

MEROSOTNYA TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM PEDESAAN KABUPATEN LAMONGAN PADA TAHUN 1994-2017

AHMAD ASHFIK

Jurusan Pendidikan Sejarah
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
Email : ashfiakahmad87@gmail.com

Sumarno

S-1 Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya

Abstrak

Pada tahun 1994 angkutan pedesaan di Kabupaten Lamongan sudah memiliki trayek tetap sebanyak 11 trayek angkutan pedesaan di Lamongan yang diakui oleh pemerintah. Dengan adanya penetapan trayek tersebut, aktivitas masyarakat sehari-hari bisa lebih ringan karena akses angkutan pedesaan semakin tersebar luas di Kabupaten Lamongan, Selain itu angkutan umum pedesaan juga dapat menambah lapangan pekerjaan karena masyarakat di Kabupaten Lamongan bisa menjadi sopir dari angkutan pedesaan yang memiliki trayek tetap tersebut. Sehingga bisa mengurangi angka pengangguran di Kabupaten Lamongan. Namun hal tersebut tidak bertahan lama, setelah munculnya sepeda motor di Kabupaten Lamongan permasalahan pada angkutan umum pedesaan mulai muncul. Permasalahan tersebut yaitu merosotnya jumlah angkutan umum pedesaan di Kabupaten Lamongan. Masyarakat yang tadinya menggunakan angkutan umum pedesaan sebagai transportasi, beralih pada sepeda motor. Sepeda motor dianggap lebih efektif dan efisien untuk digunakan dalam kehidupan sehari-hari dibandingkan dengan angkutan umum pedesaan

Rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu : (1) Bagaimana Peranan Sarana Transportasi Angkutan Umum Pedesaan di Kabupaten Lamongan pada tahun 1994-2017? (2) Bagaimana pengaruh sepeda motor terhadap Transportasi Angkutan umum pedesaan di Kabupaten Lamongan? (3) Mengapa Transportasi Angkutan Umum pedesaan di Kabupaten Lamongan mengalami penurunan di Tahun 1994-2017? Permasalahan-Permasalahan tersebut diberikan penjelasan dengan melakukan analisis terhadap data-data dan sumber-sumber yang didapatkan melalui tahapan metode penelitian sejarah. Tahapan metode penelitian sejarah yang dilakukan meliputi heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi.

Hasil Penelitian menunjukkan bahwa Transportasi angkutan umum pedesaan di Kabupaten Lamongan mengalami penurunan di Tahun 1994-2017 karena masyarakat Lamongan lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dalam menjalankan aktivitas sehari-hari salah satunya adalah sepeda motor. Bagi masyarakat Lamongan sepeda motor dianggap sebagai kendaraan yang lebih efektif dan efisien dibandingkan dengan angkutan umum pedesaan yang ada di Kabupaten Lamongan.

Kata Kunci: Transportasi, Angkutan Umum Pedesaan, Kabupaten Lamongan

Abstract

In 1994 rural transportation in Lamongan own trajectory remains as much as 11 rural transport track in Lamongan recognized by the government. With the establishment of this route, people's daily activities can be lighter for rural transport access more widespread in Lamongan, addition of public transport can also add your rural community pekerjaan.karena field in Lamongan could become a driver of rural transport that has a stretch permanent. So as to reduce unemployment in Lamongan. But it did not last long stretcher, after the appearance of the motorcycle in Lamongan problems in rural public transport began to emerge. That problem is the decline of rural public transport in Lamongan. Community that was using a rural public transport as transport, switching on a motorcycle. Motorcycles are considered more effective and efficient to use in daily life compared to rural public transport

The problems of this study are: (1) How to Position Public Transport Rural Transport Facilities in Lamongan in 1994-2017? (2) How does a motorcycle to transport rural public transport in Lamongan? (3) Why rural Transport Public transport in Lamongan decreased in 1994-2017 Year ?. These problems are given the explanation by analyzing the data and sources obtained through the stages of historical research methods. Stages methods of historical research conducted includes heuristics, criticism, interpretation, and historiography.

Research shows that public transportation rural transport in Lamongan decreased in the year 1994-2017 due Lamongan society prefer to use private vehicles in carrying out daily activities one of which is a motorcycle. For the people of Lamongan motorcycle regarded as a vehicle that is more effective and efficient than the existing rural public transport in Lamongan..

Keywords: *Transportation, Public Transportation Rural, Lamongan*

PENDAHULUAN

Pembangunan ekonomi nasional sebagai upaya untuk membangun seluruh kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara untuk mewujudkan salah satu tujuan nasional yaitu memajukan kesejahteraan umum, seperti yang tersurat pada alinea VI Pembukaan UUD 1945, Pembangunan sebagai salah satu cermin pengamalan Pancasila terutama dijiwai sila kelima, *Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat Indonesia* yaitu upaya peningkatan pembangunan dan hasil-hasilnya menuju kepada tercapainya kemakmuran Indonesia.¹ Untuk mencapai hal tersebut dibutuhkan waktu yang lama serta perbaikan beberapa aspek yang mendukung pembangunan ekonomi di Indonesia. Salah satu aspek yang harus diperbaiki yaitu transportasi

Transportasi merupakan aspek yang berhubungan langsung dengan mobilitas orang maupun barang. Sulitnya mobilitas massa maupun barang dapat menghambat laju perekonomian, baik proses produksi maupun pendistribusian produk-produk ekonomi masyarakat. Oleh karena itu pembangunan ekonomi harus didukung dengan peningkatan sarana maupun prasarana transportasi yang baik

Transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan mengangkut dan memindahkan muatan (barang dan orang/manusia) dari suatu tempat (tempat asal) ke tempat lainnya (tempat tujuan). Karena Perjalanan mengangkut muatan dari tempat asal (origin) ke tempat tujuan (destination) disebut origin-destination travel. Suatu kondisi Barang dari tempat asal (misalnya beras dari tempat dari tempat produksi di pedesaan) dikirim ke tempat tujuan (yaitu pasar-pasar yang di perkotaan) memberikan guna (*utility*) yang lebih besar ke penduduk perkotaan yang membutuhkan beras untuk memenuhi konsumsi pangan sehari-hari dalam bentuk guna tempat

(place utility) dengan berpindahnya tempat dari daerah produksi di pedesaan ke pasar-pasar di perkotaan.²

Angkutan umum pedesaan adalah salah satu transportasi yang digunakan masyarakat pedesaan untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Berbagai daerah di pedesaan memiliki transportasi angkutan pedesaan termasuk di Kabupaten Lamongan. Pada umumnya Angkutan umum pedesaan di Kabupaten Lamongan dibagi menjadi dua yaitu angkutan pedesaan bermesin dan tidak bermesin. Angkutan pedesaan tidak bermesin merupakan angkutan pedesaan yang tidak menggunakan mesin sebagai tenaga penggerak. Kendaraan ini tergantung pada tenaga manusia, hewan ataupun memanfaatkan keadaan alam di sekitarnya. Umumnya kendaraan tidak bermotor ini berupa becak, dokar atau cekar yang tidak bertenaga motor atau mesin. Angkutan pedesaan bermesin adalah angkutan pedesaan yang menggunakan mesin seperti angkutan pedesaan jenis colt.

