

EVALUASI PERILAKU (CONSUMER BEHAVIOR) PENGGUNA DAN OPERATOR ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN Sri Atun *)

Badan Litbang Perhubungan Jalan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

In the context of public transport and urban areas, the main problem faced is traffic congestion. This can be caused by many things, such as traffic discipline is relatively low, not optimal role has not been implemented angkutan general and mass transit in urban areas optimally. Conduct public Seara urban transport users have not shown good discipline. On the other side of the urban public transport available was impressed not planned on a needs basis. Type of public transportation in some areas continue to grow with the reason for fleet renewal, while the aging of the existing fleet is still operating. Conduct public transport operators in urban areas seem to find profit without regard to rules that should be applied.

Keywords: *Conduct user and City Transport Operators*

PENDAHULUAN

Kesadaran penumpang angkutan umum perkotaan terhadap peraturan berlalulintas maupun norma-norma kesopanan dinilai masih rendah. Pengaruh etika berlalu lintas sangat besar terhadap tingkat ketertiban lalulintas.

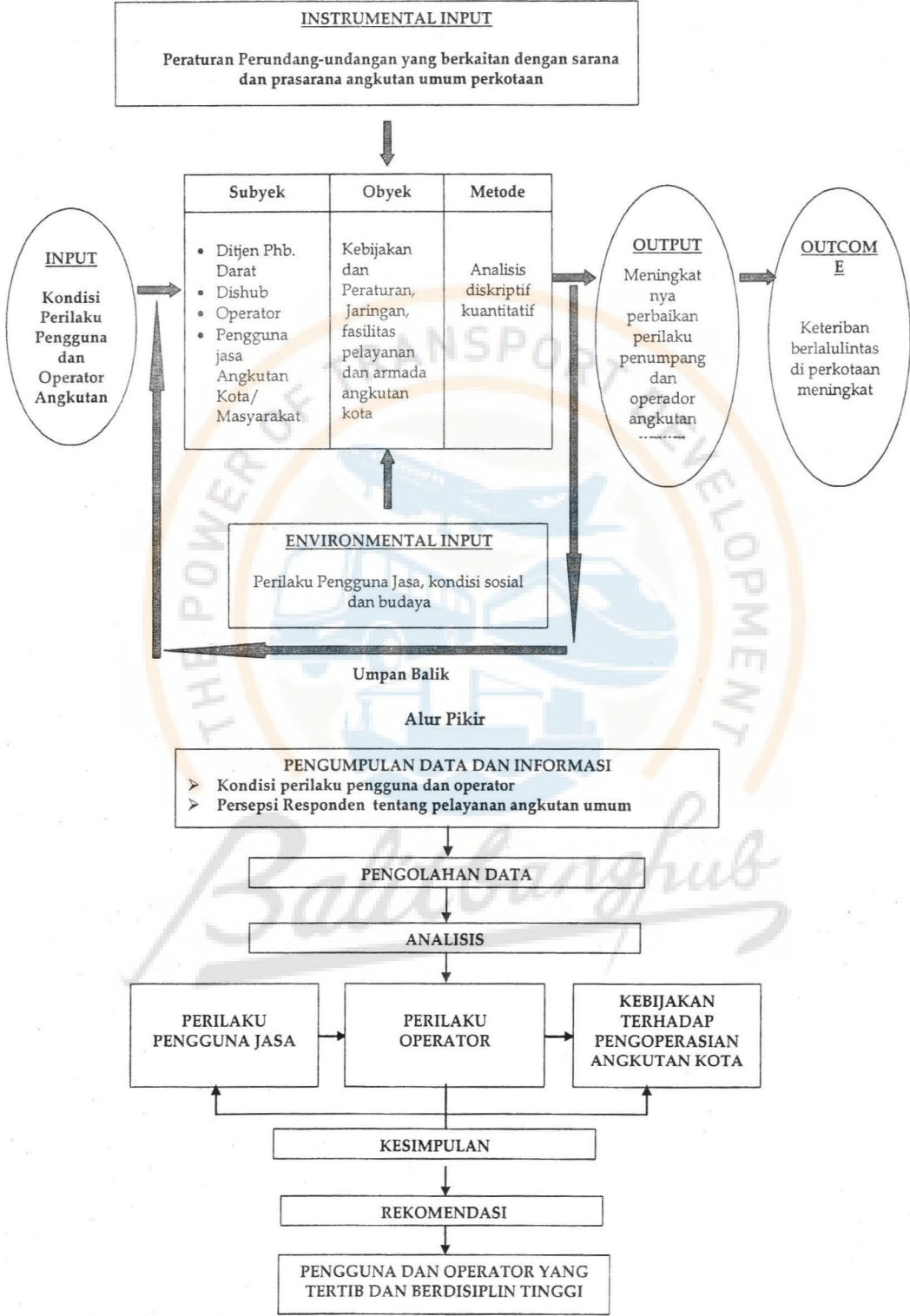
Perilaku operator angkutan umum di wilayah perkotaan terkesan mencari keuntungan tanpa memperhatikan sepenuhnya peraturan yang seharusnya ditaati, misalnya masih mengoperasikan armada yang sudah berumur tua dan tidak laik jalan; Bagi para operator masalah mendasar adalah mudahnya mendapatkan izin operasi, kemudahan dalam pelaksanaan uji kendaraan dan lainnya.

