

TERMINAL TAWANG ALUN KABUPATEN JEMBER

TAHUN 1984-2017

SKRIPSI

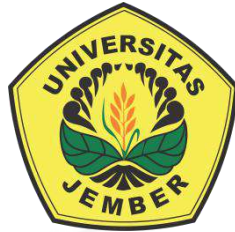
Oleh:

Aditya Fachrizal Riskianto

NIM. 150210302060

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SEJARAH
JURUSAN PENDIDIKAN ILMU PENGETAHUAN SOSIAL
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS JEMBER**

2020



**TERMINAL TAWANG ALUN KABUPATEN JEMBER
TAHUN 1984-2017**

SKRIPSI

Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Strata Satu (S1) pada Program Studi Pendidikan Sejarah, Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Jember dan untuk mencapai gelar Sarjana Pendidikan

Oleh :

Aditya Fachrizal Riskianto

NIM 150210302060

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SEJARAH
JURUSAN PENDIDIKAN ILMU PENGETAHUAN SOSIAL
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS JEMBER**

2020

PERSEMBAHAN

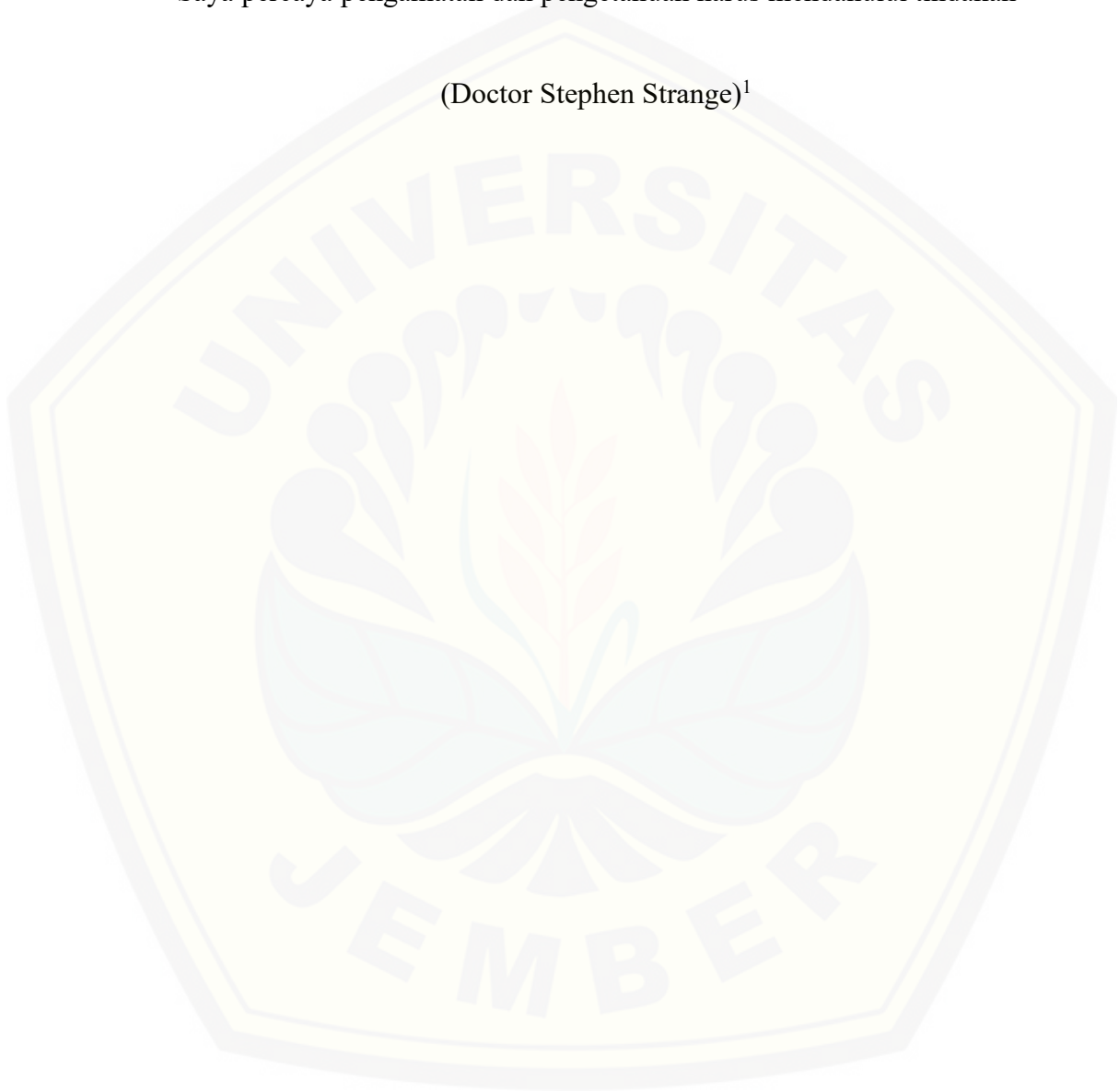
Skripsi ini dipersembahkan untuk:

1. Kedua orang tuaku, Bapak Ahyadi dan Ibu Sulastri Anggraeni yang telah membesarkanku, memberi dukungan, cinta, kasih sayang, semangat serta doa sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini;
2. Bapak/Ibu Guru sejak taman kanak-kanak sampai MAN serta Bapak/Ibu Dosen Prodi Pendidikan Sejarah yang telah berjasa mendidik, membimbing, dan memberikan ilmunya dengan penuh kasih sayang, kesabaran dan keikhlasan, serta;
3. Almamater Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Jember.

MOTTO

Saya percaya pengamatan dan pengetahuan harus mendahului tindakan

(Doctor Stephen Strange)¹



¹ www.finansialku.com/kata-kata-motivasi-superhero-marvel/amp/

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Aditya Fachrizal Riskianto

NIM : 150210302060

menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berjudul “Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember Tahun 1984-2017” adalah benar-benar hasil karya saya sendiri, kecuali jika disebutkan sumbernya dan belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata dikemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 21 April 2020

Yang menyatakan,

Aditya Fachrizal Riskianto

NIM 150210302060

SKRIPSI

TERMINAL TAWANG ALUN KABUPATEN JEMBER

TAHUN 1984-2017

Oleh

Aditya Fachrizal Riskianto

NIM 150210302060

Pembimbing

Dosen Pembimbing I : Drs. Sugiyanto, M.Hum.

Dosen Pembimbing II : Drs. Marjono, M.Hum.

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi berjudul “Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember Tahun 1984-2017” telah disetujui pada :

hari, tanggal :

tempat :

Dosen Pembimbing Utama

Dosen Pembimbing Anggota

Drs. Sugiyanto, M. Hum.
NIP 195702201985031003

Dr. Marjono, M.Hum.
NIP 196004221988021001

PENGESAHAN

Skripsi berjudul “Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember Tahun 1984-2017” telah diuji dan disahkan oleh Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Jember pada:

Hari, tanggal : Selasa, 21 April 2020

Tempat : Online

Tim Penguji:

Ketua,

Sekretaris,

Drs. Sugiyanto, M.Hum.
NIP 195702201985031003

Drs. Marjono, M.Hum.
NIP 196004221988021001

Anggota I,

Anggota II,

Drs. Kayan Swastika, M.Si
NIP 196702102002121002

Drs. Sumarjono, M.Si
NIP 195808231987021001

Mengesahkan
Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan

Prof. Dr. Bambang Soepeno, M.Pd.
NIP 196006121987021001

RINGKASAN

Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember Tahun 1984-2017. Aditya Fachrizal Riskianto, 150210302060; 2020: xx + 144 halaman; Program Studi Pendidikan Sejarah Jurusan Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Jember.

Terminal Tawang Alun merupakan terminal tipe A yang ada di Kabupaten Jember yang masih aktif dan beroperasi hingga saat ini. Terminal ini berdiri sejak tahun 1984 yang merupakan pengganti dari terminal sebelumnya yaitu terminal Gebang. Terminal ini terletak di Kecamatan Rambipuji yang tidak terlalu jauh dari pusat kota namun dekat dengan jalan raya. Terminal Tawang Alun yang merupakan terminal hasil dari ‘penyempurnaan’ dua terminal sebelumnya yaitu terminal Cokroaminoto dan terminal Gebang, kini termasuk dalam terminal tipe A (terminal induk) memiliki peranan penting dalam arus keluar dan masuknya angkutan di Jember.

Permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah; 1) apakah latar belakang berdirinya terminal Tawang Alun di Kabupaten Jember tahun 1984; 2) bagaimanakah perkembangan terminal Tawang Alun tahun 1984 – 2017. Tujuan dari penelitian ini adalah; 1) untuk mengetahui latar belakang berdirinya terminal Tawang Alun di Kabupaten Jember tahun 1984; 2) untuk mengetahui perkembangan terminal Tawang Alun tahun 1984 - 2017. Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah; 1) bagi penulis, penelitian ini adalah sebuah bentuk usaha untuk mendalami materi sejarah kota khususnya sejarah kota asal dan tempat tinggal penulis yaitu Kabupaten Jember; 2) bagi para calon guru sejarah, penelitian ini dapat digunakan refleksi dan sebuah pelajaran untuk meningkatkan kepaakan dan kepedulian terhadap kota atau wilayah tempat tinggal yang banyak menyimpan cerita dan sejarah; 3) bagi para pemuda dan pelajar, penelitian ini diharapkan bisa menjadi

tambahan pengetahuan sekaligus meningkatkan kebanggaan akan sejarah kota asal mereka dan juga ikut melestarikan sejarah tersebut; 4) bagi almamater, penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi, memberi tambahan informasi dan pengembangan ilmu pengetahuan yang bermanfaat sebagai salah satu wujud dari Tri Dharma Perguruan Tinggi dan menambah khasanah kepustakaan di Universitas Jember.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah dengan tahapan-tahapan; heuristik yaitu mencari dan mengumpulkan sumber, kritik yaitu menguji kredibilitas dan autentisitas sumber yang telah diperoleh dan dikumpulkan, interpretasi yaitu menetapkan makna yang saling berhubungan dengan fakta-fakta yang telah terhimpun dari sumber-sumber yang telah diperoleh dan dikumpulkan, dan historiografi yaitu merekonstruksi fakta-fakta sejarah dalam bentuk tulisan. Penelitian ini menggunakan pendekatan ekonomi transportasi dengan teori permintaan perjalanan.

Hasil pembahasan dari penelitian ini menunjukkan bahwa, berdirinya terminal Tawang Alun disebabkan oleh faktor letak geografis, kepadatan arus dan volume kendaraan dan juga tata ruang kota. Seiring berjalannya waktu terminal Tawang Alun mengalami perkembangan dari tahun 1984-2017 yang meliputi aspek fasilitas dan jenis angkutan, serta kepadatan arus angkutan dan penumpang. Dalam beroperasi terminal ini dibantu oleh sembilan subterminal yang memiliki peranan penting. Terdapat juga beberapa permasalahan yang terjadi di terminal Tawang Alun maupun subterminal pembantunya.

Simpulan dari penelitian ini adalah terminal Tawang Alun berdiri pada tahun 1984. Sejak berdirinya terminal ini terus mengalami mengalami perkembangan dari tahun 1984-2017 yang meliputi aspek fasilitas dan jenis angkutan. Dalam beroperasi terminal ini dibantu oleh sembilan subterminal yang memiliki peranan penting. Terdapat juga beberapa permasalahan yang terjadi di terminal Tawang Alun maupun subterminal pembantunya.

PRAKATA

Puji syukur kehadiran Tuhan atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember Tahun 1984-2017”.

Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan Strata Satu (S1) pada Program Studi Pendidikan Sejarah, Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Jember.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak, oleh karena itu penulis ingin menyampaikan terimakasih kepada:

1. Dr. Ir. Iwan Taruna, M.Eng., selaku Rektor Universitas Jember;
2. Prof. Dr. Bambang Soepeno, M.Pd., selaku Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Jember;
3. Dr. Sumardi, M.Hum., selaku ketua Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosia dan Dosen Pembimbing Akademikl;
4. Dr. Nurul Umamah, M.Pd., selaku ketua Program Studi Pendidikan Sejarah;
5. Drs. Sugiyanto, M.Hum., selaku Dosen Pembimbing 1 yang telah meluangkan waktu, memberikan saran dan pengarahan dalam penulisan skripsi ini;
6. Drs. Marjono, M.Hum., selaku Dosen Pembimbing 2 yang telah meluangkan waktu, memberikan saran dan pengarahan dalam penulisan skripsi ini;
7. Drs. Kayan Swastika, M.Si., selaku Dosen Penguji 1 yang telah memberikan saran, arahan, dan kritik konstruktif dalam penulisan skripsi ini;
8. Drs. Sumarjono, M.Si., selaku Dosen Penguji 2 yang telah memberikan saran, arahan, dan kritik konstruktif dalam penulisan skripsi ini;
9. Bapak/Ibu Dosen Program Studi Pendidikan Sejarah yang telah memberikan ilmu dan pengalaman selama proses perkuliahan;

10. Kedua orang tua saya, Bapak Ahyadi dan Ibu Sulastri Anggraeni yang telah membesarkanku, memberi dukungan, cinta, kasih sayang, semangat serta doa;
11. Kedua calon mertua saya, Bapak Rosidin dan Ibu Siti Musyarofah yang telah memberi dukungan, semangat serta doa;
12. Ketiga adik saya, Ananda Dwi Rivaldi, Aulia Tri Kurnia Sari, Tyfani Almas Diva dan seluruh keluarga besar yang telah memberikan semangat serta dukungan baik secara moril maupun materil;
13. Calon istriku, Faradisa Aulia yang telah berkontribusi menjadi penyemangat, memberikan motivasi dan juga dukungan penuh selama proses pengerjaan skripsi hingga akhir;
14. Sahabat-sahabat saya Dhimas Anwar, Huldani Aulia Afandi, Finsa Zainal, Umar Farouk Rulianto, Dimas Surya Dwi Cahyo, Galung Mahalalita, Moh. Bahrur Rofik, Taufik Kholil, Yasiran, Desi Putri, Alifatul Inayah, Yudhistira Esti, Ninik Anggraeni, Bidayatul Hidayah, Ismi Rahmawati, dan Rizky Wahyu Setyani, yang telah memberi dukungan, motivasi dan semangat di masa perkuliahan;
15. Teman-teman Pendidikan Sejarah angkatan 2015 dan teman-teman KK-PLP SMK Negeri 4 Jember Tahun 2018 yang telah memberikan dukungan dan semangat;
16. Semua pihak yang turut berperan dalam penyelesaian skripsi ini.

Penulis juga menerima segala kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat.

Jember, 21 April 2020

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL.....	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	iii
HALAMAN MOTTO.....	iv
HALAMAN PERNYATAAN.....	v
HALAMAN PEMBIMBING.....	vi
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	vii
HALAMAN PENGESAHAN.....	viii
HALAMAN RINGKASAN.....	ix
HALAMAN PRAKATA.....	xi
DAFTAR ISI.....	xiii
DAFTAR GRAFIK.....	xvi
DAFTAR TABEL.....	xvii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xviii
BAB 1. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Penegasan Pengertian Judul.....	5
1.3 Ruang Lingkup Penelitian.....	6
1.4 Rumusan Masalah.....	7
1.5 Tujuan Penelitian.....	7

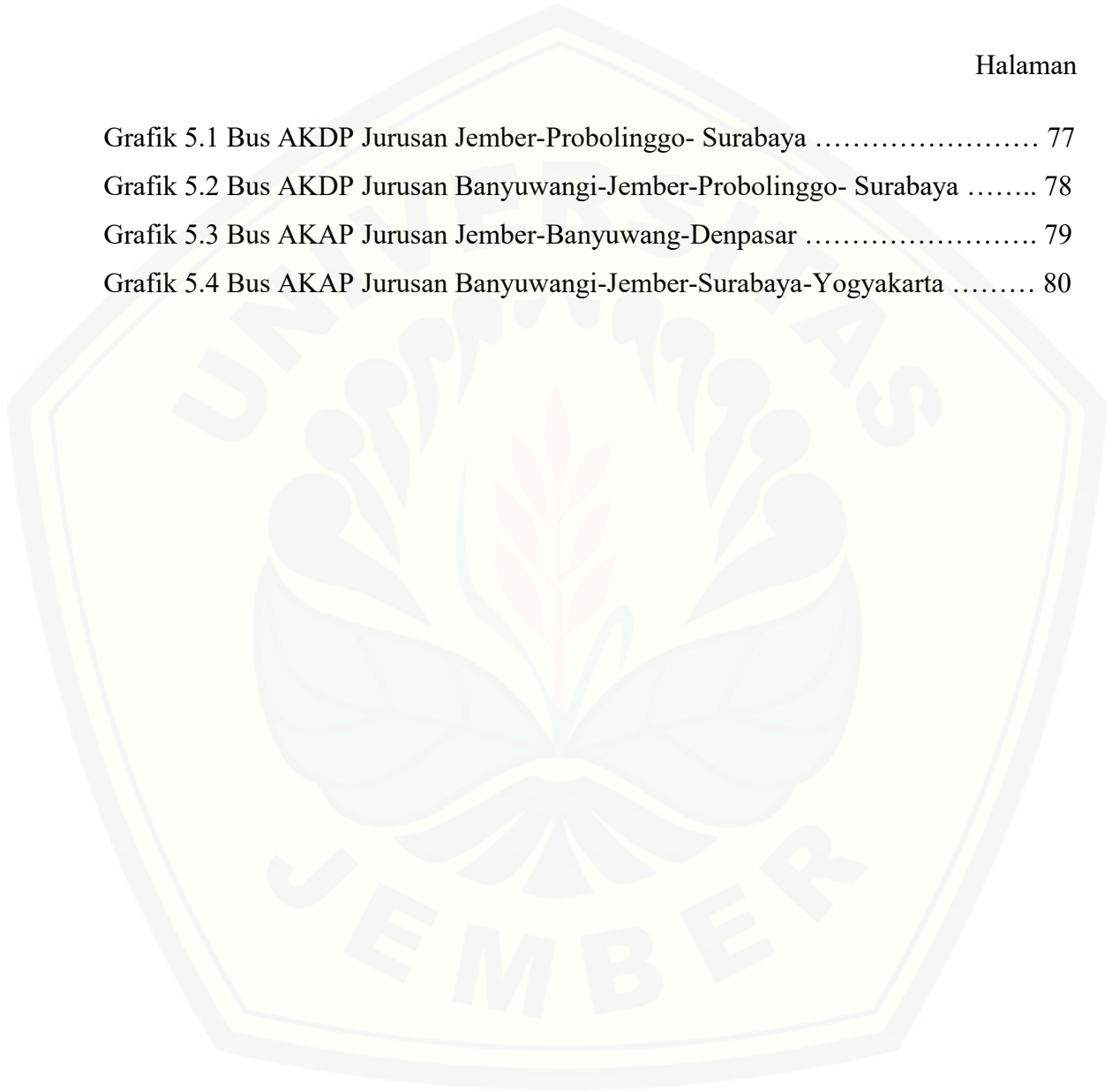
1.6 Manfaat Penelitian.....	8
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA.....	9
BAB 3. METODE PENELITIAN.....	14
3.1 Prosedur Penelitian.....	14
3.2 Sumber Penelitian.....	19
BAB 4. LATAR BELAKANG BERDIRINYA TERMINAL TAWANG ALUN.....	21
4.1 Letak Geografis.....	21
4.2 Kepadatan Arus dan Volume Kendaraan.....	23
4.3 Tata Ruang Kota.....	27
4.4 Berdirinya Terminal Tawang Alun.....	29
BAB 5. TERMINAL TAWANG ALUN TAHUN 1984 - 2017.....	38
5.1 Terminal Tawang Alun Tahun 1984 - 2003.....	38
5.1.1 Sarana dan Prasarana.....	38
5.1.2 Jenis-Jenis Angkutan.....	40
5.2 Terminal Tawang Alun Tahun 2004 - 2017.....	47
5.2.1 Sarana dan Prasarana.....	47
5.2.2 Jenis Angkutan.....	52
5.2.3 Kepadatan Arus/Volume Angkutan dan Penumpang.....	54
5.3 Peranan Subterminal Pembantu.....	59
5.4 Permasalahan di Terminal dan Subterminal.....	67
BAB 6. PENUTUP.....	71
6.1 Simpulan.....	71

6.2 Saran.....	73
DAFTAR PUSTAKA.....	74



DAFTAR GRAFIK

	Halaman
Grafik 5.1 Bus AKDP Jurusan Jember-Probolinggo- Surabaya	77
Grafik 5.2 Bus AKDP Jurusan Banyuwangi-Jember-Probolinggo- Surabaya	78
Grafik 5.3 Bus AKAP Jurusan Jember-Banyuwang-Denpasar	79
Grafik 5.4 Bus AKAP Jurusan Banyuwangi-Jember-Surabaya-Yogyakarta	80



DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1 Jumlah Bus Pada Trayek Utama	24
Tabel 4.2 Armada Penyedia Bus Pada Trayek Utama	25
Tabel 5.1 Armada Penyedia Bus Pada Awal Berdirinya Terminal Tawang Alun ...	40
Tabel 5.2 Jumlah Trayek Kendaraan Angkutan Umum	81
Tabel 5.3 Arus angkutan bus dan penumpang bus AKDP di terminal Tawang Alun selama Idul Fitri 2010	86
Tabel 5.4 Arus angkutan bus dan penumpang bus AKAP di terminal Tawang Alun selama Idul Fitri 2010	87
Tabel 5.5 Arus angkutan bus dan penumpang bus AKDP di terminal Tawang Alun bulan Februari 2011	88
Tabel 5.6 Arus angkutan bus dan penumpang bus AKDP di terminal Tawang Alun bulan September 2011	89
Tabel 5.7 Arus angkutan bus dan penumpang bus AKDP di terminal Tawang Alun bulan November 2011	90
Tabel 5.8 Perbandingan arus angkutan bus dan penumpang bus AKDP di terminal Tawang Alun bulan tahun 2010, 2011, dan 2012	91
Tabel 5.9 Perbandingan arus angkutan bus dan penumpang bus AKAP di terminal Tawang Alun bulan tahun 2010, 2011, dan 2012	92
Tabel 5.10 Jumlah angkutan bus dan penumpang bus AKDP dan AKAP di terminal Tawang Alun bulan Oktober 2014	93
Tabel 5.11 Arus penumpang bus AKDP di terminal Tawang Alun sepanjang tahun 2015	94
Tabel 5.12 Arus penumpang bus AKDP di terminal Tawang Alun sepanjang tahun 2016	95

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran Grafik	77
Lampiran Tabel	81
Lampiran A. Matriks Penelitian	96
Lampiran B. Daftar Informan	97
Lampiran C. Pedoman Penelusuran/Pengumpulan Sumber Sejarah	98
Lampiran D. Pedoman Wawancara	99
Lampiran E. Hasil Wawancara	105
Lampiran F. Dokumentasi Wawancara	121
Lampiran G. Surat Ijin Penelitian	126
Lampiran Gambar	130

BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada era modern seperti saat ini, mobilitas manusia dalam melakukan berbagai kegiatan sangatlah cepat. Manusia sibuk dengan berbagai aktifitasnya dalam bidang ekonomi, sosial, dan budaya. Mobilitas tersebut tentunya sangat membutuhkan bantuan sarana transportasi yang memadai. Kebutuhan akan sarana transportasi semakin meningkat ditengah perkembangan jaman. Berbagai alat transportasi juga ikut berkembang dari yang awalnya tradisional sekarang berubah menjadi lebih modern dan ramah lingkungan. Jenis kendaraan sudah semakin banyak mulai dari kendaraan roda dua, roda empat, hingga kereta api.

