

Ketidapatuhan Pengemudi Angkutan Manusia terhadap Izin Trayek: Analisis Faktor Ekonomi pada Rute Terminal Kupang–Terminal Baumata

Adriani Missa^{1*}, Hildigardis M I Nahak², Jeni M Ataupah³, Yosep E Jelahun⁴
^{1,2,3,4}Program Studi Sosiologi, Universitas Nusa Cendana
adrianimissa779@gmail.com*



e-ISSN: 2987-811X

MARAS: Jurnal Penelitian Multidisiplin

<https://ejournal.lumbungpare.org/index.php/maras>

Vol.4 No. 2 Juni 2026

Page: 408-415

Article History:

Received: 15-05-2026

Accepted: 19-05-2026

Abstrak : Penelitian ini bertujuan mengkaji faktor penyebab ketidapatuhan pengemudi angkutan manusia terhadap izin trayek pada rute Terminal Kupang–Terminal Baumata. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan informan 8 pengemudi dan 2 petugas Dinas Perhubungan. Data dikumpulkan melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi, kemudian dianalisis secara kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketidapatuhan dipengaruhi oleh faktor ekonomi, terutama biaya operasional dan jarak tempuh trayek. Biaya bahan bakar, perawatan kendaraan, serta waktu tunggu di terminal yang minim penumpang membuat pengemudi tidak selalu mengikuti trayek secara penuh. Selain itu, penumpang lebih banyak tersebar di luar terminal, sehingga pengemudi memilih mengambil penumpang di titik tertentu untuk menjaga pemasukan harian. Penelitian ini menyimpulkan bahwa ketidapatuhan berkaitan dengan kondisi operasional yang tidak seimbang secara ekonomi. Oleh karena itu, diperlukan penyesuaian kebijakan trayek yang lebih sesuai dengan kondisi lapangan.

Kata Kunci : Ketidapatuhan; Izin Trayek; Angkutan Manusia; Faktor Ekonomi; Kupang

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan dengan wilayah yang luas dan kondisi geografis yang beragam menempatkan transportasi sebagai sektor strategis dalam menunjang mobilitas masyarakat (Mantoro, 2021). Transportasi tidak hanya berfungsi sebagai sarana perpindahan orang dan barang, tetapi juga berperan dalam mendukung aktivitas ekonomi, sosial, serta pelayanan publik. Ketika sistem transportasi tidak berjalan secara optimal, mobilitas masyarakat akan terganggu, distribusi barang dan jasa menjadi tidak lancar, dan pada akhirnya berdampak pada

menurunnya produktivitas ekonomi (Palilu, 2019). Dalam konteks ini, keberadaan transportasi umum menjadi sangat penting, terutama bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi, karena menjamin akses terhadap pusat-pusat kegiatan ekonomi, pendidikan, dan sosial (Nss et al., 2015).

Di Provinsi Nusa Tenggara Timur, khususnya di Kota Kupang dan Kabupaten Kupang, angkutan manusia (bemo) masih menjadi salah satu moda transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat (Frans et al., 2017). Moda ini dipilih karena tarifnya relatif terjangkau, mudah diakses, serta telah menjadi bagian dari aktivitas sehari-hari masyarakat. Untuk menjaga keteraturan dan pemerataan layanan transportasi, pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan menetapkan kebijakan izin trayek. Kebijakan ini bertujuan mengatur jalur operasional kendaraan angkutan umum agar tidak terjadi tumpang tindih rute, menjaga ketertiban lalu lintas, serta memastikan pelayanan transportasi yang merata. Salah satu trayek yang diatur adalah trayek Terminal Kupang–Terminal Baumata yang menghubungkan wilayah Kabupaten Kupang dengan pusat aktivitas di Kota Kupang.

Namun, dalam praktiknya, kebijakan izin trayek belum sepenuhnya berjalan efektif. Hasil observasi lapangan (2025) menunjukkan bahwa meskipun terdapat sekitar 70-unit angkutan umum yang memiliki izin resmi pada trayek tersebut, masih banyak pengemudi yang tidak melanjutkan perjalanan hingga terminal tujuan dan memilih berhenti di titik-titik tertentu di luar rute yang telah ditetapkan. Kondisi ini menyebabkan fungsi terminal tidak optimal, menimbulkan penumpukan kendaraan di titik tertentu, serta menurunkan kualitas pelayanan transportasi. Selain itu, situasi ini juga memicu persaingan antar pengemudi dalam memperoleh penumpang dan menyulitkan pengawasan oleh pihak berwenang (Agus, 2017).