Menjadi pertanyaan mengapa perilaku pengguna dan operator angkutan perkotaan relatif rendah, sehingga mengakibatkan ketidaktertiban berlalu lintas. apa yang menjadi penyebab perilaku rendah dalam berlalulintas baik dari sisi pengguna jasa maupun operator angkutan perkotaan dan sejauhmana penerapan peraturan yang berlaku saat ini dalam pengoperasian angkutan perkotaan. Melalui kajian yang bertujuan untuk memperoleh evaluasi mengenai fenomena perilaku penumpang dan operator angkutan umum perkotaan.

Penelitian ini mencakup 2(dua) bahasan, pertama adalah ruang lingkup wilayah yang mencakup angkutan kota di lokasi penelitian yaitu di kota Bandung, Semarang dan Surabaya, kedua karakteristik pengguna dan operator angkutan perkotaan, identifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku penumpang dan operator angkutan umum perkotaan serta melakukan analisis dan menyusun rekomendasi. Hasil yang diharapkan dari kajian adalah terevaluasinya masalah perilaku pengguna dan operator angkutan perkotaan, guna perbaikan ketertiban dalam berlalu lintas.

POLA DAN ALUR PIKIR PENELITIAN

Pola pikir dan alur pikir penyelesaian masalah diuraikan dalam gambar berikut :



HASIL PENELITIAN

1. Hasil Kuesioner Pengguna Jasa

Dari 10 pertanyaan yang diajukan kepada 370 pengguna jasa angkutan perkotaan di Kota Bandung, Semarang dan Surabaya, diperoleh gambaran tentang perilaku pengguna jasa, diuraikan sebagai berikut :

a. Perilaku Positif

1) Ketaatan membayar tarif sesuai ketentuan

Responden sebanyak 248 membayar tarif sesuai ketentuan, sedangkan sisanya sebanyak 30 orang tidak membayar sesuai tarif namun berdasarkan kesepakatan dengan kondektur saja. Dari jumlah responden yang taat maka dapat dikatakan perilaku membayar tarif adalah perilaku yang baik atau positif.

2) Ketaatan naik dan turun bus di halte

Ketaatan naik dan turun bus di halte, perilaku responden baik atau positif, terbukti sebanyak 260 responden naik dan turun di halte, sisanya naik dan turun tidak di halte hanya dijawab responden sebanyak 30 orang.

3) Menjaga kebersihan di dalam bus

Responden yang membuang sampah di kantung plastik dijawab oleh 164 orang dan 126 orang membuang sampah di lantai atau dimana saja. Kondisi ini cenderung responden berperilaku baik atau positif, karena walau tidak tersedia tempat sampah responden ini membuang sampah di kantung plastik milik sendiri;

4) Merokok di bus

Jumlah responden yang tidak merokok di bus dijawab oleh sebanyak 201 orang walaupun tidak terdapat tanda larangan merokok, sedangkan responden yang merokok di bus hanya sebanyak 89 orang;

5) Aksi coret menyoret di dalam bus

Responden tidak melakukan coret menyoret di dalam bus, sebanyak 191 dan 99 orang melakukannya dengan alasan jenuh karena jalan macet, maka gambaran perilaku penumpang dalam hal ini bersifat positif.