Semakin berkembangnya zaman, angkutan pedesaan bermesin semakin berkembang mengalahkan angkutan pedesaan tidak bermesin. Pada tahun 1994 angkutan pedesaan bermesin sudah memiliki trayek tetap sebanyak 11 trayek angkutan pedesaan di Lamongan yang diakui oleh pemerintah. Dengan adanya penetapan trayek tersebut, aktivitas masyarakat sehari-hari bisa lebih ringan karena akses angkutan pedesaan semakin tersebar luas di Kabupaten Lamongan, Selain itu angkutan umum pedesaan juga dapat menambah lapangan pekerjaan. karena masyarakat di Kabupaten Lamongan bisa menjadi sopir dari angkutan pedesaan yang memiliki trayek tetap tersebut. Sehingga bisa mengurangi angka pengangguran di Kabupaten Lamongan. Namun hal tersebut tidak bertahan lama, setelah munculnya sepeda motor di Kabupaten Lamongan permasalahan pada angkutan umum pedesaan mulai muncul. Permasalahan tersebut yaitu merosotnya jumlah angkutan umum

¹ Kuncoro, Mudrajad. 1997. Ekonomi Pembangunan. hal 15

² Miro fidel, 2012. Pengantar sistem transportasi, Jakarta, Erlangga hal 46

pedesaan di Kabupaten Lamongan. Masyarakat yang tadinya menggunakan angkutan umum pedesaan sebagai transportasi, beralih pada sepeda motor. Sepeda motor dianggap lebih efektif dan efisien untuk digunakan dalam kehidupan sehari-hari dibandingkan dengan angkutan umum pedesaan.

Sehingga, *dealer* dan *showroom* memanfaatkan keadaan untuk mempromosikan sepeda motor dengan harga yang terjangkau dan dapat dicicil tiap bulannya. Dengan adanya hal tersebut masyarakat semakin tertarik untuk membeli sepeda motor dibandingkan dengan menggunakan kendaraan umum seperti angkutan umum pedesaan. Hingga akhirnya permasalahan angkutan umum pedesaan menjadi lebih kompleks karena angkutan umum pedesaan yang beroperasi di Kabupaten Lamongan semakin menurun bahkan angkutan di beberapa trayek sudah tidak ada yang beroperasi lagi. Hal tersebut juga berdampak pada sopir angkutan tersebut. Para sopir angkutan umum sudah meninggalkan pekerjaannya sebagai sopir angkutan umum pedesaan dan beralih profesi karena setoran dari angkutan umum pedesaan hanya mencapai 50.000 per harinya.³ Sedangkan bahan bakar minyak (BBM) semakin naik sehingga biaya yang dikeluarkan oleh sopir angkutan umum pedesaan dengan penghasilan yang di dapat tidak sebanding. Padahal transportasi khususnya angkutan umum sangat berguna karena dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pelayanan kepada masyarakat khususnya untuk kelancaran aktivitas dan mempercepat mobilitas antar wilayah serta penanganan sosial. Untuk itu sangat diperlukan kembali adanya trayek angkutan umum di wilayah Kabupaten Lamongan.⁴

Penelitian yang sama sudah ada namun dengan masalah yang berbeda yaitu penelitian dari Nikmatul Quthonia yang berjudul Pengembangan Angkutan Darat Pedesaan Kabupaten Lamongan Tahun 1982-1993 dengan masalah yang diteliti yaitu proses pengembangan angkutan darata pedesaan di Kabupaten Lamongan tahun 1982-1993 tahun 1993⁵. Sedangkan untuk penelitian saat ini masalah yang diteliti yaitu peranan sarana transportasi angkutan umum pedesaan di Kabupaten Lamongan pada tahun 1994-2017. Berdasarkan hal tersebut peneliti membuat skripsi yang berjudul "Transportasi Angkutan Umum Pedesaan Kabupaten Lamongan Tahun 1994-2017"

³Dinas Pehubungan Kabupaten Lamongan

⁴Miftahul. 2016. Kajian Transportasi Massal di Kecamatan Lamongan hal 3. Lamongan: Cv Hefi Sejahterah

⁵Quthonia, Nikmatul.2016.Perkembangan Angkutan Darat Pedesaan Kabupaten Lamongan Tahun 1982-1993.Surabaya. Unair

Berdasarkan tujuan penelitian tentang "perkembangan transportasi angkutan umum pedesaan kabupaten Lamongan tahun 1994-2017" adalah :

1. Menganalisis kondisi transportasi padatahun 1994-2017 dengan angkutan umum pedesaan di kabupaten Lamongan.
2. Menganalisis angkutan umum pedesaan di kabupaten Lamongan yang mengalami penurunan.
3. Menganalisis Dampak dari Kemerosotan Jumlah Angkutan Umum Pedesaan yang Ada di Kabupaten Lamonga

Metode Penelitian Sejarah merupakan sebuah peristiwa yang terjadi pada masa lalu yang hanya mampu direkonstruksi melalui benda-benda peninggalan sejarah. Sumber sejarah berupa benda-benda peninggalan sejarah dapat mengungkapkan sebuah kenyataan yang terjadi dimasa lampau. Sebab dasar penggunaan sumber sejarah ialah keinginan untuk mencari kebenaran suatu peristiwa yang telah terjadi. Adapun metode sejarah mempunyai empat langkah proses penelitian yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi.

1. Heuristik (penelusuran data/sumber)

Dalam sumber primer yang ditulis tentang transportasi angkutan umum pedesaan Kabupaten Lamongan tahun 1994-2017, pengumpulan data dilakukan dengan dokumen tertulis, pustaka, obeservasi (pengamatan tidak langsung/non partisipan), Dan wawancara⁶. Adapun data primer yang sangat menguatkan peneliti berupa arsip tabel jumlah angkutan pedesaan dan sepeda motor yang ada di Kabupaten Lamongan. Arsip tersebut diambil dari Dinas Perhubungan Lamongan dan Badan Pusat Statistik Lamongan. Untuk sumber pendukung dalam penelitian ini berupa buku yang berjudul Aneka Data Potensi Kabupaten Lamongan, Kajian Transportasi Massal di Kecamatan Lamongan dan Analisis Kebutuhan Transportasi.

