

ANALISIS FAKTOR PENYEBAB RENDAHNYA PENGUJIAN KIR ANGKUTAN UMUM DI DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN MIMIKA

Fredy Elisa Saija

Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi, Jambatan Bulan Timika, Indonesia
fredy.saija8@gmail.com

Yahya Nusa *1

Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi, Jambatan Bulan Timika, Indonesia
yahya.nusa@gmail.com

Abstract

Every human being has transportation needs for various different purposes, in land transportation we can see that the types of vehicles used to support each person's activities according to their purpose are public transportation, buses and trucks and there are still other types of vehicles so that the government through the relevant agencies carry out a driver's license test to determine whether the vehicle can be operated or not, as well as to protect against accidents that will occur and provide a sense of security when using the vehicle. Apart from that, the factors causing the low number of public transport driver tests at the Mimika Regency Transportation Service were carried out using descriptive, qualitative and quantitative methods, then the technique used to collect data was by using questionnaires and documentation to explain the structure of the relationship between many variables in the form of factors or latent variables. and to test the validity, the CFA (confirmatory factor analysis) formula is used so that it is known that the factors that have a contribution and have a strong relationship to the cause of low public transport KI testing at the Mimika Regency Transportation Service.

Keywords: Public Transport Driver Test.

Abstrak

Setiap manusia memiliki kebutuhan transportasi dengan berbagai tujuan yang berbeda, pada transpotasi darat dapat kita ketahui bahwa jenis kendaraan yang digunakan untuk menunjang aktivitas masing – masing orang sesuai dengan peruntukannya adalah angkot, bus, dan truk serta masih terdapat jenis kendaraan lainnya sehingga pemerintah melalui Dinas terkait melakukan pengujian kir untuk mengetahui kelayakan kendaraan tersebut dapat operasikan atau tidak serta memproteksi dari kecelakaan yang akan terjadi dan memberikan rasa aman disaat menggunakan kendaraan tersebut. Selain itu faktor penyebab rendahnya pengujian kir angkutan umum di Dinas Perhubungan Kabupaten Mimika dilakukan dengan menggunakan metode deskritif, kualitatif dan kuantitatif kemudian teknik yang digunakan untuk melakukan pengumpulan data adalah dengan menggunakan kuesioner serta dokumentasi untuk menjelaskan struktur hubungan diantara banyak variabel dalam bentuk faktor atau variabel laten serta menguji validitas maka digunakan rumus CFA (confirmatory faktor analisis) sehingga diketahui bahwa faktor yang memiliki kontribusi

¹ Korespondensi Penulis

serta memiliki hubungan yang kuat terhadap penyebab rendahnya pengujian kir angkutan umum di Dinas Perhubungan Kabupaten Mimika.

Kata Kunci: Uji Kir Angkutan Umum.

PENDAHULUAN

Negara Indonesia adalah suatu negara yang terdiri dari berbagai pulau-pulau, yang memanjang di garis khatulistiwa, yang mana negara Indonesia berada diantara benua Asia dan benua Australia serta di antara samudera hindia dan samudera pasifik. Oleh karena itu, Negara Indonesia dapat mempunyai posisi dan peranan yang sangat baik sebagai strategi untuk menjalin hubungan antar negara dalam mencapai suatu tujuan yang baik guna mewujudkan pembangunan nasional, sehingga dalam transportasi hal ini juga dapat memiliki posisi yang sangat baik sebagai strategi untuk membangun bangsa Indonesia yang berwawasan lingkungan. Hal ini yang perlu dilihat pada kebutuhan mobilitas keseluruhan sektor atau wilayah.

Guna mencapai tujuan pembangunan nasional maka sudah tentu harus didorong oleh kemampuan dalam berbagai sector sebagai sektor-sektor penunjang. Salah satunya adalah sector transportasi yang merupakan salah satu kebutuhan utama untuk dapat menunjang pembangunan nasional karena dengan transportasi jangkauan sampai ke pelosok-pelosok ataupun daerah yang terisolir baik menggunakan transportasi darat, laut, dan udara sehingga pemerataan pembangunan dapat dicapai sesuai dengan tujuan pembangunan.