6) Memahami peraturan dan norma-norma kesopanan dalam bus

Jumlah responden yang tidak sepenuhnya memahami peraturan dan norma-norma kesopanan sebanyak 201 orang walaupun tidak terdapat tanda larangan merokok, sedangkan responden yang merokok di bus hanya sebanyak 189 orang dan yang paham sebanyak 101 orang, maka kondisi ini responden berperilaku positif, bila diterapkan dalam menggunakan kendaraan umum;

b. Perilaku Negatif

1) Menaiki Bus yang sudah penuh

Tetap naik bus walaupun kondisi bus sudah penuh, dijawab responden sebanyak 205 orang dengan alasan mengejar waktu karena bus berikutnya datang dalam

waktu yang tidak pasti, sedangkan 85 orang tidak naik dan menunggu bus berikutnya/ kondisi ini cenderung responden bersifat negatif, karena alasan yang diberikan tidak selalu benar.

- 2) Sikap terhadap penumpang usia lanjut, wanita hamil dan atau membawa balita yang berdiri di bus

Jumlah responden yang tetap duduk dengan alasan jarak yang ditempuh cukup jauh sebanyak 178 orang, yang menjawab memberikan tempat duduk sebanyak 112 orang, maka kondisi tersebut cenderung berperilaku negatif dan tidak mentaati peraturan.

- 3) Ketaatan naik dan turun bus melalui pintu bus yang sesuai dengan peraturan

Perilaku responden dalam hal ini cenderung negatif karena sebanyak 199 orang naik dari pintu depan maupun belakang, sedangkan yang menjawab naik dari pintu depan dan turun dari pintu belakang hanya 99 orang.

- 4) Penggunaan Telepon Genggam

Perilaku responden dalam menggunakan telepon genggam cenderung negatif karena sebanyak 209 orang menggunakannya yang dapat mengganggu kenyamanan penumpang lain dan keamanan bagi diri sendiri karena dapat mengundang tindakan kejahatan (merampas dan lain-lain), sedangkan yang tidak menggunakan hanya 91 orang;

c. Penilaian Responden Pengguna Jasa terhadap fasilitas dan pelayanan angkutan umum perkotaan

Pendekatan analisis diskriptif pada penilaian responden terhadap fasilitas dan pelayanan serta tingkat kepentingan terhadap ketersediaan angkutan umum melalui pembobotan skala *likert* sebagai alat pengukurnya. Analisis kajian ini dilakukan terhadap penilaian atau tanggapan masyarakat yang melakukan perjalanan pp dengan bus kota yang berkaitan dengan tingkat pelayanan dan ketersediaan fasilitas dan tingkat kebutuhan terhadap fasilitas dan pelayanan angkutan perkotaan. Hasil penilaian skor variabel (X) dan penilaian skor variable (Y) kepentingan, diuraikan pada tabel-tabel dibawah ini.

Tabel 1. Skor Variable X Penilaian Ketersediaan Fasilitas dan Skor Variabel Y Kepentingan terhadap Fasilitas dan Pelayanan Angkutan Perkotaan

No	Variabel	Pembobotan (Variabel X)					Nilai rata-rata	Pembobotan (Variabel Y)					Nilai rata-rata
		SB 5	B 4	CB 3	KB 2	TB 1		SP 5	P 4	CP 3	KP 2	TP 1	
1	Kedatangan antar bus satu sama lain	0	20	87	72	0	173 = 35%	265	40	21	0	0	326 = 65,2%
2	Kemahiran Pengemudi	5	84	123	14	0	226 = 45%	350	0	0	0	0	350 = 70%
3	Kondisi muatan bus	15	124	78	20	0	230 = 47,4%	340	4	3	0	0	347 = 69,4%
4	Kondisi kenyamanan dalam bus	0	80	93	22	8	203 = 40,6%	350	0	0	0	0	350 = 70%
5	Kondisi keamanan dan kebersihan halte	3	48	96	26	10	183 = 36,6%	350	0	0	0	0	350 = 70%

