

# PENATAAN TEMPAT PEMBERHENTIAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN REMBANG

## *Arrangement of public transportation stops in Rembang Regency*

### **M Shobihul Fadila Sukron**

Taruna Program Studi Sarjana  
Terapan Transportasi Darat  
Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia-STTD  
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,  
Bekasi Jawa Barat 17520

### **Febri Nur Prasetyo**

Dosen Program Studi Sarjana  
Terapan Transportasi Darat  
Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia-STTD  
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,  
Bekasi Jawa Barat 17520

### **Ataline Muliastari**

Dosen Program Studi Sarjana  
Terapan Transportasi Darat  
Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia-STTD  
Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung,  
Bekasi Jawa Barat 17520

Email: [sukron020@gmail.com](mailto:sukron020@gmail.com)

### **ABSTRACT**

*Rembang Regency has 12 bus stops spread across the urban transport route network. The less than optimal condition of bus stop infrastructure has resulted in increased transportation problems because people have not used the bus stop facilities optimally, so that the infrastructure has not been utilized properly. Many passengers are reluctant to use public transportation facilities and choose to wait in places they shouldn't, this is because the distance from home to the bus stop is quite far. Then the condition of incomplete bus stop facilities can cause a lack of comfort for users while waiting for public transport, therefore there is a need for optimal allocation of potential demand points so as to increase public transport accessibility. The addition of better supporting facilities will influence users' willingness to use the facilities with a sense of security and comfort. Of the 12 bus stops, the facilities do not meet technical standards in accordance with the Decree of the Director General of Land Transportation Number 271/HK.105/DRJD/96. The dimensions of bus stops will be divided into 2 types, namely bus stops based on the results of an analysis of bus stop needs in Rembang Regency by calculating demand & land use which requires the addition of 12 bus stops along urban transport routes in Rembang Regency. Segments that do not meet demand requirements are proposed for the construction of urban transport stops (Bus Stops). The number of bus stops is calculated based on land use and passenger pockets. There are 38 bus stops. The proposed dimensions of the bus stop are the small type with dimensions of 4x2 m and the proposed bus stop height is 2.5 m.*  
**Keywords:** *Bus stop; segment; accessibility.*

### **ABSTRAK**

Kabupaten Rembang memiliki 12 buah halte yang tersebar pada jaringan trayek angkutan perkotaan. Kondisi prasarana halte yang kurang optimal mengakibatkan bertambahnya permasalahan transportasi dikarenakan masyarakat belum menggunakan fasilitas halte secara maksimal, sehingga prasarana tersebut menjadi kurang dimanfaatkan dengan baik. Banyak penumpang malas menggunakan fasilitas angkutan umum dan memilih menunggu di tempat yang bukan seharusnya, hal ini disebabkan karena jarak rumah menuju halte cukup jauh. Kemudian kondisi fasilitas halte yang kurang lengkap dapat menyebabkan kurangnya rasa nyaman pengguna saat menunggu angkutan umum, oleh karena itu perlu adanya alokasi titik potensi permintaan yang optimal sehingga dapat meningkatkan aksesibilitas angkutan umum. Penambahan dari segi fasilitas penunjang yang semakin baik akan mempengaruhi kemauan pengguna untuk menggunakan fasilitas dengan rasa aman dan nyaman. Dari 12 halte tersebut fasilitasnya belum memenuhi standar teknis sesuai dengan SK Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96. Ukuran dimensi halte akan dibedakan menjadi 2 tipe yaitu halte berdasarkan hasil analisis kebutuhan halte di Kabupaten Rembang dengan melalui perhitungan permintaan & tata guna lahan dibutuhkan penambahan sejumlah 12 halte di sepanjang jalur trayek angkutan perkotaan di Kabupaten Rembang. Segmen yang tidak memenuhi kebutuhan permintaan diusulkan pembangunan tempat perhentian angkutan perkotaan (Bus Stop). Jumlah bus stop dihitung berdasarkan tata guna lahan dan kantong penumpang. Bus stop berjumlah 38 buah. Usulan dimensi halte yaitu tipe kecil dengan ukuran 4x2 m dan tinggi halte yang diusulkan 2,5 m.

