puncak, selalu menginginkan agar baginya tersedia suatu sistem informasi yang andal agar pelaksanaan berbagai kegiatan yang menjadi tanggung jawabnya benar-benar terlaksana sesuai dengan hal-hal yang telah ditetapkan dalam rencana. Ciri-ciri pengawasan yang efektif lainnya adalah:

- a. Pengawasan harus merefleksikan sifat dari berbagai kegiatan yang diselenggarakan. Yang dimaksud ialah bahwa teknik pengawasan harus sesuai, antara lain dengan penemuan informasi tentang siapa yang melakukan pengawasan dan kegiatan apa yang menjadi sasaran pengawasan tersebut.
- b. Pengawasan harus segera memberikan petunjuk tentang kemungkinan adanya deviasi dari rencana. Keterlambatan menerima informasi tentang hasil deteksi biasanya berakibat terjadinya deviasi atau penyimpangan dan makin lama deviasi itu tidak diketahui oleh manajer, dampaknya yang bersifat negatif pun akan semakin kuat sehingga tindakan perbaikannya pun biasanya menjadi lebih sukar.
- c. Pengawasan harus menunjukkan pengecualiaan pada titik-titik strategis tertentu. Prinsip pengecualiaan berlaku dalam pengawasan. Pendapat ini mempunyai tiga implikasi yang perlu mendapat perhatian sebagai berikut:
 - 1) Menciptakan suatu mekanisme pengawasan sedemikian rupa sehingga secara otomatis gejala timbulnya penyimpangan dapat dilihat dengan segera.
 - 2) Para bawahan menerapkan prinsip pengawasan diri (*self control*) sehingga pengawasan oleh pihak lain,

dalam hal ini atasan, dapat dikurangi meskipun tidak mungkin dan tidak boleh dihilangkan sama sekali.

- 3) Para manajer memberikan petunjuk pada para bawahan bahwa ia akan menangani sendiri hal-hal yang bersifat strategis dan menjelaskan kepada para bawahan hal-hal apa saja yang dipandang strategis oleh manajer.
- d. Objektivitas dalam melakukan pengawasan.
- e. Keluwesan pengawasan
- f. Pengawasan harus memperhitungkan pola dasar organisasi
- g. Efisiensi pelaksanaan pengawasan. Pengawasan dilakukan supaya keseluruhan organisasi bekerja dengan tingkat efisiensi yang semakin tinggi.
- h. Pemahaman sistem pengawasan oleh semua pihak yang terlibat. Dengan mengatasnamakan kecanggihan sistem pengawasan dewasa ini banyak digunakan dan dikembangkan berbagai teknik untuk membantu para manajer melakukan pengawasan secara efektif. Para ahli yang mengembangkannya mungkin saja mengatakan bahwa teknik-teknik tersebut akan sangat mempermudah pengawasan dan meningkatkan mutu hasilnya.
- i. Pengawasan mencari apa yang tidak beres
- j. Pengawasan harus bersifat membimbing (Siagian, 2007: 130-135)

h. Pengawasan dalam Pandangan Islam

Pengawasan dalam pandangan Islam dilakukan untuk meluruskan yang tidak lurus, mengoreksi yang salah, dan membenarkan yang hak. Pengawasan (*control*) dalam ajaran Islam paling tidak terbagi menjadi dua hal. *Pertama*, kontrol yang berasal dari diri sendiri yang bersumber dari tauhid dan keimanan kepada Allah swt. Seseorang yang yakin bahwa Allah pasti mengawasi hamba-Nya, maka ia akan bertindak hati-hati. Ketika sendiri, ia

yakin bahwa Allah yang kedua dan ketika berdua, ia yakin Allah yang ketiga.

أَلَمْ تَرَ أَنَّ اللَّهَ يَعْلَمُ مَا فِي السَّمَوَاتِ وَمَا فِي الْأَرْضِ مَا
يَكُونُ مِنْ نَجْوَى ثَلَاثَةٍ إِلَّا هُوَ رَابِعُهُمْ وَلَا خَمْسَةٍ إِلَّا
هُوَ سَادِسُهُمْ وَلَا أَدْنَى مِنْ ذَلِكَ وَلَا أَكْثَرَ إِلَّا هُوَ مَعَهُمْ
أَيْنَ مَا كَانُوا ثُمَّ يَنْبِئُهُمْ بِمَا عَمِلُوا يَوْمَ الْقِيَامَةِ إِنَّ اللَّهَ
بِكُلِّ شَيْءٍ عَلِيمٌ

“Tidakkah kamu perhatikan, bahwa Sesungguhnya Allah mengetahui apa yang ada di langit dan di bumi? tiada pembicaraan rahasia antara tiga orang, melainkan Dia-lah keempatnya. dan tiada (pembicaraan antara) lima orang, melainkan Dia-lah keenamnya. dan tiada (pula) pembicaraan antara jumlah yang kurang dari itu atau lebih banyak, melainkan dia berada bersama mereka di manapun mereka berada. Kemudian dia akan memberitahukan kepada mereka pada hari kiamat apa yang Telah mereka kerjakan. Sesungguhnya Allah Maha mengetahui segala sesuatu.”

Kedua, sebuah pengawasan akan lebih efektif jika sistem pengawasan tersebut juga dilakukan dari luar diri sendiri. Sistem pengawasan tersebut dapat terdiri atas mekanisme pengawasan dari pemimpin yang berkaitan dengan penyelesaian tugas yang telah didelegasikan, kesesuaian antara penyelesaian tugas dan perencanaan tugas, dan lain-lain.

Pengawasan yang baik adalah pengawasan yang telah *built in* ketika menyusun sebuah program. Dalam menyusun program, harus sudah ada unsur kontrol di dalamnya. Tujuannya adalah agar seseorang yang melakukan sebuah pekerjaan merasa bahwa pekerjaannya itu diperhatikan oleh atasan, bukan pekerjaan yang tidak diacuhkan atau yang dianggap enteng. Oleh karena itu,

pengawasan terbaik adalah pengawasan yang dibangun dari dalam diri orang yang diawasi dan dari sistem pengawasan yang baik.

Sistem pengawasan yang baik tidak dapat dilepaskan dari pemberian *punishment* (hukuman) dan *reward* (imbalan). Jika seseorang melakukan pekerjaannya dengan baik, maka sebaiknya diberi *reward*. Bentuk *reward* itu tidak mesti materi, namun dapat pula dalam bentuk pujian, penghargaan yang diutarakan di depan yang karyawan lain. Jika seseorang melakukan pekerjaan dengan berbagai kesalahan, bahkan hingga merugikan perusahaan, maka sebaiknya diberi *punishment*. Bentuk *punishment* pun bermacam-macam, mulai dari teguran, peringatan, dan lain-lain. (Hafidhuddin, 2003: 156-158)

C. Izin Usaha

Kegiatan usaha dimanapun selalu memerlukan berbagai dokumen penunjang usaha beserta izin-izin yang diperlukan sebelum menjalankan kegiatannya. Dokumen dan izin-izin ini diperlukan untuk melindungi kepentingan perusahaan itu sendiri dari berbagai hal. Kemudian dokumen dan izin-izin ini juga diperlukan bagi instansi tertentu sebagai data untuk melakukan berbagai pengawasan terhadap jalannya kegiatan usaha tersebut dari berbagai penyimpangan yang mungkin terjadi. Juga untuk memudahkan instansi tertentu mengambil tindakan tertentu, sehingga tidak menimbulkan kerugian kepada pihak – pihak tertentu pula apabila perusahaan melakukan penyimpangan.

Banyaknya dokumen yang akan diteliti sangat tergantung dari jenis usahanya. Yang terpenting adalah urutan prioritas dokumen yang menjadi pokok perhatian. Urutan prioritas menunjukkan bahwa dokumen tersebut sangat penting bagi usaha yang akan diajukan nanti. Keabsahan dokumen lainnya adalah kendaraan bermotor, keaslian surat-surat kendaraan yang akan digunakan untuk usaha seperti usaha jasa angkutan yaitu:(Kasmir, 2006: 57)

1. Bukti Pemilikan Kendaraan Bermotor (BPKB)
2. Harga beli (faktur dan kuitansi)
3. Kondisi kendaraan
4. Izin Trayek, jika usaha transportasi

Masalah perizinan dalam dunia bisnis, bisa meliputi perizinan disektor pemerintahan umum, sektor agraria/ pertanahan, sektor perindustrian, sektor usaha/perdagangan, sektor pariwisata , sektor pekerjaan umum, sektor pertanian, sektor kesehatan, sektor sosial dan sektor-sektor lainnya. Begitu peliknya masalah perizinan, pemerintah telah mengeluarkan peraturan yaitu Inpres No. 5 tahun 1984 tanggal 11 April 1984 tentang Pedoman Penyelenggaraan dan Pengendalian Perizinan di bidang usaha. Ketentuan yang dimaksudkan untuk menyederhanakan sistem perizinan yang begitu banyak berikut pelaksanaannya.

Dikeluarkannya pedoman ini dimaksudkan guna menunjang berhasilnya pelaksanaan pembangunan yang bertumpu pada trilogi pembangunan yaitu pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi, stabilitas nasional yang sehat dan dinamis, serta pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya. Lampiran Inpres No. 5 tahun 1984 terdiri dari 9 pasal, dan terdapat 7 hal penting yang menjadi tolok ukur setiap perizinan yang akan dikeluarkan, yaitu:

1. Perlunya dikurangi jumlah perizinan yang harus dimiliki pengusaha, sehingga yang benar-benar diperlukan saja diberikan izin
2. Perlunya disederhanakan persyaratan administratif dengan mengurangi jumlah dan menghindari pengurangan persyaratan yang sealur dalam rangkaian perizinan yang bersangkutan
3. Perlunya diberikan jangka waktu yang cukup panjang, sehingga dapat memberi jaminan bagi kepastian dan kelangsungan usaha
4. Perlunya dikurangi bila perlu meringankan dan menghilangkan sama sekali biaya pengurusan perizinan

5. Perlunya disederhanakan tata cara pelaporan, sehingga satu laporan dapat dipergunakan untuk memenuhi kebutuhan berbagai departemen/instansi pemerintah, baik di pusat maupun di daerah
6. Perlunya dilakukan pengawasan terhadap pelaksanaan perizinan di bidang usaha, dan ditekankan agar penerima izin dapat diwajibkan untuk memberikan laporan paling banyak satu kali setiap satu semester (enam bulan)
7. Perlunya dilakukan penerbitan terhadap pelaksanaan perizinan yang menyangkut personel sesuai dengan ketentuan perundang-undangan kepegawaian, termasuk tuntutan ganti rugi, disiplin pegawai negeri dan tuntutan pidana.

Dalam masalah perizinan dunia bisnis, secara umum dapat dikatakan ada 4 masalah yang terkait, yaitu:

1. Adanya bentuk dan jenis izin yang diselenggarakan umumnya secara bertahap, yang diawali dengan *letter of intent* untuk mendapatkan izin prinsip yang kemudian dikenal dengan adanya izin sementara, izin tetap dan izin perluasan
2. Adanya badan hukum yang dipersyaratkan dalam perizinan sehingga terdapat berbagai kemungkinan badan hukum berdasarkan ketentuan hukum yang berbeda seperti, KUHD, UUPMA, UUPMDN, dan sebagainya
3. Adanya bidang kegiatan industri yang dalam pemberian izinnya dibedakan antara bidang yang dikelola oleh departemen-departemen seperti perindustrian, pertanian, pertambangan dan energi, serta departemen-departemen lainnya
4. Di bidang perdagangan pada dasarnya izin diterbitkan oleh departemen perdagangan, namun dipersyaratkan pula untuk mendapat rekomendasi dari departemen terkait, sehingga jalurnya menjadi lebih panjang.