Sumber : Hasil Pengolahan Data

d. Analisis Penilaian dan kepentingan

1) Pelayanan Angkutan Perkotaan

Dari 5 variabel yang diajukan, maka tabel 2 di bawah ini menguraikan jawaban responden terhadap tingkat pelayanan yang dinilai Kurang Baik, sebagai berikut :

Tabel 2. Uraian Terhadap Tingkat Pelayanan Yang Dinilai Kurang Baik

NO	VARIABEL	URAIAN
1.	X.V.3 : Kondisi muatan bus pada waktu jam sibuk Penilaian Responden : Kurang Baik = 47,4%	Responden menilai kurang baik karena pada saat jam sibuk, kondisi penumpang bus penuh dan berdesakan, sedangkan interval waktu kedatangan antar tidak pasti. Hal ini dapat mempengaruhi perilaku penumpang untuk cenderung negatif karena tetap naik bus walaupun kondisi bus sudah penuh.
2.	X.V. 2 : Kemahiran Pengemudi sebagai jaminan keselamatan Penilaian Responden : Kurang Baik = 45%	Penilaian responden terhadap kemahiran pengemudi dalam mengoperasikan/menjalankan bus dinilai kurang baik, karena mempengaruhi perilaku pengemudi yang cenderung negatif yang dapat membahayakan penumpang
3.	X.V. 4 : Kondisi kenyamanan di dalam bus Penilaian Responden : Kurang Baik : 40,6%	Responden menilai kondisi kenyamanan di dalam bus kurang baik karena banyak perlengkapan yang rusak, misalnya jok kursi, jendela yang pecah atau tidak bisa ditutup/dibuka dengan baik, atas yang bocor dan kondisi lantai yang rusak. Demikian pula dengan perlengkapan keamanan misalnya tidak tersedia kotak P3K, alat Pemadam Kebakaran dan lainnya, yang cenderung dapat berakibat perilaku pengguna jasa bertindak kurang baik, misalnya dengan menam-bah kerusakan perlengkapan di dalam bus.

2) Kepentingan Responden terhadap pelayanan dan fasilitas angkutan perkotaan

Dari 5 variabel yang diajukan, maka tabel di bawah ini menguraikan jawaban responden terhadap tingkat kepentingan akan pelayanan dan fasilitas angkutan perkotaan, yang dinilai sangat penting, sebagai berikut :

Tabel 3. Uraian Terhadap Tingkat Kepentingan Yang Dinilai Sangat Penting

NO	VARIABEL	URAIAN
1.	Y.V.3, 4 dan 5 : Penilaian responden sangat penting masing-masing 70% terhadap kemahiran pengemudi, kenyamanan di dalam bus serta keamanan dan kebersihan di Halte	Responden menyatakan sangat penting untuk mempekerjakan pengemudi yang tingkat kemahiran mengemudinya baik, kenyamanan di dalam bus relatif dapat dipenuhi serta keamanan dan kebersihan di Halte dapat ditingkatkan. Ke 3 hal tersebut akan mempengaruhi perilaku yang cenderung baik untuk pengemudi maupun pengguna jasa, karena pengemudi dapat melaksanakan tugasnya dengan baik dalam menjaga keselamatan dan bagi pengguna jasa juga akan cenderung berperilaku positif dalam menggunakan angkutan bus.
2.	Y.V.3 : Kondisi muatan bus Penilaian Responden : Sangat Penting 69,4%	Kondisi muatan bus yang tidak berdesakan pada waktu jam sibuk dinilai sangat penting oleh responden, karena suasana menjadi nyaman. Hal ini cenderung dapat menimbulkan perilaku positif bagi pengguna jasa yang dapat bertindak tertib mulai dari naik, di dalam bus dan turun. Demikian pula bagi pengemudi dapat lebih konsentrasi dan menjalankan bus dengan baik.