Sebuah kota tentunya memiliki sistem transportasi yang kompleks. Mulai dari kendaraan, jaringan jalan dan jembatan, jaringan lalu lintas, hingga sarana pemberhentian dan keberangkatan seperti terminal, stasiun, pelabuhan, dan bandara. Sistem transportasi yang baik dapat menjadikan mobilitas barang dan manusia menjadi lancar. Teknologi yang memadai dapat pula mendukung kemajuan dari suatu sistem transportasi. Teknologi yang digunakan tersebut tentunya bertujuan untuk memperlancar transportasi, mengurai kemacetan, dan mengurangi resiko kecelakaan yang mungkin terjadi.

Terminal merupakan salah satu aspek penting dalam sistem transportasi di suatu kota. Karena jika dilihat dalam kerangka ekonomi makro, transportasi merupakan tulang punggung perekonomian nasional, regional, dan lokal, baik di perkotaan maupun di perdesaan (Jamaludin, 2017: 247). Terminal juga dibutuhkan untuk mengatur arus keluar masuk berbagai angkutan di suatu kota. Setiap kota pasti memiliki terminal karena memang sangat dibutuhkan untuk sarana mempertemukan penumpang dengan para penyedia jasa angkutan. Salah satu terminal di Jember yang sudah beroperasi sejak tahun 1984 adalah Terminal Tawang Alun. Hingga saat ini,

terminal Tawang Alun masih menjadi pusat transportasi yang melayani dan menyediakan kebutuhan masyarakat akan angkutan roda empat.

Terminal Tawang Alun terletak di kecamatan Rambipuji dengan luas lahan 2 ha. Terminal ini sejak awal berdiri hingga kini terus mengalami perkembangan yang pesat, mulai dari angkutan pedesaan dan angkutan antar kota luar provinsi dapat ditampung di terminal ini sehingga aktifitas di terminal ini sangat padat (Habib dkk., 2010: 360). Sebelum kecamatan Rambipuji dipilih menjadi tempat berdirinya terminal Tawang Alun, terminal utama di Jember sudah berpindah tempat sebanyak tiga kali. Lokasi awal berdirinya terminal di Jember berada di sekitar Pasar Tanjung dengan nama terminal Cokroaminoto. Lokasi terminal kemudian dipindahkan ke daerah Kelurahan Gebang. Terminal yang berdiri di daerah ini dikenal dengan nama terminal Gebang. Lokasi perpindahan terminal yang terakhir adalah Rambipuji, disinilah terminal Tawang Alun didirikan dan masih digunakan hingga saat ini. Berpindahannya lokasi terminal angkutan utama di Jember disebabkan karena kemajuan kota yang pesat yang menyebabkan volume lalu lintas menjadi padat, sehingga lokasi terminal Cokroaminoto sudah dianggap tidak strategis dan fasilitasnya kurang memadai. Hal tersebut kemudian juga terjadi pada terminal Gebang sehingga lokasinya perlu dipindah ke lokasi baru yaitu Terminal Tawang Alun.

Pembangunan terminal pertama yaitu terminal Cokroaminoto dilakukan karena pada tahun 1950-an kebutuhan akan angkutan umum di Jember semakin meningkat karena sangat berguna untuk menunjang dan memperlancar penduduk dan pendatang di Jember. Hal tersebut dimungkinkan sebab selain semakin ramai dan dinamisnya perkembangan kota Jember, ternyata semakin banyak juga masyarakat luar daerah yang mengunjungi Jember untuk berbagai keperluan (Habib dkk., 2009: 275). Jenis angkutan yang ada pada saat itu yaitu becak, dokar (delman), dan kendaraan roda empat seperti opelet, colt, dan bis yang jumlahnya terus meningkat. Dengan semakin banyaknya armada angkutan umum yang beroperasi maka diperlukan sebuah tempat mangkal yang memadai dan luas serta dilengkapi fasilitas penunjang untuk berbagai keperluan pengunjung (Habib dkk., 2009: 275). Dengan

dibangunnya terminal ini diharapkan nantinya armada angkutan umum akan menjadi lebih teratur dan tertib serta memberikan keamanan, kenyamanan, dan kemudahan bagi masyarakat yang hendak bepergian ke luar daerah maupun dalam wilayah Jember. Kemajuan yang cukup pesat di Kabupaten Jember pada periode 1970-an menyebabkan arus lalu lintas semakin padat. Padatnya arus lalu lintas tersebut dikarenakan mobilitas barang dan jasa semakin meningkat sehingga kebutuhan terhadap angkutan umum juga meningkat. Peningkatan kebutuhan angkutan umum tersebut menyebabkan jumlah angkutan umum juga ikut meningkat. Oleh karena itu DPRD Kabupaten Jember mengeluarkan Keputusan Nomor 09 Tahun 1975 tentang pembangunan terminal bus (Habib dkk., 2009: 94).

Daerah Kelurahan Gebang akhirnya terpilih sebagai lokasi pembangunan terminal yang baru. Lokasi ini dipilih karena saat itu Gebang merupakan daerah yang sepi namun strategis. Berbagai bangunan dan fasilitas dibangun sebagai penunjang beroperasinya terminal sehingga meningkatkan kenyamanan dan ketertiban di lingkungan terminal. Terminal yang baru ini diproyeksikan untuk menampung beroperasinya kendaraan angkutan umum yang menghubungkan Jember dengan kota-kota dan daerah lain. Pembangunan terminal ini juga membuat daerah Gebang yang semula sepi kemudian menjadi ramai dan berkembang pesat. Sektor ekonomi di daerah Gebang juga tumbuh, kompleks pertokoan di pasar Gebang di sebelah terminal juga semakin ramai pengunjung. Daerah Gebang berubah menjadi daerah yang padat oleh penduduk pendatang.

Lokasi terminal berpindah untuk ketiga kalinya pada pertengahan tahun 1980-an ke daerah Rambipuji yang merupakan tempat berdirinya terminal Tawang Alun. Lokasi ini masih digunakan hingga saat ini. Pemindahan lokasi ini dilakukan karena daerah sebelumnya dianggap sudah tidak representatif lagi sehingga perlu lokasi baru. Daerah Rambipuji dianggap representatif karena tidak terlalu jauh dari pusat kota dan berada di dekat jalan raya (Habib dkk., 2010: 360). Pembangunan terminal baru itu tidak semata-mata untuk kepentingan pengaturan lalu lintas kendaraan umum dan penumpang saja tetapi sekaligus arus barang dan jasa, adanya fasilitas terminal yang

lebih representatif diharapkan juga memperlancar upaya pengembangan sektor ekonomi Jember (Habib dkk., 2010: 94). Lalu lintas yang tertib di pusat juga diharapkan dengan adanya terminal baru, namun selain itu juga penataan kota perlu dilakukan agar persoalan yang lebih rumit tidak terjadi.

Perubahan pada terminal di Jember tidak hanya tentang lokasinya saja, namun juga mencakup pada perubahan yang lain seperti perubahan moda angkutan, perubahan fasilitas terminal, subterminal pembantu, dan lain sebagainya. Perubahan tersebut tentunya tidak terjadi tanpa alasan namun disesuaikan dengan kebutuhan dan perkembangan jaman yang semakin lama semakin kompleks dan beragam. Terminal Tawang Alun yang merupakan terminal hasil dari ‘penyempurnaan’ dua terminal sebelumnya yaitu terminal Cokroaminoto dan terminal Gebang, kini termasuk dalam terminal tipe A (terminal induk) memiliki peranan penting dalam arus keluar dan masuknya angkutan di Jember. Kemudian berdiri terminal-terminal lain di beberapa daerah di Jember seperti terminal Arjasa dan terminal Ambulu (tipe B) sebagai terminal regional serta subterminal lain seperti terminal Pakusari, terminal Tanggul, terminal Sempolan, dan lain-lain (tipe C).

Perkembangan yang terjadi pada terminal angkutan di Jember tersebut khususnya terminal Tawang Alun menjadi hal yang menarik untuk dikaji dalam suatu penelitian sejarah. Karena terminal tersebut menjadi salah satu saksi bisu dari sejarah perkembangan Kabupaten Jember. Selain itu juga karena tempat-tempat yang dahulunya menjadi terminal tersebut sekarang telah menjelma sebagai tempat-tempat yang ikonik. Perubahan-perubahan yang terjadi pada terminal tersebut juga memberikan dampak signifikan pada Kabupaten Jember sehingga menjadi Jember yang semakin maju. Berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian sejarah dan menuangkannya dalam sebuah karya tulis yang berjudul **“Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember Tahun 1984-2017”**.

1.2 Penegasan Pengertian Judul

Pada subbab ini penulis akan membahas mengenai pengertian dari judul penelitian khususnya kata-kata kunci (*key words*) yang bertujuan untuk memperjelas makna dan arti dari judul penelitian ini, agar tidak menimbulkan sesuatu yang multi tafsir dalam judul penelitian ini. Judul penelitian ini adalah “Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember Tahun 1984-2017”.

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bab 1 pasal 1 ayat 2 menyebutkan bahwa terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi. Sedangkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM: 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan bab 1 pasal 1 ayat 2 disebutkan bahwa terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Terminal merupakan lokasi bagi para penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem yang merupakan komponen yang sangat penting dalam sistem transportasi (Marlok dalam Lansart dkk., 476: 2015). Terminal adalah tempat dimulai dan diakhirinya proses angkutan umum, dapat juga sebagai kelancaran arus lalu lintas (Tawaris dkk., 178: 2013). Terminal dalam pembahasan ini adalah sebuah tempat yang berfungsi sebagai pemberhentian kendaraan umum.

Terminal adalah tempat yang disediakan oleh pemerintah sebagai tempat singgah atau transit kendaraan atau angkutan umum roda empat, sebagai tempat berkumpulnya calon penumpang angkutan, yang memiliki beberapa fasilitas seperti tempat parkir, halte, ruang informasi, dan juga tempat pembelian tiket. Terminal biasanya ditempatkan di daerah yang strategis dan jauh dari pusat kota, hal tersebut dikarenakan agar terminal tidak menimbulkan kemacetan di pusat kota.

Terminal Tawang Alun merupakan terminal tipe A yang ada di Kabupaten Jember yang masih aktif dan beroperasi hingga saat ini. Terminal ini berdiri sejak tahun 1984 yang merupakan pengganti dari terminal sebelumnya yaitu terminal Gebang. Terminal ini terletak di Kecamatan Rambipuji. Terdapat berbagai fasilitas dan bangunan di dalamnya yang menunjang seluruh kegiatan terminal, serta terdapat beberapa jenis angkutan di dalamnya seperti bus, colt (MPU), lin kuning, dll. Dalam beroperasi, terminal Tawang Alun dibantu oleh Sembilan subterminal yang tersebar di berbagai wilayah di Jember. Dari beberapa hal yang telah disebut, nantinya penulis akan membahas tentang perkembangan dari fasilitas dan bangunan, jenis angkutan, dan peranan subterminal pembantu.

Berdasarkan definisi dari tiap kata kunci tersebut dapat disimpulkan bahwa makna dari judul penelitian ini adalah pembahasan mengenai perkembangan terminal Tawang Alun yang menjadi pangkalan kendaraan bermotor dan mengatur kedatangan serta keberangkatan angkutan di Kabupaten Jember, dari awal berdirinya terminal tersebut hingga tahun 2017 sebelum dikelola oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

1.3 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian merupakan batas-batas waktu dan tempat yang akan dikaji dalam penelitian yang akan dilakukan oleh penulis. Ruang lingkup penelitian berfungsi untuk membatasi wilayah kerja penulis dalam melakukan penelitian. Ruang lingkup dalam penelitian ini meliputi ruang lingkup temporal (waktu), ruang lingkup spasial (tempat) dan ruang lingkup materi yang bertujuan untuk memfokuskan pada hal yang akan diteliti oleh penulis agar sesuai dengan judul yang tertera.

Ruang lingkup temporal (waktu) dalam penelitian ini adalah dari tahun 1984 sampai dengan tahun 2017. Batas awal tahun 1984 merupakan awal berdiri dan diresmikannya terminal Tawang Alun di kecamatan Rambipuji yang merupakan pengganti dari terminal sebelumnya yaitu terminal Gebang yang berada di kelurahan Gebang, batas akhir tahun 2017 merupakan tahun yang menjadi momen peralihan

pengelolaan terminal dari yang awalnya dikelola oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jember kemudian berganti dikelola oleh langsung oleh Pemerintah Pusat (Kementrian Perhubungan RI) berdasarkan Permenhub Nomor 132 Tahun 2015 tentang pengelolaan terminal.

Ruang lingkup spasial dalam penelitian ini adalah wilayah terminal Tawang Alun tersebut beserta subterminal-subterminal pembantu yang lainnya. Pembatasan ruang lingkup spasial ini ditentukan agar pembahasan menjadi berurutan dan tidak keluar dari objek pembahasan.

Ruang lingkup materi mencakup pembahasan mengenai perkembangan terminal Tawang Alun di Jember dari awal berdirinya yaitu 1984 hingga tahun 2017 kemudian dilanjutkan dengan pembahasan mengenai perkembangan komponen pendukung terminal tersebut seperti kendaraan (angkutan), fasilitas, dan peranan subterminal-subterminal pembantu.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang diatas, maka rumusan masalah yang dapat disusun dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Apakah latar belakang berdirinya terminal Tawang Alun di Kabupaten Jember tahun 1984?
2. Bagaimanakah perkembangan terminal Tawang Alun tahun 1984 - 2017?

1.5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah dirumuskan diatas, maka tujuan penelitian yang ingin dicapai oleh penulis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Untuk mengetahui latar belakang berdirinya terminal Tawang Alun di Kabupaten Jember tahun 1984;
2. Untuk mengetahui perkembangan terminal Tawang Alun tahun 1984 - 2017.

1.6 Manfaat Penelitian

Berdasarkan pemaparan rumusan masalah dan tujuan penelitian diatas, maka manfaat yang diharapkan penulis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Bagi penulis, penelitian ini adalah sebuah bentuk usaha untuk mendalami materi sejarah kota khususnya sejarah kota asal dan tempat tinggal penulis yaitu Kabupaten Jember;
2. Bagi para calon guru sejarah, penelitian ini dapat digunakan refleksi dan sebuah pelajaran untuk meningkatkan kepakaan dan kepedulian terhadap kota atau wilayah tempat tinggal yang banyak menyimpan cerita dan sejarah;
3. Bagi para pemuda dan pelajar, penelitian ini diharapkan bisa menjadi tambahan pengetahuan sekaligus meningkatkan kebanggaan akan sejarah kota asal mereka dan juga ikut melestarikan sejarah tersebut;
4. Bagi almamater, penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi, memberi tambahan informasi dan pengembangan ilmu pengetahuan yang bermanfaat sebagai salah satu wujud dari Tri Dharma Perguruan Tinggi dan menambah khasanah kepastakaan di Universitas Jember.

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini akan dibahas mengenai hasil penelitian terdahulu yang mendukung dan berkaitan dengan pembahasan yang akan menjadi fokus kajian penulis. Pada bab ini juga penulis akan memaparkan perbedaan fokus penelitian yang akan dikaji oleh penulis dengan penelitian terdahulu, selain itu juga penulis akan mengungkapkan pendekatan dan teori yang akan digunakan penulis dalam melakukan penelitiannya.

Dalam proses pencarian hasil penelitian terdahulu yang relevan dan sama dengan penelitian ini, khususnya di Kabupaten Jember penulis belum menemukan penelitian yang sama, namun penulis menemukan beberapa penelitian terdahulu yang dilakukan di daerah lain. Penelitian-penelitian terdahulu tersebut antara lain sebagai berikut.

Penelitian pertama adalah sebuah skripsi yang berjudul “*Perkembangan Terminal Bulupitu di Kota Purwokerto (2006-2016)*” yang ditulis oleh Dwi Ranto Restuning Purba seorang mahasiswa Pendidikan Sejarah, FKIP Universitas Muhammadiyah Purwokerto pada tahun 2017. Penelitian ini membahas mengenai perkembangan suatu terminal di kota Purwokerto yaitu terminal Bulupitu, terdiri dari tiga pembahasan pokok yaitu yang pertama adalah sejarah singkat keberaaan terminal di kota Purwokerto, yang kedua adalah perkembangan terminal Bulupitu di kota Purwokerto dari tahun 2006 sampai 2016, dan yang terakhir adalah tentang kendala-kendala yang menghambat dalam perkembangan terminal Bulupitu yaitu kendala perijinan, pendanaan, serta pembebasan lahan. Penelitian ini memberikan penulis gambaran tentang bagaimana mengulas dan menjelaskan perkembangan suatu terminal termasuk kendala-kendala dalam perkembangannya. Tidak terdapat banyak perbedaan fokus pembahasan dan tema dari penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan oleh penulis namun yang membedakan hanyalah lokasi penelitian dan kelebihanannya terletak pada satu pembahasan penting yaitu mengenai kendala-kendala

dalam perkembangan suatu terminal. Kekurangan dari penelitian ini adalah tidak memaparkan perkembangan yang terjadi pada angkutan serta arus penumpang dan angkutannya. Sehingga kurang menggambarkan perkembangan, karena angkutan dan penumpang merupakan dua unsur penting dalam sebuah terminal.

Penelitian kedua adalah sebuah jurnal yang berjudul “*Studi Tentang Keberadaan “Terminal Bayangan” Sukun Banyumanik Kota Semarang*” yang ditulis oleh Bramantya Adi Nugraha seorang mahasiswa Universitas Diponegoro Semarang. Penelitian ini membahas tentang sebuah terminal ilegal di kota Semarang yang muncul karena terminal utama yaitu Terminal Terboyo mengalami kerusakan akses jalan, penulis penelitian ini merumuskan tiga permasalahan yaitu bagaimana jaringan sosial di sekitar kawasan terminal bayangan tersebut, mengapa terminal bayangan tersebut dapat terus bertahan, dan bagaimana kebijakan pemerintah terhadap keberadaan terminal bayangan tersebut. Keberadaan terminal ilegal yang terjadi di Semarang seperti yang dikemukakan dalam penelitian ini merupakan akibat dari kerusakan yang terjadi pada terminal utama. Penelitian ini memiliki kesamaan objek pembahasan dengan penelitian yang akan penulis lakukan yaitu tentang suatu terminal, namun perbedaannya terletak pada jenis terminalnya yang illegal dan lokasinya yang berada di kota Semarang, selain itu penelitian ini menggunakan pendekatan *mix method*. Kekurangan pada penelitian ini adalah membahas suatu objek semu dan tidak berwujud objek utuh karena terminal bayangan tidak memiliki bangunan tetap sehingga sulit untuk melihat bagaimana perkembangan yang terjadi di dalamnya. Kelebihannya adalah penelitian ini memiliki objek yang menarik karena yang diteliti bukanlah sebuah objek yang keberadaannya tidak diketahui oleh orang lain kecuali orang-orang yang berkecimpung di dalam terminal bayangan tersebut.

Penelitian ketiga adalah sebuah naskah publikasi yang berjudul “*Analisis Dampak Ekonomi dari Pembangunan Terminal di Kabupaten Klaten dengan Menggunakan Metode Analytical Hierarchy Process (AHP)*” yang disusun oleh Adityo Yogi Pratama mahasiswa Prodi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomis dan Bisnis Universitas Muhammadiyah pada tahun 2017. Naskah publikasi ini berisi

pembahasan mengenai dampak ekonomi dari pembangunan terminal di Kabupaten Klaten, penelitian ini menggunakan metode *Metode Analytical Hierarchy Process (AHP)* dan bertujuan mengetahui dampak pembangunan terminal terhadap perekonomian masyarakat di sekitar terminal Ir. Soekarno, Kabupaten Klaten. Dalam penelitian ini menyebutkan bahwa dampak dari pembangunan terminal perlu diketahui untuk menentukan kebijakan pembangunan di masa yang akan datang. Penelitian ini memiliki sedikit kesamaan dengan penelitian yang akan penulis lakukan yaitu menjadikan terminal sebuah objek penelitian, namun berbeda dalam hal disiplin ilmu serta metode yang digunakan dalam penelitiannya. Kekurangan dari penelitian ini adalah kurang menonjolkan aspek sejarah pada pembahasannya. Sedangkan kelebihan adalah terletak pada metode penelitiannya yang merupakan metode pengambilan keputusan yang komprehensif.

Penelitian keempat adalah sebuah skripsi yang berjudul “*Dampak Perpindahan Terminal Gadang ke Terminal Hamid Rusdi Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Sekitar Terminal Gadang*” yang disusun oleh Novi Setyowati, mahasiswa Prodi Pendidikan Pancasila dan Kewarganeraan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Malang pada tahun 2011. Penelitian ini berisi beberapa pembahasan yaitu latar belakang dipindahkannya terminal Gadang ke terminal Hamid Rusdi, kondisi sosial ekonomi masyarakat sebelum dan sesudah perpindahan terminal, dan dampak perpindahan terminal terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif yang pengumpulan datanya menggunakan teknik wawancara dan observasi. Penelitian ini memiliki kesamaan pembahasan dengan penelitian yang akan penulis lakukan, namun terdapat perbedaan karena terdapat kegiatan triangulasi data.

Berdasarkan peninjauan penelitian terdahulu diatas, dapat disimpulkan bahwa posisi penelitian yang akan penulis lakukan ini sebuah penelitian baru karena belum pernah ada yang menelitinya maupun membahasnya sebelumnya, khususnya di Kabupaten Jember sehingga penelitian ini menarik untuk dilakukan sebagai untuk menambah wawasan bagi pembaca maupun penulis sendiri.

Pada penelitian ini penulis menggunakan suatu pendekatan. Penggambaran kita mengenai suatu peristiwa sangat tergantung pada pendekatan, ialah dari segi mana kita memandangnya, dimensi mana yang diperhatikan, unsur-unsur mana yang diungkapkan, dan lain sebagainya (Kartodirdjo, 1992: 4). Pendekatan yang digunakan yaitu Ekonomi Transportasi, adalah salah satu cabang ilmu ekonomi yang berkaitan dengan alokasi sumber daya dalam sektor transportasi yang erat kaitannya dengan *civil engineering* terutama karena menyangkut angkutan dan infrastruktur alat produksi (Sani, 2013: 10). Perbedaan Ekonomi Transportasi dengan cabang ilmu ekonomi lainnya adalah dalam asumsinya yang bersangkutan dengan ruang, orang atau barang yang akan berpindah dalam jaringan dengan beberapa kecepatan.