Berkaitan dengan masalah perizinan di atas, maka untuk memperoleh izin itu sendiri, biasanya diperlukan persyaratan yang selalu mengacu pada 5 hal seperti:

- a. Syarat untuk mendapat izin
- b. Bobot kegiatan usaha yang dikaitkan dengan izin yang diberikan
- c. Berbagai persyaratan penopangnya yang terkait dengan dampak pemberian izin bersangkutan
- d. Berbagai hak dan manfaat yang dapat digunakan oleh penerima izin
- e. Penerima izin diharuskan untuk memenuhi kewajiban, sesuai dengan pengarahannya pemerintah, misalnya untuk peningkatan ekspor, penyediaan lapangan kerja, menjadi bapak angkat, mendorong golongan ekonomi lemah, koperasi, pencegahan pencemaran dan sebagainya. (Simatupang, 1996: 190-193)

D. Pendapatan

Pendapatan menurut PSAK No. 23 adalah arus masuk bruto dari manfaat ekonomik yang timbul dari aktivitas normal entitas selama suatu periode jika arus masuk tersebut mengakibatkan kenaikan ekuitas yang tidak berasal dari kontribusi penanam modal. Berdasarkan PSAP No. 2 paragraf 22-23, pendapatan diakui pada saat diterima pada rekening kas umum negara/daerah. Pendapatan diklasifikasikan menurut jenis pendapatan, yakni pendapatan LRA dan pendapatan LO. Pendapatan-LRA adalah pendapatan berbasis kas yang digunakan untuk penyusunan Laporan Realisasi Anggaran. Sedangkan, pendapatan-LO adalah pendapatan berbasis akrual yang digunakan untuk penyusunan Laporan Operasional.

Klasifikasi Pendapatan: (Erlina, 2015: 109-113)

Pendapatan daerah menurut permendagri No. 21 Tahun 2011 dirinci menurut urusan pemerintah daerah, organisasi, kelompok, jenis, objek, dan rincian objek pendapatan. Pendapatan daerah yang dimaksud dikelompokkan atas:

- a. Pendapatan asli daerah
- b. Dana perimbangan
- c. Lain-lain pendapatan daerah yang sah.

Sementara dalam PP No. 71 Tahun 2010, dana perimbangan diganti dengan istilah pendapatan transfer, sehingga klasifikasi pendapatan daerah menjadi:

- a. Pendapatan asli daerah
- b. Pendapatan transfer
- c. Lain-lain pendapatan daerah yang sah.

a. Pendapatan Asli Daerah

Kelompok pendapatan asli daerah menurut Permendagri No. 21 Tahun 2011 dibagi menurut jenis pendapatan yang terdiri atas pajak daerah, retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan lain-lain pendapatan asli daerah yang sah.

Jenis hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan dirinci menurut objek pendapatan yang mencakup bagian laba atas penyertaan modal pada perusahaan milik daerah/BUMD, bagian laba atas penyertaan modal pada perusahaan milik pemerintah/BUMN, dan bagian laba atas penyertaan modal pada perusahaan milik swasta atau kelompok usaha masyarakat.

Jenis lain-lain pendapatan asli daerah yang sah disediakan untuk menganggarkan penerimaan daerah yang tidak termasuk dalam jenis pajak daerah, retribusi daerah, dan hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan dirinci menurut objek pendapatan yang mencakup hasil penjualan kekayaan daerah yang tidak dipisahkan; jasa giro; pendapatan bunga; penerimaan atas tuntutan ganti kerugian daerah; penerimaan komisi, potongan atau bentuk lain sebagai akibat dari penjualan dan/ atau pengadaan barang dan/ atau jasa oleh daerah; penerimaan keuntungan dari selisih nilai tukar rupiah terhadap mata uang asing; pendapatan denda atas keterlambatan pelaksanaan pekerjaan; pendapatan denda pajak; pendapatan denda retribusi;

pendapatan hasil eksekusi atas jaminan; pendapatan dari pengembalian, fasilitas sosial dan fasilitas umum; pendapatan dari penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan; dan pendapatan dari angsuran/ cicilan penjualan.

b. Dana Perimbangan

Kelompok pendapatan dan perimbangan dalam Permendagri No. 21 Tahun 2011 dibagi menurut jenis pendapatan yang terdiri atas:

- 1) Dana bagi hasil pajak
- 2) Dana alokasi umum
- 3) Dana alokasi khusus

Sementara jenis dana bagi hasil dirinci menurut objek pendapatan yang mencakup bagi hasil pajak dan bagi hasil bukan pajak. Jenis dana alokasi umum hanya terdiri atas objek pendapatan dan alokasi umum. Jenis dan alokasi khusus dirinci menurut objek pendapatan menurut kegiatan yang ditetapkan oleh pemerintah.

c. Pendapatan Transfer

PSAP No. 3 Paragraf 8 menyebut bahwa pendapatan transfer adalah pendapatan berupa penerimaan uang atau hak untuk menerima uang oleh entitas pelaporan dari suatu entitas pelaporan lain yang diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan.

d. Lain-lain Pendapatan Daerah yang Sah

Kelompok lain-lain pendapatan daerah yang sah dalam Permendagri No. 21 Tahun 2011 dibagi menurut jenis pendapatan yang mencakup:

- 1) Hibah berasal dari pemerintah, pemerintah daerah lainnya, badan/ lembaga/ organisasi swasta dalam negeri, kelompok masyarakat/ perorangan, dan lembaga luar negeri yang tidak mengikat.
- 2) Dana darurat dari pemerintah dalam rangka penanggulangan korban/ kerusakan akibat bencana alam.
- 3) Dana bagi hasil pajak dari provinsi kepada kabupaten/kota.

- 4) Dana penyesuaian dan dana otonomi khusus yang ditetapkan oleh pemerintah.
- 5) Bantuan keuangan dari provinsi atau dari pemerintah daerah lainnya.

E. Penelitian yang Relevan

Penelitian yang menyangkut Efektivitas dan pendapatan dalam suatu organisasi sebagai berikut:

Penelitian yang dilakukan oleh Mukarramah Jurusan Ilmu Administrasi Program Studi Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin tahun 2016 mengenai Efektivitas Pelayanan Di Kantor Pelayanan Perizinan Terpadu Satu Pintu Kota Parepare (Sintap) (Studi Kasus: Pemberian Izin Trayek Angkutan Kota) dimana kurangnya pelayanan pemberian izin trayek angkutan kota. Dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif dengan kesimpulan bahwa perhatian atasan terhadap pegawai telah berjalan dengan baik dan lancar sedangkan semangat kerja sama dan loyalitas kelompok kerja dapat dikatakan kurang salah satunya adalah kedisiplinan waktu pegawai yang sangat kurang. Perbedaan penelitian yang penulis lakukan dengan penelitian tersebut adalah pada kajian dan teori yang dibahas dimana penulis mengkaji tentang efektivitas pengujian layak jalan kendaraan dalam meningkatkan pendapatan bagian KIR Dinas Perhubungan Tanah Datar.

Penelitian yang dilakukan Diki Aditya Novianto Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sebelas Maret Surakarta tahun 2009 mengenai Efektivitas Kerja Pegawai di Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Kota Surakarta dimana masih banyak kendaraan yang tidak layak jalan, namun masih saja berlalu lalang di jalan raya dengan kata lain bahwa para pegawai masih belum dapat melaksanakan tugasnya secara efektif, yaitu pelaksanaan tugas sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan menghasilkan kinerja yang benar-benar maksimal dan bermanfaat.

Dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif dengan hasil yang diperoleh bahwa Efektivitas Kerja Pegawai di Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Kota Surakarta cukup baik yang dilihat dari hasil kerja dan pelaksanaannya, jumlah pegawai yang mencukupi, waktu pelaksanaan kerja sudah sesuai dengan perencanaan, kepuasan pengguna layanan, kepuasan kerja pegawai, dan biaya yang diperlukan untuk melaksanakan pekerjaan sudah cukup. Perbedaan penelitian yang penulis lakukan dengan penelitian tersebut selain pada kajian yang dibahas juga terdapat pada data-data yang digunakan. Dimana peneliti mengkaji pada pengujian layak jalan kendaraan bukan pada kinerja pegawai.

Penelitian yang dilakukan oleh Tarmizi Jurusan Ekonomi Syariah Konsentrasi Akuntansi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri Batusangkar tahun 2016 mengenai Pengaruh Pajak Progresif Kendaraan Bermotor Terhadap Pendapatan Asli Daerah Provinsi Sumatra Barat karena pajak progresif kendaraan bermotor memiliki dampak terhadap masyarakat sebagai wajib pajak yang melakukan penyelundupan hukum untuk menghindari pembayaran pajak kendaraan bermotor yang lebih besar. Dilakukan dengan menggunakan metode kuantitatif dengan hasil yang diperoleh pajak progresif kendaraan bermotor memiliki hubungan yang sangat kuat dan positif serta mempengaruhi pendapatan asli daerah provinsi sumatra barat. Perbedaan penelitian yang penulis lakukan dengan penelitian tersebut adalah terletak pada kajian serta objek yang dibahas, dimana penulis mengkaji tentang Efektivitas Pengujian Layak Jalan Kendaraan dalam Meningkatkan Pendapatan bagian KIR Dinas Perhubungan Tanah Datar.

Penelitian yang dilakukan Rahmi Hasyfi Febrina tahun 2012 mengenai Pengawasan Dinas Perhubungan terhadap Angkutan Kota di Kota Padang. Dimana terjadinya ketidaktertiban transportasi di kota padang yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas. Dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif dengan hasil yang diperoleh bahwa koordinasi yang terjalin antara Dinas Perhubungan Kota Padang, Forum

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Padang, Organda Kota Padang dan Satlantas Polresta Padang belum berjalan dengan baik dan maksimal dan koordinasi dalam pelaksanaan pengawasan antar instansi tersebut pada level perencanaan dapat dikatakan berjalan dengan baik dan lancar, tetapi pada level operasional dan pengawasan terdapat masalah-masalah yang timbul sehingga evaluasi yang dilaksanakan juga akan terganggu. Perbedaan penelitian yang penulis lakukan adalah pada tempat serta kajian pengawasan yang dibahas, peneliti membahas pengawasan Dinas Perhubungan Tanah Datar terhadap layak jalan kendaraan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang penulis gunakan adalah *field research* atau penelitian lapangan yaitu penelitian yang dilakukan pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar. Metode penelitian yang penulis lakukan adalah *kualitatif deskriptif*. Dimana metode *kualitatif deskriptif* melihat dan menjelaskan bagaimana efektivitas pengujian layak jalan kendaraan (Mini Bus) pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar. Penulis langsung melakukan penelitian lapangan pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar dengan melihat serta menjelaskan efektivitas pengujian layak jalan kendaraan (Mini Bus) pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar dan pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar terhadap layak jalan kendaraan.