2. Hasil Kuesioner Pengemudi

Dari 10 pertanyaan yang diajukan kepada 30 pengemudi bus dan berdasarkan pengolahan data maka diperoleh gambaran perilaku pengemudi yang diuraikan sebagai berikut :

a. Perilaku Positif

1) Kepemilikan SIM

Pengemudi yang menjawab memiliki SIM yang sesuai sebanyak 30 orang, hal ini menunjukkan perilaku bersifat positif karena mentaati peraturan sebagai pengemudi dalam hal kepemilikan SIM;

2) Pendidikan Khusus Pengemudi

Pengemudi yang telah mengikuti pendidikan khusus pengemudi sebanyak 27 orang, hal ini seharusnya pengemudi berperilaku positif karena sesuai dengan pendidikan yang sudah diikuti sesuai dengan tugasnya.

3) Memahami Peraturan Berlalulintas

Sebanyak 24 responden menjawab mengerti peraturan berlalu dan menerapkannya dalam melaksanakan tugas, hal ini pengemudi cenderung berperilaku positif.

4) Memeriksa kondisi kendaraan sebelum dioperasikan

Pengemudi yang memeriksa kondisi kendaraan sebelum dioperasikan dijawab oleh 25 responden, hal ini menunjukkan sikap positif karena bertanggung jawab akan kondisi armada untuk mencegah terjadinya kerusakan atau kecelakaan di jalan.

b. Perilaku Negatif

1) Melanggar peraturan lalu lintas

Penyebab pengemudi melanggar peraturan lalulintas, misalnya menerobos lampu lalu lintas, berhenti tidak pada tempatnya dengan alasan mau mengambil penumpang dijawab oleh 23 responden, sedangkan 7 responden beralasan karena ada kesempatan dan menyingkat waktu, perilaku pengemudi dalam hal ini dapat bersifat negatif.

2) Menaikkan dan Menurunkan penumpang

Dalam hal menaikkan dan menurunkan penumpang tidak pada tempat yang ditentukan (halte) dijawab oleh 28 responden dengan alasan karena permintaan penumpang, 2 responden beralasan karena kebetulan tidak ada petugas, perilaku pengemudi sangat tidak baik karena tidak mematuhi peraturan lalu lintas apapun alasannya.

3) Saling Kejar sesama bus

Penyebab saling kejar antara satu bus dengan lainnya adalah rebutan penumpang dijawab oleh 26 responden, alasan lain karena emosi dan tidak mau didahului

dijawab oleh 4 responden. Perilaku ini sangat negatif, karena dapat membahayakan penumpang.

4) Kebiasaan Ngetem

Pengemudi ngetem dalam waktu yang cenderung lama yang dapat memberikan dampak tidak nyaman bagi penumpang, mempunyai alasan yang dapat dimengerti yaitu karena bus dalam kondisi kosong dan karena untuk mencapai target setoran. Hal ini walaupun berperilaku negatif namun hal ini tidak selalu menjadi kesalahan pengemudi.

5) Ugal-ugalan

Pengemudi yang menjalankan bus dengan ugal ugalan atau dengan kecepatan cukup tinggi, disebabkan ingin cepat sampai ke tujuan dan karena mengejar setoran, hal tersebut perilaku pengemudi negatif apapun alasannya.

3. Perilaku Pengusaha Angkutan

Dari pengolahan data hasil wawancara dengan pengusaha angkutan, diperoleh gambaran bahwa secara umum perilaku pengusaha cenderung cukup baik, karena :

- Memiliki izin usaha dan izin trayek angkutan dari armada yang dioperasikan;
- Secara rutin melaporkan realisasi pelaksanaan izin usaha setiap tahun;
- Melakukan uji kir armada yang dioperasikan secara rutin setiap tahun;
- Melaksanakan seleksi penerimaan sesuai persyaratan sebagai pengemudi bus, tapi di lapangan tergantung pribadi pengemudi;
- Konsisi armada secara rutin dikontrol oleh teknisi perusahaan;
- Pengemudi dibekali pengetahuan tentang peraturan yang berlaku terutama bila ada peraturan terkait yang baru.