2. Kritik

Langkah ke dua adalah melakukan sebuah kritik dari data-data yang telah ditemukan. Tahap kritik dibagi menjadi dua yakni kritik intern dan kritik ekstern. Kritik intern adalah menguji kredibilitas isi pada sumber yang ditemukan. Kritik ekstern yang digunakan oleh peniliti merajuk pada keaslian data (benda) yang ada di dinas perhubungan Kabupaten Lamongan pada

⁶ Koentjaraningrat. 1981, *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta: PT. Gramedia. Hlm. 126

1994-2017. Setelah selesai di kritik, akan muncul adanya fakta dari penelitian tersebut. Dalam penelitian ini yang dipakai yaitu kritik intern yang menguji kredibilitas isi sumber.

3. Interpretasi (menganalisis fakta)

Tahap selanjutnya adalah tahap interpretasi, yang merupakan menganalisis terhadap fakta yang ditemukan dengan fakta lain yang diakui kebenarannya. Pada tahap ini peneliti melakukan suatu interpretasi berdasar pada sumber-sumber yang telah ditemukan dan telah dilakukan kritik antar sumber. Penulis mencari hubungan antar fakta yang diperoleh dan rangkaian peristiwa yang berhubungan. Hasil yang diperoleh peneliti, yakni ditemukan fakta yang terkait dengan peranan dan tingkat peminat terhadap transportasi angkutan umum pedesaan yang ada di kabupaten lamongan sangat membantu peran pemerintah agar meningkatkan daya tarik transportasi angkutan umum pedesaan di kabupaten Lamongan.

4. Historiografi (menulis hasil penelitian)

Tahap terakhir dari penelitian adalah melakukan historiografi, yaitu suatu bentuk penulisan yang bertujuan untuk menyajikan hasil laporan dari penelitian yang dilakukan dengan penulisan sejarah secara logis, kronologis, sistematis sebagaimana dalam sistematika dibawah ini..

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada tahun 1982 pemerintah Lamongan membuat program pengadaan angkutan pedesaan.⁷ Langkah ini bukan hanya untuk peningkatan jumlah angkutan umum pedesaan semata, tetapi juga usaha pemerintah dalam mewujudkan sarana angkutan umum pedesaan yang murah, efisien, representative, dan mudah dijangkau oleh masyarakat.

Penambahan jumlah armada dianggap belum cukup menunjang pengembangan angkutan umum pedesaan di Kabupaten Lamongan. Pengembangan tersebut perlu didukung dengan perbaikan berbagai sektor, baik itu prasarana jalan maupun peraturan pengoperasian angkutan umum pedesaan. Pada tahun 1984 pemerintah banyak melakukan pembangunan jalan dan jembatan guna

menunjang kebutuhan mobilisasi masyarakat. Pembangunan sub sektor angkutan jalan raya tersebut diarahkan pada pembangunan prasarana peningkatan keamanan dalam berkendara. Berbagai peraturan terkait optimalisasi angkutan umum pedesaan di Kabupaten Lamongan pun terus disahkan. Peraturan tersebut mengatur berbagai hal yang berhubungan dengan sarana tersebut mulai dari pajak, terminal, sampai izin usaha.⁸

Pada tahun 1993 pemerintah Provinsi Jawa Timur, melalui DLLAJR menetapkan jaringan trayek angkutan umum pedesaan maupun kota yang berlaku di Lamongan. Sebelumnya trayek yang berlaku berasal dari permohonan masyarakat kepada Bupati Lamongan. Dengan demikian, sejak saat itu angkutan pedesaan di Kabupaten Lamongan memiliki trayek angkutan umum pedesaan sampai tingkat provinsi. Berdasarkan *survey load factor* ada sebelas trayek angkutan pedesaan yang beroperasi di wilayah Kabupaten Lamongan. Sebelas trayek itupun menjadi trayek angkutan pedesaan di Lamongan yang diakui oleh pemerintah. Trayek tersebut memudahkan Pemerintah Daerah Lamongan untuk memantau kebutuhan masyarakat terhadap angkutan umum pedesaan. Jaringan trayek tersebut juga mempermudah pemerintah dalam perawatan perbaikan sektor lain guna menunjang usaha pengembangan angkutan umum pedesaan di Kabupaten Lamongan.

Sebagai upaya pendisiplinan, dinas terkait juga melakukan survey lapangan. Setiap angkutan yang tidak sesuai dengan trayek atau tidak memiliki izin trayek dikumpulkan di kantor dinas. Mereka diperkenankan untuk memilih antara membayar denda sesuai peraturan yang ada atau mengurus izin trayek saat itu. Meskipun terjadi beberapa masalah seiring dengan ramainya arus lalu lintas di Kabupaten Lamongan, namun tidak banyak kebijakan yang dianggap memberatkan bagi orang-orang di balik angkutan pedesaan. Kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah daerah dianggap sebagai bagian dari proses pemerintahan yang wajar. Pada umumnya, baik pemilik maupun pengemudi angkutan pedesaan tidak merasa keberatan dengan kebijakan-

⁷ Pengadaan angkutan pedesaan ini diatur dalam Lembaran Daerah Kabupaten Lamongan Nomor 24 Tahun 1982 dan Keputusan Bupati Kabupaten Lamongan Nomor 109 Tahun 1983

⁸ Quthonia, Nikmatul.2016.Perkembangan Angkutan Darat Pedesaan Kabupaten Lamongan. Surabaya:Unair

kebijakan yang disahkan tersebut. Hal ini dikarenakan pemerintah daerah tidak pernah membuat keputusan sepihak. Orang-orang dibalik angkutan pedesaan seperti pemilik dan pengemudi diberikan kesempatan untuk memberikan pendapatnya terkait keputusan yang disahkan pemerintah.⁹ Dengan adanya penetapan trayek tersebut, aktivitas masyarakat sehari-hari bisa lebih ringan karena akses angkutan pedesaan semakin tersebar luas di Kabupaten Lamongan. Berdasarkan hasil wawancara dengan para pengguna angkutan umum pedesaan seperti para pegawai, guru, pedagang dan siswa-siswi, dapat diketahui bahwa mereka sudah 4 tahun telah menggunakan jasa angkutan umum pedesaan untuk bekerja dan bersekolah. Mereka merasa adanya angkutan umum pedesaan sangat menguntungkan karena di saat jarak tempuh yang dituju antara rumah dan kantor lumayan jauh mereka bisa menggunakan angkutan umum pedesaan dengan harga yang murah dan cepat sampai pada tempat tujuan.¹⁰