B. Latar dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar. Kegiatan penelitian ini dilakukan pada bulan April 2017 - Januari 2018

Tabel 3.1
Jadwal Kegiatan Penelitian

Kegiatan	Tahun 2017-2018																																			
	Apr				Mei				Jun				Jul				Agus				Sep				Okt				Nov				Des			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Penyusunan Proposal Skripsi																																				
Bimbingan Proposal Skripsi																																				
Seminar Proposal Skripsi																																				
Perbaikan setelah Seminar dan Penyusunan Instrument Penelitian																																				
Pengumpulan Data																																				
Analisis Data																																				
Pembuatan Laporan Penelitian																																				
Bimbingan Skripsi																																				

C. Instrumen Penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti langsung menjadi instrumen kuncinya dengan cara peneliti langsung berada di lapangan untuk meneliti yaitu dengan mengadakan wawancara dan melakukan dokumentasi sebagai alat dalam mendukung kesempurnaan penelitian. Untuk instrumen pendukungnya, peneliti menggunakan alat seperti *handphone*, buku, dan dokumen lainnya yang dapat digunakan untuk mendukung keabsahan hasil peneliti.

D. Sumber Data

Sumber data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Sumber data primer

Sumber data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumber data pertama. Sumber data primer dalam penelitian ini adalah pimpinan atau kasi PKB Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar.

2. Sumber data sekunder

Sumber data sekunder adalah data yang diperoleh melalui sumber kedua atau sumber sekunder dari data yang kita butuhkan. Sumber data sekunder penulis peroleh melalui laporan, catatan-catatan atau arsip serta dokumen-dokumen yang terkait dengan penelitian yaitu pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar.

E. Teknik Pengumpulan Data

Dalam memperoleh data-data yang diperlukan untuk menunjang penelitian ini, penulis menggunakan teknik-teknik pengumpulan data yang terdiri dari:

1. Wawancara, yaitu suatu bentuk komunikasi verbal (semacam percakapan) yang bertujuan memperoleh informasi untuk mendapatkan data dengan cara tanya jawab antara sipewawancara dengan responden. Wawancara ini dilakukan dengan pimpinan atau kasi PKB dan

karyawan serta pemilik kendaraan yang melakukan pengujian layak jalan kendaraan pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar.

2. Dokumentasi, merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang (Sugiyono, 2013: 240). Dokumentasi pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar digunakan untuk mendapatkan data-data dalam proses pengolahan penelitian.

F. Teknik Analisis Data

Proses analisis data dimulai dengan menelaah seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber baik data dari wawancara, pengamatan yang sudah dituliskan dalam catatan lapangan penelitian, dokumen pribadi, dokumen resmi, gambar, foto dan sebagainya.

Analisis data merupakan penafsiran penelitian terhadap data yang telah diolah yang memberikan uraian atau gambaran secara tertulis tanpa data-data statistik. Dalam hal ini, penulis menggunakan analisis berdasarkan teori efektivitas menurut Duncan (dalam Wisnamawati, 2013: 2) mengatakan ukuran efektivitas:

1. Pencapaian Tujuan
2. Integrasi
3. Adaptasi

Data yang sudah diolah kemudian di analisis secara *deskriptif kualitatif* dengan menguraikan dan menggambarkan bagaimana efektivitas pengujian layak jalan kendaraan Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar, yang dianalisis berdasarkan teori-teori serta ketentuan dalam izin trayek.

Proses analisa data dalam penelitian ini menggunakan analisis data lapangan model Miles dan Huberman dengan tahapan sebagai berikut:

1. Reduksi data, yaitu dengan kegiatan yang mengacu pada proses merangkum, memilih hal pokok, memfokuskan pada hal penting dan mencari polanya.

2. Menyajikan data, yaitu menuliskan kumpulan data yang terorganisasi dan terkategori sehingga memungkinkan untuk menarik kesimpulan dari data tersebut.
3. Menarik kesimpulan dari data yang telah dikumpulkan dan penarikan kesimpulan dilakukan dari data yang diperoleh (Chantika, 2013: 9)

G. Teknik Penjamin Keabsahan Data

Data penelitian kualitatif berupa kata-kata, kalimat, *statement*, perilaku dan kejadian yang berhasil dikumpulkan dan telah diberi kode, kemudian dianalisa kebenarannya. Alat yang dipergunakan untuk menganalisa data dan informasi yang penulis lakukan adalah teknik *triangulasi*. Metode *triangulasi* merupakan proses membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda. Ada beberapa macam *triangulasi* data yaitu dengan memanfaatkan penggunaan sumber, metode, penyidik dan teori (Putera, 2012: 189-191).

1. *Triangulasi* Sumber

Triangulasi ini membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui sumber yang berbeda dalam metode kualitatif

2. *Triangulasi* Metode

Triangulasi ini menguji *kredibilitas* data yang dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda.

3. *Triangulasi* Penyelidik

Triangulasi ini dengan jalan memanfaatkan peneliti atau pengamat lainnya untuk keperluan pengecekan kembali derajat kepercayaan data. Contohnya membandingkan hasil pekerjaan seorang analisis dengan analisis lainnya.

4. *Triangulasi* Teori

Triangulasi ini berdasarkan anggapan bahwa fakta tertentu tidak dapat diperiksa derajat kepercayaan dengan satu atau lebih teori tetapi hal itu dapat dilakukan, dalam hal ini dinamakan penjelasan banding.

Untuk memperoleh kredibilitas atau tingkat kepercayaan dalam penelitian ini, peneliti menggunakan *triangulasi* sumber dan *triangulasi* metode yaitu membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui sumber yang berbeda dan mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda.

BAB IV

PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Tanah Datar

1. Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Tanah Datar

Dinas perhubungan Kabupaten Tanah Datar di bentuk berdasarkan peraturan daerah Kabupaten Tanah Datar Nomor 9 tahun 2016 tentang pembentukan dan susunan Daerah. Pembentukan Dinas perhubungan Kabupaten Tanah Datar Mengacu Kepada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 139 Tahun 2016 Tentang Pedoman Nomenklatur, Tugas dan Fungsi Organisasi Perangkat Daerah yang Menyelenggarakan urusan pemerintah bidang perhubungan.

Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar memiliki Kewenangan, diantaranya mempunyai tugas melaksanakan urusan pemerintah di bidang perhubungan yang berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan, melaksanakan perumusan kebijakan teknis sesuai dengan lingkup tugas di bidang dan keselamatan serta lalu lintas dan angkutan, pembinaan dan pelaksanaan tugas sesuai dengan bidang prasarana dan keselamatan serta lalu lintas dan angkutan.

Sejalan dengan bidang kewenangan tersebut, Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar beregerak di bidang pemerintah umum yang bertujuan member pelayanan perhubungan guna mendukung pembangunan di wilayah Kabupaten Tanah Datar. Salah satu bentuk pembangunan dibidang perhubungan adalah mewujudkan perencanaan pembangun sector perhubungan dan mewujudkan keselamatan lalu lintas, dengan pemenuhan sarana dan prasarana yang memadai serata pelayanan transportasi yang lancer, aman dan nyaman dengan mempertimbangkan keselamatan.

2. Gambaran Umum Instansi

Pembangunan daerah di bidang perhubungan secara umum adalah bertujuan untuk melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum sebagaimana

di amanatkan dalam alinea keempat pembukaan undang-undang dasar 1945, dalam rangka menjamin terlaksananya pembangunan daerah secara efektif dan efisien untuk mewujudkan visi misi daerah. Diperlukan proses pengelolaan persuratan yang berkualitas tinggi dan profesional, Landasan idil dalam peningkatan kualitas perhubungan adalah

- a. Pancasila pada sila kedua mewujudkan cita-cita bangsa yaitu kemanusiaan yang adil dan beradab implementasinya pada hal manusia mendapatkan fasilitas sarana dan prasarana Perhubungan dan berkewajiban memelihara sarana dan prasarana perhubungan tersebut.
- b. Merupakan upaya mewujudkan cita-cita bangsa pada sila kelima yakni keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia, setiap orang Indonesia mendapatkan perlakuan yang adil dibidang sosial.

Sedangkan landasan konstitusional penyelenggaraan pembangunan nasional adalah pada undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 di pasal 29.i ayat 4 perlindungan, pemajuan, penegakan dan pemenuhan Hak Asasi Manusia dan pasal 34 Ayat 3 Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak.

3. Visi dan Misi

a. Visi

Pemberian otonomi daerah melalui pemberlakuan Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah yang selanjutnya di sempurnakan dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004, harus diikuti dengan perubahan tata penyelenggaraan pemerintah yang lebih efisien dan profesional. Untuk itu pemerintah daerah harus menerapkan prinsip-prinsip penyelenggaraan pemerintah yang baik atau lebih dikenal dengan Good Governance. Penyelenggaraan pemerintah yang bersifat transparan, akuntabel dan demokratis sehingga akan

melahirkan kepercayaan, komitmen serta bertanggung jawab dalam melaksanakan pembangunan.

Dalam menyikapi hal tersebut Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar telah merumuskan Visi yaitu “Terwujudnya Kenyamanan Transportasi di Kabupaten Tanah Datar” dengan visi tersebut diharapkan Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar mampu berperan dalam melaksanakan tugas-tugas pemerintah yang berhasil guna, berdaya guna, dan transparan, kebutuhan akan visi yang berorientasi jauh kedepan menjadi hal yang mutlak, untuk mencapai hasil yang akan diraih bagi suatu organisasi.

Terwujudnya kenyamanan pelayanan transportasi adalah rasa aman dan tenteram yang dirasakan pengendara dan penumpang angkutan umum baik dalam pelayanan maupun dalam saat dikendaraan.

b. Misi

Misi mempresentasikan sesuatu yang diemban atau dilaksanakan Oleh Dinas perhubungan Kabupaten Tanah Datar sesuai dengan visi yang ditetapkan, agar tujuan dapat terlaksana dan berhasil dengan baik.

Misi yang telah dirumuskan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar adalah sebagaimana berikut:

- 1) Meningkatkan kualitas dan Kuantitas Sarana dan Prasarana Transportasi
- 2) Meningkatkan Pemahaman dan Kesadaran Hukum masyarakat dalam berlalu lintas
- 3) Meningkatkan kontribusi nyata pemerintah dalam bidang perhubungan
- 4) Meningkatkan Akses layanan Transportasi Darat
- 5) Meningkatkan Kualitas sumber daya Perhubungan.