Ekonomi Transportasi meliputi prinsip-prinsip analisis dan penerapan konsep ekonomi dan teknik dalam penggunaan atau pengoperasian moda transportasi, optimalisasi lalu lintas yang mengikutsertakan suatu investasi pada infrastruktur transportasi termasuk mengidentifikasi dan mengkuantifikasi parameter-parameter biaya dan manfaat, seperti biaya investasi, operasi dan pemeliharaan, nilai waktu, biaya operasi kendaraan dan besaran ekonomi lainnya, memperhatikan aspek akuntansi yang perlu dilakukan dalam kajian infrastruktur transportasi, serta menerapkan beberapa metode kajian kelayakan investasi (Sani, 2013: 11). Penulis juga menggunakan teori pendukung yaitu Teori Permintaan Perjalanan. Permintaan perjalanan dengan menggunakan angkutan umum dapat didefinisikan sebagai kuantitas jasa yang rela dan mampu dibayar (*willingness to pay*) oleh konsumen dalam selang waktu tertentu berdasarkan kondisi-kondisi tertentu. Sedangkan untuk angkutan pribadi permintaan perjalanan dapat didefinisikan sebagai berapa besar biaya yang rela dikeluarkan. Teori permintaan perjalanan pada saat ini bukan saja ditinjau dari segi ekonomi, tetapi juga dilihat dari segi sosial, psikologi, budaya dan segi lainnya yang berkaitan dengan kebutuhan akan permintaan ini. (Sani, 2013: 27).

Penulis akan menganalisis latar belakang berdirinya terminal Tawang Alun dan perkembangannya menggunakan teori Permintaan Perjalanan yang didasarkan pada fenomena perubahan kebutuhan masyarakat Jember yang dipengaruhi oleh

kondisi sosial, ekonomi, budaya, psikologi, dan juga tuntutan jaman yang semakin lama semakin kompleks.



BAB 3. METODE PENELITIAN

3.1 Prosedur Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian sejarah maka penulis menggunakan metode penelitian sejarah. Metode sejarah adalah proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau (Gottschalk, 2015: 39). Metode penelitian sejarah terdiri dari empat langkah yaitu seperti yang dijelaskan di bawah ini.

1. Heuristik

Langkah yang pertama adalah Heuristik yaitu mengumpulkan informasi tentang subjek (Gottschalk, 2015: 42) atau mengumpulkan berbagai sumber sejarah yang ada kaitannya dengan suatu peristiwa yang menjadi topik penelitian. Penelitian yang akan penulis lakukan ini bersifat studi pustaka dan studi lapang, maka dari itu penulis mencari narasumber-narasumber yang menjadi saksi sejarah, sumber-sumber tertulis, dokumen, maupun penelitian terdahulu. Terdapat dua jenis sumber dalam penelitian ini yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer dalam penelitian ini adalah hasil wawancara dengan para narasumber yang menjadi saksi sejarah berdirinya terminal Tawang Alun dan beberapa subterminal yang menjadi objek pembahasan dalam penelitian ini serta beberapa buku yang diterbitkan oleh DPRD Kabupaten Jember. Penulis berhasil mendapatkan enam orang narasumber yaitu S. Totok Karyanto, Edy Harianto, Gatot Triyono, Robin Danad Sabuana, Oemar, dan Nawawi. Tiga orang pertama merupakan mantan kepala terminal Tawang Alun yang seluruhnya menjabat pada periode 2004-2012, sedangkan tiga orang terakhir dahulunya merupakan mantan pegawai yang bekerja di terminal Gebang, kemudian berpindah tempat dinas di terminal Tawang Alun seiring berpindahnya lokasi terminal tersebut. Robin Danad Sabuana saat ini masih aktif menjadi pegawai di terminal Tawang Alun, sedangkan Oemar dan Nawawi sudah pensiun. Ketiga

narasumber yang merupakan mantan pegawai terminal tersebut mengetahui secara pasti bagaimana proses berpindahnya lokasi terminal dari Gebang ke terminal Tawang Alun. Dalam proses pencarian data primer terutama tentang catatan pembangunan sarana dan prasarana serta kepadatan arus/volume angkutan dan penumpang yang merupakan bagian dari perkembangan terminal Tawang Alun ini penulis mengalami kesulitan, pencarian dimulai dari beberapa dinas terkait hingga saksi hidup lainnya namun data yang ditemukan sangatlah terbatas. Maka dari itu kesaksian para narasumber yang telah disebutkan diatas sebelumnya sangatlah krusial mengingat keterbatasan sumber primer yang ditemukan.

Selain wawancara dengan para narasumber tersebut, penulis juga mendapatkan sumber berupa buku dan data. Buku pertama adalah buku yang disusun oleh UPT Terminal Tawang Alun berjudul "*Sekilas Tentang Proses Pembangunan Terminal Tawang Alun Jember*" yang penulis dapatkan dari Robin Danad Sabuana. Buku kedua adalah sebuah buku yang diterbitkan oleh DPRD Kabupaten Jember yang berjudul "*DPRD: Dalam Perkembangan Kabupaten Jember*". Buku tersebut terdiri dari dua jilid, jilid pertama memuat kurun waktu tahun 1929 – 1971 dan jilid kedua tahun 1971 – 1999, dan masing-masing jilid berisi tentang perkembangan Kabupaten Jember beserta program kerja DPRD Kabupaten Jember dari tahun ke tahun dan didalamnya terdapat materi pembahasan mengenai pembangunan infrastruktur Kabupaten Jember, salah satunya adalah pembangunan infrastruktur perhubungan dan terminal termasuk dalam pembahasannya. Kedua buku tersebut merupakan koleksi buku yang ada di Perpustakaan Daerah Kabupaten Jember.

Sumber berikutnya adalah berupa data tentang profil subterminal yang disusun oleh Bagian Perencanaan di Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. Data berikutnya yang berhasil diperoleh adalah data yang berupa trayek (jurusan) lin kuning yang berasal dari terminal Tawang Alun dan sebuah dokumen yang disusun oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jember berjudul *Final Report (Perencanaan)* yang berisi informasi berupa perencanaan pembangunan prasarana dan fasilitas perhubungan tahun 2014-2017. Dokumen ini memuat rencana pengembangan dari

beberapa terminal, salah satunya terminal Tawang Alun. Data lain yang diperoleh yaitu data yang memuat tentang kepadatan arus/volume angkutan dan penumpang tahun 2010 - 2016 yang berasal dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jember.

Sedangkan sumber sekunder dalam penelitian ini adalah sebuah jurnal penelitian yang berjudul “*Identifikasi Kondisi Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember*” yang ditulis oleh tiga orang mahasiswa Universitas Jember dari Bagian Kesehatan Lingkungan dan Kesehatan Keselamatan Kerja yaitu Bobby Tri Utomo, Anita Dewi Moelyaningrum, dan Prehatin Trirahayu N. pada tahun 2015. Dalam jurnal ini berisi pembahasan tentang gambaran umum terminal Tawang Alun, keadaan lingkungan luar dan dalam lingkungan terminal, sarana sanitasi terminal, perilaku hidup bersih dan sehat di terminal, serta fasilitas kesehatan dan keselamatan di terminal.

2. Kritik

Langkah yang kedua adalah kritik sumber, yang terdiri dari dua macam yaitu kritik ekstern (otentisitas) dan kritik intern (kredibilitas). Kritik ekstern yang dilakukan penulis terhadap sumber yang telah ditemukan adalah bahwa sumber yang berupa hasil wawancara autentik karena para narasumber merupakan saksi hidup dari keberadaan terminal-terminal yang menjadi objek pembahasan serta kredibilitasnya tidak diragukan.

Kemudian hasil kritik untuk sumber berupa dokumen menunjukkan bahwa kualitas kertas dan tulisan dalam buku tersebut sangat baik dengan tampilan yang baik juga, tidak terdapat kerusakan pada buku tersebut serta terbukti otentik atau asli karena berasal dari penerbit yang terpercaya yaitu DPRD Kabupaten Jember dan pihak pengelola terminal Tawang Alun, buku tersebut terjaga dengan baik di Perpustakaan Daerah Kabupaten Jember di bagian referensi yang tidak boleh dibawa pulang untuk dipinjam sehingga bentuknya masih baik dan tanpa cacat ataupun kerusakan. Bahkan buku yang berjudul *Sekilas Tentang Proses Pembangunan Terminal Tawang Alun Jember* yang berusia 35 tahun kondisinya masih sangat bagus.

Kritik intern yang telah dilakukan oleh penulis menunjukkan hasil bahwa buku yang menjadi sumber yang kredibilitasnya tidak perlu diragukan karena dalam penyusunannya melibatkan berbagai pihak termasuk dari kalangan sejarawan dan bantuan dari pihak pemerintah Jember, sumber-sumber yang digunakan dalam penyusunan buku tersebut juga mumpuni, dalam buku tersebut juga disertai foto dokumentasi pada saat proses penyusunan buku tersebut. Jadi buku tersebut memiliki keotentikan dan kredibilitas yang bagus.

Sumber berupa data dari pihak terminal juga merupakan data yang bisa dipertanggungjawabkan karena dibuat berdasarkan fakta telah terjadi di terminal tersebut tanpa adanya rekayasa, data disusun dan diperbaharui secara berkala dari bulan ke bulan dan dari tahun ke tahun sehingga data masih bisa digunakan dalam berbagai kebutuhan baik untuk keperluan kegiatan dinas ataupun kegiatan lainnya yang memerlukan data tersebut.

3. Interpretasi

Langkah ketiga yaitu interpretasi, penulis menetapkan makna yang saling berhubungan dengan fakta-fakta yang telah terhimpun, kemudian fakta tersebut dipilih antara yang autentik dan tidak autentik. Interpretasi ini dilakukan dengan dua cara yaitu analisis dan sintesis. Analisis adalah menguraikan fakta-fakta yang telah terhimpun sedangkan sintesis adalah menggabungkan fakta-fakta yang telah terhimpun kemudian menyimpulkannya.

4. Historiografi

Langkah yang keempat adalah historiografi yaitu proses rekonstruksi yang imajinatif daripada masa lampau yang ditempuh melalui suatu proses (Gottschalk, 2015: 39). Dari fakta-fakta yang telah terhimpun pada tahap interpretasi kemudian dirangkai menjadi sebuah kisah sejarah dengan bahasa yang baik serta mudah dipahami, disusun secara kronologis dan teliti sehingga menjadi sebuah kisah sejarah yang menarik namun tetap tidak menghilangkan sifat ilmiah dari sebuah penulisan sejarah. Pada tahap ini penulis berusaha menyusun suatu kisah sejarah mengenai

Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember Tahun 1984-2017 tentu dengan merangkai fakta-fakta yang telah penulis dapatkan mengenai judul tersebut.

Penelitian ini secara sistematis terdiri dari 6 bab, yaitu yang pertama adalah bab 1 pendahuluan yang berisi latar belakang penelitian, penegasan judul penelitian, ruang lingkup penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, dan manfaat penelitian. Yang kedua adalah bab 2 tinjauan pustaka yang berisi mengenai penguraian hasil penelitian terdahulu yang mendukung dan berkaitan dengan pembahasan yang akan menjadi fokus kajian penulis, pada bab ini juga penulis memaparkan perbedaan fokus penelitian yang akan dikaji oleh penulis dengan penelitian terdahulu, selain itu juga penulis mengungkapkan pendekatan dan teori yang akan digunakan penulis dalam melakukan penelitiannya.

Pada bab 3 yaitu metode penelitian berisi tentang metode penelitian sejarah yang terdiri dari empat langkah yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Bab 4 menjawab rumusan 1 yang berisi pembahasan mengenai latar belakang berdirinya terminal Tawang Alun di Kabupaten Jember, yang terdiri dari empat subbab yaitu yang pertama latar belakang berdirinya terminal Tawang Alun yang ditinjau dari segi letak geografis, kemudian subbab kedua yaitu latar belakang berdirinya terminal Tawang Alun yang ditinjau dari kepadatan arus dan volume kendaraan, yang ketiga adalah latar belakang berdirinya terminal Tawang Alun ditinjau dari aspek tata ruang kota. Kemudian dilanjutkan subbab keempat yang berisi pembahasan mengenai berdirinya terminal Tawang Alun.

Bab 5 menjawab rumusan 2 yang berisi pembahasan mengenai perkembangan terminal Tawang Alun tahun 1984-2017, yang dibagi menjadi empat subbab pembahasan yaitu terminal Tawang Alun tahun 1984 - 2017 yang dibagi menjadi dua subbab, peranan subterminal pembantu, dan permasalahan di terminal dan subterminal. Selanjutnya adalah bab 6 penutup yang berisi simpulan dan saran dari penelitian yang berjudul *Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember Tahun 1984-2017*. Simpulan harus berkaitan dengan judul penelitian sedangkan saran ditujukan kepada pembaca maupun pihak-pihak lain yang terkait.

3.2 Sumber Penelitian

Sumber-sumber tulisan dan lisan dibagi atas dua jenis yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Sebuah sumber primer adalah kesaksian daripada seorang saksi dengan mata kepala sendiri atau saksi dengan panca indera yang lain, sumber sekunder merupakan kesaksian daripada siapapun yang bukan merupakan saksi pandangan mata, yakni dari seseorang yang tidak hadir pada peristiwa yang dikisahkannya (Gottschalk, 2015: 43).

Sumber primer dalam penelitian ini adalah hasil wawancara dengan para narasumber yang menjadi saksi sejarah keberadaan dari terminal yang menjadi objek pembahasan dalam penelitian ini. Penulis berhasil mendapatkan enam orang narasumber yaitu S. Totok Karyanto, Edy Harianto, Gatot Triyono, Robin Danad Sabuana, Oemar, dan Nawawi serta buku yang berjudul "*Sekilas Tentang Proses Pembangunan Terminal Tawang Alun Jember*", "*DPRD: Dalam Perkembangan Kabupaten Jember*" jilid satu dan dua, dan data-data lain yang memuat profil subterminal, trayek (jurusan) lin kuning, sebuah dokumen yang berjudul *Final Report (Perencanaan)* yang berisi informasi berupa perencanaan pembangunan prasarana dan fasilitas perhubungan tahun 2014-2017, serta data arus angkutan dan penumpang dari tahun 2010 hingga 2016 yang berasal dari terminal Tawang Alun dan Dinas Perhubungan Kabupaten Jember.

Sumber sekunder yang penulis dapatkan adalah sebuah jurnal penelitian yang berjudul "*Identifikasi Kondisi Sanitasi Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember (Identification Sanitation In Tawang Alung Terminal, Jember)*" yang ditulis oleh tiga orang mahasiswa Universitas Jember dari Bagian Kesehatan Lingkungan dan Kesehatan Keselamatan Kerja yaitu Bobby Tri Utomo, Anita Dewi Moelyaningrum, dan Prehatin Trirahayu N. pada tahun 2015.

Guna menjawab rumusan masalah pertama yang terdiri dari empat subbab, penulis menggunakan sumber lisan yaitu hasil wawancara dengan narasumber-narasumber yang sudah disebutkan diatas dan juga menggunakan buku "*Sekilas Tentang Proses Pembangunan Terminal Tawang Alun Jember*" dan buku "*DPRD:*

Dalam Perkembangan Kabupaten Jember” jilid pertama dan kedua. Selajutnya untuk menjawab rumusan masalah kedua tentang perkembangan terminal Tawang Alun tahun 1984-2017, penulis juga menggunakan hasil wawancara dengan narasumber-narasumber yang sudah disebutkan diatas dan data yang diperoleh dari pihak terminal Tawang Alun serta Dinas Perhubungan Jember, dan data-data lain yang memuat profil subterminal, trayek (jurusan) lin kuning sebuah dokumen yang berjudul *Final Report (Perencanaan)* yang berisi informasi berupa perencanaan pembangunan prasarana dan fasilitas perhubungan tahun 2014-2017 yang berasal dari terminal Tawang Alun dan Dinas Perhubungan Kabupaten Jember.

BAB 4. LATAR BELAKANG BERDIRINYA TERMINAL TAWANG ALUN

Pada bab ini berisi pembahasan mengenai beberapa hal yang melatarbelakangi berdirinya terminal Tawang Alun yang dibagi dalam empat subbab. Subbab pertama adalah latar belakang dari segi letak geografis. Kemudian subbab kedua yaitu latar belakang yang disebabkan oleh kepadatan arus dan volume kendaraan. Subbab ketiga yaitu latar belakang dari segi tata ruang kota. Subbab terakhir yaitu berdirinya terminal Tawang Alun yang membahas tentang proses pembangunan terminal Tawang Alun.

4.1 Letak Geografis

Ditinjau secara letak geografis ternyata lokasi berdirinya terminal baru pengganti terminal Gebang yang berada di Kecamatan Rambipuji memiliki beberapa keunggulan daripada di Kelurahan Gebang. Keunggulan yang pertama yaitu lahannya yang lebih luas, lahan yang ditempati sebagai terminal baru yaitu terminal Tawang Alun memiliki luas 28.200 m². Lahan tersebut jelas lebih luas dibandingkan lahan yang ditempati terminal Gebang, meskipun belum ada sumber baik berupa dokumen maupun saksi hidup yang mengetahui secara detail luas lahannya. Perbandingan tersebut dapat dilihat dari cara penataan tempat parkir dari angkutan-angkutannya. Di terminal Gebang penataan tempat parkirnya dibagi menjadi dua bagian yaitu tempat parkir bus di bagian atas, sedangkan untuk colt atau MPU berada di bawah. Bandingkan dengan penataan tempat parkir di terminal yang semua angkutannya berada di satu bagian lahan atau lebih tepatnya tidak terpisah menjadi dua bagian. Perbedaan tersebut dapat dilihat secara jelas di lokasi terminal masing-masing (Lihat lampiran gambar 1, 2, dan 3).

Keunggulan kedua yaitu lahan yang terminal Tawang Alun berada di kondisi tanah yang datar dan rata. Kondisi tanah yang datar dan rata tersebut tentunya memberikan kemudahan bagi berbagai angkutan yang keluar masuk terminal. Bandingkan dengan kondisi tanah di lahan yang ditempati terminal Gebang yang

tidak datar dengan pintu masuk terminal bagian atas yang jalannya menanjak, sama dengan kondisi jalan yang berada di depan terminal yang sedikit menanjak di jalan yang mengarah ke sisi timur terminal. Kondisi tersebut setidaknya memberikan sedikit hambatan bagi bus yang masuk untuk parkir maupun transit di terminal Gebang. Pintu masuk dengan jalan yang menanjak pada akhirnya akan membuat sopir bus harus semakin hati-hati dalam mengemudikan kendaraannya (Lihat lampiran gambar 4 dan 5).

Keunggulan ketiga yaitu letak terminal Tawang Alun berada di pinggir jalanan lurus tanpa adanya persimpangan baik pertigaan maupun perempatan dan jauh dari lampu lalu lintas. Kondisi tersebut memberikan kemudahan dan kelancaran arus lalu lintas. Tanpa adanya persimpangan dan lampu lalu lintas maka kemungkinan terjadinya kemacetan juga semakin kecil. Padatnya lalu lintas juga dengan mudah terurai dengan kondisi jalanan yang lurus tersebut. Bandingkan dengan kondisi jalanan di depan terminal Gebang yang terdapat pertigaan melintas tepat di depan Pasar Gebang. Kondisi tersebut menyebabkan arus lalu lintas yang padat dari tiga arah yang meskipun tidak menimbulkan kemacetan namun dapat membuat jalanan terkesan padat dan ramai. Kondisi tersebut semakin diperparah dengan adanya arus keluar masuk angkutan dari dan ke terminal Gebang (Lihat lampiran gambar 6, 7, dan 8).

Keunggulan yang keempat adalah lokasi terminal Tawang Alun terletak jauh dari pusat kota. Dalam hal ini wilayah yang termasuk dalam pusat kota yaitu meliputi wilayah Kecamatan Kaliwates, Kecamatan Sumbersari, dan sebagian Kecamatan Patrang. Ketiga kecamatan tersebut ramai dikunjungi setiap harinya baik pada jam kerja maupun malam hari. Jika dilihat menggunakan aplikasi Google Maps, jarak Terminal Tawang Alun dengan Alun-alun Kota Jember sebagai patokan pusat kota yaitu 11 km. Jarak tersebut diperkirakan dapat ditempuh selama 24 menit menggunakan kendaraan roda empat. Jauhnya jarak antara terminal Tawang Alun dengan pusat kota tentunya memberikan keuntungan yaitu tidak terjadinya kepadatan lalu lintas yang disebabkan arus keluar masuknya angkutan dari dan ke terminal.

Bandingkan dengan jarak terminal Gebang dan pusat kota (alun-alun sebagai patokannya) yang hanya berjarak 2,2 km dengan waktu tempuh 8 menit menggunakan kendaraan roda dua. Jarak tersebut sangatlah dekat dengan pusat kota, ditambah lagi arus keluar masuk angkutan dari dan ke terminal yang melalui daerah Gebang menimbulkan kepadatan lalu lintas karena jalanan tersebut termasuk jalur dalam pinggiran kota yang lebar jalannya tidak selebar jalan raya yang melewati kota (Lihat lampiran gambar 9 dan 10).

Terlepas dari berbagai keunggulan letak geografis yang telah disebutkan diatas, terminal Tawang Alun memang sudah layak untuk menggantikan terminal Gebang. Pemindahan lokasi terminal tersebut bukan hanya disebabkan ketidakmampuan terminal Gebang untuk mengatur arus keluar masuk angkutan. Namun pemindahan tersebut dilakukan sebagai langkah untuk membuat fasilitas yang berdayaguna jangka panjang. Hal tersebut dapat dibandingkan berdasarkan lama waktu digunakannya suatu terminal. Terminal Gebang hanya mampu bertahan selama sembilan tahun sejak tahun 1975 hingga tahun 1984. Jika dibandingkan dengan terminal Tawang Alun sudah jelas jika lama waktu digunakannya terminal Tawang Alun lebih lama. Terhitung sejak berdirinya yaitu tahun 1984 hingga tahun 2020 sudah berlangsung hampir 36 tahun lamanya.

4.2 Kepadatan Arus dan Volume Kendaraan

Kepadatan arus dan volume kendaraan/angkutan merupakan hal yang wajar terjadi di dalam sebuah terminal. Padatnya arus keluar dan masuknya angkutan akan menjadi masalah jika terminal yang menjadi akses keluar masuknya angkutan tersebut tidak memiliki luas area yang memadai. Masalah kemudian bertambah lagi bila terminal juga tidak mampu memuat volume angkutan yang transit di dalamnya. Transit yang dimaksud disini adalah kendaraan/angkutan yang parkir di dalam lingkungan terminal. Terminal yang sudah tidak mampu menampung banyak angkutan di dalamnya maka sudah seharusnya dipindahkan lokasinya.

