

EVALUASI KINERJA ANGKUTAN PEDESAAN DARI SEGI REGULATOR DI KABUPATEN SUKABUMI

Evi Fadillah¹, Arini Dewi Lestari², Aan Sunandar³

^{1), 2), 3)}PTDI-STTD

Email : evi.fadillah@ptdisttd.ac.id

Abstract

Sukabumi Regency provides public transportation services for rural transportation. Rural transportation in Sukabumi Regency consists of 29 routes. Based on the results of the survey, it was found that 13 of the 29 operating routes had route deviations. In addition, it is also found that the load factor of public transport is low, on average 34% of the 29 operating routes, the level of overlapping is high but some areas are not served by public transport. This matter causes public interest for using public transportation is decrease in Sukabumi Regency. This study begins by analyzing the performance of public transportation services (frequency, load factor, transfer rate, travel time, travel speed, waiting time, age, number of fleets). Furthermore, the performance of public transportation is ranked from the government's point of view (operational level, deviation level, level of overlap) and calculates vehicle operating costs (BOK) from problematic transportation routes. Based on the analysis performance of rural public transport services from the government's perspective, it was found that the 6 most problematic routes were from the level of operation, the level of deviation, the level of overlapping about route 09, route 28, route 29, route 31, route 32, and route 37. vehicle operational costs on the problematic route about Route 09 for IDR 7,460, Route 28 for IDR 8,425, Route 29 for IDR 6,808, Route 31 for IDR 5.048, Route 32 for IDR 5,399, Route 37 for IDR 6,739.

Keywords: Service Performance, Rural Transportation, Vehicle Operational Costs

Abstrak

Kabupaten Sukabumi menyediakan layanan angkutan umum jenis angkutan pedesaan. Angkutan pedesaan di Kabupaten Sukabumi sebanyak 29 trayek. berdasarkan hasil survei di lapangan didapatkan bahwa 13 dari 29 trayek yang beroperasi terjadi penyimpangan trayek. Selain itu, didapatkan pula bahwa load factor angkutan umum rendah rata-rata 34% dari 29 trayek yang beroperasi, tingkat tumpang tindih yang tinggi dan beberapa wilayah tidak terlayani angkutan umum. Dimana permasalahan ini menyebabkan terjadinya penurunan minat masyarakat terhadap penggunaan angkutan umum di Kabupaten Sukabumi. Pada penelitian ini diawali dengan menganalisis kinerja pelayanan angkutan umum (frekuensi, faktor muat, tingkat perpindahan, waktu perjalanan, kecepatan perjalanan, waktu tunggu, umur, jumlah armada). Selanjutnya dilakukan perengkingan kinerja angkutan umum dari segi pemerintah (tingkat operasi, tingkat penyimpangan, tingkat tumpah tindih) dan menghitung biaya operasional kendaraan (BOK) dari trayek angkutan yang bermasalah. Berdasarkan hasil analisis kinerja pelayanan angkutan umum pedesaan dari segi pemerintah di dapatkan 6 trayek paling bermasalah baik dari tingkat operasi, tingkat penyimpangan, tingkat tumpang tindih yaitu trayek 09, trayek 28, trayek 29, trayek 31, trayek 32, dan trayek 37. Sedangkan untuk biaya operasional kendaraan pada trayek bermasalah yaitu Trayek 09 adalah sebesar Rp. 7.460, Trayek 28 sebesar Rp.8.425 , Trayek 29 sebesar Rp. 6.808, Trayek 31 sebesar Rp. 5.048, Trayek 32 sebesar Rp. 5.399, Trayek 37 sebesar Rp 6.739.

Kata Kunci: Kinerja Pelayanan, Angkutan Pedesaan, Biaya Operasional Kendaraan

A. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan kegiatan yang tidak akan terlepas dari aktivitas manusia. Khususnya angkutan umum sebagai salah satu sarana transportasi di perkotaan maupun di pedesaan. Mengingat besarnya kebutuhan permintaan dari masyarakat, membuat