Perilaku pengusaha yang terbilang negatif antara lain :

- Perawatan atau perbaikan fasilitas armada yang rusak tidak cepat diperbaiki dengan alasan tidak tersedia cukup biaya dan jarang ada komplain dari masyarakat;
- Perusahaan semata-mata bertujuan mencari keuntungan tanpa memperhatikan keamanan dan kenyamanan penumpang.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Sebagaimana dijelaskan pada BAB I, maksud dilaksanakan penerlitan ini adalah untuk mengevaluasi suatu fenomena tentang perilaku dan tujuan penelitian adalah untuk memperoleh evaluasi mengenai fenomena perilaku penumpang dan operator angkutan umum perkotaan, serta hasil yang diharapkan adalah terevaluasinya masalah perilaku pengguna dan operator angkutan perkotaan guna perbaikan ketertiban berlalu lintas, maka berdasarkan pembahasan pada Bab III, kesimpulan penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Perilaku Pengguna Jasa Angkutan Umum Perkotaan

Pengguna jasa angkutan perkotaan di wilayah penelitian dapat dikatakan lebih banyak yang berperilaku positif atau baik daripada yang berperilaku negatif atau buruk. Sesuai hasil pembahasan melalui analisis diskriptif ditemui gambaran bahwa pengguna jasa berperilaku positif dalam melakukan tindakan sebagai penumpang bus, yaitu :

- a. Ketaatan membayar tarif sesuai ketentuan;
- b. Ketaatan naik dan turun bus di halte;
- c. Menjaga kebersihan di dalam bus;
- d. Merokok di bus;
- e. Aksi coret menyoret di dalam bus;
- f. Memahami peraturan dan norma-norma kesopanan dalam bus.

Selanjutnya penumpang berperilaku negatif dengan alasan tersendiri, dalam bertindak sebagai penumpang bus, dapat diuraikan sebagai berikut

- a. Menaiki Bus yang sudah penuh;
- b. Sikap terhadap penumpang usia lanjut, wanita hamil dan atau membawa balita yang berdiri di bus;
- c. Ketaatan naik dan turun bus melalui pintu bus yang sesuai dengan peraturan
- d. Penggunaan Telepon Genggam

Dari uraian di atas, maka perilaku pengguna jasa dalam tindakan melakukan kegiatan menggunakan kendaraan umum, dapat dikatakan positif walaupun seluruhnya berperilaku positif, karena masih ada sebagian yang berperilaku negatif dengan alasan tersendiri.

2. Perilaku Operator Angkutan Umum Perkotaan

a. Pengemudi

Pembahasan atas hasil pengolahan data terhadap perilaku pengemudi maka diperoleh gambaran bahwa sikap/ perilaku pengemudi bertindak negatif karena kondisi lingkungan yang terpaksa harus dihadapi, walaupun tindakan tersebut tidak dibenarkan misalnya :

- 1) Melanggar peraturan lalu lintas;
- 2) Menaikkan dan Menurunkan penumpang;
- 3) Saling kejar sesama bus;
- 4) Kebiasaan ngetem;
- 5) Ugal-ugalan.

Dengan demikian, perilaku pengemudi bus besar di lokasi kajian pada dasarnya baik sesuai pendidikan dan pengetahuan berlalulintas yang dimilikinya. Namun

karena kondisi lingkungan yang memaksa untuk bertindak negatif dilakukan oleh sebagian pengemudi. Perilaku yang dapat dikatakan positif diantaranya adalah :

- 1) Kepemilikan SIM yang sesuai;
- 2) Pendidikan khusus pengemudi untuk pengemudi bus;
- 3) Memahami peraturan berlalulintas
- 4) Memeriksa kondisi kendaraan sebelum dioperasikan

b. Pengusaha Perusahaan Bus

Pengusaha bus yang ditemui cenderung berperilaku baik, terbukti dengan jawaban dalam wawancara yang lebih banyak memberikan jawaban yang jujur dan sesuai dengan kondisi lapangan. Sebagian yang bersikap negatif, karena kondisi lingkungan modalnya alasan klasik yaitu perusahaan memang bertujuan mencari keuntungan sehingga terkadang kurang memperhatikan faktor keselamatan dan kenyamanan penumpang.