Pindahnya lokasi terminal dari Gebang ke Rambipuji (Tawang Alun) salah satunya disebabkan oleh permasalahan yang telah disebut diatas. Arus keluar dan masuk angkutan yang padat disebabkan oleh semakin banyaknya armada bus yang bermuculan. Armada bus saat itu dikuasai oleh perusahaan bus besar seperti Tjipto dan Bus Akas khususnya yang melayani trayek Jember – Probolinggo – Pasuruan dengan tujuan akhir Surabaya. Bahkan jumlah bus yang dimiliki oleh armada Akas mencapai 140 unit. Armada-armada besar tersebut memakai jenis kendaraan baru bermerk Mercedes Benz dan Robur dari Jerman, Dodge dari Amerika Serikat, dan juga ada bus dari Jepang seperti Toyota, Mitsubishi, dan Hino. Bus yang melayani trayek jarak dekat Jember – Bondowoso dengan tujuan akhir Probolinggo masih banyak menggunakan kendaraan lama produksi tahun 1960-an. Armada yang menguasai trayek ini adalah Bus Intern yang pusatnya ada di Jember. Kemudian muncul armada lain yang juga berpusat seperti Bus Jember Indah dan Restu. Banyaknya armada bus tersebut menyebabkan arus keluar masuk kendaraan semakin ramai di terminal tersebut.

Sejak periode tahun anggaran 1980/1981 sampai dengan 1982/1983 jumlah kedatangan bis di Jember (terminal Gebang) setiap bulannya meningkat dengan persentase $\pm 19\%$. Armada angkutan bis semakin bertambah dan banyak jumlahnya. Terdapat 29 perusahaan penyedia bus yang melayani trayek utama (UPT Terminal Tawang Alun, 1984: 4). Trayek utama tersebut diuraikan dalam tabel berikut:

Tabel 4.1 Jumlah bus pada trayek utama

Trayek	Jumlah Bus
Surabaya – Jember	99 bus
Banyuwangi – Jember	6 bus
Situbondo – Jember	55 bus
Surabaya – Jember – Banyuwangi	197 bus

Surabaya – Jember – Situbondo	5 bus
Malang – Jember – Banyuwangi	40 bus
Malang – Pasuruan – Jember	73 bus
Malang – Jember – Situbondo	12 bus
Jumlah total = 487 bus	

Jumlah 487 bus tersebut diperinci lagi berdasarkan armada bus yang paling banyak jumlah busnya yaitu sebagai berikut:

Tabel 4.2 Armada penyedia bus pada trayek utama

Armada Bus	Jumlah Bus
Akas	140 bus
Tjipto	66 bus
Jawa Indah	36 bus
Mila	30 bus
Jember Indah	29 bus
Harapan Jaya	19 bus
Yuangga	15 bus
Garuda Sakti	13 bus
Surya Agung	13 bus

Arus kedatangan dan keberangkatan bis jika ditinjau dari Jember dibagi menjadi tiga jurusan/arah yaitu yang pertama adalah ke barat yaitu dari Surabaya, Malang, dan Lumajang. Kedua yaitu ke timur dari Banyuwangi, dan yang ketiga adalah ke utara yaitu Situbondo. Sedangkan untuk trayeknya dibagi menjadi dua yaitu Trayek Langsung yang berawal dan berakhir di Jember, dan Trayek Transit yang hanya singgah di Jember. Setiap harinya terdapat 350 bus yang berangkat dan 269 bus yang datang, dengan perhitungan sebagai berikut $\frac{350+269}{2} : 12 = 25,79$ dapat

disimpulkan bahwa setidaknya terdapat 26 bus setiap jamnya di terminal Gebang. Berdasarkan perkiraan tersebut dapat disimpulkan bahwa sebuah bus memerlukan area parkir seluas $\pm 50 \text{ m}^2$. Dengan terus bertambahnya jumlah angkutan bus tersebut maka terminal Gebang dianggap sudah tidak mampu menampung lagi jumlah angkutan bus tersebut.

Permasalahan kepadatan arus dan volume kendaraan/angkutan yang dapat ditampung oleh terminal Gebang tidak hanya disebabkan oleh armada bus. Angkutan jenis colt atau MPU juga memiliki kontribusi dalam permasalahan tersebut. Jumlah angkutan colt bisa dikatakan dapat disejajarkan dengan jumlah armada bus. Jumlah angkutan berupa colt atau MPU di terminal Gebang mencapai 100 unit. Dari jumlah tersebut semuanya merupakan milik perorangan. Tarif angkutan ini berada di kisaran Rp. 30 – Rp. 60 sesuai dengan jurusannya (trayek). Tarif tersebut sudah sangat terjangkau bagi masyarakat sehingga tidak heran jika angkutan ini sangat banyak peminatnya. Sejak pagi hingga sore menjelang malam kendaraan ini masih banyak beroperasi. Hanya saja pada malam hari kendaraan ini tidak beroperasi layaknya bus yang beroperasi selama 24 jam penuh (Wawancara dengan Oemar, 12 Februari 2020).

Arus masuk dan keluar untuk kendaraan colt (MPU) bahkan mampu mencapai 1000 unit dalam waktu satu hari di terminal Gebang. Kondisi tersebut menimbulkan kondisi lalu lintas menjadi *semrawut*. Angkutan-angkutan tersebut banyak melintasi daerah Gebang yang merupakan jalur dalam kota. Lebih banyak kendaraan yang melintasi jalur dalam kota daripada jalur utama kota. Bahkan tidak jarang hal tersebut menyebabkan kemacetan di sekitar terminal. Pihak pengelola terminal khususnya terminal bagian bawah dibuat kewalahan dengan permasalahan kemacetan tersebut. Sehingga perlu dibangun sebuah terminal induk baru dengan area yang lebih luas yang diharapkan mampu menampung bus, colt, dan angkutan umum (Wawancara dengan Nawawi, 13 Februari 2020)

Kepadatan volume kendaraan yang ditampung oleh terminal Gebang erat kaitannya dengan parkir kendaraan. Terminal Gebang pada pengoperasiannya menerapkan dua lahan parkir yang berbeda dan terpisah menurut jenis angkutannya.

Lahan parkir angkutan bus terletak di terminal bagian atas yang menjadi satu dengan bangunan utama terminal. Berbeda dengan angkutan lainnya, bus memiliki jadwal keberangkatan yang masing-masing dibatasi oleh interval (jarak) waktu antara satu bus dengan bus yang lain. Jadi dapat disimpulkan bahwa semakin panjang interval jadwal keberangkatan bus, maka semakin lama waktu sebuah bus untuk parkir di terminal dan akhirnya menimbulkan kepadatan volume kendaraan yang parkir di dalamnya. Ditambah lagi setiap hari selama 24 jam kendaraan bus terus beroperasi tanpa jeda sehingga dapat dipastikan lahan parkir terminal akan terus diisi oleh bus setiap harinya.

Berbeda halnya dengan lahan parkir jenis angkutan colt (MPU) yang berada di terminal bagian bawah. Dapat dikatakan lahan parkir terminal bagian bawah ini volume kendaraan yang parkir lebih padat daripada lahan parkir terminal bagian atas. Sebagaimana disebutkan diatas bahwa angkutan jenis angkutan ini banyak peminatnya dan arus keluar masuknya bisa mencapai 1000 unit setiap harinya. Kondisi tersebut diperparah dengan kebiasaan parkir angkutan ini. Berbeda dengan bus yang memiliki jadwal keberangkatan, sopir angkutan ini justru akan menunggu angkutannya penuh oleh penumpang terlebih dahulu sebelum memutuskan akan berangkat. Hal tersebut menyebabkan angkutan ini memiliki lebih banyak waktu yang dihabiskan di lahan parkir ketika menunggu jumlah penumpang yang memadai. Namun kepadatan lahan parkir tersebut akan berkurang dan perlahan-lahan kosong terutama pada sore hari menjelang malam. Karena angkutan jenis ini tidak beroperasi selama 24 jam layaknya angkutan bus.

4.3 Tata Ruang Kota

Terminal Gebang dalam beroperasinya menimbulkan kepadatan arus lalu lintas di jalur dalam kota. Sebagaimana yang telah disebutkan di atas bahwa terminal ini terletak di persimpangan jalan atau lebih tepatnya sebuah pertigaan dengan salah satu jalannya berupa tanjakan, ditambah lagi dengan angkutan yang keluar masuk terminal dalam jumlah yang banyak. Hal tersebut tidak diimbangi dengan luas jalan

yang memadai. Kondisi tersebut tentunya melahirkan sebuah solusi dengan dibangunnya terminal baru yaitu terminal Tawang Alun. Sebuah terminal baru yang letaknya jauh dari pusat kota dan terletak di jalur luar lalu lintas daerah perkotaan.

Pembangunan terminal jika diamati dari segi tata ruang kota maka dapat dikatakan bahwa terminal ini merupakan langkah pemerintah dalam mengupayakan penataan kota yang bertujuan mengurai kepadatan arus angkutan umum di jalur dalam kota. Terminal baru yang ditempatkan di kecamatan Rambipuji bertujuan untuk mengalihkan kepadatan arus keluar masuk angkutan umum ke daerah yang jauh dari pusat kota. Letaknya yang juga jauh dari lampu lalu lintas dan persimpangan jalan menghindari dampak buruk berupa kemacetan dan kecelakaan. Jalanan depan terminal merupakan jalan nasional atau jalur yang memang khusus dilewati kendaraan-kendaraan besar memiliki luas yang memungkinkan untuk menampung arus keluar masuk kendaraan. Berdasarkan luas jalan yang memadai tersebut tentunya dapat dipastikan bahwa kemacetan sedikit sekali kemungkinan terjadi.

Pola pengembangan kota yang dilakukan oleh pemerintah jika diamati ternyata dilakukan berdasarkan teori wilayah konsentris. Inti dari teori ini yaitu perluasan kota dilakukan secara radial dari pusat kota, sehingga membentuk serangkaian wilayah konsentris. Wilayah konsentris tersebut membentuk pola lima buah cincin wilayah yang mengelilingi pusat terdiri berturut-turut terdiri dari : (1) distrik perniagaan sentral (*the central business district*) yang disingkat menjadi CBD, (2) wilayah transisi (*a transitional zone*) yang mulai ditempati oleh kegiatan-kegiatan bisnis dan industry ringan, (3) wilayah perumahan buruh dan pabrik (*a workers housing and factory*), (4) wilayah pemukiman penduduk golongan atas (*a high class residential zone*), dan (5) suburban daerah pemukiman komuter yang merupakan satelit daerah perdagangan dan perbelanjaan (*a commuters zone of residential suburbs*). Pola jaringan transportasi wilayah konsentris berbentuk beberapa garis lurus dari arah wilayah konsentris terluar menembus wilayah-wilayah konsentris yang terletak lebih dekat menuju arah pusat kota (Adisasmita, 2011: 88).

Berdasarkan teori tersebut wilayah CBD di Jember meliputi wilayah Alun-Alun dan sekitarnya dengan Kecamatan Sumbersari, Kecamatan Patrang, dan Kecamatan Kaliwates sebagai wilayah paling ramai. Kecamatan Sumbersari yang notabene sebagai pusat pendidikan Jember dan teramai diantara dua kecamatan lainnya. Banyak terdapat jenis kegiatan perniagaan disana mulai dari yang berskala besar hingga kecil. Selanjutnya wilayah transisi yaitu sebagian kecamatan Kaliwates meliputi sepanjang jalan Gajah Mada, jalan Hayam Wuruk, hingga sebelum perempatan Mangli. Di daerah tersebut banyak kegiatan bisnis besar seperti Lippo Mall, Transmart, Roxy Mall, hingga Mc Donald. Wilayah ketiga yaitu meliputi Kecamatan Rambipuji sepanjang jalan Dharmawangsa dan wilayah Kelurahan Mangli. Disana terdapat pabrik Mitra Tani, gudang Bulog, dan gudang milik Alfamart. Yang menarik adalah wilayah pemukiman golongan atas justru berada di zona transisi yaitu perumahan Argopuro dan perumahan Sempusari yang berada di belakang Transmart. Sedangkan terminal Tawang Alun berada di zona atau wilayah ketiga yang dekat dengan zona transisi dan wilayah terakhir yaitu suburb pemukiman komuter.

Keputusan pemerintah mendirikan terminal di wilayah tersebut terbukti jitu karena wilayah tersebut jauh dari wilayah CBD atau wilayah satu yang ramai dan sibuk dengan kegiatan bisnis. Wilayah tiga memiliki jalanan yang lebih luas sehingga mampu menampung arus keluar masuk angkutan. Pola jaringan transportasinya juga menuju kearah pusat kota yang dapat dilihat pada jurusan dari tiap angkutan Lin Kuning. Namun pergerakan angkutan tidak melewati jalur yang langsung menuju kearah pusat kota. Jalur pergerakan angkutan dilewatkan sekitar jalur antara wilayah transisi dan wilayah tiga (Lihat lampiran tabel 5.2).

4.4 Berdirinya Terminal Tawang Alun

Terminal Tawang Alun adalah terminal baru yang saat itu diproyeksikan sebagai pengganti Terminal Gebang. Terminal Gebang yang saat itu semakin lama semakin ramai dengan arus angkutan dan penumpang ternyata dianggap sudah tidak

mampu untuk menampung banyaknya armada angkutan umum terutama armada bus yang banyak terdapat di halaman bagian atas terminal tersebut. Terminal Tawang Alun merupakan hasil dari usulan kepala terminal (honorar) Gebang saat itu yaitu mendiang Abdullah Sani yang berasal dari Aceh. Abdullah Sani mengusulkan hal tersebut kepada Bupati Jember yang saat itu masih dijabat oleh Abdul Hadi. Usulan tersebut didasari karena terminal Gebang tidak mampu menampung jumlah armada angkutan yang semakin lama semakin bertambah banyak (Wawancara dengan Robin Danad Sabuana, 25 November 2019).

Terdapat beberapa langkah yang dilakukan sebelum mengusulkan pembangunan terminal baru tersebut yaitu yang pertama melakukan studi perbandingan dengan beberapa terminal di Jawa Timur khususnya yang memenuhi persyaratan di Daerah Tingkat I Jawa Timur. Salah satu terminal yang dijadikan contoh perbandingan adalah terminal Jayabaya di Surabaya dan salah satu terminal besar di Malang. Langkah kedua yaitu setelah studi perbandingan tersebut kemudian dilakukan evaluasi dan selanjutnya dituangkan dalam Pra Rencana Proyek yang disusun bersama oleh BAPPEDA, Bagian Pembangunan dan Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten. Pra Rencana tersebut dikonsultasikan dengan dinas/instansi yang berkaitan dengan masalah ini yaitu DLLAJR, Kepolisian, Bina Marga, Agraria, Dinas Pendapatan Daerah, dan Dinas-dinas Teknis. Langkah ketiga yaitu diterbitkan usulan Bupati Kepala Daerah kepada Menteri Dalam Negeri lewat Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur dengan melampirkan persetujuan DPRD dan rekomendasi DLLAJR. Kemudian langkah keempat yaitu dimulailah pelaksanaan pembangunan terminal berdasarkan persetujuan Menteri Dalam Negeri dalam suratnya tanggal 28 Februari 1983 Nomor : 056.457/233/Bangda tentang pembangunan Terminal Bis Program Bantuan Pembangunan INPRES Dati II tahun 1983/1984 (UPT Terminal Tawang Alun, 1984: 8).

Pembangunan terminal ini menghabiskan biaya konstruksi seluruhnya mencapai angka Rp. 200.075.000,00. Biaya tersebut berasal dari dana Bantuan Pembangunan Daerah Tingkat II (Inpres Dati II). Pembangunan tersebut

dipercayakan kepada CV Raung Jaya Jember yang pemborongnya saat itu adalah mendiang Zainal Abidin. Terminal Tawang Alun menempati areal tanah seluas 28.200 m² atau setara 2,8 ha. Rincian proyek pembangunan terminal Tawang Alun yaitu terdiri dari bidang sarana bangunan dan bidang sarana jalan. Bidang sarana bangunan terdiri dari ruang kantor, ruang kantor angkutan taksi/colt, ruang tunggu bagian depan, ruang tunggu bagian timur dan barat, Gudang, toilet, pos keamanan, dan kantor terminal/DLLAJR. Sedangkan bidang sarana jalan terdiri dari parkir umum, aspalan jalan DPU, sarana jalan angkutan kota, sarana jalan angkutan taksi/colt, dan parkir bus. Selain itu untuk pengadaan air bersih dipergunakan tandon air pada suatu menara air dilengkapi dengan instalasi pembuangan air kotor melalui saluran-saluran tertutup dengan plat beton.

Rincian proyek pembangunan terminal tersebut jika diamati kembali ternyata masih belum sesuai jika dibandingkan dengan Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Angkutan Jalan Raya dalam Kota dan Antar Kota yaitu terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas pendukung. Fasilitas utama antara lain yaitu areal keberangkatan, areal kedatangan, areal menunggu bus, areal lintas, dan areal tunggu penumpang. Untuk fasilitas pendukung yaitu kantor operasional terminal, kios/kantin, loket penjualan tiket, tower/menara pengawas, peron, pos pemeriksaan Tempat Pemungutan Retribusi (TPR), taman, musholla, WC umum/kamar mandi, tempat parkir, papan pengumuman (Dirjen Perhubungan Darat dalam Adisasmita, 2011: 158).

Rincian proyek pembangunan tersebut masih belum sesuai dengan pedoman pembangunan karena tidak tercantum beberapa bangunan fasilitas pendukung yaitu kios/kantin, loket penjualan tiket, peron, pos pemeriksaan TPR, taman, dan papan pengumuman. Namun semua fasilitas tersebut saat ini sudah dibangun seiring bertambahnya tahun dan berkembangnya jaman. Proyek perencanaan pembangunan terminal tersebut harus memenuhi beberapa kriteria umum dalam perencanaan suatu terminal (Adisasmita, 2011: 164) yaitu sebagai berikut:

1. Terminal hendaknya dapat mengantisipasi pergerakan pejalan kaki (pedestrian), yaitu mudah dicapai dari daerah sekitarnya
2. Terminal hendaknya dapat mengantisipasi sirkulasi pergerakan bus secara efektif dan efisien
3. Terminal hendaknya dapat mengantisipasi kebutuhan transfer cepat dan mudah
4. Terminal hendaknya mampu mengatasi pergerakan *Kiss & Ride* secara mudah dan cepat
5. Terminal hendaknya membuat penumpang merasa nyaman dan aman, baik untuk kegiatan naik turun dari bus maupun transfer antarlintasan bus
6. Terminal hendaknya memungkinkan bus dapat menaik-turunkan penumpang secara mudah dan cepat
7. Terminal hendaknya sekecil mungkin mempengaruhi kondisi lalu lintas jaringan jalan sekitarnya.

Tujuh kriteria tersebut tentunya sudah menjadi pertimbangan bagi para pihak yang merencanakan pembangunan terminal Tawang Alun. Hal tersebut dibuktikan dengan luas lahan terminal yang dapat menampung seluruh kegiatan angkutan, selain itu juga aspek keamanan dan kenyamanan bagi calon penumpang merupakan hal yang penting. Maka dari itu di dalam kompleks terminal tersebut terdapat beberapa fasilitas untuk mewujudkan aspek keamanan dan kenyamanan bagi penumpang tersebut.

Lahan tempat berdirinya terminal Tawang Alun dahulunya merupakan Wisma Katak atau mess tentara Angkatan Laut yang bangunannya sudah lama tidak digunakan saat itu. Hal tersebut membuat kepala terminal Gebang saat itu menghubungi pihak pengelola Wisma Katak yaitu pihak tentara Angkatan Laut. Negosiasi berlangsung di Surabaya dan akhirnya pihak tentara Angkatan Laut menyetujui. Pemilihan lokasi tersebut juga disebabkan oleh sulitnya pemerintah daerah untuk menemukan lahan kosong. Lokasi Wisma Katak yang lama tidak

digunakan akhirnya dipilih dan terminal Tawang Alun didirikan disana. Pemanfaatan lahan lokasi tersebut juga bertujuan agar tempat tersebut tidak ditinggal terbengkalai tanpa digunakan sama sekali (Wawancara dengan Robin Danad Sabuana, 25 November 2019). Pembangunan terminal Tawang Alun yang dimulai pada tahun 1983 akhirnya selesai pada tanggal 15 Desember 1984.

Terdapat beberapa aspek yang perlu mendapat perhatian ketika akan memilih lokasi yang menjadi tempat berdirinya suatu terminal (Adisasmita, 2011: 164) yaitu sebagai berikut:

1. Tipe terminal yang akan dikembangkan
2. Komponen pergerakan yang akan dilayani
3. Tipe lintasan rute yang akan dilayani
4. Jumlah rute yang akan dilayani
5. Kondisi dan karakteristik tata guna lahan pada daerah sekitar terminal
6. Kondisi dan karakteristik jaringan jalan
7. Kondisi dan karakteristik lalu lintas pada jaringan jalan di sekitar lokasi terminal

Aspek kelima yaitu yang berkaitan dengan tata guna lahan tentu sudah diperhatikan oleh pihak perencana pembangunan terminal. Lahan yang digunakan tersebut dahulunya merupakan lokasi berdirinya Wisma Katak yang sudah lama tidak terpakai. Sebab itulah untuk kembali memberdayakan kembali lahan tersebut maka digunakan sebagai lokasi terminal angkutan yang baru. Langkah-langkah yang ditempuh dalam merencanakan pembangunan terminal Tawang Alun sebagai terminal baru yang menggantikan terminal Gebang tersebut menunjukkan bahwa pihak pengelola terminal sangat teliti dalam merencanakannya. Pihak terminal juga tidak asal dalam pembangunannya karena nantinya terminal utama ini diharapkan dapat bertahan lama. Hal tersebut terbukti dengan masih digunakannya terminal Tawang Alun hingga saat ini.

Alasan dibalik pemilihan nama Tawang Alun yang digunakan sebagai nama terminal tersebut. Tawang Alun adalah nama dari seorang tokoh dari kerajaan di ujung Jawa Timur (Blambangan) yang memerintah sekitar tahun 1655 dan wafat pada tahun 1691. Tawang Alun adalah raja yang telah berhasil dalam menegakkan kerajaannya dengan mantap, memiliki watak yang cerdas dan pandai serta jiwa patriot yang tidak mengenal menyerah. Nama Tawang Alun dipilih dengan alasan membantu memelihara dan mengungkapkan sejarah kebesaran nenek moyang dan para leluhur di sebagian tanah air, sehingga nama Tawang Alun tidak dilupakan (UPT Terminal Tawang Alun, 1984: 13).

Pihak penyelenggara terminal Tawang Alun saat itu yaitu Pemerintah Daerah Tingkat II menjadikan terminal ini sebagai sarana penggali pendapatan daerah. Namun selain itu terdapat dua aspek yang diperhatikan yaitu aspek sosial ekonomis dan aspek sosial prefentif. Aspek Sosial Ekonomis yaitu Pemerintah Daerah Tingkat II dapat memungut retribusi dalam penyelenggaraan terminal tersebut. Sebagai timbal baliknya yaitu pihak terminal memberikan bantuan secara tidak langsung kepada para pengusaha angkutan umum karena terminal menjadi tempat penyedia calon penumpang lebih banyak daripada di luar terminal. Sedangkan aspek sosial prefentif Terminal merupakan tempat menurunkan penumpang atau barang, hal itu berarti adanya terminal berguna untuk mencegah penumpang turun di sembarang tempat. Penumpang naik dan turun dari angkutan agar tidak terjadi hal fatal misal kecelakaan atau kejahatan yang tentunya merugikan. Secara tidak langsung terminal memiliki fungsi menjaga keamanan calon penumpang tersebut (UPT Terminal Tawang Alun, 1984: 16).