4. Tujuan dan Sasaran

a. Tujuan

Untuk melaksanakan Visi dan Misi tersebut, Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar mempunyai tujuan dan sasaran yang hendak dicapai, yaitu :

- 1) Meningkatkan kinerja aparatur pemerintah yang bersih, profesional, bertanggung jawab, disiplin dan bebas KKN.
- 2) Mengedepankan sikap profesionalisme dan melayani dengan sepenuh hati setiap kebutuhan masyarakat.
- 3) Terciptanya tertib administrasi perkantoran yang baik.
- 4) Terciptanya koordinasi antar lintas sektoral di bidang perhubungan
- 5) Lancarnya system transportasi angkutan penumpang dan barang, sehingga terwujudnya keselamatan yang menggunakan sarana dan prasarana lalu lintas.
- 6) Meningkatkan pelayanan kepada Masyarakat dengan memberdayakan Sumber Daya Manusia Aparatur menuju Pelayanan Prima

b. Sasaran

- 1) Terciptanya kinerja aparatur pemerintah yang bersih, profesional, bertanggung jawab, disiplin dan bebas KKN.
- 2) Terpenuhinya sarana dan prasarana perkantoran serta tata administrasi yang baik
- 3) Terciptanya kerja sama yang baik antar Lembaga Pemerintah serta Komponen Pendukung lainnya.
- 4) Tersedia Sarana dan Prasarana transportasi angkutan penumpang dan barang, sehingga terwujudnya keselamatan yang menggunakan sarana dan prasarana lalu lintas
- 5) Terciptanya kepuasan masyarakat menerima Pelayanan Aparatur Dinas Perhubungan Tanah Datar pada Pengujian Kendaraan Bermotor.

5. Daftar Nama Pegawai Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar

Tabel. 4.1
Daftar Nama Pegawai, Golongan dan Jabatan Dinas Perhubungan
Kabupaten Tanah Datar

NO	NAMA	GOL	JABATAN
1	Harfian Fikri, S.Sos	IV/b	Kepala Dinas
2	Drs. Isfaemal	IV/b	Sekretaris
3	Drs. Gusti Amour	IV/a	Kabid Prasarana & Keselamatan
4	Neyonson, SH	III/d	Kabid Lalin & Angkutan
5	Yulia Febrianti, SE	III/d	Kasubag. Umpeg
6	Indra. S.Sos	III/d	Kasi Prasarana
7	SyamsurijaLSY, SH	III/d	Kasi Pengujian Sarana
8	Adi Karya, SH	III/d	Kasi Angkutan
9	Rui Ferdila, SS	III/c	Kasi Pengembangan
10	Prima Sidra, SE	III/b	Kasubag.Perenc.&Keu
11	Ikhwan Chairul, S.Sos	III/b	Kasi Lalu Lintas
12	Abdi Hardifala, SIP	III/b	Kasi Keselamatan
13	Syaiful Rasyid, SH	III/d	Fungsional Umum
14	Reza Fadly, S.SiT	III/c	Fungsional Umum
15	Isman	III/b	Fungsional Umum

16	Deni Yusra, S.Sos	III/b	Fungsional Umum
17	Musfi Anwar	III/b	Fungsional Umum
18	Leni Wirdayenti	III/b	Fungsional Umum
19	Fardinal, ST	III/b	Pengawas Penguji Kendaraan Bermotor
20	Lilis Serlina, S.Sos	III/a	Fungsional Umum
21	Roni Pasla, S.Sos	III/a	Fungsional Umum
22	Jack Rahmadona	III/a	Fungsional Umum
23	Yulmei, S.Sos	III/a	Fungsional Umum
24	Martha Hendra, S.Sos	III/a	Fungsional Umum
25	Rosi Junianti, S.Sos	III/a	Fungsional Umum
26	Citra Hermila P, A.Md	II/d	Pengawa Keselamatan Pelayaran
27	Agus Tarman, A.Md	II/d	Pengatur Teknis Keselamatan Pelayaran
28	Yandrizal	II/c	Fungsional Umum
29	Toni Febrianto	II/c	Fungsional Umum
30	Feri Desmon	II/c	Fungsional Umum
31	M.Daniel Dwi Eldinery, Amd.LLASDP	II/c	Pengelola Lalu Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan
32	Ryan Prastyawan,	II/c	Pengelola Pengawasan

	Amd.LLAJ		LLAJ
33	Jhones Irawadi	II/c	Fungsional Umum
34	Akhmad Ashif Ghabban, A.Ma.PKB	II/b	Pengawas Penguji Kendaraan Bermotor
35	Yushendri	II/b	Fungsional Umum
36	Nasrul	II/b	Fungsional Umum
37	Bambang Permana	II/b	Fungsional Umum
38	Hidayat Ikhsan	II/b	Fungsional Umum
39	Afrizal	II/a	Fungsional Umum
40	Yusra	I/c	Petugas Kebersihan
41	Lucas Hernanda, ST	Non PNS	Tenaga Adm
42	Friantos	Non PNS	Sopir
43	Ogie Prima Putra, S.AP	Non PNS	Tenaga Adm
44	Wendra	Non PNS	Penjaga Kantor
45	Medi Indra Juni	Non PNS	K3 Terminal G.Katitiran
46	Martin Feri	Non PNS	K3 Terminal Jati

47	Asfami	Non PNS	K3 Terminal Dobok
----	--------	------------	-------------------

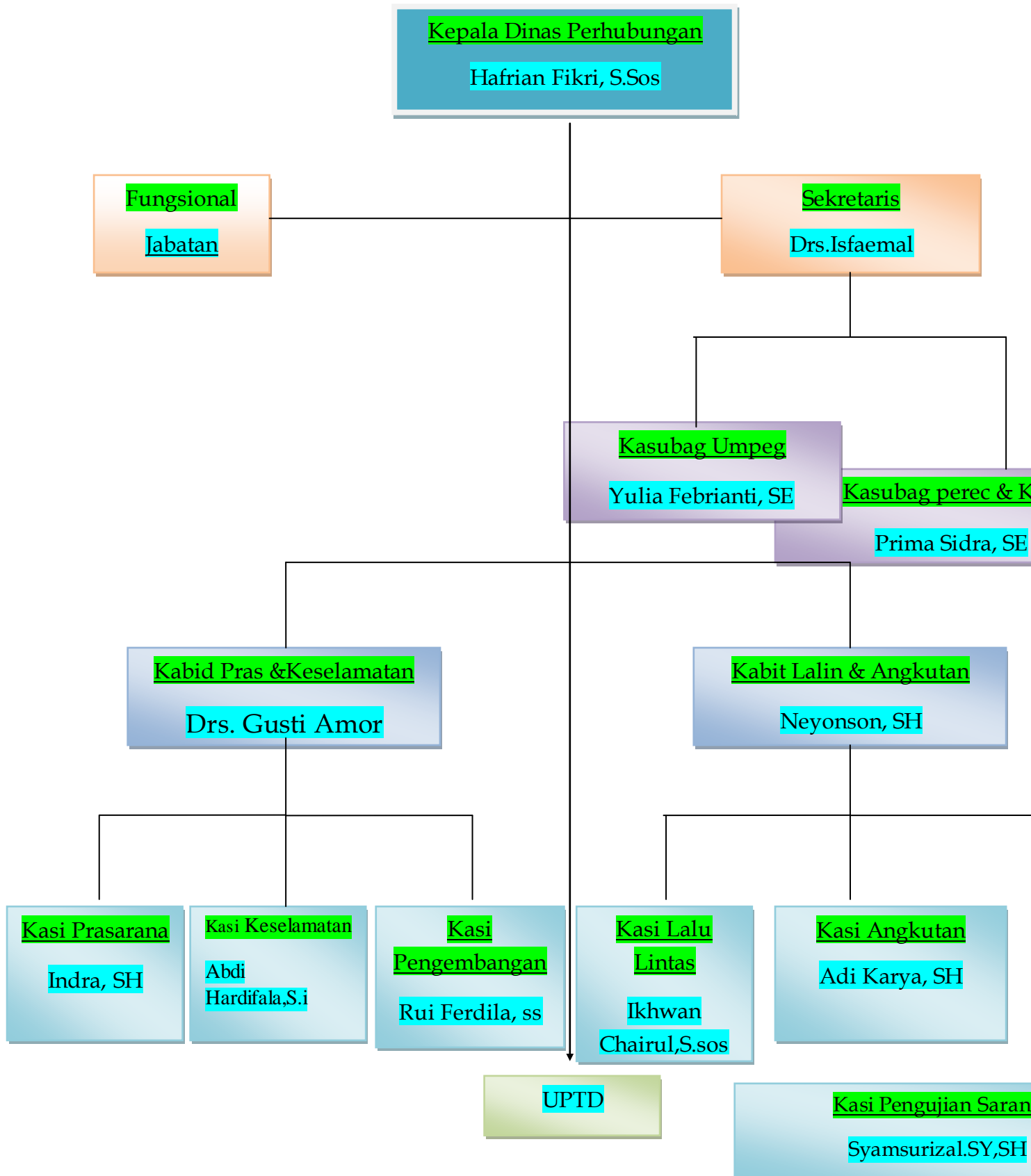
Sumber : Dinas Perhubungan Tanah Datar

6. Struktur Organisasi

Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar sebagai berikut:

- a. Kepala Dinas
- b. Sekretaris terdiri dari:
 1. Sub Bagian Perencanaan dan Kepegawaian
 2. Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan
- c. Bidang Prasarana dan Keselamatan, terdiri dari:
 1. Seksi Prasarana
 2. Seksi Keselamatan
 3. Seksi Pengembangan
- d. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan, terdiri dari:
 1. Seksi Lalu Lintas
 2. Seksi Angkutan
 3. Seksi Pengujian
- e. UPT
- f. Kelompok Jabatan Fungsional

Gambar 4.1
Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar



B. Efektivitas Pengujian Layak jalan Kendaraan (Mini Bus) Dinas Perhubungan Tanah Datar

1. Pencapaian Tujuan

a. Kurun Waktu Pencapaiannya ditentukan

Pencapaian tujuan banyak digunakan dalam pengukuran keefektifan organisasi. Pada umumnya efektivitas hanya dikaitkan dengan tujuan organisasi yaitu laba, yang cenderung mengabaikan aspek terpenting dari keseluruhan prosesnya. Pelaksanaan pengujian kendaraan yang menjadi kontribusi pendapatan dilakukan satu kali dalam enam bulan dan penetapan target Dinas Perhubungan Tanah Datar dilakukan dalam waktu satu tahun.

Dari target yang telah ditetapkan dalam periode waktu satu tahun dapat dihitung tingkat efektivitas pengujian kendaraan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar. Tingkat efektivitas dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut: (Pratiwi, 2017:67)

$$\text{Efektivitas} = \frac{\text{Target PAD}}{\text{Realisasi}} \times 100 \%$$

Tabel 4.2
Realisasi dan Target Pengujian Layak Jalan Kendaraan
Tahun 2015-2016

Tahun	Target	Realisasi
2015	Rp. 395.080.000	Rp. 410.472.400
2016	Rp. 399.440.000	Rp. 424.294.600

Sumber: Dinas Perhubungan Tanah Datar

Tabel 4.3
Kriteria Efektivitas

Presentase	Kriteria
>100 %	Sangat Efektif
100 %	Efektif
90 % - 99 %	Cukup Efektif
75 %- 89 %	Kurang Efektif
< 75 %	Tidak Efektif

Sumber: (Pratiwi, 2017:67)

Berikut merupakan seberapa jauh tercapainya target dan realisasi dari penerimaan pengujian layak jalan kendaraan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar tahun 2015 dan 2016.

$$\text{Efektivitas 2015} = \frac{395.080.000}{410.472.400} \times 100\% = 96,25 \%$$

$$\text{Efektivitas 2016} = \frac{399.440.000}{424.294.600} \times 100\% = 94,14 \%$$

Efektivitas pengujian layak jalan kendaraan pada tahun 2015 dan 2016 menunjukkan kemampuan instansi yang berwenang dalam mengumpulkan PAD sesuai dengan jumlah penerimaan yang ditargetkan. Pada tahun 2015 dengan target yang ditetapkan adalah Rp. 395.080.000 dan realisasi atau pencapaian dari kontribusi pengujian kendaraan adalah Rp. 410.472.400.