Sejumlah kajian menunjukkan bahwa ketidakpatuhan terhadap regulasi transportasi tidak hanya disebabkan oleh lemahnya pengawasan, tetapi juga dipengaruhi oleh faktor ekonomi pelaku transportasi (Dumba, 2017; Izzati, 2022; Nugraha & Wicaksono, 2024; Salsabila & Yasarman, 2024). Dalam perspektif teori rasionalitas ekonomi yang dikemukakan oleh Gary Becker, individu cenderung mengambil keputusan yang memaksimalkan keuntungan dan meminimalkan biaya. Dalam konteks angkutan umum, pengemudi menghadapi berbagai tekanan, seperti biaya bahan bakar, perawatan kendaraan, serta waktu tempuh. Kondisi ini mendorong mereka untuk memilih strategi operasional yang dianggap lebih menguntungkan, meskipun menyimpang dari ketentuan yang berlaku. Selama sanksi tidak tegas dan pengawasan lemah, pelanggaran izin trayek cenderung dianggap sebagai pilihan yang rasional (Ibrahim et al., 2024; Puspitasari, 2016; Tambuk et al., 2023).

Meskipun demikian, penelitian-penelitian sebelumnya lebih banyak menekankan pada aspek regulasi dan pengawasan dalam menjelaskan ketidakpatuhan pengemudi. Kajian yang secara khusus melihat perilaku tersebut dari sudut pandang rasionalitas ekonomi pengemudi, terutama dalam konteks lokal seperti trayek Terminal Kupang–Terminal Baumata, masih terbatas. Hal ini menunjukkan adanya kesenjangan penelitian dalam memahami bagaimana pertimbangan ekonomi memengaruhi keputusan pengemudi untuk tidak mematuhi izin trayek.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang menyebabkan pengemudi angkutan manusia pada trayek Terminal Kupang ke Terminal Baumata tidak mematuhi izin trayek, dengan menekankan pada aspek rasionalitas ekonomi. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pemerintah daerah dalam merumuskan kebijakan transportasi yang lebih efektif dan berpihak pada kesejahteraan pengemudi serta masyarakat pengguna jasa transportasi umum.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis deskriptif untuk memahami fenomena ketidakpatuhan pengemudi angkutan manusia terhadap izin trayek pada rute Terminal Kupang–Terminal Baumata, terutama dari aspek ekonomi. Pendekatan ini dipilih karena penelitian tidak berfokus pada pengujian hipotesis, melainkan pada upaya memahami alasan, pertimbangan, dan makna di balik perilaku pengemudi dalam situasi nyata (Moleong, 2018). Oleh karena itu, data yang dikumpulkan berupa pengalaman, pandangan, dan informasi yang diperoleh langsung dari subjek penelitian.

Penelitian dilakukan pada trayek Terminal Kupang–Terminal Baumata di wilayah Kota Kupang dan Kabupaten Kupang, Provinsi Nusa Tenggara Timur, pada tanggal 8–22 Desember 2025. Informan dipilih secara purposive, terdiri dari 8 pengemudi angkutan manusia sebagai informan utama dan 2 petugas Dinas Perhubungan sebagai informan pendukung (Sugiyono, 2022). Data dikumpulkan melalui wawancara mendalam, observasi lapangan, dan dokumentasi. Wawancara digunakan untuk menggali pertimbangan dan perilaku pengemudi, observasi untuk melihat praktik di lapangan, sedangkan dokumentasi digunakan sebagai pendukung dan pembanding data.

Analisis data dilakukan secara kualitatif melalui tiga tahap, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan (Miles et al., 2014). Data yang diperoleh diseleksi dan dikelompokkan berdasarkan tema, terutama yang berkaitan dengan biaya operasional dan jarak tempuh. Selanjutnya, data disajikan dalam bentuk narasi dan diuji konsistensinya melalui triangulasi. Tahap akhir dilakukan dengan menafsirkan hubungan antara faktor ekonomi dan perilaku pengemudi, sehingga diperoleh pemahaman yang utuh mengenai alasan ketidakpatuhan terhadap izin trayek.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Bagian ini membahas hasil penelitian terkait ketidakpatuhan pengemudi angkutan manusia terhadap izin trayek pada rute Terminal Kupang–Terminal Baumata. Berdasarkan temuan lapangan, sebagian besar pengemudi telah mengetahui aturan trayek yang berlaku, namun dalam praktiknya tidak selalu mengikuti ketentuan tersebut. Kondisi ini menunjukkan bahwa ketidakpatuhan tidak disebabkan oleh kurangnya pemahaman, melainkan oleh pertimbangan tertentu yang muncul dalam aktivitas kerja sehari-hari.