**Kata Kunci:** Halte; Bus Stop; Segmen; Aksesibilitas

## **PENDAHULUAN**

Halte merupakan prasarana transportasi sebagai fasilitas pendukung yang digunakan masyarakat untuk menunggu angkutan umum. Selain itu halte juga salah satu prasarana angkutan umum yang memiliki peran dalam transportasi untuk mengatur kedisiplinan, kerapian angkutan serta dapat meminimalisir masalah lalu lintas. Penataan halte adalah proses menentukan nilai dari suatu objek seperti halte dengan menilai fungsi, kondisi fasilitas, jarak, dimensi, tata letak, berdasarkan standard pedoman teknis halte SK. Dirjen hubdat No.271 Tahun 1996.

Berdasarkan survei inventarisasi yang dilakukan di wilayah studi terdapat 12 Halte yang tersebar pada 3 trayek angkutan perkotaan tersebut. Dari 12 Halte yang ada, semuanya belum memenuhi standar sesuai dengan SK Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96. Pada saat ini halte di Kabupaten Rembang belum berperan sesuai fungsinya. Ada beberapa halte yang telah beralih fungsi menjadi tempat berjualan, tidak terawatnya halte dan letaknya tidak pada titik kantong penumpang. Hal ini menjadi alasan para pengguna angkutan umum untuk naik dan turun disembarang tempat yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas.

Dengan keadaan ini, maka perlu diadakan identifikasi permasalahan terhadap kelayakan halte angkutan umum, sehingga permasalahan tersebut dapat dicari solusinya dan dapat menunjang setiap kebijakan yang akan diambil. Oleh sebab itu, perlu dilakukan penataan fasilitas halte, penentuan jumlah halte dalam suatu trayek, merekomendasikan desain halte yang sesuai standar menurut SK Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96. Agar dapat memberikan keamanan dan kenyamanan kepada para penggunaannya sesuai dengan fungsinya yaitu menaikkan dan menurunkan penumpang. Berdasarkan permasalahan tersebut, maka dalam penyusunan kertas kerja wajib ini, penulis mengambil judul **“PENATAAN TEMPAT PEMBERHENTIAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN REMBANG”**

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolanya. Menurut undang-undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

### **Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 119 ayat 1, bahwa Halte berfungsi sebagai tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

### **Halte**

Halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan (SK Dirjen HubDat No.271/HK.105/DRJD/96). Menurut Dirjen Bina Marga 1990, halte merupakan bagian dari perkerasan jalan tertentu yang digunakan untuk pemberhentian sementara bus, angkutan penumpang umum lainnya pada waktu menaikkan dan menurunkan penumpang

### **Angkutan Umum**

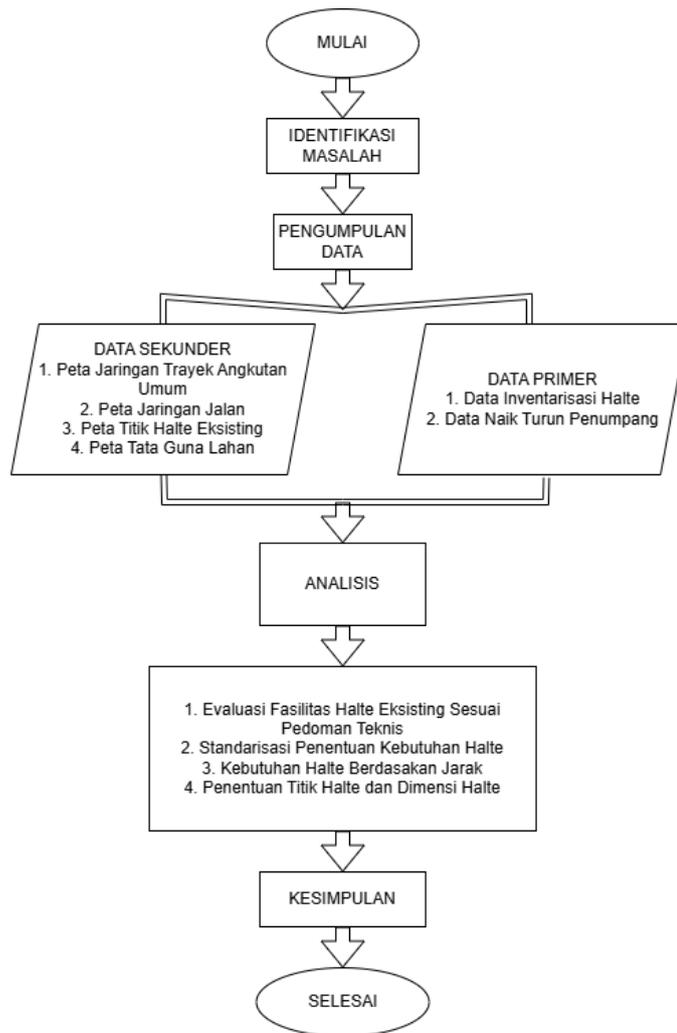
Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara.