Dilihat dari sudut pandang perekonomian, alat transportasi juga sangat menguntungkan bagi suatu wilayah yang masyarakatnya menggunakan alat transportasi angkutan umum pedesaan misalnya di Kabupaten Lamongan yang merupakan salah satu bentuk nyata adanya peran masyarakat untuk memajukan perekonomian di Kabupaten Lamongan karena secara tidak langsung masyarakat di Kabupaten Lamongan sangatlah terbantu dengan adanya alat Transportasi pedesaan tersebut. Akan tetapi seandainya alat transportasi kurang memenuhi kebutuhan masyarakat di Kabupaten Lamongan maka akan menjadi kurang seimbang roda perekonomian yang ada di Kabupaten Lamongan. Karena sebagian besar wilayah di Kabupaten Lamongan masyarakatnya adalah para petani dan nelayan ataupun para pengusaha tambak yang membutuhkan alat transportasi menuju lokasi tempat kerja mereka atau menjual hasil produksi mereka dari desa ke kota Lamongan. sehingga keberadaan alat transportasi di wilayah Kabupaten Lamongan adalah cukup membantu bagi kelangsungan hidup masyarakat di Kabupaten Lamongan.

⁹ Quthonia, Nikmatul. 2016. Perkembangan Angkutan Darat Pedesaan Kabupaten Lamongan. Surabaya: Unair

¹⁰ Hasil wawancara dengan para pengguna angkutan umum pedesaan di Kabupaten Lamongan

Perkembangan Transportasi angkutan umum pedesaan yang ada di Kabupaten Lamongan sangat berpengaruh besar bagi kelangsungan hidup masyarakat Lamongan dan beberapa kecamatan-kecamatan disekitarnya contohnya: Kecamatan Babat, Kecamatan Ngimbang, Kecamatan Paciran dan yang terakhir ialah Kecamatan Sukodadi. Dari keempat Kecamatan diatas merupakan simbol dari majunya perekonomian di Kabupaten Lamongan yang sangat menguntungkan jika dilihat dari tata letak wilayah empat kecamatan tersebut, misalnya dari wilayah Kecamatan Babat. Kecamatan Babat merupakan salah satu Kecamatan di Kabupaten Lamongan yang memiliki pusat perekonomian terbesar yaitu di pasar Babat. Banyak aktivitas yang dilakukan masyarakat Kecamatan Babat di pasar tersebut sehingga dibutuhkan alat transportasi yang digunakan masyarakat untuk menjalankan aktivitas di wilayah Kecamatan Babat seperti berbelanja, menjual barang atau hasil bumi mereka ke daerah pasar Babat. Sehingga banyak masyarakat yang menggunakan transportasi angkutan umum pedesaan menuju pasar Babat. Adapun fungsi lain dari transportasi selain mengangkut barang atau penumpang ke pasar Babat, yaitu alat transportasi umum pedesaan di Kabupaten Lamongan ini juga mengangkut para penumpang menuju Kecamatan Sukorame, kedungpring, Lamongan dan bisa sampai ke Surabaya sekaligus. Dan hal itu menjadikan Kecamatan Babat sebagai salah satu kecamatan yang sangat fungsional dalam hal kemajuan perekonomian di wilayah Kabupaten Lamongan, karena pusat ekonomi di wilayah kecamatan Babat adalah pasar Babat yang dapat dilewati oleh 3 jalur kota yang sangat berpengaruh antara lain: Bojonegoro, Jombang dan Tuban sehingga kecamatan Babat sangat mendominasi dalam bentuk perekonomian di Kabupaten Lamongan.

Kecamatan Ngimbang merupakan kecamatan yang wilayahnya dikelilingi oleh beberapa kecamatan dan satu kota yang ada didekatnya. Sebagian besar masyarakat di Kecamatan Ngimbang ini memiliki mata pencaharian sebagai petani dan pekebun, sehingga roda perekonomian masyarakat di Kecamatan Ngimbang tidak bisa dipandang sebelah mata atau dipandang remeh oleh Kecamatan-kecamatan lainnya yang ada di Kabupaten Lamongan. adapun jalur wilayah yang dilewati oleh transportasi umum pedesaan

di Kecamatan Ngimbang ada 4 jalur yang mereka lewati atau mereka yaitu Kecamatan Babat - Kecamatan Sukorame - Kecamatan Kedungpring dan Kabupaten Jombang. Berikutnya adalah Kecamatan Paciran yang menjadi bagian dari ketiga Kecamatan di wilayah Kabupaten Lamongan yang sangat berpotensi untuk menambah roda perekonomian di wilayah Kabupaten Lamongan. Kecamatan ini berbatasan dengan beberapa kecamatan lain yaitu sebelah timur wilayah Kecamatan Paciran adalah perbatasan dengan Kabupaten Gresik, sebelah selatannya berbatasan dengan Kecamatan Solokuro, dan yang terakhir berbatasan dengan Kecamatan Brondong. karena Kecamatan Paciran merupakan sebagian batas wilayahnya berhubungan dengan laut Jawa, dengan demikian mata pencaharian masyarakat di Kecamatan Paciran sebagiannya adalah para nelayan yang mencari ikan di laut lepas. Kecamatan Paciran ini juga memiliki beberapa potensi wisata yang sangat mendukung bagi perekonomian masyarakat sekitar Kecamatan Paciran dan bagi Kabupaten Lamongan yaitu wisata religi Makam Sunan Drajad di desa Drajad, Pemandian Air Hangat Brumbun di Desa Kranji, wisata religi Makam Sunan Nur Rochmad di Desa Sendangduwur dan sangatlah terkenal potensi wisatanya di wilayah Kecamatan Paciran adalah Wisata Bahari Lamongan (WBL), Tanjung Kodok dan MAZOLA (Maharani Zoo Lamongan) yang ada di desa Paciran. Alat Transportasi angkutan umum pedesaan yang masih beroperasi dan melayani rute angkutnya adalah kecamatan Brondong menuju ke Kecamatan Paciran dan dari Kabupaten Tuban menuju ke Kecamatan Paciran.¹¹

Sebagaimana data dan survei yang telah dikembangkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Lamongan, alat transportasi angkutan umum pedesaan yang ada di wilayah Kabupaten Lamongan memiliki peranan yang sangat berarti pada masa tahun 1994-2017 dan sangat dibutuhkan oleh masyarakat. Berikut ini bukti bahwa data dan survei yang telah mereka ambil dilapangan dan menjadi tolak ukur penulis sebagai sumber yang akan diteliti.