keterbatasan kemampuan manusia menjadikan angkutan umum sebagai pilihan utama yang dipilih masyarakat, dengan alasan angkutan umum lebih murah dan lebih fleksibel. Tapi masalah yang sering timbul dari bidang transportasi adalah tidak seimbang antara permintaan dan penawaran. Melihat dari pentingnya angkutan umum bagi kegiatan seluruh lapisan masyarakat maka dalam penyelenggaraannya perlu adanya bimbingan, pembinaan pemerintah, agar angkutan umum dapat diselenggarakan secara tertib, teratur, tepat guna dan berhasil guna baik dari penumpang maupun operator. Kabupaten Sukabumi sendiri menyediakan layanan angkutan umum jenis angkutan pedesaan. Angkutan pedesaan di Kabupaten Sukabumi sebanyak 29 trayek. berdasarkan hasil survei di lapangan didapatkan bahwa 13 dari 29 trayek yang beroperasi terjadi penyimpangan trayek. Selain itu, didapatkan pula bahwa load factor angkutan umum rendah rata-rata 34% dari 29 trayek yang beroperasi, tingkat tumpang tindih yang tinggi dan beberapa wilayah tidak terlayani angkutan umum. Permasalahan-permasalahan tersebut akan berdampak pada tingkat operasional angkutan pedesaan di Kabupaten Sukabumi menyebabkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum menurun.

GAMBARAN UMUM

Kabupaten Sukabumi merupakan Kabupaten terluas kedua di Pulau Jawa setelah Kabupaten Banyuwangi dengan luas wilayah 4.182 km² dimana wilayah administratif Kabupaten Sukabumi memiliki 47 kecamatan 381 desa dan 5 kelurahan. Jumlah penduduk di wilayah studi berdasarkan data BPS Tahun 2020, penduduk di Kabupaten Sukabumi tercatat sebanyak 2.551.440 jiwa, dengan penduduk laki-laki sebanyak 1.298.677 jiwa dan penduduk perempuan sebanyak 1.252.763 jiwa.

Angkutan umum yang berada di Kabupaten Sukabumi ini berjenis kendaraan yang digunakan yaitu mobil penumpang umum dengan kendaraan berwarna-warni. Tarif yang digunakan menggunakan tarif flat (tarif flat ialah tarif rata atau dapat dikatakan dengan tarif dengan tanpa melihat seberapa jauh ataupun dekat alamat tujuan dari penumpang atau orang). Menurut Peraturan Bupati No.2 tahun 2012 diketahui ada 66 trayek angkutan umum yang ada di Kabupaten Sukabumi yang belum diklasifikasikan. Dari ke 66 trayek tersebut disesuaikan dengan daerah kajian di Kabupaten Sukabumi dan disesuaikan dengan jenis angkutan umum, sehingga dari 66 trayek itu menjadi 29 trayek angkutan umum di Kabupaten Sukabumi. Kabupaten Sukabumi dilayani oleh Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), dan Angkutan Pedesaan. Sebagai angkutan pendukung (paratransit) daerah di Kabupaten Sukabumi dilayani oleh ojek.

KAJIAN PUSTAKA

Sistem Transportasi

Menurut Tamin (2000), sistem Transportasi dapat dipahami melalui dua pendekatan yaitu sistem transportasi menyeluruh (makro) serta sistem transportasi mikro yang merupakan hasil pemecahan dari sistem transportasi makro menjadi lebih kecil yang masing-masing saling terkait dan saling memengaruhi.

Evaluasi

Evaluasi adalah usaha untuk menganalisis hasil kebijakan dalam arti satuan nilainya. Dalam arti yang lebih spesifik, evaluasi berkenaan dengan produksi informasi mengenai

nilai atau manfaat hasil. bahwa evaluasi merupakan hasil kebijakan dimana pada kenyataannya mempunyai nilai dari hasil tujuan atau sasaran kebijakan. Bagian akhir dari suatu proses kerja adalah evaluasi kinerja. Evaluasi kinerja membantu pimpinan untuk mengambil keputusan dalam suatu kebijakan, nilai yang dihasilkan dari evaluasi membuat suatu kebijakan bermanfaat bagi pelayanan public kebijakan.

Kinerja Angkutan Umum

Menurut Harizan (2008) Kinerja adalah kemampuan atau potensi angkutan umum untuk melayani kebutuhan pergerakan pada suatu daerah, baik berupa transportasi barang maupun transportasi orang. Kinerja juga merupakan tingkat pencapaian atau hasil kerja perusahaan dari sasaran yang harus dicapai atau tugas yang harus dilaksanakan dalam kurun waktu tertentu .