Dua aspek tersebut menjadi hal yang sangat penting untuk dilakukan oleh pihak penyelenggara terminal. Kelangsungan hidup para penyedia jasa angkutan beserta para krunya dan rasa nyaman bagi para penumpang menjadi landasan dalam penentuan dua aspek tersebut. Jika dua aspek tersebut dilaksanakan dengan baik dan berkelanjutan maka dapat disimpulkan bahwa terminal tersebut dapat beroperasi dengan baik dan dapat bertahan lama seiring dengan berkembangnya jaman, karena

memang pada dasarnya terminal adalah tempat pelayanan masyarakat di bidang jasa angkutan. Kedua aspek yang telah dipaparkan diatas sejalan dengan tiga fungsi terminal yaitu bagi penumpang terminal memberikan kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda (kendaraan) ke moda yang lain, tempat fasilitas informasi dan parkir kendaraan pribadi. Kemudian bagi pemerintah, dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan angkutan serta menghindari kemacetan, sumber pungutan retribusi dan sebagai pengendalian kendaraan umum. Dan yang terakhir bagi operator/pengusaha (jasa angkutan umum) adalah untuk mengatur operasi bus, fasilitas istirahat dan informasi dan sebagai fasilitas pangkalan (Adisasmita, 2011: 161).

Seiring berkembangnya waktu terminal ini semakin berkembang pesat. Terminal ini dapat menampung berbagai angkutan. Mulai dari angkutan pedesaan hingga angkutan antar kota luar provinsi. Tidak mengherankan jika aktivitas terminal semakin kompleks. Dinas Perhubungan Jember saat itu juga melaksanakan uji-uji kelayakan bagi armada angkutan umum yang dilakukan secara berkala. Uji kelayakan yang dilakukan salah satunya adalah uji emisi. Hal tersebut dilakukan agar armada angkutan tersebut layak untuk digunakan melayani warga Jember dan sekitarnya. Terminal Tawang Alun adalah cerminan geliat kota. Dinamisnya angkutan di Jember menunjukkan kedinamisan warga kota ini. Terminal Tawang Alun merupakan sarat mutlak bertemunya insan transportasi. Kebutuhan itu harus dilihat secara serius agar kenyamanan dan keamanan menggunakan angkutan umum dapat tercipta dan dirasakan oleh masyarakat penggunaanya (Habib dkk., 2010: 360).

Kebutuhan akan sebuah terminal baru yaitu terminal Tawang Alun saat itu jika dikaji menggunakan Teori Permintaan Perjalanan dan ditinjau dari segi ekonomi maka terminal ini sangat dibutuhkan keberadaanya. Terlebih lagi Pemkab Jember saat itu melakukan pembangunan transportasi di dalam kota. Wujud dari pembangunan transportasi kota adalah adanya angkutan umum jenis baru yaitu Lin Kuning. Lin Kuning merupakan angkutan umum yang memiliki rute ke berbagai jurusan dalam kota yang diluncurkan pada bulan September 1984. Sarana transportasi dalam kota

tersebut diharapkan mampu masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Transportasi dalam kota diharapkan juga mampu berjalan dan menggerakkan roda perekonomian di Jember. Tidak hanya dari segi ekonomi saja, bahkan segi pendidikan juga mengalami dampak adanya angkutan dalam kota ini, karena adanya angkutan dalam kota ini membuat mobilisasi siswa lebih cepat (Habib dkk., 2010: 362).

Berdirinya terminal Tawang Alun selain memberikan dampak pada kelancaran arus lalu lintas angkutan ternyata juga memberikan dampak pada daerah sekitar terminal tersebut. Dampak yang paling signifikan terjadi pada sektor perekonomian masyarakat yang bermukim di sekitar sana. Dahulunya daerah sekitar terminal Tawang Alun masih belum banyak terdapat pertokoan maupun warung-warung seperti saat ini. Keadaan tersebut berubah ketika terminal Tawang Alun berdiri. Perlahan mulai bermunculan warung-warung kecil di sekitar terminal. Warung-warung tersebut merupakan tempat bagi para kru angkutan maupun tukang becak dan tukang ojek melepas penat dan membeli makanan atau pada saat menunggu penumpang. Dari warung-warung kecil kemudian berdiri beberapa kios yang menjual berbagai barang dan kebutuhan, termasuk juga terdapat rumah makan. Lahan-lahan kosong kemudian berkembang menjadi ruko-ruko (rumah toko) besar yang menjual berbagai barang seperti onderdil, minimarket, dan lain-lain. Bahkan beberapa perusahaan penyedia jasa layanan transportasi (agen) juga mendirikan kantor disana. Selain itu juga terdapat ponton (WC umum) dan musholla, tempat penitipan sepeda, jembatan timbang milik pemerintah yang beroperasi tidak jauh dari lokasi terminal, dan juga pom bensin yang menyediakan BBM bagi angkutan yang ada di terminal.

Berdirinya terminal Tawang Alun juga membawa perubahan signifikan terhadap Kabupaten Jember. Salah satunya yaitu mengurangi jumlah pengangguran. Karena dengan adanya terminal baru dengan kapasitas yang lebih luas maka semakin banyak juga jumlah angkutan yang dapat ditampung, jumlah armada bus dan angkutan lain juga bertambah. Maka para penyedia angkutan bus dan angkutan lain

merekrut banyak pengemudi baru beserta kru pembantunya. Hal tersebut merupakan berkah tersendiri bagi pemerintah karena mengurangi pengangguran, serta masyarakat yang membutuhkan pekerjaan (Wawancara dengan Nawawi, 13 Februari 2020).



BAB 6. PENUTUP

6.1 Simpulan

Berdasarkan penelitian dan uraian diatas maka dapat diambil simpulan bahwa terdapat tiga faktor yang melatarbelakangi berdirinya terminal Tawang Alun yaitu letak geografis, kepadatan arus dan volume kendaraan, serta tata ruang kota. Terminal Tawang Alun mulai dibangun pada tanggal 28 Februari 1983 berdasarkan persetujuan Menteri Dalam Negeri dalam suratnya tanggal 28 Februari 1983 Nomor : 056.457/233/Bangda tentang pembangunan Terminal Bis Program Bantuan Pembangunan INPRES Dati II tahun 1983/1984. Pembangunan terminal ini menghabiskan biaya sebesar Rp. 200.075.000,00. Biaya tersebut berasal dari dana Bantuan Pembangunan Daerah Tingkat II (Inpres Dati II).

Dalam sejarahnya terminal Tawang Alun mengalami beberapa renovasi serta perubahan dari segi fisik bangunan. Setiap pergantian kepala terminal juga selalu diiringi dengan adanya pembangunan ataupun renovasi. Pembangunan ataupun renovasi dilakukan karena memang dibutuhkan, dengan memperhatikan kesediaan dana. Berbagai jenis angkutan juga pernah beroperasi di terminal Tawang Alun seperti bus, taksi/colt (MPU), lin kuning, dan angkutan desa. Armada bus merupakan angkutan terbanyak yang pernah beroperasi di terminal Tawang Alun, sebanyak 30 PO atau perusahaan bus menyediakan armada busnya. Untuk armada taksi/colt (MPU) jumlahnya masih sangat banyak pada tahun 1980-an namun sejak pertengahan tahun 2000-an jumlah MPU terus menurun karena kemunculan taksi argo. Angkutan jenis lain yaitu angkutan kota yang sering disebut Lin Kuning mulai muncul pada tahun 1984 sebagai kebijakan dari Pemkab Jember untuk mulai melakukan pembangunan transportasi di dalam kota. Lin kuning sampai saat ini masih beroperasi dan masih diminati masyarakat Jember. Jenis angkutan lain yang banyak beroperasi yaitu angkutan desa. Angkutan jenis ini banyak beroperasi di daerah-daerah luar kawasan pusat kota. Angkutan desa memiliki ciri khas berwarna biru dan pintunya berada di

bagian belakang. Namun sekarang keberadaan angkutan desa sudah sangat langka. Terhitung sejak pertengahan tahun 2000-an angkutan jenis ini sudah berhenti beroperasi.

Arus penumpang dan angkutan setiap tahunnya selalu mengalami perubahan. Pada saat-saat tertentu seperti pada saat perayaan hari raya selalu terjadi lonjakan arus angkutan dan penumpang. Terutama pada jenis angkutan bus yang menjadi angkutan primadona yang banyak diandalkan pada perjalanan jarak jauh. Pada umumnya arus keluar lebih tinggi daripada arus masuk baik angkutan maupun kendaraan. Arus keluar penumpang yang lebih besar daripada arus masuk penumpang juga menimbulkan dampak positif yaitu lalu lintas dalam kota sedikit lebih lengang.

Terminal Tawang Alun sebagai penyedia jasa angkutan umum dibantu oleh sembilan subterminal yang tersebar di berbagai daerah di Jember. Sembilan subterminal tersebut adalah subterminal Ajung, Arjasa, dan Pakusari yang terletak di lingkup kawasan pusat kota. Enam subterminal lainnya berada di luar lingkup kawasan pusat kota atau pinggiran kota yaitu subterminal Kalisat, Balung, Ambulu, Kencong, Tanggul, dan Sempolan. Subterminal-subterminal tersebut saling menjalin hubungan antar satu sama lain.

Selain menjalin hubungan satu sama lain, subterminal-subterminal tersebut memiliki peranan dalam melancarkan perekonomian masyarakat dan proses mobilitas masyarakat. Terdapat beberapa permasalahan yang terjadi di lingkungan terminal Tawang Alun dan juga subterminal-subterminal pembantunya yaitu Permasalahan tersebut terdiri dari permasalahan dengan masyarakat sekitar, permasalahan seputar angkutan, permasalahan keamanan, serta permasalahan di lingkup internal terminal maupun subterminal. Semua permasalahan tersebut dapat diatasi oleh setiap kepala terminal dengan berbagai cara pendekatan dan penyelesaian.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian diatas, penulis memberikan beberapa saran yaitu kepada :

1. Bagi pembaca, penelitian ini diharapkan mampu memberikan tambahan wawasan mengenai sejarah suatu terminal dan menjadi bahan referensi bagi penelitian selanjutnya;
2. Bagi masyarakat Kabupaten Jember, diharapkan untuk tidak kehilangan minat untuk memakai dan menggunakan jasa angkutan umum demi keberlangsungan dan kelestarian dari angkutan umum serta berpartisipasi untuk mewujudkan sebuah kota yang bebas dari kemacetan;
3. Bagi pemerintah Kabupaten Jember, diharapkan mampu menyimpan dan mengelola dengan baik berbagai dokumen dan data mengenai bidang transportasi ataupun bidang lainnya sehingga dapat menyediakannya untuk keperluan berbagai jenis penelitian;
4. Bagi Universitas Jember, diharapkan dapat menyediakan lebih banyak lagi berbagai jenis referensi mengenai bidang transportasi khususnya yang berkaitan dengan sejarah transportasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, S. A. 2011. *Jaringan Transportasi : Teori dan Analisis*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. 2010. *Arus Kendaraan dan Penumpang AKDP dan AKAP Keluar-Masuk Terminal Tawang Alun Jember Dalam Rangka Hari Lebaran 2010 1431 H (H-7 s/d H+8)*. Jember.
- Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. 2011. *Data Arus Kendaraan dan Penumpang Bus AKDP di Terminal Kabubapten Jember Tahun 2011*. Jember.
- Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. 2012. *Perbandingan Arus Kendaraan dan Penumpang AKDP dan AKAP Hari Lebaran Tahun 2010, 2011, dan 2012*. Jember.
- Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. 2013. *Perbandingan Jumlah Kendaraan Operasi dan Tidak Operasi AKDP dan AKAP Bulan Mei 2013*. Jember.
- Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. 2014. *Final Report (Perencanaan) : Pembangunan Sarana dan Prasarana Perhubungan*. Jember.
- Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. 2014. *Rekapitulasi Jumlah Penumpang dan Jumlah Kendaraan AKAP dan AKDP di Terminal Tawang Alun Bulan Oktober 2014*. Jember.
- Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. 2015. *Data Arus Kendaraan dan Penumpang Bus AKDP di Terminal Kabubapten Jember Tahun 2015*. Jember.
- Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. 2016. *Data Arus Kendaraan dan Penumpang Bus AKDP di Terminal Kabubapten Jember Tahun 2016*. Jember.
- Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. 2018. *Jumlah Trayek dan Rute Angkutan Umum di Terminal Tipe A Tawang Alun Jember Tahun 2018*. Jember.
- Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. 2019. *Data Spasial Prasarana Transportasi Dinas Perhubungan Jawa Timur Objek : Terminal*. Jember.
- Gottschalk, L. 2015. *Mengerti Sejarah*. Penerjemah: Nugroho Notosusanto. Jakarta: Universitas Indonesia.

- Habib, S., dkk. 2009. *DPRD: Dalam Perkembangan Kabupaten Jember Jilid 1 (1929-1971)*. Jember: DPRD Kabupaten Jember.
- Habib, S., dkk. 2010. *DPRD: Dalam Perkembangan Kabupaten Jember Jilid 2 (1971-1999)*. Jember: DPRD Kabupaten Jember.
- Jamaludin, A. N., 2017. *Sosiologi Perkotaan : Memahami Masyarakat Kota dan Problematikanya*. Bandung: CV Pustaka Setia.
- Kartodirdjo, S. 1992. *Pendekatan Ilmu Sosial Dalam Metodologi Sejarah*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Lansart, G., dkk. 2015. *Perencanaan Terminal Sasaran Sebagai Pengembangan Terminal Tondano di Kabupaten Minahasa*. *Jurnal Sipil Statik*. Vol. 3 No. 7 Juli 2015. 475-483.
- Miro, F. 2011. *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Nugraha, B. A. Tanpa Tahun. *Studi Tentang Keberadaan "Terminal Bayangan" Sukun Banyumanik Kota Semarang*. *Jurnal Penelitian*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 132 Tahun 2015. *Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Pratama, A. Y. 2017. *Analisis Dampak Ekonomi dari Pembangunan Terminal di Kabupaten Klaten Dengan Menggunakan Metode Analytical Hierarchy Process (AHP)*. Naskah Publikasi. Surakarta: Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Purba, D. R. R. 2017. *Perkembangan Terminal Bulupitu di Kota Purwokerto (2006-2016)*. *Skripsi*. Purwokerto: Program Studi Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan Dan Ilmu Pendidikan Univesitas Muhammadiyah Purwokerto.
- Sani, Z. 2013. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia (UI Press).
- Setyowati, N. 2011. *Dampak Perpindahan Terminal Gadang ke Terminal Hamid Rusdi Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Sekitar Terminal Gadang*. *Skripsi*. Malang: Prodi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Malang.

Tawaris, V. A., dkk. 2013. *Penataan Terminal Angkutan Darat Towo'e 'Tahuna di Kabupaten Kepulauan Sangihe. Jurnal Sipil Statik*. Vol. 1 No. 3 Februari 2015. 177-183.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992. *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia.

UPT Terminal Tawang Alun Jember. 1984. *Sekilas Tentang Proses Pembangunan Terminal Tawang Alun Jember*. Jember.

Utomo, Bobby Tri dkk. 2015. *Identifikasi Kondisi Sanitasi Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember (Identification Sanitation In Tawang Alung Terminal, Jember)*. *Artikel Ilmiah Hasil Penelitian Mahasiswa*. Jember: Bagian Kesehatan Lingkungan dan Kesehatan Keselamatan Kerja Universitas Jember.

Sumber Lisan:

Wawancara dengan Robin Danad Sabuana pada tanggal 25 November 2019 dan 31 Desember 2019

Wawancara dengan Oemar pada tanggal 12 Februari 2020 dan 25 Maret 2020

Wawancara dengan Nawawi pada tanggal 13 Februari 2020

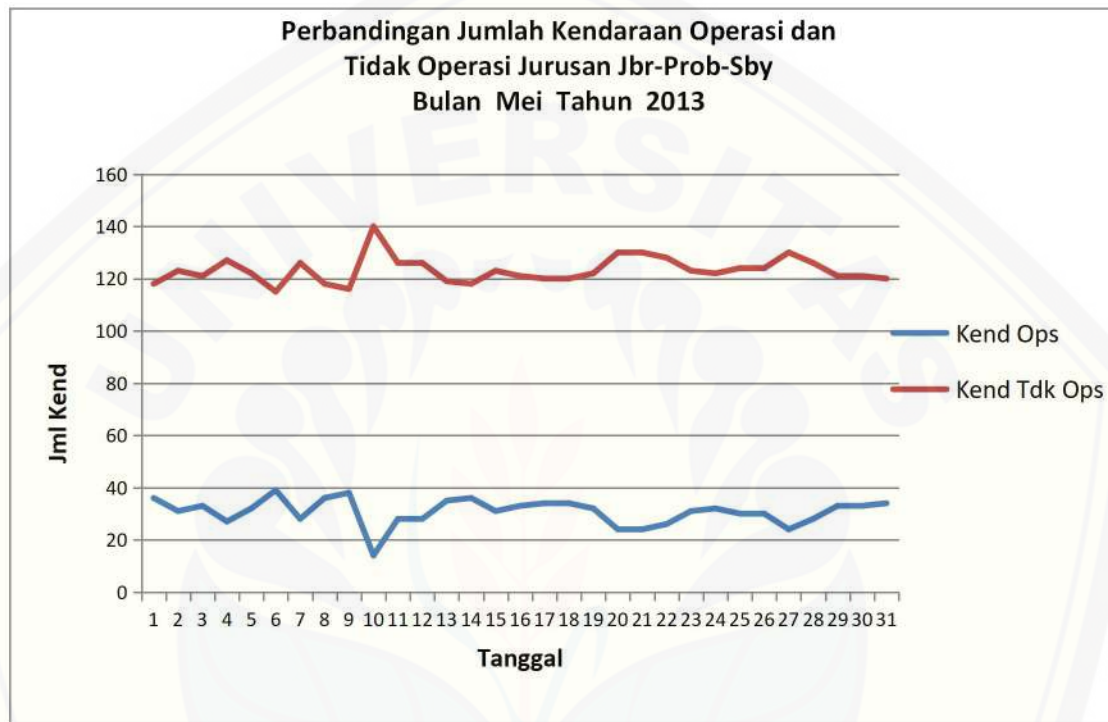
Wawancara dengan S. Totok Karyanto pada tanggal 29 April 2020

Wawancara dengan Edy Harianto pada tanggal 29 April 2020

Wawancara dengan Gatot Triyono pada tanggal 4 Mei 2020

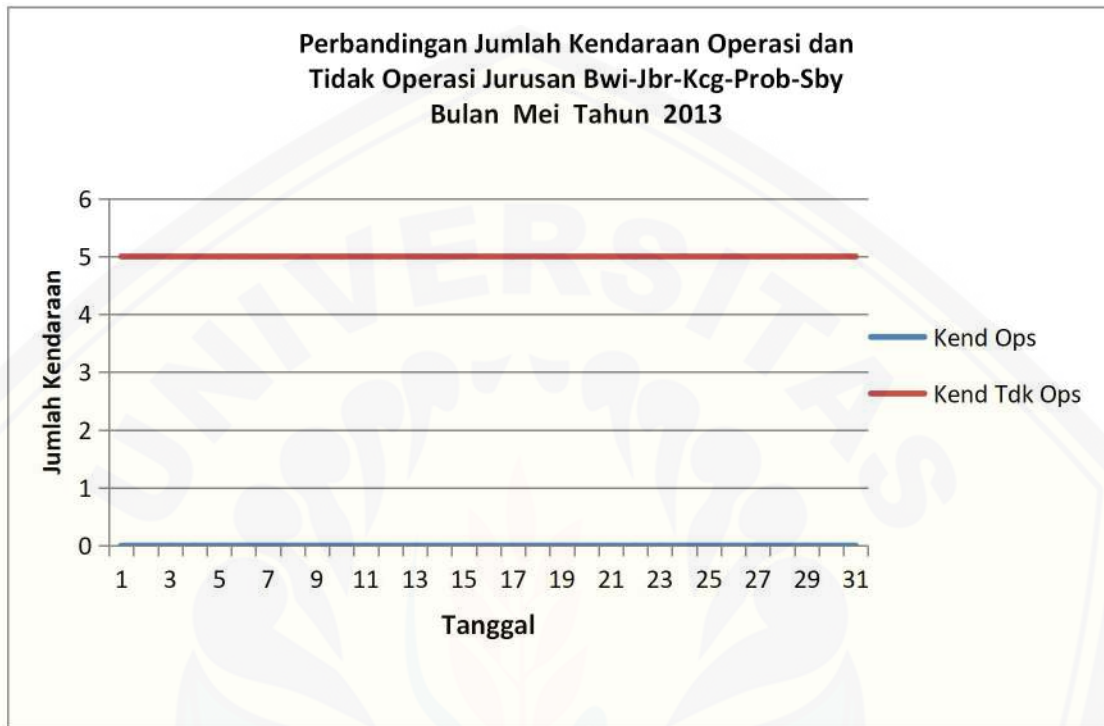
LAMPIRAN GRAFIK

Grafik 5.1 Bus AKDP jurusan Jember-Probolinggo-Surabaya



Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jember

Grafik 5.2 Bus AKDP jurusan Banyuwangi-Jember-Kencong-Probolinggo-Surabaya



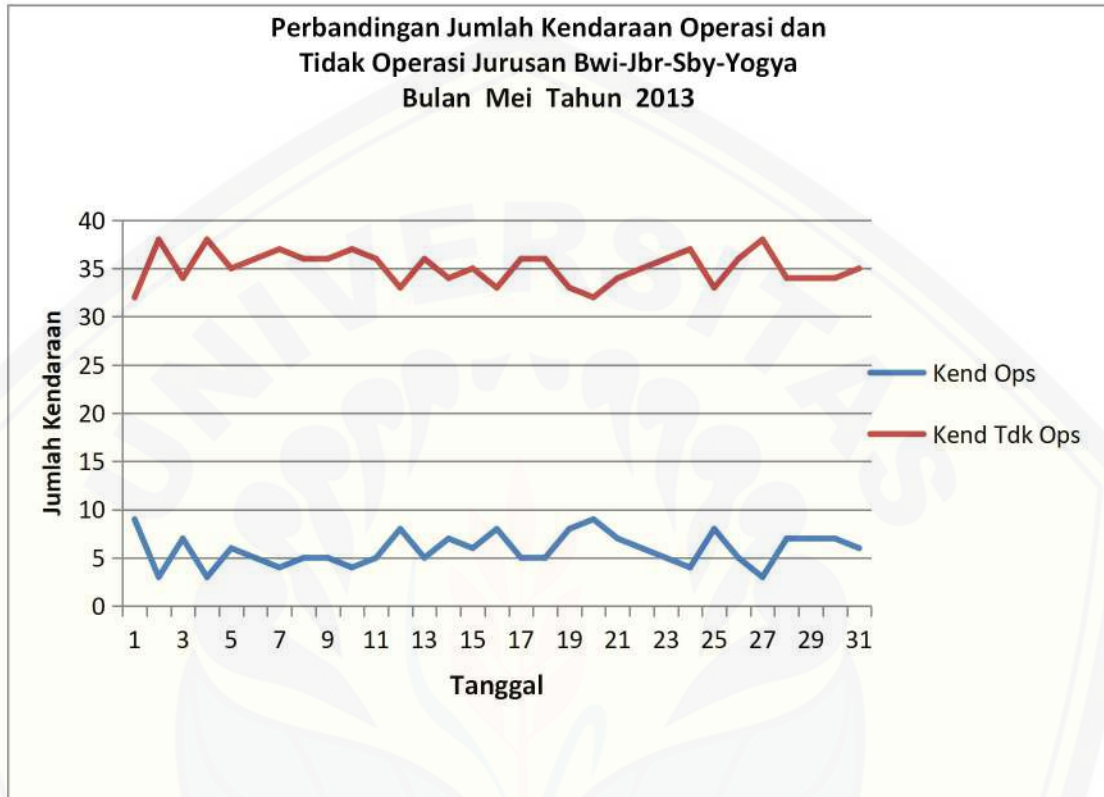
Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jember