### **Tempat Pemberhentian Angkutan Umum**

Tempat perhentian angkutan umum (TPAU) terdiri dari halte dan tempat perhentian bus. Halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan (Perhubungan Darat, 1996). Tempat perhentian bus adalah (bus stop) adalah tempat untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang.

### **METODOLOGI PENELITIAN**

Penelitian ini dilakukan berdasarkan metodologi penelitian tahap awal yaitu identifikasi masalah, rumusan masalah, pengumpulan data baik data sekunder dan data primer, pengolahan dan analisis data, dalam menganalisis data pada penelitian ini dilakukan menggunakan acuan dari SK Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96. Kemudian penyusunan alternatif pemecahan masalah, serta membuat desain atau layout usulan dan kemudian dapat diambil kesimpulan dan saran yang sesuai dengan kondisi di Kabupaten Rembang. Berikut ini merupakan Diagram alir penelitian dapat dilihat pada **Gambar 1**



**Gambar 1.** Diagram Alir Penelitian

## **ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH**

### **Analisis Halte Eksisting**

Setelah melakukan survei inventarisasi halte yang melewati 3 trayek angkutan perkotaan di Kabupaten Rembang yaitu memiliki 12 halte, dari hasil pengamatan yang dilakukan kondisi halte saat ini masih jauh dari standar atau belum memenuhi standar pedoman teknis sesuai dengan Keputusan Jendral Perhubungan Darat No 271/HK.105/DRJD/96 Tahun 1996 tentang pedoman teknis perekayasaan tempat perhentian kendaraan penumpang umum.

Dari hasil inventarisasi yang di dapat dapat dilihat bahwa di Kabupaten Rembang terdapat 12 halte beberapa dalam kondisi kurang baik seperti kondisi kanopi yang bocor, tempat duduk di penuh tumbuhan liar, tidak ada lampu penerangan dll. Hal ini mengakibatkan calon penumpang angkutan umum kurang merasa nyaman untuk menggunakan fasilitas tersebut. Dari segi fasilitas yang disediakan belum memenuhi standar sesuai dengan SK Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96.

## Analisis Kebutuhan Halte

### A. Standarisasi Penentuan Kebutuhan Halte

Dari data dinamis terdapat jumlah penumpang yang naik dan turun pada setiap segmen dimana hasil data tersebut diperoleh dari hasil survey dinamis angkutan perkotaan di Kabupaten Rembang, survey ini dilakukan pada waktu peak (sibuk) agar mendapatkan jumlah penumpang yang ideal baik yang turun maupun yang naik di tiap segmen pada 3 trayek angkutan perkotaan di Kabupaten Rembang. Berikut ini merupakan analisa dinamis angkutan perkotaan:

**Tabel 1.** Jumlah Penumpang Tiap Segmen

Trayek	Segmen		Jam Keberangkatan	PNP Naik	PNP Turun	Jumlah PNP
<b>(Rembang-Lasem-Kragan-Sarang) Jumlah armada 46 yang ber izin trayek 7</b>	Terminal Stasiun Rembang	Taman Kartini	06.00	3	0	3
	Taman Kartini	Clangapan	06.03	0	0	0
	Clangapan	Pasar Banggi	06.09	3	5	8
	Pasar Banggi	Terminal Lasem	06.13	2	2	4
	Terminal Lasem	Masjid Lasem	06.23	3	4	7
	Masjid Lasem	Perempatan Nasriyah	06.28	3	2	5
	Perempatan Nasriyah	Mts N 1 Rembang	06.31	7	5	12
	Mts N 1 Rembang	Pasar Sluke	06.32	2	3	5
	Pasar Sluke	Manggar	06.47	1	1	2
	Manggar	Pasar Pandangan	06.52	5	0	5
<b>(Rembang - Lasem - Pamotan - Sedan) Jumlah armada 9 yang ber izin trayek 4</b>	Pasar Pandangan	Pasar Kragan	07.09	3	3	6
	Terminal Lasem	Masjid Lasem	06.00	1	2	3
	Masjid Lasem	Pasar Jolotundo	06.05	2	3	5
	Pasar Jolotundo	Terminal Pamotan	06.09	2	1	3

	Terminal Pamotan	Balai Desa Karas	06.24	3	3	6
	Balai Desa Karas	Tugu Sidorejo	06.41	0	2	2
	Tugu Sidorejo	Pasar Sedan	06.46	2	1	3
<b>(Rembang – Lasem - Pamotan) Jumlah armada 29 yang berizin trayek 9</b>	Terminal Stasiun Rembang	Taman Kartini	06.00	3	2	5
	Taman Kartini	Clangapan	06.03	2	3	5
	Clangapan	Pasar Banggi	06.09	5	7	12
	Pasar Banggi	Terminal Lasem	06.13	3	2	5
	Terminal Lasem	Masjid Lasem	06.23	2	4	6
	Masjid Lasem	Pasar Jolotundo	06.28	0	0	0
	Pasar Jolotundo	Terminal Pamotan	06.43	1	2	3

*Sumber: Hasil Analisis, 2024*

### **B. Analisis Kebutuhan Halte Berdasarkan Jumlah Minimal Penumpang**

Untuk menentukan Segmen mana saja yang membutuhkan halte atau tidak, bergantung pada jumlah penumpang yang naik dan turun pada segmen tersebut minimal 7 penumpang per segmen. Apabila pada segmen mendapat penumpang kurang dari 7 maka segmen tersebut tidak memerlukan dibangunnya halte karena di anggap kurang efisien. Berikut merupakan tabel penentuan kebutuhan halte yang disesuaikan dengan perhitungan menggunakan presentil 85 yaitu sebagai berikut :

**Tabel 2.** Analisis Penentuan Titik Henti

NO	Segmen		Jumlah PNP	JML MINIMAL PNP	Ketersediaan	Jumlah Halte Eksisting	Kebutuhan Halte	Kebutuhan TPB
1	Terminal Stasiun Rembang	Taman Kartini	8	7	tidak ada	-	Butuh	Tidak Butuh
2	Taman Kartini	Clangapan	5	7	ada	1	Tidak butuh	Butuh
3	Clangapan	Pasar Banggi	20	7	ada	1	Butuh	Tidak Butuh

4	Pasar Banggi	Terminal Lasem	9	7	ada	2	Butuh	Tidak Butuh
5	Terminal Lasem	Masjid Lasem	13	7	tidak ada	-	Butuh	Tidak Butuh
6	Masjid Lasem	Perempatan Nasriyah	5	7	tidak ada	-	Tidak butuh	Tidak Butuh
7	Perempatan Nasriyah	Mts N 1 Rembang	12	7	tidak ada	-	Butuh	Tidak Butuh
8	Mts N 1 Rembang	Pasar Sluke	5	7	tidak ada	-	Tidak butuh	Tidak Butuh
9	Pasar Sluke	Manggar	2	7	tidak ada	-	Tidak butuh	Tidak Butuh
10	Manggar	pasar pandangan	5	7	ada	1	Tidak butuh	Butuh
11	Pasar Pandangan	Pasar Kragan	6	7	ada	1	Tidak butuh	Tidak Butuh
12	Terminal Lasem	Masjid Lasem	3	7	tidak ada	-	Tidak butuh	Tidak Butuh
13	Masjid Lasem	Pasar Jlotundo	5	7	tidak ada	-	Tidak butuh	Butuh
14	Pasar Jlotundo	Terminal Pamotan	6	7	ada	1	Tidak butuh	Butuh
15	Terminal Pamotan	Balai Desa Karas	6	7	tidak ada	-	Tidak butuh	Butuh
16	Balai Desa Karas	Tugu Sidorejo	2	7	tidak ada	-	Tidak butuh	Tidak Butuh
17	Tugu Sidorejo	Pasar Sedan	3	7	tidak ada	-	Tidak butuh	Tidak Butuh