B. Rekomendasi

Dari hasil kesimpulan diatas yaitu terevaluasinya gambaran umum perilaku pengguna dan operator jasa angkutan perkotaan, maka dapat direkomendasikan hal-hal sebagai berikut :

1. Pengguna jasa angkutan perkotaan

Agar perilaku pengguna jasa angkutan dapat meningkat menjadi lebih baik, maka pemerintah dapat mengaktifkan gerakan disiplin nasional yang pernah digalakkan dengan pengawasan yang cukup baik dari aparat maupun masyarakat sendiri. Selain itu operator angkutan baik pengusaha maupun pengemudi hendaknya dapat memenuhi keinginan masyarakat akan ketersediaan fasilitas pelayanan dan harapan yang dianggap penting sebagai penumpang bus. Pengemudi juga tidak menuruti kemauan penumpang yang tidak sesuai dengan peraturan, walaupun berarti akan kehilangan penumpang. Karena penumpang memerlukan angkutan dan apabila hal tersebut dijadikan kebiasaan maka penumpang akan mengikuti dan hasilnya penumpang akan berperilaku baik, sehingga ketertiban berlalu lintas menjadi meningkat.

2. Pengemudi Bus dan Pengusaha Angkutan

Perilaku pengemudi bus yang pada dasarnya cenderung positif perlu ditingkatkan menjadi lebih baik dengan adanya perhatian dari perusahaan angkutan untuk kesejahteraan pengemudi dan memperbaiki sistem setoran dengan pengawasan yang lebih baik, sehingga dapat mengurangi kebocoran keuangan. Secara rutin mengadakan pertemuan silaturahmi dengan para pengemudi untuk menanamkan ikatan kekeluargaan yang erat, agar dapat menghindari ketidaksetiaan pengemudi. Selain itu pengusaha mengerti akan kesulitan pengemudi serta berusaha mencari jalan keluar agar baik pengemudi maupun pengusaha terjalin hubungan kerja sama yang baik, yang pada akhirnya tercipta suasana kerja yang nyaman bagi pengemudi serta meminimalkan kerugian yang mungkin dialami oleh pengusaha. Dengan demikian dapat tercipta pengemudi dan pengusaha yang berperilaku positif, sehingga salah satu penyebab

kemacetan dan ketidaktertiban berlalu lintas yang dikarenakan oleh sikap pengemudi yang terpaksa berperilaku negatif karena kondisi lingkungan dapat dihindari.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, 2009, Studi Penerapan Kebijakan Transportasi Berkelanjutan di Indonesia, 2009.
- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, 2—9, Studi Pembangunan Sistem Evaluasi dan Monitoring Angkutan Umum Perkotaan, 2009.
- Departemen Perhubungan, Sekretariat Badan Penelitian dan Pengembangan, 2009, Studi Penataan Legalitas Kelembagaan dan Keuangan Sistem Transportasi Perkotaan, Jakarta, 2009.
- Departemen Perhubungan, 2005 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 45 Tahun 2005 Tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), 2005.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2003, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum, Jakarta, 2003.
- Gubernur Jawa Barat, 2006, Peraturan Gubernur Jawa Barat tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, 2006.
- Metode Penelitian-Analisis Kuantitatif Lembaga Pendidikan Doktor. Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta. 1987.
- Munawar Achmad, Manajemen Lalu Lintas Perkotaan. Beta Offsit, Yogyakarta, 2004;
- Pusat Komunikasi Publik Kementrian, 2009, Aman dan Nyaman Berkendaraan Sepeda Motor, Bus dan Angkot, Taksi Umum, 2009.
- Simatupang, Togar M. Pemodelan Sistem Studio Manajemen Jurusan Teknik Industri. Bandung. 1994.
- Singarimbun, Masni dkk. Metode Penelitian Survei Edisi Kedua. LP3ES. Jakarta. 1989;
- Setbadan Litbang Perhubungan, 2008, Final Report Studi Peningkatan Kinerja Pelayanan Transportasi di 33 Provinsi, Jakarta, Badan Litbang, 2008.
- Sugiono, Prof. Dr, 2008, Memahami Penelitian Kualitatif, Cetakan Keempat, CV. Alfabeta, Bandung, 2008.
- Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan, Jakarta, 2009.
- **) Lahir di Jakarta, 16 Juli 1954, Pendidikan S.1 Ekonomi Universitas UNISMA Bekasi Tahun 2003. Saat ini Menjabat Peneliti Madya Sektor Transportasi Darat.