Grafik 5.3 Bus AKAP jurusan Jember-Banyuwangi-Denpasar



Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jember

Grafik 5.4 Bus AKAP jurusan Banyuwangi-Jember-Surabaya-Yogyakarta



Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jember

LAMPIRAN TABEL

Tabel 5.2 Jumlah trayek kendaraan angkutan umum tahun 2016

No.	Rute	Jurusan	Panjang		
			Rute (KM)	Jumlah	Operasi
1	A	Berangkat : Terminal Tawang Alun – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Gajah Mada – Jl. Sultan Agung – Jl. Sudarman – Jl. Wijaya Kusuma – Jl. PB. Sudirman – Jl. M. Seruji – Jl. Slamet Riyadi – Jl. Supriadi – Jl. S. Agung – Terminal Arjasa Kembali : Terminal Arjasa – Jl. S. Agung – Jl. Supriadi – Jl. Slamet Riyadi – Jl. M. Seruji – Jl. PB. Sudirman – Jl. A. Yani – Jl. Trunojoyo – Jl. Cokroaminoto – Jl. Gajah Mada – Mangli – Terminal Tawang Alun	17	32	31
2	B	Berangkat : Terminal Tawang Alun – Jl. Brawijaya – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Gajah Mada – Jl. Melati – Jl. Kenanga – Jl. Sultan Agung – Jl. Sudarman – Jl. PB. Sudirman – Jl. M. Seruji – Jl. Slamet Riyadi – Jl. Supriyadi – Jl. S. Agung – Terminal	18	31	30

		Arjasa			
		Kembali :			
		Terminal Arjasa – Jl. S. Agung – Jl.			
		Supriyadi – Jl. Slamet Riyadi – Jl. M.			
		Seruji – Jl. PB. Sudirman – Jl. A.			
		Yani – Jl. Trunojoyo – Jl.			
		Cokroaminoto – Jl. Gajah Mada – Jl.			
		Hayam Wuruk – Jl. Brawijaya –			
		Terminal Tawang Alun			
3	C	Berangkat :	15	18	17
		Terminal Tawang Alun – Jl.			
		Brawijaya – Jl. Hayam Wuruk – Jl.			
		Gajah Mada – Jl. Mawar – Jl. Nusa			
		Indah – Jl. Dr. Soebandi – Perumnas			
		Kembali :			
		Perumnas – Jl. Dr. Soebandi – Jl. Nusa			
		Indah – Bhayangkara – Jl. PB.			
		Sudirman – Jl. A. Yani – Jl.			
		Trunojoyo – Jl. Cokroaminoto – Jl.			
		Gajah Mada – Jl. Hayam Wuruk – Jl.			
		Brawijaya – Terminal Tawang Alun			
4	D	Berangkat :	19	36	36
		Terminal Tawang Alun – Jl.			
		Brawijaya – Jl. Hayam Wuruk – Jl.			
		Gajah Mada – Jl. Sultan Agung – Jl.			
		Sudarman – Jl. Wijaya Kusuma – Jl.			
		PB. Sudirman – Jl. M. Seruji – Jl.			
		Mastrip – Jl. Kalimantan – Jl. Jawa –			
		Jl. Karimata – Jl. Letjen S. Parman – Jl.			
		Letjen Katamso – Terminal Pakusari			
		Kembali :			

		Terminal Pakusari – Jl. Letjen Katamso – Jl. Letjen Haryono – Jl. Letjen S. Parman – Jl. Karimata – Jl. Jawa – Jl. Kalimantan – Jl. Mastrip – Jl. PB. Sudirman – Jl. A. Yani – Jl. Trunojoyo – Jl. Cokroaminoto – Jl. Gajah Mada – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Brawijaya – Terminal Tawang Alun			
5	E	Berangkat : Terminal Tawang Alun – Jl. Brawijaya – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Gajah Mada – Jl. Sultan Agung – Jl. Sudarman – Jl. A. Yani – Jl. Letjen Panjaitan – Jl. Letjen S. Parman – Jl. Letjen MT. Haryono – Jl. Letjen Katamso – Terminal Pakusari Kembali : Terminal Pakusari – Jl. Letjen Katamso – Jl. Letjen MT. Haryono – Jl. Letjen S. Parman – Jl. Letjen Panjaitan – Jl. A. Yani – Jl. Trunojoyo – Jl. Cokroaminoto – Jl. Gajah Mada – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Brawijaya – Terminal Tawang Alun	16	32	31
6	G	Berangkat : Terminal Tawang Alun – Jl. Brawijaya – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Gajah Mada – Jl. Sultan Agung – Jl. Sudarman – Jl. A. Yani – Jl. Letjen Suprpto – Jl. Jend. Basuki Rahmat – Gladak Pakem – Jl. MH. Thamrin –	18	42	37

		Terminal Ajung			
		Kembali :			
		Terminal Ajung – Jl. MH. Thamrin – Gladak Pakem – Jl. Jend. Basuki Rahmat – Jl. Letjen Suprpto – Jl. A. Yani – Jl. Trunojoyo – Jl. Cokroaminoto – Jl. Gajah Mada – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Brawijaya – Terminal Tawang Alun			
7	H	Berangkat :	20	10	10
		Terminal Tawang Alun – Jl. Brawijaya – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Gajah Mada – Jl. Sultan Agung – Jl. KH. Shiddiq – Jl. KH. Agus Salim – Jl. Teuku Umar – Jl. Letjen Sutoyo – Jl. Kutai – Jl. Yos Sudarso – Jl. Letjen Katamso – Terminal Pakusari			
		Kembali :			
		Terminal Pakusari – Jl. Letjen Katamso – Jl. Yos Sudarso – Jl. Teuku Umar – Jl. KH. Agus Salim – Jl. KH. Shiddiq – Jl. Cokroaminoto – Jl. Gajah Mada – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Brawijaya – Terminal Tawang Alun			
8	V	Berangkat :	5	7	1
		Terminal Tawang Alun – Jl. Brawijaya – Jl. Otista – Jl. MH. Thamrin – Terminal Ajung			
		Kembali :			
		Terminal Ajung – Jl. MH. Thamrin – Jl. Otista – Jl. Brawijaya – Terminal			

Tawang Alun					
9	AT	Berangkat :	16	2	2
		Terminal Tawang Alun – Jl. Brawijaya – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Gajah Mada – Jl. Sultan Agung – Jl. PB. Sudirman – Jl. Mastrip – Jl. Danau Toba – Jl. Tawang Mangu – Jl. Supriyadi – Jl. S. Agung – Terminal Arjasa			
		Kembali :			
		Terminal Arjasa – Jl. S. Agung – Jl. Supriyadi – Jl. Tawang Mangu – Jl. Danau Toba – Jl. Mastrip – Jl. PB. Sudirman – Jl. A. Yani – Jl. Trunojoyo – Jl. Cokroaminoto – Jl. Gajah Mada – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Brawijaya – Terminal Tawang Alun			
		Jumlah Total		210	195

Sumber : Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember

Tabel 5.3 Arus angkutan bus dan penumpang bus AKDP di terminal Tawang Alun selama Idul Fitri 2010

TANGGAL	JUMLAH					
	MASUK			KELUAR		
	BUS	RIT	PENUMPANG	BUS	RIT	PENUMPANG
03-18 September 2010	3.414	4.553	77.424	3.414	4.553	104.763

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jember

Tabel 5.4 Arus angkutan bus dan penumpang bus AKAP di terminal Tawang Alun selama Idul Fitri 2010

TANGGAL	JUMLAH					
	MASUK			KELUAR		
	BUS	RIT	PENUMPANG	BUS	RIT	PENUMPANG
03-18 September 2010	590	590	12.965	590	590	16.681

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jember

Tabel 5.5 Arus angkutan bus dan penumpang bus AKDP di terminal Tawang Alun bulan Februari 2011

BULAN	JUMLAH					
	MASUK			KELUAR		
	BUS	RIT	PENUMPANG	BUS	RIT	PENUMPANG
Februari 2011	5.016	6.534	78.523	5.189	6534	101.796

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jember

Tabel 5.6 Arus angkutan bus dan penumpang bus AKDP di terminal Tawang Alun bulan September 2011

BULAN	JUMLAH					
	MASUK			KELUAR		
	BUS	RIT	PENUMPANG	BUS	RIT	PENUMPANG
September 2011	6.154	7.986	119.927	6.154	7.981	159.449

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jember

Tabel 5.7 Arus angkutan bus dan penumpang bus AKDP di terminal Tawang Alun bulan November 2011

BULAN	JUMLAH					
	MASUK			KELUAR		
	BUS	RIT	PENUMPANG	BUS	RIT	PENUMPANG
November 2011	5.094	6.210	79.853	5.118	6.233	104.940

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jember

Tabel 5.8 Perbandingan arus angkutan bus dan penumpang bus AKDP di terminal Tawang Alun bulan tahun 2010, 2011, dan 2012

JENIS BUS		JUMLAH																	
		MASUK									KELUAR								
		BUS			RIT			PENUMPANG			BUS			RIT			PENUMPANG		
		010	011	012	010	011	012	010	011	012	010	011	012	010	011	012	010	011	012
AKDP		3.414	.473	.506	.553	.699	.589	7.424	5.337	6.319	.414	.463	.505	.533	.491	.591	04.763	8.453	04.480

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jember

Tabel 5.9 Perbandingan arus angkutan bus dan penumpang bus AKAP di terminal Tawang Alun bulan tahun 2010, 2011, dan 2012

JENIS BUS	JUMLAH											
	BUS						RIT					
							PENUMPANG					
							MASUK			KELUAR		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012
AKAP	590	655	728	590	655	728	12.965	1.307	14.793	16.681	14.749	18.269

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jember

Tabel 5.10 Jumlah angkutan bus dan penumpang bus AKDP dan AKAP di terminal Tawang Alun bulan Oktober 2014

JENIS BUS	JUMLAH				
	BUS YANG BEROPERASI	BUS YANG TIDAK BEROPERASI	PENUMPANG		
			JUMLAH	TERTINGGI	JURUSAN
AKDP	4.730	27.684	42.560	12.674	Jember-Tanggul- Surabaya
AKAP	1.693	6.641	13.209	4.394	Jember-Banyuwangi- Denpasar

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jember

Tabel 5.11 Arus penumpang bus AKDP di terminal Tawang Alun sepanjang tahun 2015

JENIS BUS	JUMLAH					
	MASUK			KELUAR		
	TERTINGGI	TERENDAH	RATA-RATA	TERTINGGI	TERENDAH	RATA-RATA
AKDP	119.927	64.857	83.062	159.449	83.499	106.374

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jember

Tabel 5.12 Arus penumpang bus AKDP di terminal Tawang Alun sepanjang tahun 2016

JENIS BUS	JUMLAH					
	MASUK			KELUAR		
	TERTINGGI	TERENDAH	RATA-RATA	TERTINGGI	TERENDAH	RATA-RATA
AKDP	119.927	64.857	82.641	159.449	83.499	105.976

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Jember

LAMPIRAN A. MATRIK PENELITIAN

TOPIK	JUDUL PENELITIAN			JENIS DAN SIFAT PENELITIAN	PERMASALAHAN	SUMBER DATA	METODE PENELITIAN	
Sejarah Transportasi	Terminal Kabupaten	Tawang Alun Tahun 1984-2017	Alun Tahun	1. Jenis Penelitian: Penelitian Sejarah 2. Sifat Penelitian: Penelitian Lapang dan pustaka	1. Apakah latar belakang berdirinya terminal Tawang Alun di Kabupaten Jember tahun 1984? 2. Bagaimanakah perkembangan terminal Tawang Alun tahun 1984-2017?	1. Dokumen 2. Sumber Lisan	Metode Penelitian: Sejarah:	1. Heuristik 2. Kritik 3. Interpretasi 4. Historiografi

LAMPIRAN B. DAFTAR INFORMAN

Nama	Usia	Pekerjaan	Alamat
Robin Danad Sabuana	58 tahun	Staff harian terminal Tawang Alun	Jalan Gurame, RT 4/RW 2, Dukuh Mencek, Kecamatan Sukorambi
Oemar	60 tahun	Pensiunan (Mantan pegawai terminal Tawang Alun)	Jalan Kenanga 10, Kelurahan Gebang, Kecamatan Patrang
Nawawi	70 tahun	Pensiunan (Mantan pegawai Dinas Perhubungan Kabupaten Jember)	Jalan Kenanga 8 B, Kelurahan Gebang, Kecamatan Patrang
S. Totok Karyanto	69 tahun	Pensiunan (Mantan Kepala Terminal)	Jalan Letjen Panjaitan, Gang Melati No.2
Edy Harianto	63 tahun	Pensiunan (Mantan Kepala Terminal)	Jalan Bungur 1, No. 1
Gatot Triyono	41 tahun	Kepala Dinas Komunikasi dan Informatika Kabupaten Jember	Jalan Kahuripan, Gang Kavling

LAMPIRAN C. PEDOMAN PENELITIAN/PENGUMPULAN SUMBER SEJARAH

No	Jenis Data dan Penelitian	Informan	Satuan Wilayah	Bentuk Data	Teknik Pengumpulan Data
1	Latar Belakang Berdirinya Terminal Tawang Alun Di Kabupaten Jember Tahun 1984	1. Robin Sabuana 2. Oemar 3. Nawawi	Danad Kabupaten Jember	Lisan Tertulis	Wawancara Dokumen
2	Terminal Tawang Alun Tahun 1984 – 2017	1. Robin Sabuana 2. Oemar 3. Nawawi 4. S. Totok Karyanto 5. Edy Harianto 6. Gatot Triyono	Danad Kabupaten Jember	Lisan Tertulis	Wawancara Dokumen

LAMPIRAN D. PEDOMAN WAWANCARA

INFORMAN 1

Nama Informan : Robin Danad Sabuana
Pekerjaan : Staff Terminal Tawang Alun
Alamat : Jalan Gurami, RT 4, RW 2, Dukuh Mencek, Sukorambi
Hari/ Tanggal : Senin, 25 November 2019
Tempat : Ruang tamu kantor Terminal Tawang Alun

1. Bagaimana latar belakang berdirinya terminal Tawang Alun?
2. Siapakah yang mengusulkan pembangunan terminal Tawang Alun?
3. Bagaimana perkembangan keadaan terminal beserta fasilitasnya?
4. Apa sajakah jenis angkutan yang pernah beroperasi di terminal Tawang Alun?
5. Apakah yang anda ketahui tentang subterminal-subterminal pembantu yang tersebar di beberapa daerah?
6. Bagaimanakah peranan dari subterminal-subterminal tersebut?
7. Apakah terdapat hubungan antara masing-masing subterminal?

INFORMAN 2

Nama : Oemar
Pekerjaan : Pensiunan (Eks pegawai terminal Tawang Alun)
Alamat : Jalan Kenanga 10, Kelurahan Gebang, Kecamatan Patrang
Hari/ Tanggal : Rabu, 12 Februari 2020 dan Rabu, 25 Maret 2020
Tempat : Kediaman Oemar

1. Bagaimana latar belakang berdirinya terminal Tawang Alun?
2. Siapakah yang mengusulkan pembangunan terminal Tawang Alun?
3. Bagaimana perkembangan keadaan terminal beserta fasilitasnya?
4. Apa sajakah jenis angkutan yang pernah beroperasi di terminal Tawang Alun?
5. Apakah yang anda ketahui tentang subterminal-subterminal pembantu yang tersebar di beberapa daerah?
6. Bagaimanakah peranan dari subterminal-subterminal tersebut?
7. Apakah terdapat hubungan antara masing-masing subterminal?

INFORMAN 3

Nama : Nawawi

Pekerjaan : Pensiunan (Eks pegawai Dinas Perhubungan)

Alamat : Jalan Kenanga 8 B, Kelurahan Gebang, Kecamatan Patrang

Hari/Tanggal : Kamis, 13 Februari 2020

Tempat : Kediaman Nawawi

1. Bagaimana latar belakang berdirinya terminal Tawang Alun?
2. Siapakah yang mengusulkan pembangunan terminal Tawang Alun?
3. Bagaimana perkembangan keadaan terminal beserta fasilitasnya?
4. Apa sajakah jenis angkutan yang pernah beroperasi di terminal Tawang Alun?
5. Apakah yang anda ketahui tentang subterminal-subterminal pembantu yang tersebar di beberapa daerah?
6. Bagaimanakah peranan dari subterminal-subterminal tersebut?
7. Apakah terdapat hubungan antara masing-masing subterminal?

INFORMAN 4

Nama : S. Totok Karyanto
Pekerjaan : Pensiunan (Eks Kepala Terminal)
Alamat : Jalan Letjen Panjaitan, Gang Melati No. 2
Hari/Tanggal : Rabu, 29 April 2020
Tempat : Kediaman Totok

1. Apa saja pembangunan atau renovasi yang anda lakukan selama memimpin terminal Tawang Alun?
2. Apa saja jenis angkutan yang beroperasi di terminal selama anda memimpin terminal Tawang Alun?
3. Bagaimanakah kinerja masing-masing angkutan tersebut?
4. Apa saja permasalahan-permasalahan yang terjadi di terminal dan subterminal?
5. Bagaimana cara anda mengatasi permasalahan-permasalahan tersebut?
6. Bagaimana cara anda dalam menjaga komunikasi dan koordinasi terminal Tawang Alun dengan masing-masing subterminal?

INFORMAN 5

Nama : Edy Harianto
Pekerjaan : Pensiunan (Eks Kepala Terminal)
Alamat : Jalan Bungur 1, No. 1, Kelurahan Gebang, Kecamatan Patrang
Hari/Tanggal : Rabu, 29 April 2020
Tempat : Kediaman Edy

1. Apa saja pembangunan atau renovasi yang anda lakukan selama memimpin terminal Tawang Alun?
2. Apa saja jenis angkutan yang beroperasi di terminal selama anda memimpin terminal Tawang Alun?
3. Bagaimanakah kinerja masing-masing angkutan tersebut?
4. Apa saja permasalahan-permasalahan yang terjadi di terminal dan subterminal?
5. Bagaimana cara anda mengatasi permasalahan-permasalahan tersebut?
6. Bagaimana cara anda dalam menjaga komunikasi dan koordinasi terminal Tawang Alun dengan masing-masing subterminal?

INFORMAN 6

Nama : Gatot Triyono
Pekerjaan : Kepala Dinas Komunikasi dan Informatika Kabupaten Jember
Alamat : Jalan Kahuripan, Gang Kavling
Hari/Tanggal : Senin, 4 Mei 2020
Tempat : Kantor Diskominfo Kabupaten Jember

1. Apa saja pembangunan atau renovasi yang anda lakukan selama memimpin terminal Tawang Alun?
2. Apa saja jenis angkutan yang beroperasi di terminal selama anda memimpin terminal Tawang Alun?
3. Bagaimanakah kinerja masing-masing angkutan tersebut?
4. Apa saja permasalahan-permasalahan yang terjadi di terminal dan subterminal?
5. Bagaimana cara anda mengatasi permasalahan-permasalahan tersebut?
6. Bagaimana cara anda dalam menjaga komunikasi dan koordinasi terminal Tawang Alun dengan masing-masing subterminal?

LAMPIRAN E. HASIL WAWANCARA

INFORMAN 1

Nama Informan : Robin Danad Sabuana
Hari/ Tanggal : Senin, 25 November 2019
Tempat : Ruang tamu kantor Terminal Tawang Alun

Terminal Tawang Alun dibangun karena terminal Gebang sudah tidak mampu menampung jumlah angkutan yang semakin lama semakin banyak. Sehingga kepala terminal Gebang yaitu Bapak Abdullah Sani mengusulkan pembangunan terminal baru kepada Bupati Jember. Seiring berjalannya waktu usul tersebut disetujui. Terminal Tawang Alun dibangun dan pembangunannya selesai pada bulan Desember tahun 1984. Luas area terminal Tawang Alun adalah 2,8 ha.

Ada alasan dibalik penamaan Tawang Alun untuk terminal ini. Kepala terminal memilih nama Tawang Alun karena ada kaitannya dengan Jember. Tawang Alun adalah raja Blambangan yang merupakan menantu dari raja Puger yaitu Arya Buleter. Memerintah sejak tahun 1655 sampai tahun 1691 atau selama 36 tahun. Selain karena alasan historis tersebut, penamaan Tawang Alun bertujuan agar beda dari nama terminal lain supaya lebih ‘keren’.

Armada angkutan saat itu dikuasai oleh bus dengan jumlah 500 bus. Dua PO menjadi penguasa yaitu Akas dan Tjipto. Untuk angkutan colt/taksi (MPU) jumlahnya mencapai 80 hingga 85 kendaraan. Sedangkan angkutan lin kuning berjumlah 350 kendaraan. Ditengah kemajuan teknologi yang sekarang serba digital menyebabkan menurunnya jumlah armada angkutan. Persaingan dengan angkutan online seperti ojek online dan taksi online (Gojek, Grab, dll). Selain itu masyarakat sudah banyak yang mampu membeli kendaraan pribadi.

Pengusulan pembangunan terminal ini memakan waktu yang lama. Hingga akhirnya disetujui pada tahun 1984. Pembangunan terminal ini dipercayakan kepada seorang pemborong bernama Zainal Abidin. Lahan tempat berdirinya

terminal Tawang Alun dahulunya merupakan Wisma Katak atau mess tentara Angkatan Laut yang bangunannya sudah lama tidak digunakan saat itu. Hal tersebut membuat kepala terminal Gebang saat itu menghubungi pihak pengelola Wisma Katak yaitu pihak tentara Angkatan Laut. Negosiasi berlangsung di Surabaya dan akhirnya pihak tentara Angkatan Laut menyetujui. Pemilihan lokasi tersebut juga disebabkan oleh sulitnya pemerintah daerah untuk menemukan lahan kosong. Lokasi Wisma Katak yang lama tidak digunakan akhirnya dipilih dan terminal Tawang Alun didirikan disana. Pemanfaatan lahan lokasi tersebut juga bertujuan agar tempat tersebut tidak ditinggal terbengkalai tanpa digunakan sama sekali.