Sedangkan pada tahun 2016 dengan target yang ditetapkan adalah Rp. 399.440.000 dan realisasi yang tercapai adalah Rp. 424.294.600 dapat digambarkan bahwa pada tahun 2015 sudah mencapai 96,25 % dan tahun 2016 mencapai 94,14 % . Sesuai dengan kriteria efektivitas yaitu diantara 90% - 99% berarti berada pada tingkat cukup efektif. Walaupun berada pada tingkat cukup

efektif, tahun 2016 mengalami penurunan tingkat efektivitas dari tahun 2015 yaitu 96,25 % ke 94,14 %.

Pencapaian tujuan dari faktor kurun waktu yang ditentukan sudah baik karena pencapaian target dengan kurun waktu satu tahun yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Tanah Datar sudah mencapai tingkat cukup efektif melalui realisasi pengujian kendaraan, Dinas Perhubungan Tanah Datar sudah mencapai target yang ditetapkan pada periode tahun 2015 dan 2016.

b. Sasaran merupakan Target yang Kongkrit

Sasaran dalam pengujian layak jalan kendaraan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar adalah pemilik kendaraan yang terdiri dari mobil penumpang, angkutan sewa, mini bus, bus, piuck up, dan truck. Dimana yang disebut dengan mobil penumpang adalah mobil dengan jumlah penumpang terdiri dari delapan orang termasuk dengan pengemudi atau tempat duduk yang terdiri dari delapan seat, seperti travel dll. Mini bus adalah mobil dengan jumlah tempat duduk terdiri dari sepuluh sampai dengan enam belas seat, contohnya angkutan dalam daerah. Sedangkan untuk bus merupakan mobil yang jumlah tempat duduknya terdiri lebih dari enam belas seat.

Pengujian layak jalan kendaraan dilakukan secara berkala dalam waktu satu kali enam bulan dengan maksud melakukan perawatan, pemeliharaan dan perbaikan kendaraan agar dapat beroperasi dengan baik untuk menunjang keselamatan dan kenyamanan dalam berkendara yang ditandai dengan izin layak jalan kendaraan yang diberikan oleh Dinas Perhubungan.

Tabel 4.4
KENDARAAN WAJIB UJI YANG SUDAH DIUJI
PADA DINAS PERHUBUNGAN
KABUPATEN TANAH DATAR

Tahun	Mobil Penumpang	Mini Bus	Bus	Pick-Up	Truck
2015	67	236	460	3961	1771
2016	84	196	463	4407	1615

Sumber: Dinas Perhubungan Tanah Datar

Dari data diatas menunjukkan bahwa kendaraan wajib uji yang telah telah diuji oleh seksi pengujian kendaraan pada Dinas Perhubungan berada pada kondisi yang tidak stabil. Pada kendaraan mini bus dari tahun 2015 yang terlampir pada data tersebut mengalami penurunan dalam melakukan pengujian kendaraan hingga tahun 2016 yaitu 236 kendaraan ke 196 kendaraan.

Pemberian izin layak jalan kendaraan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar dipungut biaya sebesar Rp. 66.000 dengan buku sedangkan tanpa buku Rp. 56.000. Dan khusus untuk mobil penumpang dipungut biaya sebesar Rp. 56.000 dengan buku dan Rp. 46.000 tanpa buku. Sedangkan untuk pemberian sanksi berupa denda keterlambatan yang diberikan Dinas Perhubungan Tanah Datar adalah sebesar 2 % dari terhutang.

Berkaitan dengan sasaran dalam pengujian kendaraan, selaku pemilik kendaraan, Deki Guspendri mengungkapkan bahwa:

“Pengujian kendaraan memang sangat penting dalam mengoperasikan kendaraan di jalan selain untuk mendukung keselamatan juga merupakan kewajiban yang dikeluarkan undang-undang, tetapi untuk melakukan pengujian kendaraan tentu mempunyai biaya. Dari kendaraan yang saya operasikan didalam daerah untuk pendapatan saya saja kadang tidak mencukupi maka dari itu tampak kelalaian dari pemilik kendaraan untuk melakukan pengujian kendaraan”

(Wawancara Jum'at, 5 Januari 2018)

Didukung oleh pendapat Yas selaku pemilik kendaraan mengatakan bahwa:

“Kelalaian dalam melakukan KIR ini adalah terkadang pajak kendaraan mati jadi bagaimana membayar KIR jika pajak kendaraan mati karena salah satu syarat dalam melakukan KIR tersebut adalah dengan membawa STNK yang menjadi bukti bahwa pajak tidak mati. Menurut saya kelalaian dalam pengujian kendaraan ini terkendala pada biaya karena terkadang pendapatan yang diterima dalam lingkup daerah saja belum mencukupi, disini lain kita harus mengeluarkan biaya untuk pajak dan kelayakan kendaraan. Maka dari itu mungkin dari pemilik kendaraan lalai dalam melakukan pengujian kendaraan. Dan apalagi sekarang disetiap rumah sudah memiliki kendaraan baik motor ataupun mobil, tentu dengan kejadian ini akan mengurangi pendapatan kami karena masyarakat sudah memiliki kendaraan pribadi”.

(Wawancara Sabtu, 6 Januari 2018)

Berkaitan dengan pengujian kendaraan, Adriansyah selaku pemilik kendaraan juga mengatakan bahwa:

“Pengujian kendaraan merupakan sesuatu yang menjamin keselamatan dan menjaga tata tertib dalam lalu lintas. Pada umumnya kelalaian dalam pelaksanaan pengujian kendaraan yang tampak dilingkungan saya adalah terkendala dalam hal biaya, malas melakukan KIR karena pajak mati, dan kesibukan yang menunda terlaksananya pengujian kendaraan”

(Wawancara Minggu, 7 Januari 2018)

Sedangkan kelalaian dalam pengujian kendaraan menurut Syafrizal selaku agen kendaraan terminal mengungkapkan bahwa,

“Mengenai biaya, kadang pada saat jatuh tempo kendaraan melakukan pengujian kondisi keuangan tidak mendukung jadi harus menunggu mendapatkan uang untuk melakukan pengujian kadang dalam periode tertentu tidak dilakukan pengujian. Selain itu dalam kesibukan, mereka lupa dalam melakukan pengujian karena lupa akan tanggal jatuh tempo pengujian harus dilakukan kembali.”

(Wawancara Rabu, 3 Januari 2018)

Dilihat dari sasaran yang merupakan target yang kongkrit dalam pengujian layak jalan kendaraan ini digambarkan belum baik karena masih terjadinya kelalaian dalam melakukan pengujian kendaraan. Pada kendaraan mini bus yang melakukan pengujian kendaraan mengalami penurunan dari tahun 2015 hingga 2016 dengan beberapa alasan yang diungkapkan pemilik kendaraan mini bus terhadap kelalaian dalam pengujian kendaraan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar.

c. Dasar Hukum

Berdasarkan UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 49 ayat (1) dan (2) menyebutkan bahwa:

(1) Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit didalam negeri yang akan dioperasikan di Jalan wajib dilakukan pengujian.

(2) Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

a. uji tipe

b. uji berkala

Dilengkapi dengan PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor Pasal 1 ayat (7) dan (8) “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 layak jalan” sedangkan “Uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan yang dioperasikan di jalan” Dinas Perhubungan (Tanah Datar, 2017).

Uji berkala kendaraan bermotor dilaksanakan dengan tujuan untuk:

- a. Memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor, kereta gandengan dan kereta tempelan di jalan
- b. Mendukung terwujudnya kelestarian lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor, kereta gandengan dan kereta tempelan di jalan
- c. Memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Berdasarkan observasi yang penulis lakukan, dengan dasar hukum yang mewajibkan pelaksanaan pengujian kendaraan tetapi masih ada kendaraan yang lalai dalam melakukan pengujian kendaraan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar.

Tabel 4.5
TAMAN KENDARAAN WAJIB UJI
PADA DINAS PERHUBUNGAN
KABUPATEN TANAH DATAR

Tahun	Mobil Penumpang	Mini Bus	Bus	Pick-Up	Truck
2015	32	364	54	1734	910
2016	84	564	95	2084	823

Sumber: Dinas Perhubungan Tanah Datar

Dari data diatas terlihat bahwa kendaraan yang tidak melakukan pengujian kendaraan dan lalai dalam melakukan pengujian kendaraan. Taman kendaraan berarti kendaraan yang tidak melakukan pengujian kendaraan pada periode tertentu dan kendaraan dianggap mati KIR melewati tiga bulan dari tanggal jatuh tempo pengujian kendaraan. Taman Kendaraan dari tahun 2015 dan 2016 diatas menunjukkan mobil penumpang, mini bus, bus, pick-up dan truk berada pada keadaan yang tidak stabil.

Pada kendaraan mini bus, jumlah kendaraan yang tidak melakukan pengujian kendaraan meningkat dari tahun 2015 hingga 2016. Hal ini tentu menunjukkan kelalaian yang meningkat dari pemilik kendaraan untuk melakukan pengujian kendaraan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar.

Berkaitan dengan kelalaian pengujian kendaraan bermotor pada Dinas Perhubungan Tanah Datar kasi PKB Syamsurijal, mengatakan bahwa:

“Kendaraan yang lalai dalam melakukan pengujian layak jalan kendaraan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar adalah kendaraan yang beroperasi pada lingkungan daerah, karena banyak diantara mereka yang menganggap bahwa kendaraannya hanya beroperasi selingkup daerah saja artinya tidak akan terlalu diawasi atau terjaring razia pada saat beroperasi di jalan, tidak sama halnya dengan kendaraan yang akan beroperasi diluar daerah seperti halnya mobil pick up dan truck yang membawa barang dan mempunyai lintas jalan yang jauh ataupun luas dan untuk mobil ini selalu melakukan pengujian kendaraan”

Didukung pendapat Roni selaku petugas pengujian kendaraan pada Dinas Perhubungan mengatakan bahwa:

“Masih banyak diantara pemilik kendaraan mempunyai pemikiran tentang razia akan kelengkapan surat-surat kendaraan yang dilakukan polisi di jalan pada saat mereka beroperasi padahal tujuan utama melakukan pengujian kendaraan sesuai dengan PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor Pasal 2 ayat (2) yaitu Memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor, kereta gandengan dan kereta tempelan di jalan”

Berkaitan dengan kelalaian pengujian kendaraan yang disampaikan kasi PKB, Don mengungkapkan bahwa:

Kendaraan yang saya operasikan hanya selingkup daerah saja artinya dekat dan tidak melewati lintas jalan yang jauh serta tidak membawa penumpang dan barang yang banyak seperti halnya truck dan pelaksanaan pengujian berkala pada Dinas Perhubungan Tanah Datar masih dilakukan dengan kasat mata saja jadi menurut saya tidak juga teruji secara pasti kelayakannya.