Pengukuran Kinerja

Pelayanan angkutan umum yang sudah memenuhi kinerja yang baik apabila telah memenuhi persyaratan yang telah ditentukan oleh pemerintah. Untuk mengetahui pelayanan angkutan umum sudah berjalan dengan baik/belum, dapat dievaluasi atau dikaji ulang dengan menggunakan standar dari Peraturan Menteri No.10 tahun 2012 Direktorat Jendral Perhubungan Darat dan World Bank (1986).

- Frekuensi
- *Headway*
- *Load Factor*
- Waktu Tunggu
- Waktu Perjalanan
- Kecepatan Perjalanan
- Rute Tumpang Tindih
- Jarak Tempuh
- Waktu Tempuh

Tingkat Pelayanan

Tingkat pelayanan adalah ukuran kuantitatif (rasio volume per kapasitas) dan kualitatif yang menggambarkan kondisi operasional, seperti kecepatan, waktu perjalanan, kebebasan bergerak, keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam arus Lalu Lintas serta penilaian Pengemudi terhadap kondisi arus Lalu Lintas

Aspek Legalitas

- a. Undang – undang LLAJ No.22 Tahun 2009
- b. PP No.41 Tahun 1993

moda perjalanan dan dengan hasil dari arus jaringan transportasi.

B. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan berdasarkan metodologi penelitian dari tahap awal identifikasi masalah, rumusan masalah, pengumpulan data sekunder dan data primer, pengolahan dan analisis data, kinerja pelayanan (Tingkat Perpindahan, waktu perjalanan, kecepatan perjalanan, waktu tunggu, jumlah armada, frekuensi, faktor muat), kinerja pelayanan dari segi pemerintah (tingkat operasi, tingkat tumpang tindih, tingkat perpindahan), Biaya Operasional Kendaraan dari trayek yang bermasalah. Penelitian ini

dilaksanakan di Kabupaten Sukabumi pada tahun 2020

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Unjuk Kinerja Pelayanan Trayek Angkutan Umum Pedesaan

No	Nama Trayek	Waktu	RTT	Kecepatan	Headway	Frekuensi	Faktor Muat	Tingkat	Umur	Jarak Tempuh
		Dalam Kendaraan	(Menit)	Km/Jam	Menit	Knd/Hari	(%)	Perpindahan	Kendaraan	Km/Knd/Hari
		(Menit)								
1	07	41	90	19	0,51	60	47%	40%	22	108
2	09	48	104	23	3	19	33%	47%	20	240
3	12	17	46	26	2	25	30%	55%	31	126
4	15	43	243	27	70	1	34%	47%	21	108
5	20	28	210	28	5	11	38%	43%	21	114
6	21	39	213	22	9	7	30%	45%	22	84
7	22	50	136	15	5	11	29%	45%	20	108
8	28	45	173	22	81	1	30%	59%	29	32
9	29	41	101	23	4	17	28%	67%	21	90
10	30	54	188	20	18	3	37%	45%	25	54
11	31	23	55	30	4	15	35%	45%	32	63
12	32	46	104	17	4	14	29%	71%	24	96
13	33	23	60	16	6	10	28%	52%	24	63
14	35	52	110	22	2	25	29%	46%	20	108
15	36	56	120	30	4	14	31%	44%	24	150
16	37	32	75	15	1	45	31%	60%	21	63
17	39	57	122	23	5	11	34%	30%	22	120
18	40	59	194	36	38	2	36%	46%	31	105
19	41	31	95	16	15	4	34%	55%	27	63
20	45	50	140	19	38	2	27%	33%	24	90
21	46	27	216	18	41	1	42%	54%	25	24
22	47	17	333	26	50	1	40%	54%	20	76
23	60	51	350	12	71	1	44%	44%	32	27
24	73	66	497	22	71	1	39%	33%	23	69
25	02.01	64	499	23	95	1	35%	21%	23	25
26	02.02	106	511	22	80	1	33%	21%	23	37
27	02.03	114	503	16	88	1	43%	74%	23	30
28	02.14	121	493	20	73	1	32%	33%	23	43
29	02.25	181	536	28	102	1	46%	33%	23	83

Dari data load faktor yang di tampilkan diatas, terlihat rata – rata kendaraan dalam mengangkut penumpang kurang dari standar yang di tentukan. Umur kendaraan juga telah melebihi dari standar yang ditentukan.