Renovasi atau pemugaran bangunan di terminal tidak serta merta dilakukan tanpa pertimbangan. Beberapa pertimbangan harus direncanakan sebelum memutuskan hal tersebut. Selain itu juga harus memperhatikan kondisi keuangan dan ketersediaan dana. Jika kondisi keuangan sedang baik serta ketersediaan dana yang memadai tentunya dapat dilakukan renovasi atau pemugaran. Namun ditegaskan lagi bahwa hal tersebut dilakukan jika memang perlu. Dibutuhkan juga persetujuan dari pihak yang terkait dalam melakukannya. Sehingga nantinya tidak menimbulkan kesan pembangunan yang dianggap mubadzir atau dalam kata lain membangun sebuah bangunan yang tidak berdaya guna. Pembangunan ataupun fasilitas baru untuk terminal terjadi secara berangsur-angsur. Setiap pergantian kepala terminal diiringi oleh pembangunan dan perubahan fasilitas baru. Pengecatan bangunan serta pengaspalan jalan juga dilakukan.

Perubahan yang paling menimbulkan dampak terbesar di lingkungan terminal adalah proses penertiban para pedagang kaki lima (PKL) yang berjualan di ruas jalan tepat di depan pagar terminal Tawang Alun. PKL tersebut berjualan mulai sore hari sampai malam hari. Penertiban para PKL tersebut merupakan perintah langsung dari kepala terminal pada periode tahun 2000-an. Hal tersebut dilakukan agar tidak menimbulkan kesan kumuh di depan pagar terminal. Proses penertiban PKL tersebut ditangani langsung oleh beberapa pegawai terminal, dibantu Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP). Prosesnya membutuhkan waktu

yang tidak sebentar, prosesnya berjalan selama kurang lebih tujuh bulan setelah melalui negosiasi hingga melibatkan tokoh masyarakat sekitar. Proses penertiban PKL tersebut akhirnya selesai dengan cara damai tanpa ada unsur pemaksaan dan kekerasan.

Terdapat dua subterminal lama yang mulai beroperasi bersamaan dengan terminal Tawang Alun pada tahun 1984 yaitu subterminal Mangli yang letaknya berdekatan dengan Pasar Mangli dan subterminal Baratan yang letaknya berada di kelurahan Baratan tepat beberapa ratus kilometer sebelum stasiun Arjasa. Subterminal Mangli terletak 100 meter setelah pasar Mangli, lahannya sangat sempit untuk ukuran ideal sebuah subterminal. Subterminal ini hanya dapat beroperasi selama satu tahun karena memang subterminal ini hanya bersifat sementara. Subterminal ini kemudian digantikan oleh subterminal Ajung yang hingga saat ini bangunannya masih berdiri kokoh. Subterminal selanjutnya yaitu subterminal Baratan yang terletak tepat beberapa ratus kilometer sebelum stasiun Arjasa. Tidak seperti subterminal Mangli, subterminal Baratan dapat bertahan selama dua tahun. Hal tersebut dikarenakan subterminal ini tergolong subterminal sibuk dan ramai saat itu meskipun letaknya jauh dari pusat kota. Setelah dua tahun beroperasi kemudian subterminal ini digantikan oleh terminal Arjasa yang masih beroperasi hingga saat ini, dan bekas lahan subterminal Baratan kini menjadi bangunan kantor milik partai PDI.

Jember, 25 November 2019



Robin Danad Sabuana

INFORMAN 2

Nama Informan : Oemar
Hari/ Tanggal : Rabu, 12 Februari 2020 dan Rabu, 25 Maret 2020
Tempat : Kediaman Oemar

Perpindahan lokasi terminal baru dari Gebang ke Tawang Alun terjadi pada tahun 1984. Pindahnya terminal disebabkan karena terminal Gebang sudah tidak mampu menampung jumlah angkutan yang semakin lama semakin banyak jumlahnya. Bahkan jumlah angkutan colt bisa dikatakan dapat disejajarkan dengan jumlah armada bus. Jumlah angkutan berupa colt atau MPU di terminal Gebang mencapai 100 unit. Dari jumlah tersebut semuanya merupakan milik perorangan. Tarif angkutan ini berada di kisaran Rp. 30 – Rp. 60 sesuai dengan jurusannya (trayek). Tarif tersebut sudah sangat terjangkau bagi masyarakat sehingga tidak heran jika angkutan ini sangat banyak peminatnya. Sejak pagi hingga sore menjelang malam kendaraan ini masih banyak beroperasi. Hanya saja pada malam hari kendaraan ini tidak beroperasi layaknya bus yang beroperasi selama 24 jam penuh.

Ketika pertama kali berdiri, terminal Tawang Alun langsung membuka tiga subterminal pembantu yaitu subterminal Baratan, Pakusari, dan Mangli. Kemudian disusul oleh subterminal-subterminal lain seperti Kencong, Ambulu, Tanggul, Balung, dll. Hal tersebut dilakukan karena nanti dikhawatirkan terminal Tawang Alun tidak mampu menampung banyaknya kendaraan. Banyak terdapat PO atau penyedia jasa angkutan bus AKAS, Ladju, Tentrem, Borobudur, Sandi Putra, Sugeng Rahayu, dan masih banyak lagi yang lain. Bus-bus tersebut melayani berbagi trayek baik AKAP maupun AKDP dan ada yang ekonomi maupun non-ekonomi.

Angkutan taxi/colt atau MPU pada awal berdirinya terminal Tawang Alun atau pada pertengahan tahun 1980-an jumlahnya masih sangat banyak. Peminatnya juga masih banyak karena tarifnya yang tergolong murah. Tarif MPU pada pertengahan tahun 1980-an tersebut berada pada kisaran Rp. 50 – Rp. 60. Tarif tersebut sudah sangat terjangkau sehingga tidak heran jika peminatnya

masih banyak sekali. Tarif lin kuning pada awal beroperasinya yaitu Rp. 50,, yang berlaku untuk berbagai trayek baik jarak jauh maupun dekat. Pada tahun 1990-an tarif naik menjadi Rp. 250,. Kemunculan awal lin kuning membuatnya sangat diminati masyarakat. Peminatnya menyamai peminat MPU sehingga tidak ada persaingan antara dua jenis angkutan ini.

Namun tarif tersebut meningkat sangat drastis menjelang akhir tahun 1990-an yang saat itu terjadi krisis moneter. Tarif MPU meningkat drastis menjadi Rp. 5000 yang juga dibarengi dengan kenaikan harga BBM. Meskipun tarifnya naik tetapi peminatnya tidak mengalami penurunan karena masih bisa dijangkau oleh masyarakat. Penurunan jumlah armada MPU justru terjadi pada pertengahan tahun 2000-an tepatnya pada tahun 2006 yang disebabkan oleh munculnya jenis kendaraan baru seperti taxi argo, travel, dll. Penurunan jumlah tersebut juga terjadi pada jumlah penumpang.

Seluruh subterminal menjalin hubungan satu sama lain yang dihubungkan oleh trayek-trayek lin kuning khusus untuk tiga subterminal Ajung, Pakusari, dan Arjasa. Sedangkan subterminal yang lain dihubungkan oleh trayek-trayek angkta desa. Masing-masing penanggungjawab subterminal juga menjalin hubungan satu sama lain. Komunikasi yang intens perlu dijaga antar setiap penanggungjawab tersebut untuk mengatasi segala permasalahan. Permasalahan tersebut dapat yang berupa masalah teknis seperti masalah angkutan dan terminal dan juga masalah yang bersifat non teknis seperti hubungan dengan masyarakat (Humas) serta permasalahan dengan lingkungan sekitar subterminal-subterminal tersebut. Saling bertukar pendapat dan informasi antar sesama penanggungjawab subterminal perlu dilakukan untuk dapat mengatasi segala permasalahan yang ada.

Subterminal juga berperan dalam memberi angkutan di tiap-tiap daerah operasi. Di tiga subterminal seperti Ajung, Arjasa, dan Pakusari menyediakan angkutan lin kuning untuk megangkut masyarakat umum dan juga anak sekolah. Untuk enam subterminal yang lain menyediakan angkutan desa. Angkutan ini berwarna biru dan pintunya di bagian belakang. Angkutan ini banyak mengangkut pedagang dan membantu pedagang menuju pasar. Kendaraan ini mampu membawa banyak barang dagangan.

Namun sekarang keberadaan angkutan desa sudah sangat langka. Terhitung sejak pertengahan tahun 2000-an angkutan jenis ini sudah berhenti beroperasi. Terdapat tiga faktor yang menyebabkan terjadinya hal tersebut, faktor pertama adalah perubahan kebiasaan masyarakat yang saat ini gemar menggunakan kendaraan pribadi seperti sepeda motor atau mobil sehingga menurunnya minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum. Masyarakat lebih memilih mengeluarkan biaya untuk membeli kendaraan pribadi beserta bahan bakarnya yang jumlahnya besar daripada mengeluarkan biaya untuk membayar jasa angkutan umum yang jumlahnya kecil. Faktor kedua yaitu banyaknya kendaraan yang digunakan sebagai angkutan tersebut sudah tidak layak pakai dan beroperasi, alih-alih diperbaiki atau dilakukan peremajaan kendaraan-kendaraan tersebut justru dimodifikasi dan dialihfungsikan menjadi mobil pick-up yang dapat membawa barang-barang dalam jumlah yang banyak. Faktor ketiga yaitu kalah bersaing dengan layanan transportasi online yang pada zaman sekarang banyak digemari oleh masyarakat.

Jember, 12 Februari 2020



Oemar

INFORMAN 3

Nama : Nawawi
Hari/ Tanggal : Kamis, 13 Februari 2020
Tempat : Kediaman Nawawi

Alasan berpindahnya lokasi terminal dari Gebang ke terminal Tawang Alun karena terminal Gebang sudah tidak memenuhi syarat. Alasan lain yaitu terlalu banyak kendaraan yang beroperasi di kota. Sehingga muncul ide untuk membangun sebuah terminal baru. Pembangunan terminal baru selesai pada tahun 1984. Pada tanggal 18 Desember 1984. Bersamaan dengan berdirinya terminal Tawang Alun juga berdiri dua subterminal yaitu subterminal Baratan (yang kemudian menjadi subterminal Arjasa) dan subterminal Pakusari. Setelah itu kemudian mulai dibangun juga beberapa subterminal yang tersebar di daerah-daerah lain seperti subterminal Tanggul, Kencong, dan Balung. Karena pada waktu itu subterminal memang dibutuhkan.

Terdapat alasan lain mengapa terminal Tawang Alun dibangun. Alasan tersebut yaitu padatnya jumlah kendaraan yang parkir di terminal Gebang bagian atas. Jumlahnya bisa mencapai 150 bus yang parkir setiap harinya. Sedangkan untuk terminal bagian bawah yang ditempati angkutan MPU juga mengalami hal demikian. Arus masuk dan keluar untuk kendaraan colt (MPU) bahkan mampu mencapai 1000 unit dalam waktu satu hari di terminal Gebang. Kondisi tersebut menimbulkan kondisi lalu lintas menjadi *semrawut*. Angkutan-angkutan tersebut banyak melintasi daerah Gebang yang merupakan jalur dalam kota. Lebih banyak kendaraan yang melintasi jalur dalam kota daripada jalur utama kota. Bahkan tidak jarang hal tersebut menyebabkan kemacetan di sekitar terminal. Pihak pengelola terminal khususnya terminal bagian bawah dibuat kewalahan dengan permasalahan kemacetan tersebut. Sehingga perlu dibangun sebuah terminal induk baru dengan area yang lebih luas yang diharapkan mampu menampung bus, colt, dan angkutan umum

Salah satunya yaitu mengurangi jumlah pengangguran. Karena dengan adanya terminal baru dengan kapasitas yang lebih luas maka semakin banyak juga

jumlah angkutan yang dapat ditampung, jumlah armada bus dan angkutan lain juga bertambah. Maka para penyedia angkutan bus dan angkutan lain merekrut banyak pengemudi baru beserta kru pembantunya. Hal tersebut merupakan berkah tersendiri bagi pemerintah karena mengurangi pengangguran, serta masyarakat yang membutuhkan pekerjaan. Dengan adanya terminal Tawang Alun dan beberapa subterminal saat itu juga menimbulkan jumlah angkutan bertambah. Sehingga dibutuhkan pengemudi baru dan juga kru pembantunya.

Angkutan kota saat itu banyak jenisnya salah satunya adalah lin kuning yang memang baru muncul pada pertengahan tahun 1980-an. Jumlahnya mencapai 70 unit pada awal beroperasinya hingga berkembang menjadi 300 unit di tahun-tahun berikutnya. Namun dengan adanya perkembangan teknologi yang saat ini serba online akhirnya bermunculan angkutan online seperti Gojek dan Gocar akhirnya perlahan-lahan lin kuning kalah bersaing. Kondisi itu juga diperparah dengan fakta bahwa saat ini masyarakat banyak menggunakan kendaraan pribadi khususnya kendaraan roda dua.

Jember, 13 Februari 2020



Nawawi

INFORMAN 4

Nama : S. Totok Karyanto
Hari/Tanggal : Rabu, 29 April 2020
Tempat : Kediaman S. Totok Karyanto

Pembangunan dan renovasi yang dilakukan di terminal merupakan wewenang dari Dishub khususnya bidang TSP (sarana dan prasarana). Penertiban para pedagang kaki lima (PKL) menjadi fokus pembenahan dalam lingkungan terminal. Para pedagang tersebut dirapikan dan diminta untuk menjaga kebersihan di lingkungan terminal agar terminal tidak terlihat kumuh. Pengaspalan ulang di jalan khususnya jalur keberangkatan dan kedatangan dilakukan sebanyak dua kali. Yang pertama dilakukan pada tahun 2006 dan yang kedua dilakukan pada tahun 2008 menjelang akhir periode kepemimpinan.

Semua jenis angkutan pada saat itu masih lengkap termasuk angkutan desa yang jumlahnya masih banyak. Namun perlahan jumlahnya terus berkurang karena banyak yang berhenti beroperasi karena tidak ada penumpang yang datang meskipun sudah menunggu berjam-jam lamanya. Angkutan bus saat itu arus keluar masuknya bisa mencapai 600 unit setiap harinya selama 24 jam. Namun terus berkurang pada tahun 2008 hingga menjadi 350 unit per harinya. Hal tersebut disebabkan oleh krisis harga BBM.

Angkutan lin kuning jumlahnya mencapai 225 unit namun tidak semuanya yang beroperasi. Hal tersebut dikarenakan sepi penumpang yang ternyata disebabkan oleh kenaikan tarif karena krisis harga BBM. Selain karena alasan krisis harga BBM, angkutan-angkutan tersebut saat itu kalah bersaing dengan ojek konvensional yang jumlahnya banyak. Kelebihan ojek tersebut adalah mampu mengantarkan penumpangnya langsung hingga di depan rumah dan tarifnya yang murah. Sehingga banyak masyarakat yang memilih ojek untuk mengantarkan mereka.

Permasalahan yang terjadi di terminal Tawang Alun adalah masih banyak angkutan bus dari Surabaya, Malang, dan Yogyakarta yang hendak menuju Banyuwangi mangkal atau berhenti untuk menurunkan dan menunggu penumpang

di bahu jalan depan terminal. Hal tersebut tentunya tidak diperbolehkan karena nantinya akan menimbulkan kemacetan. Solusi cerdas pun muncul untuk mengatasi masalah tersebut. Kepala terminal menjalin kerjasama dengan kepolisian sektor Rambipuji, beliau meminta kepada kepolisian untuk menyiagakan dua mobil patrol di depan terminal dengan tujuan untuk menakut-nakuti para sopir bus yang kerap mangkal di depan terminal. Solusi tersebut terbukti jitu dan sukses mengatasi bus yang mangkal di depan terminal.

Permasalahan selanjutnya adalah masalah keamanan yang terjadi di terminal. Angkutan bus merupakan angkutan yang sering mengalami masalah keamanan. Kejahatan berupa penipuan dengan ilmu hipnotis dan gendam berkedok penjualan jam dan burung. Dalam menjalankan aksinya para penipu tersebut menjajakan dagangan berupa jam dan burung. Untuk mengatasi masalah kejahatan penipuan ini pihak terminal menyerahkan sepenuhnya pada kepolisian sektor Rambipuji untuk mengusutnya sampai tuntas. Beruntung kasus dapat diselesaikan dan kejahatan ini tidak muncul lagi di angkutan bus.

Dalam rangka untuk menjaga komunikasi dan koordinasi terminal Tawang Alun dengan subterminal-subterminal pembantunya, diadakan rapat koordinasi tiap minggunya. Rapat tersebut dihadiri oleh seluruh penanggungjawab subterminal-subterminal. Pada rapat yang diselenggarakan di terminal Tawang Alun tersebut juga dilakukan penyeteroran PAD (Pendapatan Asli Daerah) yang dihasilkan masing-masing subterminal. Kepala terminal juga melakukan pemantauan terhadap naik turunnya PAD yang dihasilkan tersebut.

Jember, 29 April 2020



S. Totok Karyanto

INFORMAN 5

Nama : Edy Harianto
Hari/Tanggal : Rabu, 29 April 2020
Tempat : Kediaman Edy Harianto

Renovasi yang dilakukan adalah renovasi ruang tunggu sebelah timur. Atapnya yang sudah lama diganti dengan baru yang lebih kuat. Renovasi ini merupakan proyek dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jember pada saat itu. Selain renovasi tersebut juga dilakukan pembangunan tempat parkir sebelah barat. Tempat parkir ini berkapasitas 80 kendaraan dan dilengkapi dengan atap. Pembangunan tempat parkir ini merupakan inisiatif yang dilakukan oleh kepala terminal sendiri. Biaya untuk pembangunannya sendiri dicarikan setiap bulannya yang merupakan hasil dari swadana. Tempat parkir tersebut dapat digunakan oleh penumpang yang menitipkan kendaraan mereka saat melakukan perjalanan jauh dan dalam waktu yang lama.

Jenis angkutan seluruhnya lengkap namun khusus untuk angkutan desa jumlahnya hanya ada sekitar satu hingga dua unit saja. Itupun tidak setiap hari beroperasi karena kalah saing dengan ojek konvensional. Angkutan ini hanya akan berangkat jika sudah penuh oleh penumpang. Jadi membutuhkan waktu yang lama bagi angkutan ini untuk menunggu penumpang yang datang. Penumpang yang sudah ada dan masih menunggu akhirnya jenuh dan lebih memilih untuk menaiki ojek konvensional saja.

Pada bulan Ramadhan hingga menjelang hari raya Idul Fitri menjadi momentum bagi angkutan bus untuk bangkit dan meraup banyak pendapatan. Karena pada masa tersebut merupakan saat-saat dimana arus masyarakat yang hendak mudik ataupun pulang kampung sedang ramai. Untuk tetap menjaga animo masyarakat pada musim mudik dan pulang kampung tersebut diberlakukan kebijakan tarif atas dan tarif bawah. Maksud dari kebijakan tersebut adalah menjaga tarif bus agar tetap dapat dijangkau masyarakat. Tarif atas merupakan batas maksimal kenaikan tarif dan tarif bawah adalah batas minimal kenaikan tarif. Selain itu juga dilakukan pengecekan fisik kendaraan dan pengecekan kesehatan

untuk para sopir dan kru bus agar beroperasinya armada bus berjalan lancar dan aman.

Lin kuning diluncurkan pertama kali pada tahun 1984 saat itu oleh Primkoveri. Namun kendaraan ini dapat dibeli oleh siapapun yang berminat. Dahulu banyak kalangan pejabat yang membelinya untuk kepemilikan pribadi. Bahkan sampai sekarang hal tersebut masih berlaku. Setelah membeli lin kuning kemudian mempekerjakan sopir dan kernet dengan sistem bagi hasil. Meskipun sempat jadi primadona saat pertama kali diluncurkan namun perlahan jumlah lin kuning terus berkurang. Semakin sepiunya calon penumpang menyebabkan banyak lin kuning berhenti beroperasi. Tidak mampu memenuhi tuntutan setoran kepada pemilik lin kuning membuat beberapa sopir angkutan ini memilih berhenti. Kebiasaan masyarakat yang memilih menggunakan kendaraan pribadi serta persaingan dengan angkutan online semakin membuat jumlah lin kuning berkurang. Selain alasan tersebut juga disebabkan oleh kendaraan yang sudah tidak layak untuk beroperasi. Kendaraan yang sudah tidak layak pakai nantinya akan 'dijagal' atau dipreteli kemudian dijual ke pedagang besi tua.

Permasalahan yang terjadi adalah permasalahan dengan masyarakat sekitar terminal. Terminal dimanfaatkan sebagai tempat mesum terselubung, tempat bermain judi, dan menenggak minuman keras oleh sebagian kalangan pemuda sekitar terminal. Tempat yang dimaksud tersebut adalah di bagian dalam terminal tepatnya di tempat peristirahatan kru bus. Hal tersebut tentu sangat meresahkan dan dikhawatirkan menimbulkan kesan negatif dari para calon penumpang. Jika kesan negatif tersebut masih ada di lingkungan terminal maka dapat mempengaruhi jumlah calon penumpang di terminal. Pihak terminal sudah berusaha untuk membubarkan dan mengusir para pemuda yang meresahkan tersebut, namun yang terjadi adalah perlawanan dari para pemuda tersebut dengan menggunakan senjata tajam meskipun tidak ada korban. Kepolisian sektor Rambipuji akhirnya dilibatkan dalam penyelesaian masalah ini hingga tuntas. Untuk mencegah hal tersebut terulang kembali dan menghilangkan kesan negatif maka diadakan memutuskan untuk mengadakan khatmil Qur'an di musholla terminal setiap minggunya secara rutin.


Permasalahan selanjutnya adalah permasalahan seputar angkutan, angkutan colt atau MPU dan lin kuning yang seringkali menurunkan serta menjemput penumpang di luar terminal. Para sopir kendaraan tersebut melakukan pelanggaran yang demikian karena alasan calon penumpang lebih banyak yang berada di luar terminal. Angkutan-angkutan tersebut tidak masuk terminal sehingga mengurangi PAD yang diperoleh terminal dari retribusi. Pihak terminal tentunya tidak tinggal diam dengan menyiapkan beberapa pegawai terminal di depan terminal untuk memperingatkan para sopir yang nakal tersebut. Cara tersebut tidak membuahkan hasil yang diharapkan sehingga membuat diterapkan aturan tegas untuk menurunkan dan menjemput penumpang di dalam terminal untuk semua jenis angkutan. Solusi tersebut sempat dipatuhi oleh para sopir namun hanya berjalan selama tiga bulan, setelah itu para sopir melakukan pelanggaran yang sama. Terjadi juga kemunculan ‘taksi gelap’ yaitu mobil pribadi berplat hitam yang dimanfaatkan untuk mengantar dan menjemput penumpang dari dan menuju ke terminal. Kehadiran ‘taksi gelap’ tersebut tentunya mengancam keberlangsungan hidup taksi argo yang ada di terminal. Jumlah ‘taksi gelap’ ini semakin banyak dan meresahkan karena diam-diam mangkal di depan terminal.