Tabel 4.1 Jumlah Kendaraan Transportasi Angkutan Umum Pedesaan Tahun 2008

No	Trayek Angkutan	Jumlah	Tarif
1.	Trayek Babat-Bluluk-Sukorame	68	Babat-Bluluk tarif Rp. 5500 Babat-Sukorame tarif Rp.6500
2.	Trayek Babat-Kedungpring-Gondang	41	Babat-Kedungpring tarif Rp.3500 Babat-Gondang tarif Rp.5000
3.	Trayek Lamongan-Sugio-Gondang	19	Lamongan-Sugio tarif Rp.3500 Lamongan-Gondang tarif Rp.5000
4.	Trayek Lamongan-Tikung-Gondang	15	Lamongan-Tikung-Gondang tarif Rp.6.000
5.	Trayek Lamongan-Mantup-Babatan	25	Lamongan-Mantup tarif Rp.5.000 Lamongan-Babatan tarif Rp.8.000
6.	Trayek Lamongan-Karangbinangun-Glagah	19	Lamongan-Karangbinangun-Glagah tarif Rp.4.500
7.	Trayek Lamongan-Babat	70	Lamongan-Babat tarif Rp.8.000
8.	Trayek Tuban-Paciran		Blimbing-Paciran tarif Rp.2.000 Blimbing-Weru tarif Rp.4.500
9.	Trayek Sukodadi-Tanjung Kodok	62	Sukodadi-Banjarwati tarif Rp.7.000
10.	Trayek Pucuk-Blimbing	57	Pucuk-Pangkatrejo/Laren tarif Rp.3.500 Pucuk-Blimbing tarif Rp. 7.000
11.	Trayek Brondong-Paciran-Godog	21	Brondong-Paciran-Godog tarif Rp.2.000
12.	Trayek Angkutan Kota	11	Made-Lamongan-Deket Permai tarif Rp.2.000

¹¹Data dari Dinas Perhubungan Kabupaten Lamongan

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Lamongan 2008¹²

Berdasarkan tabel yang didapat dari Dinas Perhubungan Kabupaten Lamongan dapat diketahui bahwa jumlah trayek yang ditetapkan oleh pemerintah pada tahun 2008 ada 12 trayek angkutan yang masih berfungsi. Angkutan umum pedesaan pada 12 trayek tersebut masih menjadi primadona bagi masyarakat sebagai kendaraan dalam menjalankan aktivitasnya. Hal tersebut dapat diketahui dari hasil wawancara beberapa sopir angkutan umum pedesaan trayek Lamongan-Babat. Sopir tersebut setiap harinya mulai bekerja pukul 07.00 WIB sampai dengan 17.00 WIB dan dapat bolak balik sebanyak 4 kali dalam sehari untuk mengantarkan penumpang dari Lamongan ke Babat ataupun sebaliknya dengan waktu 30 menit pemberhentian di setiap halte. Kebanyakan dari penumpangnya adalah siswa yang tinggal di Kecamatan Babat namun bersekolah di Kecamatan Lamongan.¹³ Pada tahun 2017 keadaan sudah berubah, hanya ada sebagian kecil masyarakat yang ada di wilayah Kabupaten Lamongan masih menggunakan alat transportasi angkutan umum pedesaan untuk beraktivitas setiap hari walaupun cuma sebagian orang saja yang masih menggunakannya, akan tetapi peranan angkutan umum pedesaan ini masih dibutuhkan oleh masyarakat Kabupaten Lamongan. Adapun sebagian masyarakat yang masih menggunakan kendaraan transportasi angkutan umum pedesaan dikarenakan ongkos yang masih murah dan bisa untuk digunakan membawakan dagangan mereka atau hasil kebun mereka menuju ke pasar ataupun pusat kota Lamongan untuk jual dan menambah penghasilan.

Dengan adanya alat Transportasi Angkutan umum pedesaan di Kabupaten Lamongan mengakibatkan masyarakat semakin terbantu dalam menjalankan aktivitasnya sehari-hari, adanya alat transportasi angkutan umum pedesaan bukan hanya membantu masyarakat yang ada di wilayah pusat Kabupaten Lamongan saja, akan tetapi juga membantu masyarakat di daerah wilayah Kabupaten Lamongan yang ada didesa untuk menjual barang/produk mereka

¹² Dinas Perhubungan Kabupaten Lamongan 2008

¹³ Hasil wawancara dengan beberapa sopir angkutan umum pedesaan.

kepusat kota Lamongan dan masyarakat yang ada di desa Kabupaten Lamongan yang sekiranya jarak yang ditempuh mereka sangat jauh untuk mengurus keperluan memperpanjang surat-surat atau keperluannya yang adanya di pusat Kabupaten Lamongan,.

B. Transportasi Angkutan Umum Pedesaan di Kabupaten Lamongan Mengalami Penurunan di Tahun 1994-2017

Sarana transportasi umum di Kabupaten Lamongan ada beberapa macam salah satunya adalah transportasi angkutan umum pedesaan. Angkutan umum pedesaan ini digunakan masyarakat untuk aktivitas sehari-hari mulai dari aktivitas dalam bekerja sampai berpergian. Namun pada saat ini angkutan umum pedesaan di Kabupaten Lamongan sudah jarang ditemui. Hanya ada beberapa angkutan yang beroperasi di setiap trayek yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

Tabel 4.2 Jumlah Penurunan Angkutan Umum Pedesaan di Kabupaten Lamongan

No	Trayek Angkutan	Jumlah Angkutan yang Beroperasi	
		Tahun 2008	Tahun 2017
1.	Trayek Babat-Bluluk-Sukorame	68	4
2.	Trayek Babat-Kedungpring-Gondang	41	6
3.	Trayek Lamongan-Sugio-Gondang	19	0
4.	Trayek Lamongan-Tikung-Gondang	15	0
5.	Trayek Lamongan-Mantup-Babatan	25	0
6.	Trayek Lamongan-Karangbinangun-Glagah	19	5
7.	Trayek Lamongan-Babat	70	11
8.	Trayek Tuban-Paciran	35	26
9.	Trayek Sukodadi-Tanjung Kodok	62	15
10.	Trayek Pucuk-Blimbing	57	1
11.	Trayek Brondong-Paciran-Godog	21	18
12.	Trayek Angkutan Kota	11	0