Pembahasan difokuskan pada faktor ekonomi sebagai penentu utama, khususnya biaya operasional dan jarak tempuh trayek. Kedua faktor ini berperan

dalam membentuk cara pengemudi menilai apakah suatu rute layak dijalankan atau tidak. Ketika biaya yang dikeluarkan tidak sebanding dengan pendapatan yang diperoleh, pengemudi cenderung menyesuaikan cara kerja agar tetap mendapatkan pemasukan.

Tekanan Biaya Operasional sebagai Determinan Ketidakpatuhan Trayek

Biaya operasional menjadi hal paling nyata yang dihadapi pengemudi setiap hari, dan dari situlah banyak keputusan kerja diambil. Bahan bakar, perawatan kendaraan, dan kebutuhan harian tidak bisa ditunda, sementara pemasukan sangat bergantung pada ada atau tidaknya penumpang. Dalam kondisi seperti ini, menunggu di terminal sering kali terasa seperti “buang waktu” karena tidak ada jaminan penumpang, sementara biaya tetap berjalan. Seorang pengemudi menggambarkan situasinya dengan sederhana, *“kalau masuk sampai terminal, penumpang hampir son ada... bensin tetap jalan, sementara uang son masuk”* (Aldi Dakosta, wawancara, 9 Desember 2025). Dari pengalaman ini terlihat bahwa kepatuhan terhadap trayek bukan lagi sekadar soal aturan, tetapi sudah langsung menyentuh soal bertahan hidup.

Di titik ini, cara pengemudi melihat aturan mulai berubah. Trayek yang seharusnya membantu mengatur alur penumpang justru dirasakan tidak banyak membantu ketika penumpang sendiri tidak terkonsentrasi di terminal. Akibatnya, masuk terminal tidak selalu berarti peluang mendapatkan penumpang. Bahkan sebaliknya, bisa berarti kehilangan waktu dan menambah biaya. Hal ini juga diungkapkan oleh informan lain, *“kalau ikut aturan terus, masuk terminal, hasil son seimbang deng bensin yang keluar”* (Ari Babu, wawancara, 9 Desember 2025). Artinya, pilihan untuk tidak mengikuti trayek sepenuhnya bukan karena pengemudi mengabaikan aturan, tetapi karena aturan tersebut tidak selalu sejalan dengan kondisi yang mereka hadapi di lapangan.

Selain itu, situasi persaingan membuat tekanan ekonomi semakin terasa. Pengemudi tidak hanya bersaing dengan sesama bemo, tetapi juga dengan kendaraan lain yang lebih bebas mengambil penumpang di mana saja. Dalam kondisi seperti ini, kecepatan menjadi penting—siapa yang lebih cepat, dia yang dapat penumpang. Seorang informan menyampaikan, *“kalau saya masuk terminal, saya harus menunggu lama, sementara kendaraan lain sudah jalan dengan penumpang penuh”* (Riko Bakista, wawancara, 10 Desember 2025). Pernyataan ini memperlihatkan bahwa menunggu di terminal bukan hanya soal waktu, tetapi juga soal kehilangan kesempatan.

Karena itu, banyak pengemudi akhirnya menyesuaikan cara kerja mereka. Mereka memilih berhenti di titik-titik yang lebih ramai atau tidak selalu masuk ke terminal, karena di situlah peluang mendapatkan penumpang lebih besar dan lebih cepat. Cara ini dianggap lebih masuk akal untuk menjaga agar pendapatan harian tetap ada. Dalam situasi ekonomi yang tidak pasti, keputusan seperti ini menjadi cara paling realistis untuk bertahan.

Dari temuan ini terlihat bahwa ketidakpatuhan terhadap trayek tidak bisa dipahami hanya sebagai persoalan disiplin atau kepatuhan terhadap aturan. Di baliknya ada tekanan biaya, persaingan, dan ketidakpastian pendapatan yang terus dihadapi pengemudi setiap hari. Selama kondisi ini tidak berubah, biaya tetap tinggi,

penumpang tidak terpusat di terminal, dan persaingan tetap ketat. Maka pilihan untuk tidak sepenuhnya mengikuti trayek akan terus muncul sebagai bagian dari cara pengemudi menyesuaikan diri dengan realitas kerja mereka.