Transportasi Umum juga dapat merupakan salah satu sarana yang penting dan juga merupakan urat nadi pembangunan pada saat ini karena hampir sebagian besar manusia membutuhkan transportasi untuk dapat menjangkau perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain dengan mudah dan cepat begitu pula halnya dengan perpindahan barang juga sangat membutuhkan transportasi agar dapat didistribusikan sampai kepelosok-pelosok daerah yang membutuhkan transportasi itu sendiri. Transportasi umum ialah suatu layanan angkutan penumpang yang bergerak dalam sistem kelompok yang tersedia bagi masyarakat untuk digunakan sebagai alat transportasi itu dioperasikan pada jalur atau rute yang sudah ditetapkan dan juga dikenakan biaya atau tarif bagi setiap transportasi tersebut.

Transportasi Umum yang sering digunakan oleh masyarakat umum ialah angkutan umum bus kota, trem atau kereta api ringan, kereta api serta feri dengan titik pemberhentian yang sudah ditentukan sebelumnya, angkutan umum yang beroprasi antar kota di kategorikan oleh maskapai penerbangan, bus antar kota dan kereta antar kota.

Dalam menjamin kelayakan kendaraan angkutan penumpang dan angkutan barang dijalan seperti angkot, bus dan Truk yang menggunakan fasilitas jalan yang mana sudah diawasi oleh petugas pemerintah melalui Dinas perhubungan dimana sudah diatur dalam Undang Undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan serta di perdalam pembahasan tersebut dalam Peraturan Menteri No 133 Tahun 2015 Pasal 53 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.

Adapun tertuang dalam pasal 53 ayat 1 Undang Undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, uji berkala terhadap angkutan mobil penumpang umum, bus, angkutan barang, kereta gandeng dan kereta tempelan yang beroprasi dijalan raya kemudian liat pada

pasal 2 pengujian berkalah tersebut, meliputi kegiatan pemeriksaan fisik kendaraan serta pengesahaan hasil uji dari kendaraan itu sendiri untuk dapat memastikan fisik kendaraan yang mana layak untuk beroprasi dan dapat digunakan dengan nyaman aman.

Menurut Undang Undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Pengujian kelayakan atau uji kir adalah persyaratan teknis dan layak jalan kendaraan bermotor yang di dilakukan enam bulan sekali serta mewajibkan kendaraan bermotor yang diimpor, dibuat dan dirakit dalam negeri yang akan dioperasikan dijalan. Pengujian kelayakan atau Uji Kir juga adalah persyaratan teknis dan layak jalan kendaraan bermotor yang dilakukan uji berkala setiap enam bulan sekali adapun juga angkutan penumpang umum dan barang yang melakukan sistem bayar atau sewa angkutan tersebut seperti bus, minibus kereta api, angkutan air dan angkutan udara.

Kabupaten Mimika merupakan salah satu kabupaten yang terletak di provinsi Papua apabila diliat dari kondisi geografis kabupaten mimika memiliki penduduk yang menyebar di dua daerah yakni daerah pengunungan dan daerah pesisir pantai, sehingga terpisah dari pusat kota dan pusat perekonomian. Kabupaten Mimika juga memiliki 18 distrik serta jumlah populasi penduduk sebesar 316.295 jiwa di tahun 2021.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Mimika tahun 2021. Bila dilihat dari populasi 18 distrik tersebut hanya ada beberapa distrik yang mana bisa di tempuh dengan menggunakan angkutan umum melalui jalur darat yang mana pemerintah kabupaten sudah menyediakan fasilitas jalan guna bisa dilalui oleh angkutan umum seperti angkutan bertrayek, angkutan barang angkutan umum di Kabupaten Mimika juga sangat berperan penting untuk masyarakat sehingga memudahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain.

Dari 18 distrik yang ada di Kabupaten Mimika tidak semuanya bisa di lalui oleh Transportasi darat, namun ada beberapa distrik yang hanya bisa dilalui oleh Transportasi Udara dan Laut. Diantara 18 distrik di Kabupaten Mimika yang bisa di lalui Transportasi darat hanya ada 8 distrik.

Dibawah ini adalah Distrik di Kabupaten Mimika yang dapat ditempuh dengan menggunakan kendaraan Darat:

Tabel 1.1
Distrik yang ditempuh Angkutan Darat

No	Nama Distrik
1	Mimika Baru
2	Mimika Timur
3	Mimika Timur Jauh
4	Kwamki Narama
5	Tembagapura
6	Iwaka

7	Kuala Kencana
8	Wania

Sumber: Diolah 2022

Dalam menjangkau wilayah Distrik yang ada pada tabel 1.1 maka tentu kendaraan umum harus teruji kelayakan, kenyamanan dan aman para penumpang dan barang yang dimuat oleh kendaraan. Hal ini tentu perlu dilakukan uji kelayakan atas kendaraan yang digunakan dalam mengangkut orang dan barang.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 133 Tahun 2015 pada pasal 5 ayat 3 yang berbunyi uji berkala untuk pertama kali sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 ayat 2 huruf b dilakukan paling lama 1 tahun terhitung sejak diterbitkan surat tanda nomor kendaraan bermotor yang pertama kali.