**Sumber:** Hasil Analisis,2024

Setelah melalui analisis kebutuhan halte berdasarkan jumlah penumpang minimal sebagaimana pada tabel di atas dapat diketahui bahwa dari 24 dengan 7 segmen yang mengalami tumpang tindih, oleh karena itu di jadikan 17 segmen. Dari 17 segmen terdapat 12 segmen yang tidak membutuhkan halte karena tidak memenuhi jumlah penumpang minimal yaitu 7 penumpang. Sedangkan 5 segmen lainnya membutuhkan halte karena memenuhi jumlah penumpang minimal lebih dari 7 penumpang.

### C. Penentuan Titik Halte Berdasarkan Jarak Antar Tempat Henti an Tata Guna Lahan

Pada analisis ini dilakukan terhadap kebutuhan tempat henti angkutan umum. Penentuan yang digunakan untuk mencari kebutuhan tempat perhentian angkutan umum berdasarkan standar jarak yang terdapat pada keputusan Dirjen Perhubungan Darat nomor 271/1996. Perhitungan kebutuhan tempat perhentian dihitung berdasarkan ruas jalan yang di lewati angkutan umum. Berikut ini merupakan perhitungan kebutuhan tempat henti berdasarkan jarak:

Tabel 3. Perhitungan Kebutuhan Tempat Henti Berdasarkan Jarak

Zona	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak Tempat Henti (m)
1	Pusat Kegiatan sangat padat: Pasar, Pertokoan	CBD Kota	200-300 *)
2	Padat: Perkantoran, sekolah jasa	Kota	300-400
3	Pemukiman	Kota	300-400
4	Campuran Padat: Perumahan, Sekolah, Jasa	Pinggiran	300-500
5	Campuran Jarang: Perumahan, Ladang, Sawah, Tanah Kosong	Pinggiran	500-1000

Sumber: Keputusan Dirjen HubDat 271/1996

Setelah melakukan perhitungan penentuan jumlah halte berdasarkan Keputusan Dirjen HubDat 271/1996 dapat dilihat pada table dibawah ini.

Tabel 4. Penentuan Jumlah Halte

NO	SEGMENT		PANJANG SEGMENT (m)	TATA GUNA LAHAN	STANDAR TEKNIS	KEBUTUHAN HALTE	EKSISTENSI	TAMBAH
	Terminal Stasiun Rembang	Taman Kartini						
1	Terminal Stasiun Rembang	Taman Kartini	1000	Pusat Kegiatan sangat padat: Pasar, Pertokoan	300	3	tidak ada	3
2	Clangapan	Pasar Banggi	3300	Campuran Jarang: Perumahan, Ladang, Sawah, Tanah Kosong	1000	3	ada	1
3	Pasar Banggi	Terminal Lasem	4700	Campuran Jarang: Perumahan, Ladang, Sawah, Tanah Kosong	1000	4	ada	2

4	Terminal Lasem	Masjid Lasem	1600	permukiman	400	4	tidak ada	4
5	Perempatan Nasriyah	Mts N 1 Lasem	850	Padat: Perkantoran,sekolah, jasa	400	2	tidak ada	2

Sumber : Hasil analisis 2024

Jadi kebutuhan ideal untuk halte di segmen Terminal Stasiun Rembang – Taman Kartini adalah 3, untuk halte di segmen Clangapan Pasar Banggi – Pasar Banggi adalah 1, untuk halte di segmen Pasar Banggi– Terminal Lasem adalah 2, untuk halte di segmen Terminal Lasem – Masjid Lasem adalah 4, untuk halte di Perempatan Nasriyah – MTS N 1 Lasem adalah 2. Angka-angka tersebut merupakan angka ideal, hal ini berarti bahwa nilai tersebut tetap disesuaikan dengan tata guna lahan disepanjang ruas jalan tersebut.