Untuk beberapa bagian penting kendaraan saya dapat memperhatikan serta memperbaikinya juga pada bengkel tertentu”

Fardinal selaku petugas bagian KIR Dinas Perhubungan Tanah Datar menambahkan:

“Kelalaian dalam pengujian disebabkan beberapa faktor: Kesadaran masyarakat sebagai pemilik kendaraan yang kurang, keadaan ekonomi, sibuk atau lupa dalam pembayaran dan melakukan pengujian kendaraan yang dilakukan secara berkala, kemungkinan jatuh tempo kendaraan tidak berada pada daerah asalnya, dan terjadinya penjualan kendaraan ke daerah lain”

Dan pentingnya pengujian kendaraan ini diantaranya adalah

1. Untuk memenuhi ketentuan Undang-Undang
2. Untuk memenuhi persyaratan teknis layak jalan kendaraan
3. Untuk menjamin keselamatan pengguna jalan, dan
4. Untuk kelestarian lingkungan

Berkaitan dengan wajibnya melakukan pengujian kendaraan berdasarkan dasar hukum yang mengatur, Adriansyah selaku pemilik kendaraan mengatakan bahwa:

“Dari kendaraan yang saya operasikan dilingkungan usaha saya, untuk kendaraan kopatra saja dari 100 kendaraan 50 % tidak melakukan pengujian kendaraan atau tidak melakukan KIR. Hal ini dikarenakan banyaknya kendaraan yang bodong artinya awal pembelian kendaraan adalah plat hitam dan untuk melakukan usaha maka diganti dengan plat kuning dengan caranya sendiri, jadi kendaraan tersebut mempunyai dua plat kendaraan. Ini mereka lakukan karena untuk pengambilan plat kuning sebagai izin usaha dengan mengeluarkan biaya ± Rp. 10.000.000 ”

(Wawancara Minggu, 7 Januari 2018)

Didukung oleh pendapat Deki Guspendri juga mengungkapkan bahwa:

“Dalam kelalaian pengujian kendaraan, saya pribadi disebabkan karena matinya pajak yang menyebabkan tidak melakukan pengujian kendaraan. Tetapi jika diperhatikan lebih detail masih lumayan kendaraan saya karena izin usaha sudah nyata dengan plat kuning. Karena banyak dari kendaraan yang beroperasi di lingkungan daerah dibeli dengan plat hitam lalu diganti dengan plat kuning atau biasa disebut bodong untuk usaha. Salah satu syarat dalam melakukan KIR adalah STNK, jadi jika mempunyai dua plat kendaraan maka harus membayar kedua pajak

tersebut. Sedangkan untuk satu plat saja terasa memberatkan apalagi membayar dua pajak ”

(Wawancara Jum'at, 5 Januari 2018)

Dari hasil wawancara dan data yang penulis lakukan maka penulis dapat menggambarkan bahwa pengujian layak jalan kendaraan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar kurang efektif karena masih terjadi kelalaian pada pengujian kendaraan yang dominan pada kendaraan yang beroperasi selingkup daerah dengan beberapa alasan atas kelalaian yang diungkapkan oleh pemilik kendaraan dan petugas pengujian kendaraan. Serta belum sesuai dengan sasaran yang diharapkan berdasarkan dasar hukum yang mewajibkan pengujian kendaraan.

2. Integrasi

a. Prosedur

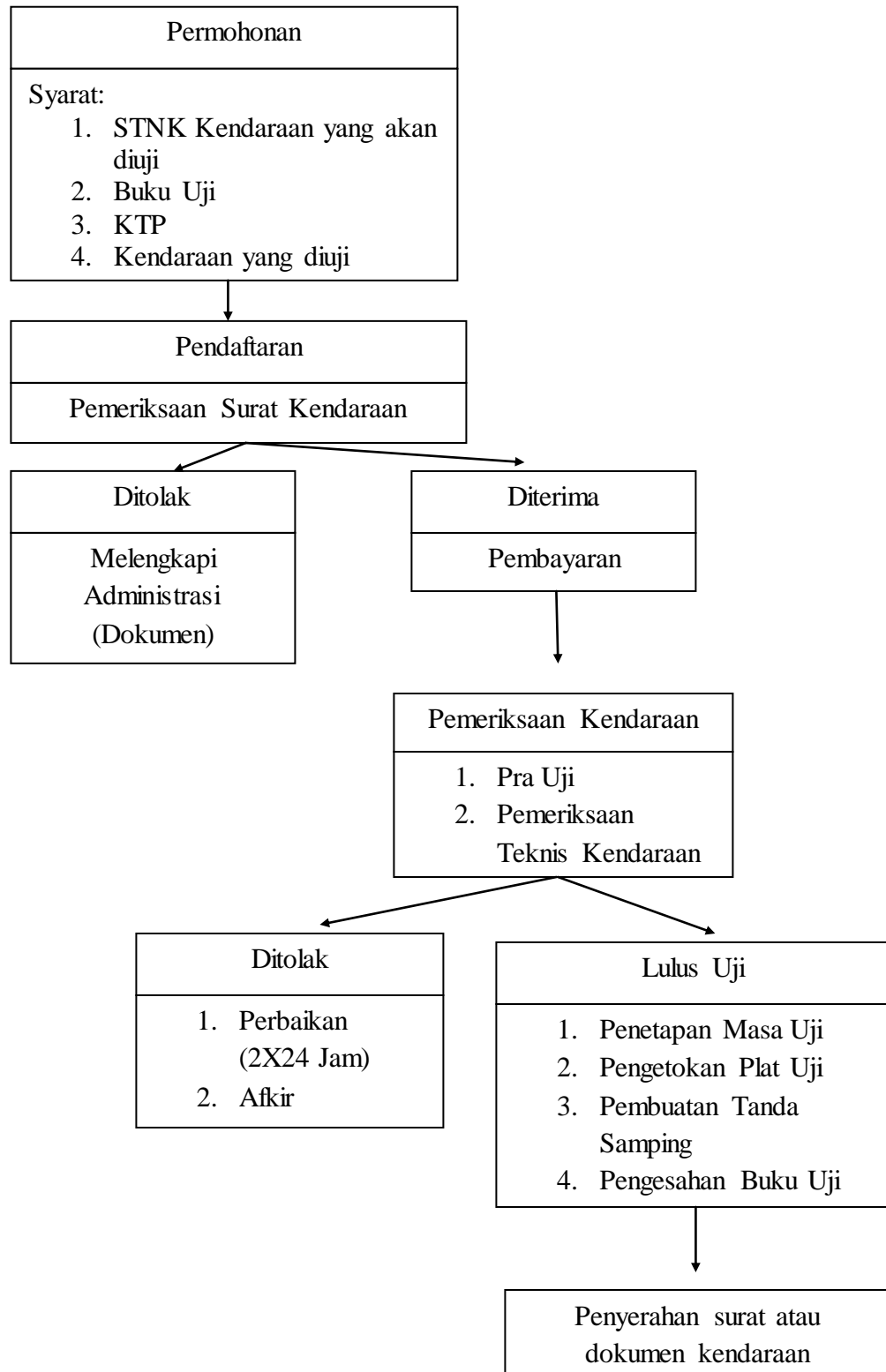
Integrasi dari faktor prosedur ini melihat kelengkapan ataupun ketepatan prosedur pengujian layak jalan kendaraan sesuai dengan SOP bagian KIR Dinas Perhubungan Tanah Datar. *Standart Operating Prosedur* (SOP) sangat diperlukan oleh siapapun yang bekerja di kantor atau perusahaan tertentu. Karena dengan penyusunan SOP akan memberikan pedoman, petunjuk, arahan secara umum dan khusus kepada sebuah perusahaan dalam menjalankan tugas pokok dan fungsinya masing-masing.

Berkaitan dengan prosedur pengujian layak jalan kendaraan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar, kasi PKB Syamsurijal mengungkapkan bahwa,

“Pelaksanaan pengujian layak jalan kendaraan atau uji berkala sudah dilaksanakan sesuai dengan SOP, hanya saja untuk bagian pemeriksaan kendaraan khusus di Tanah Datar belum menggunakan peralatan dalam pengujian kendaraan tersebut. Akan tetapi untuk selanjutnya akan menggunakan peralatan karena peralatan pemeriksaan kendaraan ini baru datang tadi malam”

(Wawancara, Kamis, 28 Desember 2017)

Gambar 4.2
STANDAR OPERASI PELAYANAN
PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR



Penggunaan waktu sebagai efisiensi pencapaian tujuan dalam pengukuran tingkat efektivitas organisasi dalam pengujian layak jalan kendaraan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar sesuai dengan SOP pengujian kendaraan bermotor adalah sebagai berikut:

- 1) Pendaftaran dilakukan dalam waktu 5 Menit
- 2) Pembayaran dilakukan dalam waktu 3 Menit
- 3) Pemeriksaan Kendaraan dilakukan dalam waktu 15 Menit
- 4) Lulus Uji 5 Menit

Dari wawancara dengan seorang pemilik kendaraan Adriansyah yang melakukan pengujian layak jalan kendaraan pada Dinas Perhubungan mengatakan bahwa:

“Untuk melakukan pengujian kendaraan pada saat pendaftaran syarat yang diberikan adalah STNK, buku KIR, KTP pemilik atau supir. Penggunaan waktu dalam proses uji berkala kendaraan tergolong cukup baik dan tidak memakan waktu yang lama. Berhubung karena pengujian kendaraan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar masih dilakukan secara uji manual yaitu dengan kasat mata saja tentu tidak akan memakai waktu yang lama dan jika pelaksanaan pengujian tidak sedang ramai artinya tidak antri melakukan pengujian”.

(Wawancara Minggu, 7 Januari 2018)

Didukung pendapat Joni, selaku pemilik kendaraan mengungkapkan bahwa:

“STNK, KTP, dan buku KIR adalah syarat yang diberikan pada saat mendaftar untuk pengujian kendaraan, kemudian menunggu untuk diproses lalu membayar biaya administrasi dan selanjutnya saya dipanggil untuk membawa mobil kegedung pengujian untuk diperiksa”

Dari hasil wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa pengukuran efektivitas dari integrasi berdasarkan faktor prosedur dipandang sudah baik, karena pelaksanaan pemeriksaan kendaraan sudah berjalan sesuai dengan SOP yang ditetapkan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar, hanya saja kekurangannya pada

peralatan yang digunakan dalam pengujian atau pemeriksaan kendaraan.

b. Proses Sosialisasi

Berdasarkan wawancara dengan kasi PKB Dinas Perhubungan tentang sosialisasi dalam pengujian kendaraan Syamsurijal mengatakan bahwa,

“Sosialisasi ataupun himbauan mengenai uji berkala ini memang belum ada dilakukan oleh Dinas Perhubungan baik dalam bentuk suatu kegiatan/program atau dalam bentuk yang lainnya tetapi untuk mengingatkan para pemilik kendaraan melakukan uji berkala kadang kami lakukan pada saat mereka melakukan uji berkala atau berkunjung ke Dinas”

(Wawancara Kamis, 28 Desember 2017)

Pendapat ini juga didukung oleh Ferdinal selaku staf bagian KIR Dinas Perhubungan Tanah Datar yang mengatakan bahwa,

“Kekurangan yang masih belum terlengkapi sehingga menjadi kendala dalam menjalankan tugas pada bagian KIR ini adalah :

- 1) Kelengkapan alat atau fasilitas uji berkala kendaraan
- 2) Sumber Daya Manusia yang kurang
- 3) Sistem Informasi Manajemen yang belum berjalan

Dari sistem informasi yang belum berjalan tentu menjadi kendala dalam pengoperasian kegiatan pada pengujian kendaraan ini. Sosialisasi ataupun pemberian dan penyebaran informasi mengenai pengujian kendaraan tidak sampai sebagaimana yang diharapkan”

Sedangkan Syafrizal selaku agen terminal mengungkapkan bahwa,

“Dalam pengujian kendaraan bermotor ini memang sangat dibutuhkan informasi yang mengingatkan kita akan pentingnya pengujian kendaraan serta pengawasan dari petugas Dinas Perhubungan, agar kendaraan tidak lalai dalam keselamatan mengoperasikan kendaraannya di jalan. Dari pandangan saya lainnya pemilik kendaraan dalam melakukan pengujian tersebut selain disebabkan karena biaya, kesibukan menjadi alasan dalam

lupanya melakukan pengujian kendaraan. Terlebih lagi tidak adanya himbuan yang mengingatkan akan pentingnya pengujian kendaraan ini pada masyarakat dari Dinas Perhubungan tersebut’.