Jarak Tempuh Trayek sebagai Beban Ekonomi Pengemudi

Selain biaya operasional, jarak tempuh trayek juga menjadi pertimbangan penting dalam keputusan pengemudi. Rute Terminal Kupang–Terminal Baumata dinilai cukup panjang, sehingga membutuhkan bahan bakar lebih banyak dan waktu tempuh yang lebih lama. Bagi pengemudi, jarak ini bukan sekadar soal perjalanan, tetapi berkaitan langsung dengan biaya yang harus dikeluarkan dan waktu kerja yang terpakai. Ketika perjalanan jauh tidak diimbangi dengan jumlah penumpang yang memadai, maka aktivitas tersebut dianggap tidak menguntungkan secara ekonomi.

Hal ini semakin terasa karena lokasi terminal tidak berada di pusat aktivitas masyarakat. Banyak penumpang justru lebih memilih naik di pinggir jalan atau di titik-titik yang lebih dekat dengan aktivitas mereka. Seorang informan menjelaskan, *“terminal itu jauh dari keramaian... penumpang lebih suka naik di jalan dekat rumah, bukan di dalam terminal”* (Yuan Kase, wawancara, 10 Desember 2025). Dalam kondisi seperti ini, perjalanan hingga ke terminal sering kali tidak memberikan tambahan penumpang, bahkan justru memperpanjang waktu tanpa hasil.

Situasi tersebut membuat pengemudi harus mempertimbangkan kembali efektivitas menyelesaikan trayek secara penuh. Waktu yang dihabiskan untuk menuju terminal dan menunggu di dalamnya sering kali dianggap sebagai waktu yang tidak produktif. Padahal, waktu tersebut sebenarnya bisa digunakan untuk mencari penumpang di lokasi lain yang lebih ramai. Seperti disampaikan oleh informan lain, *“lebih baik tunggu di jalan yang ramai, dekat pasar atau perumahan, karena di situ pasti ada penumpang”* (Alwi Lolang, wawancara, 12 Desember 2025). Pernyataan ini menunjukkan bahwa pengemudi secara aktif menyesuaikan strategi kerja berdasarkan sebaran penumpang di lapangan.

Dalam praktiknya, jarak tempuh yang panjang justru mendorong pengemudi untuk mempersingkat rute atau tidak selalu mencapai terminal akhir. Keputusan ini bukan tanpa pertimbangan, melainkan didasarkan pada perhitungan sederhana antara biaya, waktu, dan peluang pendapatan. Jika melanjutkan perjalanan tidak memberikan tambahan penumpang yang signifikan, maka pilihan untuk berhenti lebih awal menjadi lebih masuk akal.

Dari temuan ini terlihat bahwa jarak tempuh tidak hanya menjadi persoalan teknis dalam sistem trayek, tetapi juga menjadi beban ekonomi yang nyata bagi pengemudi. Ketika rute yang ditetapkan tidak sejalan dengan pola pergerakan penumpang, maka kepatuhan terhadap trayek menjadi sulit dipertahankan. Oleh karena itu, ketidakpatuhan dalam konteks ini dapat dipahami sebagai bentuk penyesuaian terhadap kondisi lapangan, di mana pengemudi berusaha mengoptimalkan waktu dan biaya agar tetap memperoleh pendapatan yang cukup.

Ketidakpatuhan sebagai Strategi Adaptif dalam Sistem yang Tidak Sinkron

Temuan penelitian menunjukkan bahwa ketidakpatuhan pengemudi terhadap izin trayek tidak berdiri sebagai perilaku yang terpisah, melainkan muncul dari pertemuan berbagai tekanan yang bekerja secara bersamaan dalam sistem

transportasi lokal. Biaya operasional yang tinggi dan jarak tempuh yang panjang tidak hanya menambah beban ekonomi, tetapi juga mempersempit ruang gerak pengemudi dalam memperoleh pendapatan. Dalam kondisi tersebut, kepatuhan terhadap trayek tidak lagi dipandang sebagai pilihan yang netral, melainkan sebagai keputusan yang berisiko secara ekonomi. Ketika mengikuti aturan justru memperbesar kemungkinan kerugian, maka pilihan untuk menyimpang menjadi sesuatu yang dapat dipahami dalam konteks praktik sehari-hari.