### Desain Halte Usulan

Desain halte ini memiliki panjang 4 meter, lebar 2 meter, dan tinggi 2,5 meter dan arus pejalan kaki berada di depan halte, dan dilengkapi dengan identitas halte, papan informasi trayek, tempat duduk, kanopi, dan pagar. Semakin lengkapnya fasilitas halte berguna untuk memberikan informasi terkait trayek apa saja yang melintasi halte tersebut, kemudian papan identitas halte berguna untuk mengetahui nama halte tersebut dan biasanya nama halte bergantung pada letak halte tersebut. Tempat duduk juga sangat penting karena akan memberikan kenyamanan kepada pengguna, dan pagar berfungsi sebagai pengaman pengguna halte, mencegah terjadinya kecelakaan apabila ada kendaraan yang menghantam halte. Tidak hanya itu pagar juga berfungsi sebagai penertiban penumpang yang menunggu ketika memasuki angkot.

Dimensi fasilitas angkutan umum yang sesuai dengan SK Dirjen Perhubungan Darat No.271/HK105/DRJD/96 , yang memiliki ukuran 4 m x 2 m yang dilengkapi fasilitas papan informasi trayek dan rambu petunjuk.



**Gambar 2.** Desain Halte Usulan

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil analisa kebutuhan halte di Kabupaten Rembang dengan perhitungan permintaan dan tata guna lahan dibutuhkan penambahan halte sebanyak 12 halte pada kantong penumpang di sepanjang ruas jalan yang dilalui oleh trayek angkutan perkotaan. Didapatkan lokasi halte yang ideal berdasarkan pedoman teknis dan kantong penumpang agar dapat berperan sebagai tempat naik dan turun penumpang adalah Segmen Terminal Stasiun Rembang – Taman Kartini, Segmen Celangapan – Pasar Banggi, Segmen Pasar Banggi – Terminal Lasem, Segmen Terminal Lasem – Masjid Lasem, dan Segmen Perempatan Nasriyah – Mts N 1 Rembang. Berdasarkan perhitungan untuk menentukan dimensi halte, hanya ada dua segmen yang memenuhi ukuran standar minimum yaitu 4 x 2 meter. Maka dimensi halte yang diperoleh dari hasil perhitungan yang tidak memenuhi standar ukuran minimal halte akan diusulkan dimensinya menjadi standar ukuran yaitu 4 x 2 meter. Tinggi halte yang diusulkan adalah 2,5 meter. Dan desain halte yang digunakan agar sesuai dengan kondisi yang terdapat pada titik lokasi halte yang telah ditentukan adalah halte dengan posisi arus pejalan kaki berada di depan dan tidak dilengkapi dengan teluk bus menggunakan indikator berdasarkan tingkat pemakaian, ketersediaan lahan, dan kondisi lingkungan yang digunakan sebagai desain usulan halte yang baru.

## **UCAPAN TERIMAKASIH**

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Rembang dan organisasi perangkat daerah yang telah membantu dalam proses pengumpulan data penelitian ini, serta pihak-pihak yang telah membantu dalam melakukan penelitian sehingga penelitian dapat terwujud. Penelitian ini juga didukung oleh Program

Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Bekasi, Indonesia.

## DAFTAR PUSTAKA

- \_\_\_, 2009, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta.
- \_\_\_, 2014, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, Jakarta.
- \_\_\_, 2013, Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta.
- \_\_\_, 2010, Peraturan Menteri Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan, Jakarta
- \_\_\_, 2019, Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, Jakarta
- \_\_\_, 1996, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta
- Harinaldi, 2005, Prinsip-Prinsip Statistik Untuk Teknik dan Sains, Jakarta: Erlangga.
- Murtono dan Quintana, 1991, Evaluasi Fasilitas Halte Dan Penentuan Kebutuhan Halte
- PKL Taruna/I XLIII 2024. Pola Umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten Rembang.
- Tamin. (2000). Perencanaan dan Pemodelan Transportas