2. Perengkingan Dari Sisi Pemerintah
 - a. Tingkat Operasi

No	Nama Trayek	Tingkat Operasi	Rangking
1	07	10%	15
2	09	20%	16
3	12	7%	19
4	15	22%	18
5	20	12%	8
6	21	60%	11
7	22	66%	7
8	28	12%	17
9	29	24%	4
10	30	12%	14
11	31	96%	1
12	32	43%	3
13	33	72%	6
14	35	17%	5
15	36	70%	9
16	37	94%	2
17	39	94%	11
18	40	89%	29
19	41	28%	13
20	45	75%	10
21	46	83%	20
22	47	76%	22
23	60	93%	24
24	73	86%	23
25	02.01	70%	25
26	02.02	93%	25
27	02.03	94%	21
28	02.14	96%	28
29	02.25	97%	25

Dari tabel di dapat diketahui bahwa trayek yang paling bermasalah dari tingkat operasi yaitu trayek 31 dan trayek 37.

b. Tingkat Penyimpangan

No	Nama Trayek	Tingkat Penyimpangan	Rangking
1	07	0%	13
2	09	65%	1
3	12	0%	13
4	15	13%	10
5	20	27%	6
6	21	17%	8

No	Nama Trayek	Tingkat Penyimpangan	Rangking
7	22	13%	11
8	28	0%	13
9	29	0%	13
10	30	0%	13
11	31	0%	13
12	32	48%	2
13	33	0%	13
14	35	12%	12
15	36	0%	13
16	37	0%	13
17	39	0%	13
18	40	0%	13
19	41	17%	8
20	45	0%	13
21	46	0%	13
22	47	21%	7
23	60	0%	13
24	73	41%	3
25	02.01	0%	13
26	02.02	0%	13
27	02.03	0%	13
28	02.14	31%	4
29	02.25	30%	5

Dari diatas dapat diketahui bahwa trayek yang paling bermasalah dari tingkat penyimpangan yaitu trayek 09 dan trayek 32.

c. Tingkat Tumpang Tindih

No	Nama Trayek	Tingkat Tumpang Tindih	Rangking
1	07	25%	18
2	09	21%	12
3	12	43%	16
4	15	100%	1
5	20	47%	14
6	21	0%	25
7	22	17%	20
8	28	100%	1
9	29	100%	1
10	30	83%	8
11	31	0%	25
12	32	63%	11

No	Nama Trayek	Tingkat Tumpang Tindih	Rangking
13	33	43%	16
14	35	17%	20
15	36	5%	23
16	37	43%	19
17	39	90%	15
18	40	71%	9
19	41	0%	25
20	45	20%	22
21	46	0%	25
22	47	100%	1
23	60	0%	25
24	73	100%	1
25	02.01	80%	1
26	02.02	54%	13
27	02.03	67%	10
28	02.14	88%	7
29	02.25	2%	24

Dari Tabel diatas dapat diketahui bahwa trayek yang paling bermasalah dari tingkat tumpang tindih yaitu trayek 28 dan trayek 29.

d. Trayek 6 Terburuk Dari Indikator Segi Pemerintah

No	Trayek	Segi Pemerintah
1	09	Tingkat Penyimpangan
2	28	Tingkat Tumpang Tindih
3	29	Tingkat Tumpang Tindih
4	31	Tingkat Operasi
5	32	Tingkat Penyimpangan
6	37	Tingkat Operasi

Setelah dilakukan penilaian dari kinerja angkutan umum pedesaan pedesaan dari segi pemerintah didapatkan 6 trayek yang paling bermasalah baik pada tingkat operasi, tingkat penyimpangan, dan tingkat tumpang tindih.

e. Trayek Bermasalah

No	Nama Trayek	Permasalahan		
		Tingkat Operasi	Tingkat Penyimpangan	Tingkat Tumpang Tindih
1	07	-	-	-
2	09	-	Putar Balik Di Terminal Parungkuda	-
3	12	-	-	-