Berikut dibawah ini terdapat data kendaraan umum yang terdaftar di Samsat Timika dari Tahun 2016 sampai dengan tahun 2020.

**Tabel 1.2
Data kendaraan Pertahun periode 2016 - 2020**

No	Jenis Kendaraan	Tahun 2016	Tahun 2017	Tahun 2018	Tahun 2019	Tahun 2020
1	Mini Bus	4.348	4.620	4.856	5.039	5.115
2	Micro Bus	139	151	167	170	168
3	Bus	17	22	30	41	32
4	Pick Up	1.598	1.747	1.810	1.875	1.486
5	Linght Truck	621	637	690	741	752
6	Truck	159	142	181	219	206
Jumlah		6.882	7.358	7.734	8.085	7.759

Sumber : Samsat Mimika 2022

Berdasarkan tabel 1.2 diatas dapat dilihat bahwa kendaraan umum mengalami peningkatan dari tahun ketahun yang mana ada beberapa kendaraan seperti Bus Truck mengalami penurunan dari tahun ketahun. Namun hal tersebut tidak sejalan dengan peningkatan kendaraan yang melakukan uji berkala.

Hal tersebut dapat dilihat pada tabel 1.3 dimana kendaraan yang melakukan uji berkala tidak sebanyak dengan peningkatan jumlah kendaraan dibawah tabel kendaraan yang telah melakukan uji berkala.

Berikut dibawah ini terdapat data kendaraan yang sudah dilakukan uji berkala dari Tahun 2016 sampai dengan Tahun 2020.

**Tabel 1.3
Kendaraan yang telah uji berkala periode 2016 - 2020**

NO	JENIS KENDARAAN	TAHUN 2016	TAHUN 2017	TAHUN 2018	TAHUN 2019	TAHUN 2020

I	MOBIL PENUMPANG / BUS					
1	Mobil Penumpang Umum	761	775	788	890	895
2	Mini Bus (9 s/d 25 seat)	158	169	177	119	121
3	Bus Sedang (26 s/d 41 seat)	136	146	153	153	158
4	Bus Besar (42 seat keatas)	36	42	47	47	47
JUMLAH		1091	1132	1165	1209	1221
II	MOBIL BARANG					
1	Pick Up	1508	1526	1607	2348	2466
2	Pick Up Box	88	91	92	116	122
3	Truck	130	140	150	91	110
4	Truck Box	82	82	87	115	118
5	Drump Truck	755	830	871	1123	1152
NO	JENIS KENDARAAN	TAHUN 2016	TAHUN 2017	TAHUN 2018	TAHUN 2019	TAHUN 2020
6	Drump Truck Besar	21	21	23	23	23
7	Truck Tronton	11	11	12	12	12
8	Drump Truck Tronton	97	99	107	131	152
9	Tangki	54	54	56	56	58
10	Tangki Tronton	6	6	9	18	21
JUMLAH		2752	2860	3014	4033	4234
TOTAL		3843	3992	4179	5242	5455

Sumber : Dinas perhubungan Kabupaten Mimika

Berdasarkan tabel 1.3 diatas dimana kendaraan yang melakukan uji kelayakan yang tidak sebanding dengan jumlah kendaraan yang ada pada tabel 1.2 maka perlu dilakukan penelitian tentang faktor penyebab rendahnya pengujian kir. Dalam melakukan uji kir tidak hanya diberlakukan bagi kendaraan yang memiliki nomor kendaraan dalam wilayah Kabupaten Mimika melainkan dapat pula dilakukan bagi kendaraan yang memiliki nomor kendaraan diluar kabupaten Mimika tetapi harus dilengkapi dengan surat rekomendasi numpang uji sehingga kendaraan tersebut dapat melakukan uji

berkala. Dari Hasil latar belakang diatas maka penulis meneliti tentang **Analisis Faktor Penyebab Rendahnya Pengujian Kir Angkutan Umum di Dinas Perhubungan Mimika.**