Di sisi lain, distribusi penumpang yang tidak terpusat di terminal semakin memperkuat ketidaksesuaian antara kebijakan dan realitas lapangan. Terminal yang secara formal ditetapkan sebagai titik utama aktivitas angkutan umum tidak lagi berfungsi sebagai pusat pergerakan penumpang. Hal ini tergambar dari pengalaman pengemudi yang menyatakan, *“penumpang lebih banyak tunggu di jalan, bukan di terminal... kalau kita masuk ke dalam, justru lama dapat orang”* (wawancara lapangan). Kondisi ini menunjukkan bahwa pengemudi tidak hanya menghadapi tekanan biaya, tetapi juga harus menyesuaikan diri dengan pola mobilitas masyarakat yang telah berubah. Akibatnya, mengikuti trayek secara penuh sering kali tidak memberikan keuntungan yang sebanding dengan usaha yang dikeluarkan.

Dalam situasi seperti ini, pengemudi mengembangkan cara kerja yang lebih fleksibel sebagai bentuk penyesuaian terhadap kondisi yang ada. Mereka memilih berhenti di titik-titik strategis, menghindari waktu tunggu yang terlalu lama, atau tidak selalu menyelesaikan trayek hingga terminal akhir. Strategi ini bukan sekadar pilihan individual, tetapi menjadi pola yang berkembang di antara pengemudi karena dianggap lebih efektif dalam menjaga pendapatan. Dengan kata lain, ketidakpatuhan yang terjadi bukan bersifat sporadis, melainkan telah menjadi praktik yang terstruktur dalam merespons keterbatasan sistem.

Hal ini memperlihatkan bahwa ketidakpatuhan tidak dapat dipahami hanya sebagai persoalan kepatuhan terhadap aturan, tetapi sebagai indikator adanya ketidaksinkronan antara desain kebijakan dan dinamika di lapangan. Aturan trayek dirancang dengan asumsi bahwa terminal menjadi pusat distribusi penumpang, sementara dalam praktiknya pergerakan penumpang justru menyebar diberbagai titik di luar terminal. Ketidaksesuaian ini menciptakan ruang di mana pengemudi harus mengambil keputusan sendiri untuk menyesuaikan antara aturan dan kebutuhan ekonomi.

Dengan demikian, ketidakpatuhan pengemudi lebih tepat dipahami sebagai strategi adaptif dalam menghadapi sistem yang belum sepenuhnya berjalan efektif. Pengemudi tidak semata-mata mengabaikan aturan, tetapi berusaha menyesuaikan diri agar tetap dapat bertahan dalam kondisi ekonomi yang tidak pasti. Selama ketidaksinkronan ini tidak diselesaikan, maka ketidakpatuhan akan terus muncul sebagai bagian dari praktik operasional angkutan umum, bukan sebagai pengecualian, melainkan sebagai pola yang berulang.

Secara keseluruhan, penelitian ini menunjukkan bahwa ketidakpatuhan pengemudi terhadap izin trayek pada rute Terminal Kupang–Terminal Baumata tidak dapat dijelaskan hanya dari aspek perilaku individu. Tekanan biaya operasional, jarak tempuh yang panjang, serta ketidaksesuaian antara lokasi terminal dan pola mobilitas penumpang membentuk kondisi yang membuat kepatuhan menjadi tidak

efisien secara ekonomi. Dalam situasi tersebut, pengemudi cenderung mengambil keputusan yang memungkinkan mereka tetap memperoleh pendapatan, meskipun harus menyimpang dari aturan yang berlaku.