(Wawancara Rabu,3 Januari 2018)

Dari hasil wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa proses sosialisasi untuk mengukur efektivitas pengujian layak jalan kendaraan yang dilakukan Dinas Perhubungan tentang uji berkala yang dilakukan satu kali enam bulan dipandang kurang efektif karena Sistem Informasi Manajemen yang belum berjalan sehingga sosialisasi ataupun himbuan mengenai uji berkala belum dilakukan oleh Dinas Perhubungan Tanah Datar.

3. Adaptasi

a. Peningkatan Kemampuan

Adaptasi dalam bentuk peningkatan kemampuan ini berhubungan dengan proses pengadaan dan pengisian tenaga kerja. Berdasarkan wawancara dengan Fardinal selaku staf bagian KIR Dinas Perhubungan Tanah Datar mengatakan bahwa “ yang menjadi kendala dalam menjalankan tugas pada bagian KIR ini salah satunya adalah SDM yang kurang”

Pendapat tersebut juga didukung oleh Leni Wirdayati selaku staf yang mengatakan bahwa

“Dengan sembilan petugas pada bagian KIR ini masih belum mencukupi karena untuk bagian pengujian tentu membutuhkan banyak petugas. Delapan laki-laki dan satu perempuan, membuat saya sedikit kewalahan karena untuk bagian pencatatan ataupun pendaftaran pengujian layak jalan kendaraan saya lakukan sendiri sehingga kadangkala untuk mengambil izin lama saya tidak bisa karena akan mengurangi pelayanan terhadap pemilik kendaraan yang melakukan pengujian layak jalan kendaraan”

Berdasarkan wawancara dan observasi yang penulis lakukan dapat dikatakan indikator adaptasi dari faktor peningkatan kemampuan pada bagian KIR Dinas Perhubungan Tanah Datar dapat dikatakan masih kurang karena kurangnya sumber daya

manusia terutama petugas perempuan sehingga dapat mengurangi kualitas pelayanan yang diberikan petugas kepada masyarakat.

b. Sarana dan Prasarana

Sarana dan Prasarana akan menjadi modal yang sangat penting dilakukan untuk mengurangi masalah kelalaian dalam pengujian kendaraan. Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat untuk mencapai maksud atau tujuan. Sedangkan Prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan sebagai unsur penunjang utama terselenggaranya suatu proses.

Menyangkut Kondisi sarana dan prasarana/ fasilitas yang tersedia dalam menunjang proses pemungutan retribusi izin trayek atau pengujian kendaraan sangat penting untuk diperhatikan. Hal ini mencakup keberadaan dan fungsinya dalam menunjang kemudahan, kelancaran proses pelayanan dan memberikan kenyamanan pengguna layanan. Karena sarana dan prasarana adalah sesuatu (media) yang digunakan untuk mencapai suatu tujuan. Sarana dalam hal pengujian ini dimaksudkan pada peralatan pengujian kendaraan sedangkan untuk prasarana yang merupakan penunjang terselenggaranya suatu proses. Penggunaan sarana pada Dinas Perhubungan Tanah Datar sudah dilengkapi dengan sebuah gedung pengujian serta didukung beberapa komputer dalam hal penyimpanan berkas. Walaupun sudah ada beberapa komputer tetapi untuk pencatatan ataupun pembukuan masih dilakukan secara manual.

Ketersediaan sarana dan prasarana sesuai dengan UUD No 22 Tahun 2009 Pasal 48. Dinas Perhubungan (Tanah Datar, 2017)

1. Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan.

2. Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) 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
 - i. Penempelan Kendaraan Bermotor.
3. Persyaratan layak jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) 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
 - k. Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.

Pasal 53

- 1) Uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf b diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus,

mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan.

- 2) Pengujian berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan:
 - a. Pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor
 - b. Pengesahan hasil uji.
- 3) Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilaksanakan oleh:
 - a. Unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten / kota
 - b. Unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat izin dari Pemerintah
 - c. Unit pelaksana pengujian swasta yang mendapatkan izin dari Pemerintah.

Pasal 54

- 1) Pemeriksaan dan pengujian fisik mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 ayat (2) huruf a meliputi pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.
- 2) Pengujian terhadap persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. Susunan
 - b. Perlengkapan
 - c. Ukuran
 - d. Karoseri dan
 - e. Rancangan teknis Kendaraan Bermotor sesuai dengan peruntukannya.
- 3) Pengujian terhadap persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya meliputi:

- a. Emisi gas buang Kendaraan Bermotor
 - b. Tingkat kebisingan
 - c. Kemampuan rem utama
 - d. Kemampuan rem parkir
 - e. Kincup roda depan
 - f. Kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama
 - g. Akurasi alat penunjuk kecepatan dan
 - h. Kedalaman alur ban
- 4) Pengujian terhadap persyaratan laik jalan kereta gandengan dan kereta tempelan meliputi uji kemampuan rem, kedalaman alur ban, dan uji sistem lampu.
 - 5) Bukti lulus uji berkala hasil pemeriksaan dan pengujian fisik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa pemberian kartu uji dan tanda uji.
 - 6) Kartu uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (5) memuat keterangan tentang identifikasi Kendaraan Bermotor dan identitas pemilik, spesifikasi teknis, hasil uji, dan masa berlaku hasil uji
 - 7) Tanda uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (5) memuat keterangan tentang identifikasi Kendaraan Bermotor dan masa berlaku hasil uji.

Undang-undang diatas menjelaskan bahwa setiap kendaraan yang beroperasi di jalan harus memenuhi persyaratan teknis layak jalan dengan beberapa persyaratan teknis yang perlu dipenuhi. Agar teruji kelayakan kendaraan untuk beroperasi di jalan tentu sangat diutamakan peralatan sebagaimana dalam persyaratan teknis yang dimaksud dalam undang-undang. Dengan belum adanya peralatan dalam pengujian kendaraan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar maka dilakukan dengan manual. Pelaksanaan pengujian kendaraan ini dilakukan dengan

pemeriksaan kelengkapan kendaraan seperti pada segitiga pengaman, kaca spion, lampu-lampu sen, ban dan lain-lain.

Dari wawancara yang dilakukan dengan kasi PKB Dinas Perhubungan Syamsurijal Kamis, 28 Desember 2017 mengatakan bahwa

“Uji berkala atau Pengujian layak jalan kendaraan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar dilakukan secara manual karena belum adanya alat yang digunakan untuk uji berkala tersebut, dan untuk selanjutnya akan dilakukan dengan menggunakan alat berhubung alat tersebut sudah datang pada Rabu 27 Desember 2017 tetapi alat ini dapat digunakan pada awal tahun selanjutnya karena belum dilakukan uji pada alat tersebut ”

Sejalan dengan hal itu, staf bagian KIR Dinas Perhubungan Tanah Datar yang berada pada tahap pengujian atau pemeriksaan kendaraan Ronni mengatakan bahwa,

“Diantara peralatan pemeriksaan kendaraan yang sudah datang yaitu *Exel Play* yang berfungsi untuk pemeriksaan kaki atau kolong kendaraan, *Sound Lever* yang berfungsi sebagai uji kebisingan, dan Dongkrak yang berfungsi mengangkat sebagian kendaraan dalam rangka pengetokan nomor uji. Walaupun belum sepenuhnya peralatan pemeriksaan kendaraan tersebut tersedia tetapi sudah mulai melengkapi kekurangan sebelumnya dan dapat memberikan pelayanan yang maksimal kepada pemilik kendaraan dalam melakukan pengujian layak jalan kendaraan kedepannya”

Berkaitan dengan pengujian ketersediaan peralatan dalam pengujian kendaraan, Joni selaku pemilik kendaraan mengatakan bahwa:

“Dari pengujian kendaraan yang saya lakukan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar belum menggunakan alat dalam pengujian kendaraan. Tetapi saya tetap melakukan pengujian kendaraan pada Dinas Perhubungan tersebut karena daripada bermasalah pada saat beroperasi ataupun terjaring razia lebih baik saya tetap melakukan pengujian kendaraan. Jadi kegiatan saya tidak terhalang dengan takutnya razia pada saat beroperasi di jalan”

Didukung oleh pendapat Don selaku pemilik kendaraan mengatakan bahwa:

“Pelaksanaan pengujian kendaraan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar masih dilakukan dengan kasat mata saja jadi menurut saya tidak juga teruji secara pasti kelayakannya. Untuk beberapa bagian penting kendaraan saya dapat memperhatikan serta memperbaikinya juga pada bengkel tertentu”

Pengujian layak jalan kendaraan dilihat dari ketersediaan sarana dan prasarana yang digunakan pada Dinas Perhubungan Tanah Datar dipandang kurang efektif. Karena walaupun dalam hal prasarana dalam mendukung pelayanan sudah ada akan tetapi sarana yang menjadi pokok utama belum ada yakni pada Dinas Perhubungan Tanah Datar masih melakukan uji berkala secara manual artinya pekerja bagian pengujian layak jalan kendaraan hanya melihat dan melakukan pengujian kendaraan dengan kasat mata saja. Hal ini disebabkan karena belum adanya alat untuk mengukur dan menguji kendaraan layak jalan atau tidak pada Dinas Perhubungan Tanah Datar.

Berkaitan dengan pendapatan bagian KIR Dinas Perhubungan Tanah Datar, Syamsurijal mengungkapkan bahwa:

“Kontribusi dari pengujian kendaraan merupakan pendapatan yang diperoleh bagian KIR Dinas Perhubungan Tanah Datar. Kelalaian dari beberapa jenis kendaraan tentu mengurangi pendapatan Dinas Perhubungan Tanah Datar, dari target yang ditetapkan pada tahun 2015 dan 2016, maka target yang telah ditetapkan tercapai dengan realisasi pengujian kendaraan tahun 2015 Rp. 410.472.400 dan tahun 2016 adalah Rp. 424.294.600. Target ini tercapai karena beberapa jenis kendaraan yang beroperasi diluar daerah seperti truck dan pick-up sehingga menutupi kelalaian yang mengurangi pendapatan diakibatkan oleh kendaraan seperti mini bus. Tetapi berdasarkan undang-undang bahwa setiap kendaraan yang dioperasikan dijalanan wajib melakukan uji berkala, tentu dengan wajibnya pengujian kendaraan maka akan meningkatkan pendapatan dari realisasi yang tercapai pada tahun 2015 dan 2016 tersebut”.