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian Deskriptif. Menurut Suharsini Arikunto (2013:3) bahwa Penelitian Deskripsi adalah penelitian yang dimaksud untuk menyelidiki keadaan, kondisi atau hal lain-lain yang sudah disebut, yang hasilnya dipaparkan dalam bentuk laporan penelitian. Penggunaan metode ini bertujuan untuk mengetahui Faktor Penyebab Rendahnya Pengujian KIR Angkutan Umum di Dinas Perhubungan Kabupaten Mimika.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Data

Uji Validitas

Uji *Kaiser Mayer Oklin Maesure Of Sampling Adeauacy (KMO)* bertujuan untuk mengetahui apakah semua data yang telah digunakan cukup untuk difaktorkan. Sedangkan uji *Bartlett* bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat hubungan antara Variabel Independen dalam analisis yang dilakukan. Data dinyatakan valid dan bisa difaktorkan apabila nilai KMO lebih besar dari 0,5.

Berikut ini adalah hasil dari pengujian berdasarkan nilai *KMO and Bartlett's Test*:

Tabel 5.1
KMO and Bartletts Test

KMO and Bartlett's Test		
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		,799
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	622,249
	df	66
	Sig.	,000

Sumber : Hasil Output SPSS25 2023

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel 5.1 diatas maka diketahui bahwa nilai KMO adalah 0,799 dengan demikian, data yang digunakan telah memenuhi syarat KMO karena memiliki nilai lebih besar dari 0,5. Selain itu nilai hasil uji *Bartlett's Test* adalah signifikan karena $0,000 < 0,5$, Sehingga dapat disimpulkan bahwa data yang digunakan untuk mengkonfirmasi faktor-faktor yang mempengaruhi penyebab rendahnya pengujian kir angkutan umum dinyatakan valid dan dapat dianalisis lebih lanjut.

Uji Reliabilitas

Setelah dilakukan penginputan maka dilanjutkan dengan pemeriksaan *Anti-Image Matrices* untuk menguji kelayakan dari setiap indicator agar dapat diketahui bahwa indicator apa saja yang layak untuk digunakan dalam analisis ini dan yang tidak dikeluarkan. Apabila nilai *Measure Of Sampling*

Adeauacy (MSA) lebih besar dari 0,5 maka indicator tersebut dikatakan layak untuk dianalisis lebih lanjut, tetapi jika nilai MSA kurang atau lebih kecil dari 0,5 maka indicator tersebut harus dikeluarkan.

Berikut ini adalah nilai MSA dari setiap indicator setelah dilakukan pengujian.

Tabel 5.2
Hasil Uji Kelayakan Indikator

Variabel	Nilai MSA	Keterangan
X1.1	0,715 ^a	Layak Uji
X1.2	0,733 ^a	Layak Uji
X1.3	0,841 ^a	Layak Uji
X1.4	0,829 ^a	Layak Uji
X2.1	0,785 ^a	Layak Uji
X2.2	0,789 ^a	Layak Uji
X2.3	0,819 ^a	Layak Uji
X2.4	0,799 ^a	Layak Uji
X3.1	0,757 ^a	Layak Uji
X3.2	0,809 ^a	Layak Uji
X3.3	0,779 ^a	Layak Uji
X3.4	0,873 ^a	Layak Uji

Sumber: Hasil Output SPSS25 2023

Berdarsarkan hasil dari tabel 5.2 diatas maka diketahui bahwa 12 indikator dari 2 faktor yang telah diuji tersebut semuanya memiliki nilai lebih besar dari 0,5 maka dapat disimpulkan bahwa semua indicator layak untuk dianalisis lebih lanjut.

Uji Pembentukan Faktor

Setelah pengujian *KMO and Bartlett's Test* sudah terpenuhi maka analisis selanjutnya yaitu *Total Variance Explained* untuk mengetahui faktor apa saja yang terbentuk dari setiap indicator. Dapat diketahui hasil uji *Total Variance Explained* adalah sebagai berikut:

Tabel 5.3
Hasil Uji Pembentukan Faktor

Co mp on ent	Initial Eigenvalues				Total Variance Explained				Rotation Sums of Squared Loadings			
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	Extraction Sums of Squared Loadings	% of Variance	Cumulative %	Total	Extraction Sums of Squared Loadings	% of Variance	Cumulative %	
1	4,917	40,97	40,972	4,91	40,97	40,97	40,97	4,687	39,057	39,05	39,05	
		2		7		2	2				7	

2	2,242	18,68	59,653	2,24	18,68	59,65	2,472	20,596	59,65
		1		2	1	3			3
3	,981	8,173	67,826						
4	,922	7,686	75,512						
5	,657	5,477	80,989						
6	,515	4,289	85,278						
7	,498	4,153	89,431						
8	,405	3,377	92,808						
9	,264	2,196	95,004						
10	,248	2,064	97,068						
11	,200	1,669	98,737						
12	,152	1,263	100,00	0					

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Sumber : Hasil Olah Data SPSS25 2023.