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Lamongan¹⁴

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa angkutan yang beroperasi di Kabupaten Lamongan semakin menurun drastis. Hal tersebut terlihat dari perbedaan jumlah angkutan umum pedesaan pada tahun 2008 dengan tahun 2017. Pada tahun 2008 angkutan umum pedesaan di Kabupaten Lamongan memiliki jumlah puluhan di setiap trayeknya. Bahkan pada trayek Babat-Bluluk-Sukorame memiliki jumlah kendaraan terbanyak yaitu 68 kendaraan angkutan umum pedesaan. Namun pada tahun 2017 angkutan umum pedesaan yang beroperasi pada trayek tersebut hanya menjadi 4 angkutan saja. Bahkan untuk trayek Lamongan-Sugio-Gondang dan trayek angkutan kota sudah tidak ada angkutan lagi yang beroperasi.

Keadaan tersebut dapat terjadi karena masyarakat Lamongan merasa adanya pilihan lain selain angkutan umum pedesaan. Pilihan tersebut adalah sepeda motor. Sepeda motor dapat menjadi tolak ukur atau perbandingan dari masyarakat yang merasakan munculnya berbagai persoalan di dalam kondisi Angkutan umum pedesaan yang mulai berkurang kenyamanan dan ketepatan waktu saat menggunakannya. Sehingga masyarakat Kabupaten Lamongan lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dalam menjalankan aktivitas sehari-hari salah satunya adalah sepeda motor. Dengan adanya hal tersebut, *dealer* dan *showroom* memanfaatkan keadaan tersebut untuk mempromosikan sepeda motor dengan harga yang terjangkau dan dapat dicicil tiap bulannya.

Semakin tahun semakin banyak *dealer* dan *showroom* yang berdiri di Lamongan dan semakin banyak pula sepeda motor yang diproduksi sehingga masyarakat pun semakin tertarik untuk memiliki sepeda motor lebih dari satu karena *dealer* atau *showroom* selalu memperbarui tipe, model serta kecanggihannya sepeda motor yang dibuat tiap tahunnya.. Jika waktu dulu masyarakat mengenal kendaraan umum yang nyaman dan aman bagi mereka untuk berpergian dalam jarak tempuh dekat ataupun jauh, sekarang mereka mengenal kendaraan yang lebih efektif dan efisien untuk

berpergian. Dengan adanya perubahan yang dilakukan masyarakat tersebut, baik desa maupun kota mengalami pergeseran yang sangat besar bagi tatanan ekonomi wilayah tersebut termasuk tatanan ekonomi masyarakat Kabupaten Lamongan dalam menggunakan jasa transportasi angkutan umum.. Berikut ini adalah jumlah kendaraan sepeda motor yang ada di Kabupaten Lamongan

Tabel 4.3 Jumlah Sepeda Motor di Kabupaten Lamongan Tahun 2010 - 2015

Jenis Kendar aan Sepeda Motor	Tahun/Years					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bukan Umum Non-Public	2060 87	2401 55	2715 75	3147 61	3624 34	4004 64
Pemerintah Govern ment	1633	2248	2429	2464	2727	284

Sumber : Kepolisian Resort Kabupaten Lamongan¹⁵

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa jenis sepeda motor di Kabupaten Lamongan ada dua yaitu sepeda motor bukan umum (pribadi), dan sepeda motor pemerintah (dinas). Diantara kedua jenis tersebut, sepeda motor bukan umum (pribadi) yang mendominasi di Kabupaten Lamongan. Seperti pada tahun 2010 jumlah kendaran sepeda motor pribadi yang ada di Kabupaten Lamongan mencapai 206.087. Pada tahun 2011 jumlah sepeda motor pribadi naik menjadi 240.155. Tahun 2012 jumlah sepeda motor 27.1575, sedangkan untuk tahun 2013, 2014 dan 2015 mencapai 314.761. 362.434 dan 400.464. Untuk jenis kendaraan sepeda motor pemerintah juga terus mengalami kenaikan yaitu pada tahun 2010 mencapai 1.633, tahun 2011 mencapai 2.248, tahun 2013 mencapai 2.464 dan tahun 2014 mencapai 2.727. Namun pada tahun 2015 jenis kendaraan sepeda motor pemerintah menurun

¹⁴ Dinas Perhubungan Kabupaten Lamongan

¹⁵ Kepolisian Resort Kabupaten Lamongan

menjadi 284 kendaraan. Dari Hasil tabel tersebut dapat disimpulkan bahwa minat masyarakat di Kabupaten Lamongan terhadap sepeda motor semakin bertambah setiap tahunnya.

Adapun tabel yang menunjukkan bahwa pembangunan dealer/showroom di Kabupaten Lamongan sudah berdiri sebagai berikut.:

Tabel 4.4 Data Dealer atau Showroom di

NO	Nama dan Alamat perusahaan	Nama pemilik	Tahun pembangunan
1	PT. MITRA PINASTHIKA MUSTIKA Jl. Raya Babat No.241 Kecamatan Babat.	ADHI PURNAMA	1992
2	PT. CAHAYA SAHABAT UTAMA Jl. Basuki Rachmad No.143 Kecamatan Lamongan.	YUSUF	1997
3	PT. SUMBER PURNAMA SAKTI Jl. Panglima Sudirman No.114 Kecamatan Lamongan	HENDRA SENDJAJA	1991
4	CV. CAHAYA BONANZA ABADI Jl.Raya Bedahan no. 54 Kecamatan Babat.	IVAN SETIAWAN MOHER	1994

Kabupaten Lamongan

Sumber : Dinas Penanaman Modal dan PTSP Kabupaten Lamongan¹⁶

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa pembangunan *showroom/dealer* motor baru yang ada di Kabupaten Lamongan berpengaruh bagi