No	Nama Trayek	Permasalahan		
		Tingkat Operasi	Tingkat Penyimpangan	Tingkat Tumpang Tindih
4	15	-	Putar Balik Di Bojong Kopo	Tumpang Tindih Tinggi
5	20	Load Faktor Tinggi	Putar Balik Di Simpang Bagbagan	-
6	21	Load Faktor Tinggi	Putar Balik Di Pasar Cisolok	-
7	22	Load Faktor Tinggi	Putar Balik Di Masjid Citarik	-
8	28	-	-	Tumpang Tindih Tinggi
9	29	Load Faktor Tinggi	-	Tumpang Tindih Tinggi
10	30	Load Faktor Tinggi	-	Tumpang Tindih Tinggi
11	31	Load Faktor Tinggi	-	-
12	32	Load Faktor Tinggi	Putar Balik Di Bojong Pari	Tumpang Tindih Tinggi
13	33	Load Faktor Tinggi	-	-
14	35	Load Faktor Tinggi	-	-
15	36	Load Faktor Tinggi	-	-
16	37	Load Faktor Tinggi	-	-
17	39	Load Faktor Tinggi	-	Tumpang Tindih Tinggi
18	40	-	-	-
19	41	Load Faktor Tinggi	Putar Balik Di Simpang Masuk Ke Terminal Kadudampit	-
20	45	Load Faktor Tinggi	-	-
21	46	-	-	-
22	47	-	Putar Balik Di Pasar Nyalindung	Tumpang Tindih Tinggi
23	60	-	-	-
24	73	-	Putar Balik Di Pasar Nyalindung	-
25	02.01	-	-	Tumpang Tindih Tinggi
26	02.02	-	-	Tumpang Tindih Tinggi
27	02.03	-	-	Tumpang Tindih Tinggi
28	02.14	-	Putar Balik Di Purabaya	Tumpang Tindih Tinggi
29	02.25	-	Putar Balik Di Ciemas	-

Dari tabel diatas dapat di ketahui permasalahan yang ada pada setiap trayek angkutan umum pedesaan di Kabupaten Sukabumi berdasarkan perengkingan kinerja angkutan umum pedesaan dari segi pemerintah.

3. Biaya Operasional Kendaraan

Tabel 1 Perbandingan Kinerja Jaringan Jalan Tanpa dan Dengan Adanya Pembangunan Jalan Lingkar Tahun Rencana 2025

No	Komponen Biaya	Trayek 29	Trayek 09	Trayek 31	Trayek 32	Trayek 37	Trayek 28	Satuan
1	Biaya Langsung							
	Biaya Penyusutan	Rp -	per armada.km					
	Biaya Bunga Modal	Rp -	per armada.km					
	Biaya Awak Kendaraan	Rp 346	Rp 259	Rp 494	Rp 556	Rp 741	Rp 324	per armada.km

	Biaya BBM	Rp 536	Rp 402	Rp 766	Rp 862	Rp 1.149	Rp 503	per armada.km
	Biaya Ban	Rp 60	Rp 60	per armada.km				
	Biaya Pemeliharaan							
	-Biaya servis kecil	Rp 133	Rp 133	per armada.km				
	-Biaya servis besar	Rp 88	Rp 88	per armada.km				
	-Biaya <i>general overhaul</i>	Rp 47	Rp 35	Rp 66	Rp 75	Rp 100	Rp 44	per armada.km
	-Penambahan oli mesin	Rp 67	Rp 51	Rp 96	Rp 108	Rp 144	Rp 63	per armada.km
	-Biaya cuci armada	Rp 189	Rp 142	Rp 270	Rp 303	Rp 405	Rp 177	per armada.km
	Biaya Retribusi Terminal	Rp 11	Rp 8	Rp 15	Rp 17	Rp 23	Rp 10	per armada.km
	STNK	Rp 5	Rp 4	Rp 7	Rp 8	Rp 11	Rp 5	per armada.km
	KIR	Rp 2,36	Rp 1,77	Rp 3,38	Rp 3,80	Rp 5,07	Rp 2,22	per armada.km
	Asuransi	Rp 13	Rp 10	Rp 18	Rp 21	Rp 28	Rp 12	per armada.km
2	Biaya Tidak Langsung							
	IzinTrayek	Rp 0,74	Rp 0,55	Rp 1,06	Rp 1,19	Rp 1,58	Rp 0,69	per armada.km
	BIAYA POKOK	Rp 1.498	Rp 1.194	Rp 2.019	Rp 2.237	Rp 2.889	Rp 3.703	Rp 1.422
3	TARIF	Rp 149,78	Rp 119,35	Rp 201,93	Rp 223,66	Rp 288,86	Rp 142,17	biaya pokok x 10%
		Rp 454	Rp 373	Rp 721	Rp 771	Rp 963	Rp 527	pnp/km
		Rp 6.808	Rp 7.460	Rp 5.048	Rp 5.399	Rp 6.739,99	Rp 8.425	pnp/km x panjang trayek