Dari wawancara diatas dijelaskan bahwa untuk target yang ditetapkan telah tercapai sesuai yang ditetapkan artinya tujuan dari target yang ditetapkan telah tercapai. Target ini tercapai dengan adanya kendaraan yang beroperasi diluar daerah sehingga kelalaian dari kendaraan yang beroperasi didalam daerah seperti mini bus yang dapat mengurangi pendapatan bagian KIR Dinas Perhubungan Tanah Datar dapat ditutupi untuk pencapaian target pada tahun 2015 dan 2016 pada Dinas Perhubungan Tanah Datar.

C. Pengawasan Dinas Perhubungan Tanah Datar terhadap Layak Jalan Kendaraan

Pengawasan adalah usaha memberikan petunjuk pada para pelaksana agar mereka selalu bertindak sesuai dengan rencana. Dimana pengawasan juga merupakan prosedur analisis kebijakan yang digunakan untuk memberikan informasi tentang sebab dan akibat dari kebijakan publik. Pengawasan adalah keseluruhan daripada kegiatan yang membandingkan atau mengukur apa yang sedang atau sudah dilaksanakan dengan kriteria, norma-norma, standar atau rencana-rencana yang telah ditetapkan sebelumnya.

Berdasarkan PP No. 74 Tahun 2014 Bagian Kelima tentang Angkutan Jalan: Dinas Perhubungan (Tanah Datar, 2017)

Pasal 48

- 1) Setiap pengemudi dan Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum, wajib mematuhi ketentuan mengenai:
 - a. Izin penyelenggaraan Angkutan orang dalam Trayek atau izin penyelenggaraan Angkutan orang tidak dalam Trayek
 - b. Persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor

- 2) Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan pengawasan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum.
- 3) Pengawasan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan di:
 - a. Terminal
 - b. Tempat wisata
 - c. Ruas jalan dan
 - d. Tempat keberangkatan

Peraturan Pemerintah tersebut menjelaskan bahwa, perlunya persyaratan teknis dengan melakukan pengujian kendaraan dalam mengoperasikan kendaraan baik angkutan orang ataupun barang yang dibuktikan dengan izin layak jalan berupa KIR yang hidup. Dimana pengawasan akan hal tersebut dapat dilakukan di terminal, tempat wisata, ruas jalan dan tempat keberangkatan.

Berkaitan dengan salah satu pentingnya pengujian kendaraan bermotor yang diungkapkan oleh Fardinal adalah untuk menjaga kelestarian lingkungan, maka perlunya sarana dan prasarana yang memadai.

Pasal 210

- 1) Setiap Kendaraan Bermotor yang beroperasi di Jalan wajib memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan.
- 2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara, persyaratan, dan prosedur penanganan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan yang diakibatkan oleh Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 211

Setiap pemilik dan/atau Pengemudi Kendaraan Bermotor dan Perusahaan Angkutan Umum wajib mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan

Pasal 212

Setiap pemilik dan/atau Pengemudi Kendaraan Bermotor dan Perusahaan Angkutan Umum wajib melakukan perbaikan terhadap kendaraannya jika terjadi kerusakan yang dapat mengakibatkan terjadinya pencemaran udara dan kebisingan.

Kewajiban Pemerintah

Pasal 213

- 1) Pemerintah wajib mengawasi kepatuhan Pengguna Jalan untuk menjaga kelestarian lingkungan hidup dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 2) Untuk melaksanakan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah wajib:
 - a. Merumuskan dan menyiapkan kebijakan, strategi, dan program pembangunan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan
 - b. Membangun dan mengembangkan sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan
 - c. Melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap Perusahaan Angkutan Umum, pemilik, dan/atau Pengemudi Kendaraan Bermotor yang beroperasi di jalan
 - d. Menyampaikan informasi yang benar dan akurat tentang kelestarian lingkungan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sebagaimana yang diungkapkan oleh Fardinal selaku petugas pengujian kendaraan bahwa pentingnya pengujian kendaraan adalah untuk menjaga kelestarian lingkungan. Dari pasal diatas juga dijelaskan setiap kendaraan yang beroperasi di jalan wajib memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan maka pentinglah melakukan pengujian kendaraan agar tidak terjadi kerusakan yang dapat mengakibatkan terjadinya pencemaran udara dan kebisingan pada lingkungan. Maka pemerintah wajib mengawasi kepatuhan pengguna jalan

untuk menjaga kelestarian lingkungan dengan melakukan pengawasan dan pembinaan serta menyampaikan informasi yang benar dan akurat.

Dalam pengujian kendaraan atau layak jalan kendaraan Dinas Perhubungan Tanah Datar melakukan pengawasan di lingkungan Dinas atau terminal. Karena untuk program khusus dari Dinas Perhubungan belum ada tentang pengawasan dalam layak jalan kendaraan yang dapat dilakukan pada waktu tertentu. Dinas Perhubungan Tanah Datar juga melakukan pengawasan diluar lingkungan terminal bekerja sama dengan Satlantas Polres Tanah Datar yang dilakukan dengan mengadakan razia terhadap kendaraan yang beroperasi.

Berkaitan dengan pengawasan Dinas Perhubungan Tanah Datar, Syamsurijal mengungkapkan bahwa:

“Pengawasan adalah usaha memberikan petunjuk dan pengendalian oleh para pelaksana dimana dalam hal ini pengujian kendaraan dilakukan oleh Dinas Perhubungan. Pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan yang langsung turun ke lapangan untuk razia belum kami lakukan khusus dari Dinas Perhubungan karena menurut kami polisi mempunyai wewenang yang lebih dalam hal ini. Pengujian kendaraan atau layak jalan kendaraan dibuktikan dengan tempelan kertas biru pada dinding kendaraan. Jadi Pengawasan terhadap layak jalan kendaraan yang dilakukan dalam bentuk razia selalu kami koordinasikan dan dilakukan dengan bekerja sama Satlantas Polres Tanah Datar”

Dari wawancara dengan kasi PKB Dinas Perhubungan Tanah Datar bahwa pengawasan dapat dilakukan dengan berkoordinasi dan bekerja sama dengan Satlantas Polres Tanah Datar. Karena razia merupakan suatu program dari Satlantas untuk kenyamanan dan keamanan dalam berkendara sehingga Satlantas juga selalu berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan apabila melakukan razia. Dari Dinas Perhubungan sendiri melakukan razia lebih kurang dua tahun sekali. Jangka waktu pengawasan yang lumayan lama ini dilakukan karena mempertimbangkan biaya yang dikeluarkan dalam melakukan razia. Karena untuk melakukan razia tentu akan berkoordinasi dan bekerja sama dengan Satlantas Polres Tanah Datar yang akan memakan biaya tidak sedikit. Pendanaan atau biaya serta

fasilitas yang kurang menjadi salah satu kendala atau faktor penghambat dalam melakukan pengawasan terhadap layak jalan kendaraan yang dioperasikan oleh masyarakat sehingga melemahkan koordinasi pengawasan dilapangan. Tidak adanya program bagain KIR Dinas Perhubungan Tanah Datar sehingga tidak menfokuskan kerja pada pengawasan layak jalan kendaraan.

Pengawasan yang dilakukan khusus dari Dinas Perhubungan memang belum baik karena sebaiknya untuk menjamin keselamatan dan keamanan dalam berkendara dengan melakukan perawatan, pemeliharaan dan perbaikan terhadap pengujian kendaraan berkala dilakukan dan dibuat dalam suatu program bagian KIR Dinas Perhubungan Tanah Datar dalam waktu yang ditetapkan atau dalam periode tertentu. Dan untuk mendukung dan meningkatkan pengawasan keselamatan dan keamanan dalam berkendara serta mencapai terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat dilakukan dengan berkoordinasi dan bekerja sama Satlantas Polres Tanah Datar.

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan hasil analisis yang peneliti lakukan dengan wawancara bersama instansi Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar dan pemilik kendaraan dalam efektivitas pengujian layak jalan kendaraan pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pengukuran efektivitas pengujian layak jalan kendaraan berdasarkan pencapaian tujuan dari faktor kurun waktu pencapaiannya sudah baik karena pencapaian target dalam waktu yang ditetapkan sudah mencapai tingkat cukup efektif dari realisasi pengujian kendaraan pada tahun 2015 dan 2016. Faktor sasaran yang menjadi target dalam pengujian dipandang belum efektif karena adanya peningkatan kendaraan mini bus yang lalai dalam melakukan pengujian kendaraan serta belum terpenuhi wajibnya pengujian kendaraan berdasarkan Undang-undang. jika dilihat Integrasi dari faktor prosedur sudah baik karena pelaksanaan pemeriksaan kendaraan sudah berjalan sesuai dengan SOP sedangkan faktor proses sosialisasi kurang efektif karena SIM yang belum berjalan serta belum adanya program sosialisasi ataupun himbauan mengenai uji berkala. Berdasarkan adaptasi melalui faktor peningkatan kemampuan dan sarana prasarana dipandang belum efektif karena kurangnya SDM pada bagian pengujian kendaraan serta belum adanya peralatan dalam pengujian kendaraan sehingga pengujian dilakukan secara manual.
2. Pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan terhadap layak jalan kendaraan masih kurang karena belum adanya suatu program tahunan/ periode tertentu dalam mengawasi serta mengurangi kelalaian dalam pengujian kendaraan. Dinas Perhubungan hanya melakukan

koordinasi apabila Satlantas Polres menjalankan program berupa razia kendaraan.

B. Implikasi

Dalam mewujudkan kondisi yang nyaman serta menunjang keselamatan dalam mengoperasikan kendaraan di jalan tentu perlunya suatu kerja sama antara Instansi yang berwenang dalam melakukan tindakan tersebut dengan masyarakat. Pengujian layak jalan kendaraan merupakan suatu kegiatan yang wajib dilakukan satu kali enam bulan sesuai dengan Undang-undang yang bermaksud untuk melakukan perawatan, pemeliharaan serta perbaikan kondisi kendaraan agar layak untuk dioperasikan di jalan. Dan untuk melakukan pengujian tersebut perlu adanya sarana dan prasarana atau peralatan yang menghasilkan uji yang sesuai dengan kualitas layak jalan kendaraan.

C. Saran

1. Bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar

Dari penelitian yang penulis lakukan, untuk efektifnya pengujian layak jalan kendaraan pada Dinas Perhubungan Kabupaten Tanah Datar hendaknya sarana dan prasaran atau fasilitas dalam pengujian kendaraan dilengkapi sehingga layak jalan kendaraan yang dimaksud dapat teruji sesuai kualitas dari alat yang digunakan. Dan untuk meningkatkan kesadaran pemilik kendaraan melakukan pengujian kendaraan perlunya suatu proses sosialisasi yang didukung dengan sistem informasi pada Dinas Perhubungan.

2. Bagi Masyarakat

Agar terwujudnya kenyamanan dan keselamatan dalam berkendara hendaknya masyarakat sebagai pemilik kendaraan menjalankan pengujian layak jalan kendaraan sesuai dengan aturan yang diwajibkan dalam Undang-undang.