¹⁶ Dinas Penanaman Modal dan PTSP Kabupaten Lamongan

penurunan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum pedesaan untuk aktivitas sehari-hari. Hal tersebut sangat dirasakan oleh sebagian besar para pemilik kendaraan angkutan umum pedesaan karena jumlah penumpang kendaraan angkutan umum pedesaan semakin berkurang setiap harinya. Sehingga perlahan-lahan masyarakat yang dulu menjadikan Angkutan umum pedesaan sebagai salah satu alat transportasi yang paling utama dan saling membantu dalam kehidupan sehari-harinya untuk menunjang perekonomian mereka, mulai beralih pada kendaraan bermotor pribadi. Hal tersebut dibuktikan dengan bangunan *dealer atau showroom* di Kabupaten Lamongan yang perlahan-lahan semakin banyak. Pola pemikiran masyarakat pun juga mulai berubah karena sepeda motor yang ditawarkan oleh para *dealer atau showroom* yang telah berdiri di Kabupaten Lamongan cukup menguntungkan bagi masyarakat. sepeda motor pribadi yang dimiliki setiap masyarakat dianggap lebih praktis dan lebih efisien dalam menjalankan aktivitas sehari-hari. dibandingkan dengan angkutan umum pedesaan yang ada di Kabupaten Lamongan. Masyarakat yang ingin berpergian tidak perlu menunggu kendaraan umum di halte atau terminal lagi. Selain itu dengan adanya sepeda motor masyarakat tidak perlu lagi berdesak-desakan dalam kendaraan umum di Kabupaten Lamongan. Hal tersebut mengakibatkan setoran para sopir angkutan umum pedesaan semakin berkurang bahkan hanya mencapai Rp. 50.000 dalam sehari sehingga banyak sopir angkutan umum yang tidak lagi menjalankan angkutan umum pedesaannya dan lebih memilih bekerja pada sektor lainnya¹⁷. Di sisi lain, kendaraan sepeda motor yang digunakan masyarakat Lamongan semakin banyak tiap bulannya hal tersebut dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

Tabel 4.5 Jumlah Kendaraan Bermotor di Kabupaten Lamongan Tahun 2016

Bulan/ Month	Jenis Kendaraan/Type of Vehicle		Jumlah / Total
	Roda 2/ Motorcycle s	Roda 4/ Cars, etc	
1. Januari/January	402,688	26,853	429,541

¹⁷ Dinas Perhubungan Kabupaten Lamongan

2. Februari/February	405,487	27,12 0	432,607
3. Maret/March	408,063	27,39 8	435,461
4. April/April	410,753	27,71 5	438,468
5. Mei/May	413,805	27,99 7	441,802
6. Juni/June	417,916	28,37 6	446,292
7. Juli/July	420,634	28,58 3	449,217
8. Agustus/August	423,942	28,85 5	452,797
9. September/September	426,909	29,11 9	456,028
10. Oktober/October	429,538	29,39 3	458,931
11. November/November	432,343	29,77 5	462,118
12. Desember/December	435,186	30,16 7	465,353

Sumber: UPT Bapenda Provinsi Jatim di Kabupaten Lamongan¹⁸

Berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa pada tahun 2016 jumlah sepeda motor yang ada di Kabupaten Lamongan terus meningkat setiap bulannya. Pada bulan Januari jumlah sepeda motor mencapai 402.688 dan terus meningkat hingga pada bulan Desember mencapai 435.186. Hal tersebut disebabkan karena kemudahan masyarakat dalam melakukan pembelian sepeda motor dengan kredit yang murah. Sehingga masyarakat baik dari orang tua maupun anak usia sekolah banyak yang menggunakan sepeda motor. Oleh karena itu hanya sebagian orang saja yang masih menggunakan kendaraan umum khususnya angkutan umum pedesaan.

C. Dampak dari Kemerosotan Jumlah Angkutan Umum Pedesaan yang Ada di Kabupaten Lamongan

Kemerosotan jumlah angkutan umum pedesaan yang ada di Kabupaten Lamongan bukan hanya berpengaruh pada bidang transportasi saja, tetapi juga turut berpengaruh pada bidang yang lainnya. Merosotnya jumlah angkutan umum

pedesaan di Kabupaten Lamongan menyebabkan beberapa lapangan pekerjaan menjadi berkurang. Lapangan pekerjaan tersebut adalah sopir dan makelar angkutan umum pedesaan. Semenjak masyarakat beralih menggunakan sepeda motor, angkutan umum pedesaan semakin hari semakin kehilangan peminatnya sehingga para sopir dari angkutan umum pedesaan tersebut banyak yang meninggalkan pekerjaannya sebagai sopir dan beralih pada profesi lain. Hal tersebut dikarenakan jumlah setoran yang semakin hari semakin menipis. Dalam sehari sopir angkutan umum pedesaan hanya memperoleh setoran sebesar Rp. 50.000. Dengan pendapatan tersebut para sopir mengaku tidak tercukupi kebutuhannya karena semakin hari Bahan Bakar Minyak (BBM) yang dibutuhkan angkutan umum pedesaan semakin naik bukan hanya itu saja. Jika para sopir bukan pemilik dari angkutan umum pedesaan yang mereka gunakan maka para sopir tersebut juga harus memberikan setoran yang di peroleh kepada pemilik angkutan umum pedesaan tersebut. Sehingga penghasilan bersih yang diterima para sopir untuk kebutuhan sehari-hari pun semakin sedikit.

Selain sopir angkutan, lapangan pekerjaan yang hilang yaitu makelar. Makelar angkutan merupakan salah satu jenis pekerjaan yang lahir akibat semakin berkembangnya angkutan umum pedesaan pada tahun 1994. Makelar angkutan umum pedesaan ini menawarkan jasa untuk membantu sopir angkutan mencari penumpang. Makelar angkutan biasanya ada di tempat-tempat pemberhentian angkutan pedesaan di luar terminal. Tempat pemberhentian yang di pilih merupakan tempat-tempat yang ramai penumpang sepanjang trayek angkutan, misalnya perempatan atau pertigaan dan pasar. Namun pada saat ini sudah tidak ada makelar yang membantu para sopir untuk mencari penumpang lagi. Hal tersebut juga dikarenakan sepi penumpang bahkan pada beberapa trayek sudah tidak berjalan lagi sehingga para makelar angkutan umum pedesaan pun juga meninggalkan pekerjaan yang mereka geluti selama bertahun-tahun.

Dampak lain yang timbul karena kemerosotan jumlah angkutan umum pedesaan yaitu semakin meningkatnya jumlah kendaraan pribadi atau sepeda motor di Kabupaten Lamongan. Pada saat ini masyarakat Kabupaten Lamongan rata-rata menggunakan sepeda motor dalam menjalankan aktivitasnya sehari-hari. Bukan hanya orang dewasa saja yang menggunakannya melainkan para pelajar pun juga ikut menggunakan sepeda motor tersebut.