Setelah diuji Total Variance Explained pada tabel 5.3 diatas maka dapat dilihat bahwa dari 12 indikator yang diuji, terkonfirmasi tetap membentuk 2 faktor dimana dapat dilihat dari pembentukan faktor yang memiliki nilai *eigen values* lebih besar dari 1 akan dipertahankan sementara yang nilainya kurang dari 1 akan dikeluarkan. Faktor 1 memiliki nilai *eigen values* sebesar 4.917 dengan *variance* 40,972%. Faktor 2 memiliki nilai *eigen values* sebesar 2.242 dengan *variance* 18.681 %, maka besarnya variance yang mampu dijelaskan oleh faktor baru yang terbentuk 59.653%.

Component matrix^a

Tabel 5.4
Component Matrix^a

Component Matrix^a
Component

	1	2
x3.3	-,814	-,027
x3.2	-,773	-,026
x2.3	-,760	,117
x1.4	,730	,144
x3.4	,728	,178
x1.3	,724	,321
x3.1	,661	,065
x2.1	-,647	,626
x2.4	,528	,149
x1.2	-,283	,771
x1.1	,424	,731
x2.2	-,314	,724

Sumber : Hasil Olah Data SPSS 25 2023

Componen Matrix digunakan untuk menentukan variabel – variabel yang menjadi anggota setiap faktor, penentuan variabel – variabel yang menjadi anggota setiap faktor didasarkan pada nilai faktor loadingnya. Variabel yang memiliki nilai loading tertinggi (tanpa memperhatikan nilai positif/negatifnya) pada satu faktor, otomatis menjadi anggota faktor tersebut.

- a. Anggota faktor 1 : X3.3, X3.2, X2.3, X1.4, X3.4, dan X1.3
- b. Anggota faktor 2 : X1.2, X1.1, dan X2.2

Rotated Component Matrix^a

Tabel 5.5
Rotated Component Matrix^a

	Component	
	1	2
x1.3	,786	,095
x3.3	-,786	,213
x3.4	,748	-,043
x3.2	-,746	,202
x1.4	,740	-,076
x2.3	-,692	,334
x3.1	,651	-,131
x1.1	,619	,574
x2.4	,549	-,012
x1.2	-,045	,820
x2.1	-,436	,788
x2.2	-,088	,784

Sumber :Hasil Olah data SPSS 25 2023

Rotated Component matrix^a digunakan untuk lebih memastikan suatu variabel masuk kedalam faktor mana, jika nilai loading pada component matrix^a cukup berdekatan.

- a. Anggota faktor 1 : X1.3, X3.3, X3.4, X3.2, dan X1.4
- b. Anggota faktor 2 : X1.2, X2.1 dan X2.2

Penamaan Faktor

Presentase kontribusi menggambarkan kontribusi setiap faktor. Presentasi kontribusi ini dapat dari tabel total variance explained, dengan melihat tabel Rotation Sums of Squared loadings. Hal ini dikenakan pada pengelompokan faktor dilihat dari loading faktor pada Roteted Component matrix. Total kontribusi kedua faktor adalah 59,653% artinya secara keseluruhan dari 2 faktor tersebut dapat

menjawab 59,653 % dari masalah penelitian. Kemudian sisanya sebanyak 40,882 % belum bisa menjawab masalah penelitian yang telah dilakukan.

Pembahasan Hasil Analisis

Dalam Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui rendahnya pengujian Kir angkutan umum di Dinas Perhubungan Kabupaten Mimika. Berdasarkan dari data penelitian yang dianalisis maka dilakukan pembahasan terhadap hasil penelitian sebagai berikut.