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa tarif untuk Trayek 09 adalah sebesar Rp. 7.460, Trayek 28 sebesar Rp.8.425 , Trayek 29 sebesar Rp. 6.808, Trayek 31 sebesar Rp. 5.048, Trayek 32 sebesar Rp. 5.399, Trayek 37 sebesar Rp 6.739.

D. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis kinerja pelayanan angkutan pedesaan di kabupaten sukabumi adalah:

- Ada 14 trayek yang frekuensi kendaraan per jamnya tidak memenuhi standar PM 98 tahun 2013.
- Dilihat dari faktor muat tiap trayek sangat besar yaitu kurang dari kapasitas standar bank dunia yaitu 70 %.
- Waktu perjalanan pulang pergi terlama ditempuh selama 181 menit pada trayek 02.25 dan tercepat ditempuh selama 17 menit pada trayek 12.
- Umur kendaraan rata – rata yaitu 24 tahun sudah melebihi dari standar yang telah ditentukan pada PM 98 tahun 2013.

Berdasarkan analisis kinerja pelayanan angkutan pedesaan di kabupaten sukabumi dari sisi pemerintah yaitu:

- Dari tingkat operasi kendaraan yang paling buruk yaitu trayek 31 sebesar 96% dan trayek 37 sebesar 94%
- Dari tingkat penyimpangan trayek terdapat 12 trayek yang menyimpang, dimana penyimpangan terjauh terjadi pada trayek 09 dan 32

c. Dari tingkat tumpah tindih trayek yang paling tinggi terjadi pada trayek 28 dan 29.

Berdasarkan analisis Biaya Operasional Kendaraan yang paling bermasalah dari segi pemerintah didapatkan biaya pokok untuk Trayek 09 adalah sebesar Rp. 7.460, Trayek 28 sebesar Rp. 8.425, Trayek 29 sebesar Rp. 6.808, Trayek 31 sebesar Rp. 5.048, Trayek 32 sebesar Rp. 5.399, Trayek 37 sebesar Rp. 6.739.

E. REFERENSI

- _____, 2009. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan
- _____, 2012. Peraturan Pemerintah Kabupaten Sukabumi Nomor 22 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Sukabumi Tahun 2012-2032
- _____, 2020. Kabupaten Sukabumi Dalam Angka 2020, BPS Kabupaten Sukabumi, Kabupaten Sukabumi
- Amrita Wijaya. 2020. Analisis Kebutuhan Jumlah Armada Angkutan Umum Trayek Terminal Benowo-Kalimas Barat (lyb BJ) Kota Surabaya. 6-10. Fakultas Teknik Sipil. Universitas Madura Madura.
- Audie L.E. Rumayar. 2016. Analisis Kebutuhan Angkutan Umum Penumpang Kota Manado. Fakultas Teknik Sipil. Universitas Sam Ratulangi Manado.
- Cut Mutiawati. 2019. Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Jalan Raya. Bandung.
- Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK. 687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Penumpang Angkutan Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur.
- Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi.
- Republik Indonesia. 2002. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur. Kementerian Perhubungan. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2013. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek. Kementerian Perhubungan. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2019. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.
- Tim PKL Kabupaten Sukabumi, 2020. Laporan Umum Praktik Kerja Lapangan Kabupaten Sukabumi Tahun 2020
- Undang – undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkuta Jalan Beserta Peraturan Pelaksanaanya (PP Nomor 41, PP Nomor 42, PP Nomor 43 tahun 1993).
- Warpani, Suwardjoko. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan. Bandung.