¹⁸ UPT Bapenda Provinsi Jatim di Kabupaten Lamongan

Sehingga jalanan di Kabupaten Lamongan semakin padat pada jam-jam tertentu terutama pada jam kerja dan jam pulang kerja. Bukan hanya itu saja, di Kabupaten Lamongan tingkat kecelakaan sepeda motor juga semakin meningkat setiap tahunnya dan di dominasi oleh pelajar. Hal tersebut dikarenakan para pelajar yang masih belum cukup umur sudah mengendarai sepeda motor namun tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas, seperti menerobos lampu merah atau tidak memakai helm. Dengan bertambahnya pengendara sepeda motor tingkat polusi di Kabupaten Lamongan juga ikut bertambah akibat dari asap yang dikeluarkan oleh kendaraan bermotor.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa:

1. Dengan adanya alat transportasi angkutan umum pedesaan bukan hanya membantu masyarakat yang ada di wilayah pusat Kabupaten Lamongan saja, akan tetapi juga membantu masyarakat di daerah wilayah Kabupaten Lamongan yang ada didesa untuk menjual barang/produk mereka kepusat kota Lamongan dan masyarakat yang ada di desa Kabupaten Lamongan yang sekiranya jarak yang ditempuh mereka sangat jauh untuk mengurus keperluan memperpanjang surat-surat atau keperluannya yang adanya di pusat Kabupaten Lamongan,
2. Transportasi angkutan umum pedesaan di Kabupaten Lamongan mengalami penurunan di Tahun 1994-2017 karena masyarakat Lamongan lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dalam menjalankan aktivitas sehari-hari salah satunya adalah sepeda motor
3. Merosotnya jumlah angkutan umum pedesaan di Kabupaten Lamongan menyebabkan beberapa lapangan pekerjaan menjadi berkurang serta semakin meningkatnya jumlah kendaraan pribadi atau sepeda motor di Kabupaten Lamongan.

. SARAN

1. Diharapkan Pemerintah Daerah Lamongan mengaktifkan kembali angkutan umum pedesaan yang tidak beroperasi dan melakukan keremajaan kembali bagi trayek yang tidak layak serta memperbaiki manajemen angkutan umum pedesaan.
2. Bagi pelaku usaha angkutan umum pedesaan di Kabupaten Lamongan tetap optimis untuk aktif kembali menghidupkan angkutan umum pedesaan yang sudah tidak beroperasi lagi, dalam hal ini pelaku usaha dapat bekerjasama dengan Pemerintah Daerah Setempat.
3. Bagi masyarakat diharapkan dapat meningkatkan kesadarannya untuk memanfaatkan

angkutan umum pedesaan guna menghemat bahan bakar minyak (BBM) dan mencegah kemacetan di masa yang akan datang

DAFTAR PUSTAKA

A. Arsip

- Pemerintah Kabupaten Lamongan. 2008. Aneka Data Potensi Kabupaten Lamongan.
- Pemerintah Kabupaten Lamongan. 2012. Lamongan Memayu Raharjaning Praja.Lamongan
- Badan Perpustakaan dan Arsip Daerah Kabupaten Lamongan.
- Kantor Penelitian dan Pengembangan Daerah Kabupaten Lamongan. 2012.
- Penelitian Penyiapan Armada Transportasi di Wilayah Kecamatan Lamongan.
- Badan Pusat Statistik Jawa Timur. 2014. *Jenis Prasarana Transportasi di Jawa Timur*. Arah Kebijakan Prasarana Transportasi, Surabaya, Dishub Jatim.
- Kantor Penelitian dan Pengembangan Daerah Kabupaten Lamongan. 2016.
- Kajian Transportasi Massal di Kecamatan Lamongan, Babat, Paciran, Brondong Data dari Dinas Perhubungan Kabupaten Lamongan
- Dinas Perhubungan Kabupaten Lamongan 2008
- Kepolisian Resort Kabupaten Lamongan
- Dinas Penanaman Modal dan PTSP Kabupaten Lamongan
- UPT Bapenda Provinsi Jatim di Kabupaten Lamongan
- Surat Kabar Nasional dan Lokal misalnya Kompas, Sindo, Berita Yudha, Suara Merdeka, Antara Jateng, Kedaulatan Rakyat, dan lainnya serta Media Televisi misalnya TVRI, RCTI, Metro Tv, SCTV, dan lain-lain yang sering mengupas masalah Jalan Raya Pantai Utara Jawa sebagai pokok bahasan dalam beritanya
- Wicaksono dkk. 2014. Arah Kebijakan Prasarana Transportasi. Surabaya. Dishub Jatim

B. Jurnal

- Manurung, binsar. 2007. Evaluasi transportasi angkutan umum pedesaan kabupaten pakpak barat. Medan, USU
- Yohannes dkk. 2015, Evaluasi kinerja angkutan umum trayek terminal oebobo-terminal kupang pp dan terminal kupang-terminal noebalki pp. KUPANG. NTT press

Abdul Kadir. 2006. Transportasi : Peran dan Dampaknya dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional. Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah WAHANA HIJAU Vol 1

C. Buku

- Adji, Sakti. 2012. Perencanaan Infrastruktur Transportas Wilayah. Yogyakarta: Graha ilmu
- Adisasmita, Rahardjo. 2014. Manajemen Pembangunan Transportasi. Yogyakarta: Graha ilmu
- Adisasmita, Rahardjo. 2015. Analisis Kebutuhan Transportasi. Yogyakarta: Graha ilmu
- Miro, Fidel. 2012. Pengantar Sistem Transportasi. Jakarta: Erlangga
- Warpani, Suwardjoko. 2002. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bandung: ITB
- Arifin, Miftahul. 2016. Kajian Transportasi Massal di Kecamatan Lamongan. Lamongan: Cv Hefi Sejahterah
- Quthonia, Nikmatul. 2016. Perkembangan Angkutan Darat Pedesaan Kabupaten Lamongan Tahun 1982-1993. Surabaya. Unair
- Subani, 2012. Penelitian penyiapan armada transportasi di wilayah kecamatan. Lamongan
- Muchtarudin Siregar, Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pegangkutan (Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 19981).
- Anricun Aziz (ed.). Lima GBHN: 1973, 1978, 1983, 1988, 1994 (Jakarta; Sinar Grafika, 1994
- Utomo Suryo. Jalan rel. (Yogyakarta : Beta Offset: 2008). Tim Telaga Bakti Nusantara. Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I (Bandung : Angkasa 1997)

D. Internet

- <https://mlamongankab.wordpress.com/trayek> (diakses pada Selasa 8 agustus 2017)
- www.indoshinju.com diakses tanggal 11 april 2018
- www.bappenas.go.id/index.php/download_file/view/9714/231 (diakses tanggal 12 April 2018)