Berdasarkan hasil Confirmatory Analisis Faktor (CFA) diatas maka diketahui bahwa terdapat 12 variabel yang diuji dan terbentuklah 2 faktor, yaitu Faktor kesadaran pengemudi, faktor kondisi angkutan. Dimana faktor-faktor tersebut memberikan kontribusi dari masing-masing faktor sebagai berikut:

- a. Faktor kesadaran pengemudi dengan kontribusi yang diberikan sebesar 39,057 %, faktor kesadaran pengemudi ini juga menjadi suatu faktor yang sangat penting sehingga mempengaruhi keselamatan saat berkendara di jalan dan semakin tinggi kesadaran pada pengemudi dapat memberikan kontribusi dalam melakukan Uji berkala terhadap kendaraan sehingga menjamin situasi yang aman dan nyaman dalam berlalu lintas di jalan.
- b. Faktor kondisi angkutan dengan kontribusi yang diberikan sebesar 20,596 %, faktor kondisi angkutan ini juga sangat mempengaruhi dalam melakukan Uji berkala terhadap kendaraan angkutan mengingat kendaraan yang di usia sudah menua dan kualitas kendaraan yang buruk sehingga menyebabkan faktor kendala dalam melakukan Uji Kir.

Maka dapat diketahui bahwa dari keseluruhan 2 faktor tersebut yang memiliki kontribusi sebesar 59,653 %, dimana faktor-faktor itu sendiri yang mempengaruhi rendahnya Pengujian Kir Angkutan Umum di Dinas Perhubungan Kabupaten Mimika. Sementara dua faktor lainnya yaitu faktor sarana prasarana tidak memiliki hubungan yang kuat terhadap pengujian kendaraan bermotor.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil Analisis yang telah dilakukan oleh penulis maka dapat disimpulkan bahwa dari tiga faktor yang digunakan untuk mengukur penyebab rendahnya pengujian kir angkutan umum di Dinas Perhubungan Kabupaten Mimika, hanya dua faktor yang memiliki hubungan yang kuat diantaranya sebagai berikut:

- a. Faktor Kesadaran Pengemudi mempengaruhi keselamatan saat berkendara dijalan dan semakin tinggi kesadaran pada pengemudi dapat memberikan kontribusi dalam melakukan uji berkala.
- b. Faktor kondisi angkutan yang mempengaruhi dalam melakukan uji berkala terhadap kendaraan angkutan di usia yang kian menua sehingga menyebabkan salah satu faktor kendala untuk melakukan uji berkala.

Saran

Dapat dilihat dari kesimpulan diatas maka penulis memberikan saran sebagai berikut:

- a. Dinas Perhubungan Kabupaten Mimika harus selalu memberikan sosialisasi kepada para pengemudi tentang pentingnya uji kir demi keselamatan dan kenyamanan penumpang, sehingga mendorong kesadaran pengemudi untuk melakukan uji kir.
- b. Para pemilik kendaraan maupun pengemudi harus lebih memperhatikan kondisi angkutan yang dimiliki atau dikendarai sehingga tidak terjadi hambatan disaat melakukan uji kir.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggrainy, D. L. *Analisis Faktor Uji Kelayakan pada Moda Transportasi Angkutan*. 2015: Hal 1–27
Badan Pusat Statistik Kabupaten Mimika.
- Calvin, W. *Pengaruh Bauran Pemasaran Terhadap Keputusan Pembelian Sepeda Motor Honda di PT. Hasrat Abadi Ranotana*. 6, 2018: Hal. 2061.
- Diva, Y. Analisis Pengaruh Kebijakan Subsidi Bis Damri Terhadap Pendapatan Sopir Angkutan Umum Trayek Mapurjaya Distrik Mimika Timur kabupaten Mimika. *Kritis*, 2(2), 2018: Hal 13.
- Kadir Abdul. Transportasi Peran dan Dampaknya dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional. *Transportasi Peran Dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional*, 1, 2006: Hal.121–131.
- Luki, N. *Evaluasi Kebijakan Pengujian kendaraan Umum dan Barang di Dinas Perhubungan Kabupaten Subang*. 3(1),2021:Hal. 29.
- Nasution Cahyantry. *Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2017 dalam rangka penyedian Sarana dan Prasarana Transportasi bagi pengguna Berkebutuhan Khusus di Kota Medan*. Unuversitas Muhammadiyah Sumatera Utara.2021:Hal.17-18
- Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2017 Tentang Hari Jadi Kabupaten Mimika.
- Peraturan Menteri No 133 Tahun 2015 Pasal 53 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.
- Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Pengujian Kendaraan Bermotor.
- Siti, F. *Pengantar Transportasi* 2019:Hal.2-4
- Suryaingsih, A *Analisis Kinerja Dinas Perhubungan Dalam Pelayanan Pengujian Kendaraan Jenis Angkutan Umum Di Kota Batam* 2021:Hal.13-18
- Undang Undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan*.