Temuan ini menegaskan bahwa ketidakpatuhan bukan sekadar bentuk pelanggaran, tetapi merupakan respons terhadap sistem yang belum sepenuhnya selaras dengan kondisi lapangan. Ketika aturan tidak didukung oleh distribusi penumpang yang memadai dan tidak mempertimbangkan beban ekonomi pengemudi, maka kepatuhan akan sulit diwujudkan secara konsisten. Oleh karena itu, upaya perbaikan tidak cukup dilakukan melalui penegakan aturan semata, tetapi perlu disertai dengan penyesuaian kebijakan yang lebih kontekstual, sehingga mampu menjembatani antara tujuan pengaturan transportasi dan realitas ekonomi pengemudi di lapangan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa ketidakpatuhan pengemudi angkutan manusia pada trayek Terminal Kupang–Terminal Baumata dipengaruhi oleh biaya operasional yang tinggi dan jarak tempuh yang tidak sebanding dengan pendapatan. Biaya bahan bakar, perawatan, serta waktu tunggu di terminal yang minim penumpang membuat mengikuti trayek penuh sering tidak menguntungkan. Karena itu, pengemudi memilih mengambil penumpang di luar terminal atau tidak menyelesaikan rute untuk menjaga pemasukan harian, terutama karena penumpang lebih banyak tersebar di luar terminal. Temuan ini menunjukkan bahwa kepatuhan terhadap trayek sulit dipertahankan ketika kondisi operasional tidak mendukung secara ekonomi.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Agus, A. A. (2017). Analisis tingkat kepatuhan hukum berlalu lintas bagi pengemudi angkutan umum antar kota di Makassar. *Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi Publik*, 6(2), 55–64. <https://doi.org/10.26858/jiap.v6i2.2558>
- [2] Dumba, S. (2017). Informal public transport driver behaviour and regulatory policy linkage: An expose. *Journal of Transport and Supply Chain Management*, 11, 1–8. <https://doi.org/10.4102/jtscm.v11i0.315>
- [3] Frans, J. H., Pah, J. J. S., & Ikun, M. G. A. (2017). Perpindahan moda angkutan umum ke angkutan pribadi di Kota Kupang. *Jurnal Teknik Sipil*, 6(2), 1–10.
- [4] Ibrahim, A. W., Ahmad, I., & Moonti, R. M. (2024). Analisis tantangan dan hambatan dalam penegakan hukum angkutan antar provinsi. *Politika Progresif: Jurnal Hukum, Politik dan Humaniora*, 1(4), 60–72. <https://doi.org/10.62383/progres.v1i4.983>
- [5] Izzati, N. R. (2022). Ketidakseimbangan kewajiban para pihak dalam regulasi ojek online: Distorsi logika hubungan kemitraan ekonomi gig. *Undang: Jurnal Hukum*, 5(2), 325–356. <https://doi.org/10.22437/ujh.5.2.325-356>
- [6] Mantoro, B. (2021). The importance of transportation in knitting Indonesia's diverse communities together. *KnE Social Sciences*, 363–372. <https://doi.org/10.18502/kss.v5i1.8297>

- [7] Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative data analysis: A methods sourcebook* (3rd ed.). SAGE Publications.
- [8] Moleong, L. J. (2018). *Metodologi penelitian kualitatif* (Edisi revisi). PT Remaja Rosdakarya.
- [9] Nss, Rr. L. P., Suryawardana, E., & Triyani, D. (2015). Analisis dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan usaha ekonomi rakyat di Kota Semarang. *Jurnal Dinamika Sosial Budaya*, 17(1), 82–103. <https://doi.org/10.26623/jdsb.v17i1.505>
- [10] Nugraha, A., & Wicaksono, K. W. (2024). Fenomenologi pelanggaran standar kelayakan kendaraan oleh angkutan kota akibat dari persaingan usaha. *Jurnal Administrasi dan Kebijakan Publik*, 9(2), 220–243. <https://doi.org/10.25077/jakp.9.2.220-243.2024>
- [11] Palilu, A. (2019). Analisis pengaruh pembangunan infrastruktur transportasi terhadap produk domestik regional bruto Kota Ambon. *Buletin Studi Ekonomi*, 23(2), 227–240. <https://doi.org/10.24843/BSE.2018.v23.i02.p06>
- [12] Puspitasari, R. (2016). Evaluasi kebijakan penyelenggaraan angkutan umum di Surabaya (Studi tentang izin trayek angkutan kota di Surabaya). *Dinamika Governance: Jurnal Ilmu Administrasi Negara*, 6(1), 1–12. <https://doi.org/10.33005/jdg.v6i1.1180>
- [13] Salsabila, A. P., & Yasarman, Y. (2024). Legal responsibilities of the transportation agency in supervising and regulating online transportation in Indonesia. *Decisio: Law Journal*, 1(2), 13–18. <https://doi.org/10.52249/decisio.v1i2.15>
- [14] Sugiyono. (2022). *Metode penelitian kualitatif*. Alfabeta.
- [15] Tambuk, M. A. F., Aloysius, S., & Mauritsius, D. (2023). Faktor penyebab dan penanggulangan pelanggaran izin trayek di Kabupaten Manggarai. *Birokrasi: Jurnal Ilmu Hukum dan Tata Negara*, 1(4), 174–192. <https://doi.org/10.55606/birokrasi.v1i4.734>