Permasalahan yang terakhir yaitu permasalahan di lingkup internal terminal Tawang Alun dan subterminal. Pokok permasalahan kali ini lebih mengarah ke perekonomian di dalam lingkungan terminal Tawang Alun dan subterminal. Masalah perekonomian dikeluhkan oleh para pedagang di kios-kios dan pujasera yang terdapat di terminal Tawang Alun dan beberapa subterminal. Mereka mengeluhkan jumlah pembeli di kios atau warung mereka yang semakin sepi. Hal ini merupakan imbas dari kenakalan para sopir yang tidak menurunkan dan menjemput penumpang di dalam terminal maupun subterminal. Kios-kios dan warung yang umumnya disinggahi oleh calon penumpang menjadi sepi dan pedagang mengalami penurunan pendapatan. Selain untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari, pendapatan mereka juga digunakan untuk membayar retribusi kepada pihak terminal maupun subterminal dimana mereka berdagang. Akhirnya banyak dari pedagang tersebut memilih untuk menutup kios mereka dan berhenti

berjualan disana. Beberapa juga memilih untuk mengubah item yang mereka jual dari yang awalnya menjual makanan berat menjadi makanan ringan yang terjangkau dan cepat laku untuk bertahan disana.

Dalam rangka untuk menjaga komunikasi dan koordinasi terminal Tawang Alun dengan subterminal-subterminal pembantunya, diadakan rapat koordinasi tiap satu bulan sekali. Rapat tersebut dihadiri oleh seluruh penanggungjawab subterminal-subterminal. Pada rapat yang diselenggarakan di terminal Tawang Alun tersebut juga dilakukan laporan bulanan. Kepala terminal juga melakukan penyampaian informasi terkini seputar peraturan pemerintah ataupun situasi terkini terminal pada rapat tersebut.

Jember, 29 April 2020



Edy Harianto

INFORMAN 6

Nama : Gatot Triyono
Hari/Tanggal : Senin, 4 Mei 2020
Tempat : Kantor Diskominfo Kabupaten Jember

Dalam hal melakukan pembangunan, Dinas Perhubungan Kabupaten Jember yang berwenang melakukannya sedangkan pihak terminal hanya dapat mengusulkan dan mengawasi serta melaporkan progres pembangunan ketika usul pembangunan dilaksanakan. Dinas Perhubungan juga melakukan pengecekan terhadap kondisi terminal sehingga juga dapat merekomendasikan perbaikan ataupun pembangunan fasilitas yang dibutuhkan. Dana dalam melakukan pembangunan juga berasal dari dinas tersebut.

Dilakukan dua pembangunan. Pembangunan pertama merupakan keputusan terbukti tepat yang dilakukan saat itu yaitu membangun pujasera yang ditempatkan di sebelah peron. Pembangunan pujasera ini merupakan langkah yang dilakukan untuk menertibkan para PKL yang berjualan di ruang tunggu penumpang. Pembangunan selanjutnya yaitu pembangunan saluran pembuangan air di depan kantor terminal. Pembangunan saluran air ini dilakukan karena sering terjadi banjir di depan kantor terminal disaat terjadi hujan. Kondisi tersebut sangat mengganggu sehingga harus dilakukan pembangunan tersebut untuk mengatasi masalah banjir di depan kantor terminal. Selain dua pembangunan tersebut juga dilakukan pengaspalan jalan di jalur kedatangan dan jalur keberangkatan. Pengaspalan tersebut diperlukan mengingat kondisi jalannya yang sudah parah dan banyak lubang yang dikhawatirkan dapat mengganggu aktifitas di terminal.

Semua jenis angkutan masih lengkap untuk yang beroperasi di terminal Tawang Alun. Khususnya angkutan desa yang sudah mulai langka keberadaannya. Namun yang menjadi masalah adalah masih banyak angkutan yang memilih untuk menjemput dan menurunkan penumpang di luar terminal. Masalah seputar angkutan terjadi di subterminal Pakusari yang seharusnya hanya melayani angkutan dalam kota, namun kerap menjadi tempat pemberhentian bus AKDP yang menuju ke Banyuwangi. Pelanggaran semacam itu sebenarnya sudah tidak

bisa ditolerir karena angkutan AKDP tidak dipebolehkan masuk di subterminal tersebut.

Dalam rangka untuk menjaga komunikasi dan koordinasi terminal Tawang Alun dengan subterminal-subterminal pembantunya, kepala terminal meminta para penanggungjawab masing-masing subterminal untuk membuat laporan pertanggungjawaban tiap minggunya. Laporan tersebut berisi tentang kegiatan kegiatan keamanan, pengoperasian subterminal, serta penyetoran PAD (Pendapatan Asli Daerah) yang dihasilkan oleh masing-masing subterminal.

Jember, 4 Mei 2020



Gatot Triyono

LAMPIRAN F. DOKUMENTASI WAWANCARA



Wawancara dengan narasumber Robin Danad Sabuana
(Sumber : Koleksi Pribadi)



Foto bersama dengan narasumber dan beberapa pegawai terminal Tawang Alun
(Sumber : Koleksi Pribadi)



Wawancara dengan narasumber Oemar

(Sumber : Koleksi Pribadi)



Foto bersama Oemar

(Sumber : Koleksi Pribadi)



Foto bersama narasumber Nawawi
(Sumber : Koleksi Pribadi)



Foto bersama narasumber S. Totok Karyanto
(Sumber : Koleksi Pribadi)



Wawancara bersama narasumber Edy Harianto
(Sumber : Koleksi Pribadi)



Foto bersama narasumber Edy Harianto
(Sumber : Koleksi Pribadi)



Foto bersama narasumber Gatot Triyono
(Sumber : Koleksi Pribadi)

LAMPIRAN G. SURAT IJIN PENELITIAN

	KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI UNIVERSITAS JEMBER FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN Jalan Kalimantan Nomor 37 Kampus Bumi Tegalboto Jember 68121 Telepon: (0331)- 330224, 334267, 337422, 333147 * Faximile: 0331-339029 Laman: www.fkip.unsj.ac.id
Nomor 2412 /UN25.1.5/LT/2019	27 MAR 2019
Lampiran : -	
Hal : Permohonan Izin Penelitian	
 Yth. Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kabupaten Jember Jl. Letjen. S. Parman No. 89 Tegal Boto Kidul Jember	
Diberitahukan dengan hormat, bahwa mahasiswa FKIP Universitas Jember di bawah ini:	
Nama	: Aditya Fachrizal Riskianto
NIM	: 150210302060
Jurusan	: Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial
Program Studi	: Pendidikan Sejarah
Berkenaan dengan penyelesaian studinya, mahasiswa tersebut bermaksud melaksanakan penelitian di Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kabupaten Jember dengan judul " <i>Sejarah Terminal Di Kabupaten Jember Dari Awal Kemerdekaan Sampai 1984 Dan Pengaruhnya Terhadap Perekonomian Masyarakat Sekitar Terminal</i> ". Sehubungan dengan hal tersebut, mohon Saudara berkenan memberikan izin dan sekaligus memberikan bantuan informasi yang diperlukan.	
Demikian permohonan ini kami sampaikan atas perhatian dan kerjasama yang baik kami sampaikan terima kasih.	
  a.n. Dekan Wakil Dekan I Prof. Dr. Suratno, M.Si. NIP: 196706251992031003	

Surat permohonan rekomendasi untuk Bakesbangpol Kabupaten Jember

(Sumber : Dokumen pribadi)



PEMERINTAH DAERAH KABUPATEN JEMBER
BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK

Jalan Letjen S Parman No. 89 ■ 337853 Jember

Jember, 13 September 2019

Nomor : 072/711/415/2019
Sifat : Penting
Lamp. : -
Perihal : Surat Permohonan
Rekomendasi Penelitian.

Kepada :
Yth. Sdr. Gubernur Jawa Timur
Cq. Kepala Bakesbangpol
Provinsi Jatim
di -
SURABAYA

Menunjuk surat : Wakil Dekan I FKIP Universitas Jember
Nomor : 7275/UN25.1.5/LT/2019
Tanggal : 13 September 2019

Bersama ini dimohon bantuan Saudara untuk menerbitkan surat rekomendasi kepada :

Nama / NIM. : Aditya Fachrizal Riskianto / 150210302060
Alamat : Jl. Kalimantan 37 Kampus Tegal Boto Jember
Pekerjaan : Mahasiswa

Yang bersangkutan bermaksud mengadakan penelitian dengan :

Judul : "Sejarah Terminal di Kabupaten Jember Dari Awal Kemerdekaan
Sampai Tahun 1984"
Waktu : September 2019 s/d Selesai
Lokasi : BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur

Demikian untuk menjadikan maklum dan disampaikan terima kasih.

Ditetapkan di : Jember
Tanggal : 13-09-2019
An. KEPALA BAKESBANG DAN POLITIK

KABUPATEN JEMBER
Sekretaris


Drs. HER WIDODO
Pemula Tk. I
NIP. 19610221198812 1001

Tembusan kepada Yth :

1. Dekan FKIP Universitas Jember;
2. Yang Bersangkutan;
3. Arsip.

Surat rekomendasi dari Bakesbangpol Kabupaten Jember untuk Bakesbangpol
Provinsi Jawa Timur

(Sumber : Dokumen pribadi)



PEMERINTAH PROVINSI JAWA TIMUR
BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK

JALAN PUTAT INDAH NO.1 TELP. (031) - 5677935, 5681297, 5675493
 SURABAYA - (60189)

Surabaya, 17 September 2019

Nomor : 070/9511/209.4/2019
 Sifat : Biasa
 Lampiran : -
 Perihal : Penelitian/Survey/Research

Kepada
 Yth Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat
 (BPTD) Provinsi Jawa Timur
 Di -
 SURABAYA

Menunjuk surat : Kepala Badan Keatuan Bangsa dan Politik Kabupaten Jember
 Nomor : 072/711/415/2019
 Tanggal : 13 September 2019

Bersama ini memberikan Rekomendasi kepada :

Nama : Aditya Facrizal Riskianto
 Alamat : Jl. Kacaping I No. 49 Gebang Tengah, Jember
 Pekerjaan : Mahasiswa
 Kebangsaan : Indonesia

bermaksud mengadakan penelitian/survey/research :

Judul : "Sejarah Terminal di Kabupaten Jember dari Awal Kemerdekaan sampai 1984"
 Tujuan/Bidang : Pengumpulan Data Awal / Sejarah
 Dosen Pembimbing : 1. Drs. Sugiyanto, M.Hum.
 2. Drs. Marjono, M.Hum.
 Peserta : -
 Waktu : 3 Bulan
 Lokasi : Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Jawa Timur

Sehubungan dengan hal tersebut, diharapkan dukungan dan kerjasama pihak terkait untuk memberikan bantuan yang diperlukan. Adapun kepada peneliti agar memperhatikan hal-hal sebagai berikut :

1. Berkewajiban menghormati dan mentaati peraturan dan tata tertib yang berlaku di daerah setempat;
2. Pelaksanaan penelitian/survey/research agar tidak disalahgunakan untuk tujuan tertentu yang dapat mengganggu kestabilan keamanan dan ketertiban di daerah setempat;
3. Melaporkan hasil penelitian dan sejenisnya kepada Bakesbangpol Provinsi Jawa Timur.

Demikian untuk menjadi maklum.

a.n. KEPALA BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK
 PROVINSI JAWA TIMUR
 Kepala Bidang Budaya Politik



NIP. 19620116-198903 1 006

Tembusan :

- Yth. 1. Kepala Badan Keatuan Bangsa dan Politik Kabupaten Jember - di Jember;
2. Yang bersangkutan.

Surat rekomendasi Bakesbangpol Provinsi Jawa Timur untuk BPTD XI Jawa Timur

(Sumber : Dokumen pribadi)



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT
WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR**

JL. GAYUNGSARI BARAT NO. 11
GAYUNGAN, SURABAYA 60235

TELP : (031) 8283477
EMAIL : bptd11jatim@gmail.com

FAX : (031) 8283477

Nomor : LT. 106/51/BPTD-XI/1*/2019 Surabaya, 20 September 2019

Klasifikasi :

Lampiran :

Perihal : Persetujuan Permohonan
Izin Penelitian

Kepada:

Yth. Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu
Pendidikan
Program Studi Pendidikan Sejarah
Universitas Jember
di

TEMPAT

- Menindaklanjuti Surat Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Nomor: 7274/UN25.1.5/LT/2019 tanggal 13 September 2019 perihal Permohonan Izin Penelitian, bersama ini kami sampaikan bahwa pada prinsipnya kami menyetujui dan memberikan ijin untuk pelaksanaan kegiatan penelitian dan pencarian data di Terminal Tawang Alun Jember, selama bulan September sampai dengan Oktober 2019 kepada:

Nama : Aditya Fachrizal Riskianto
NIM : 150210302060
Jurusan : Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial
Program Studi : Pendidikan Sejarah
Judul Penelitian : Sejarah Terminal di Kabupaten Jember Dari Awal Kemerdekaan Sampai Tahun 1984

- Demikian disampaikan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya dan atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

KEPALA BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT
WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR



H. ANRA KELANA, A.Md.LL.J., S.Sos., SH., M.M.

KORSAKSI Pembina Tk. I (IV/6)
NIP. 19670516 198903 1 012

Tembusan :

- Kasubbag Tata Usaha, BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur;
- Korsatpel Terminal Tipe A Tawang Alun Jember.

Surat ijin penelitian di terminal Tawang Alun dari BPTD XI Jawa Timur

(Sumber : Dokumen Pribadi)

LAMPIRAN GAMBAR



Gambar 1 Lahan parkir terminal Gebang bagian atas

(Sumber : Buku DPRD: Dalam Perkembangan Kabupaten Jember Jilid 2)



Gambar 2 Lahan parkir terminal Gebang bagian bawah

(Sumber : DPRD: Dalam Perkembangan Kabupaten Jember Jilid 2)



Gambar 3 Lahan parkir terminal Tawang Alun
(Sumber : Koleksi pribadi)



Gambar 4 Lokasi yang dahulu merupakan pintu masuk terminal Gebang
(Sumber : Koleksi pribadi)



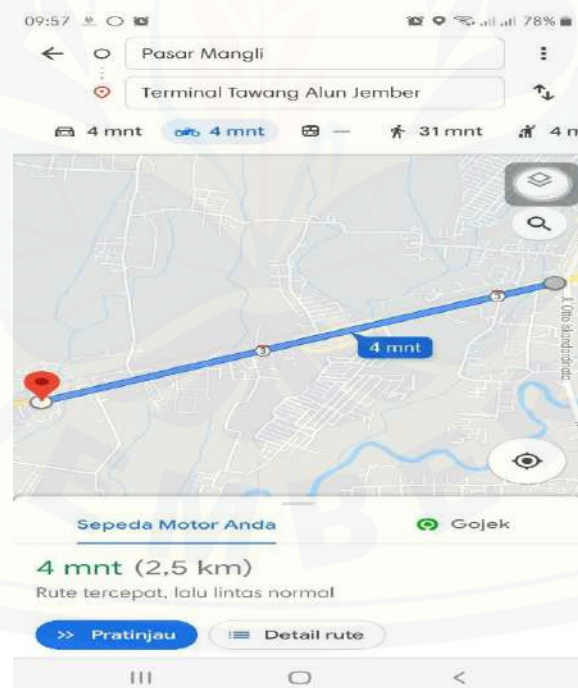
Gambar 5 Jalanan yang menanjak di sisi timur pintu masuk terminal Gebang
(Sumber : Koleksi pribadi)



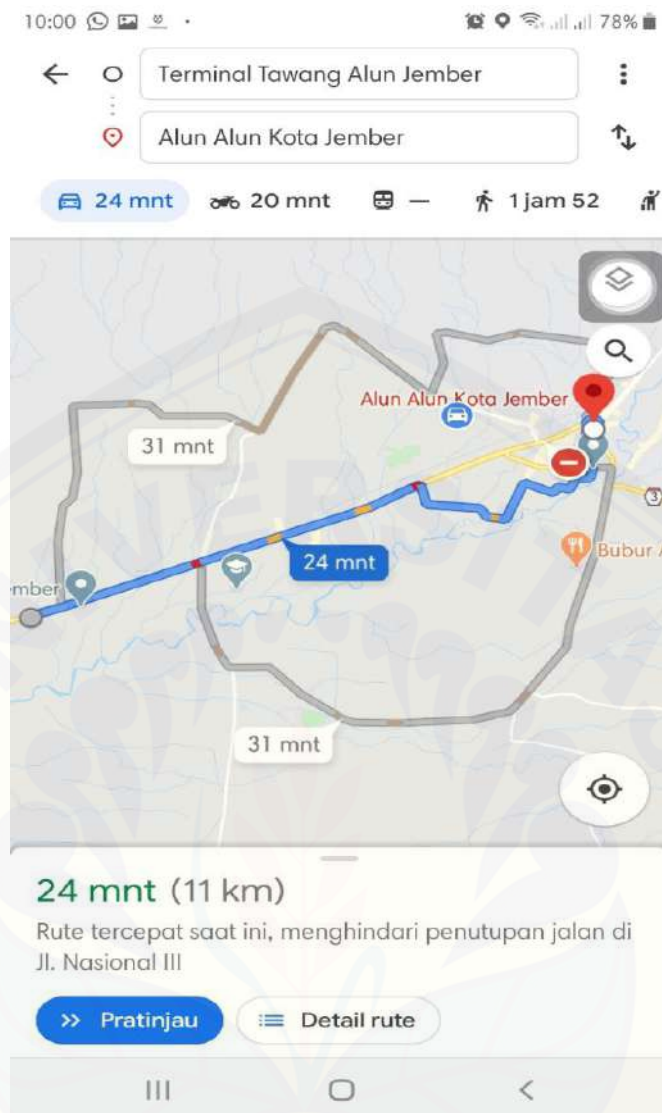
Gambar 6 Jalanan yang berada tepat di depan terminal Tawang Alun
(Sumber : Google Maps)



Gambar 7 Pertigaan yang berada tepat di depan pintu masuk terminal Gebang
(Sumber : Koleksi pribadi)



Gambar 8 Perbandingan jarak terminal Tawang Alun dengan perempatan Mangli
(Sumber : Google Maps)



Gambar 9 Jarak antara terminal Tawang Alun dengan pusat kota
(Sumber : Google Maps)



Gambar 10 Jarak eks lokasi terminal Gebang dengan pusat kota

(Sumber : Google Maps)



Gambar 11 Pepohonan di dalam Kawasan terminal Tawang Alun
(Sumber : Koleksi pribadi)



Gambar 12 Taman di dalam Kawasan terminal Tawang Alun
(Sumber : Koleksi pribadi)



Gambar 13 Ruang tamu di terminal Tawang Alun
(Sumber : Koleksi pribadi)



Gambar 14 Ruang kerja pegawai terminal Tawang Alun
(Sumber : Koleksi pribadi)



Gambar 15 Bagian gudang yang berhimpitan dengan akses keluar masuk
(Sumber : Koleksi pribadi)



Gambar 16 Lahan parkir depan
(Sumber : Koleksi pribadi)



Gambar 17 Tempat istirahat awak bus
(Sumber : Koleksi pribadi)



Gambar 18 Mushola di terminal Tawang Alun
(Sumber : Koleksi pribadi)



Gambar 19 Peron terminal Tawang Alun
(Sumber : Koleksi pribadi)



Gambar 20 Tempat pemberhentian penumpang angkutan dengan payon
(Sumber : Koleksi pribadi)



Gambar 21 Salah satu pujasera yang terletak di sebelah peron
(Sumber : Koleksi pribadi)



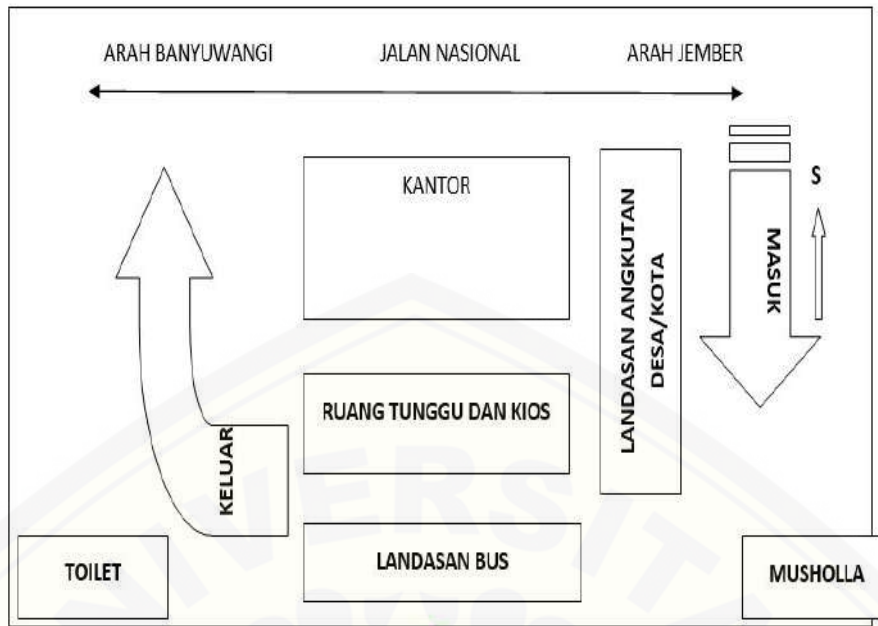
Gambar 22 Beberapa bus yang parkir di terminal Tawang Alun
(Sumber : Koleksi pribadi)



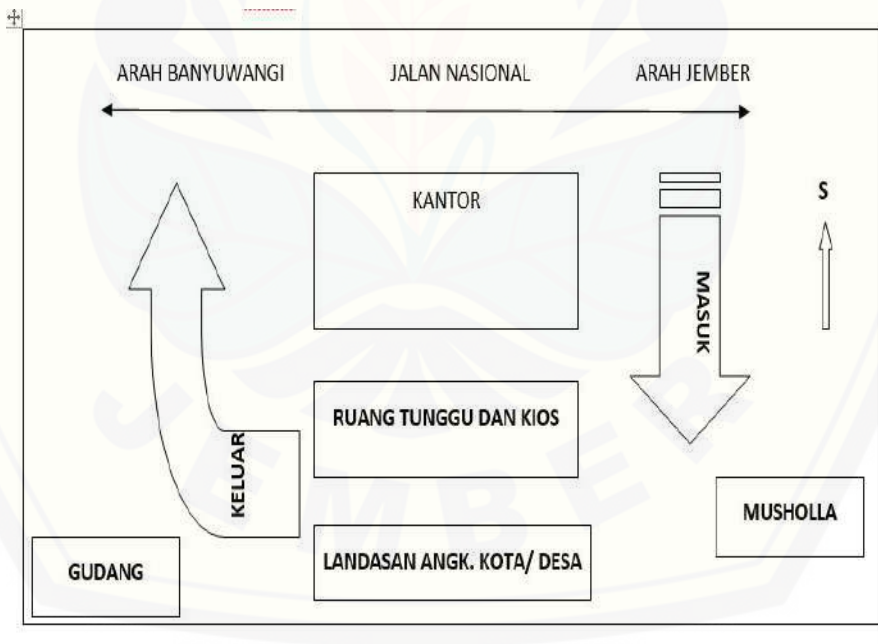
Gambar 23 Kendaraan colt (MPU) yang parkir di terminal Tawang Alun
(Sumber : Koleksi pribadi)



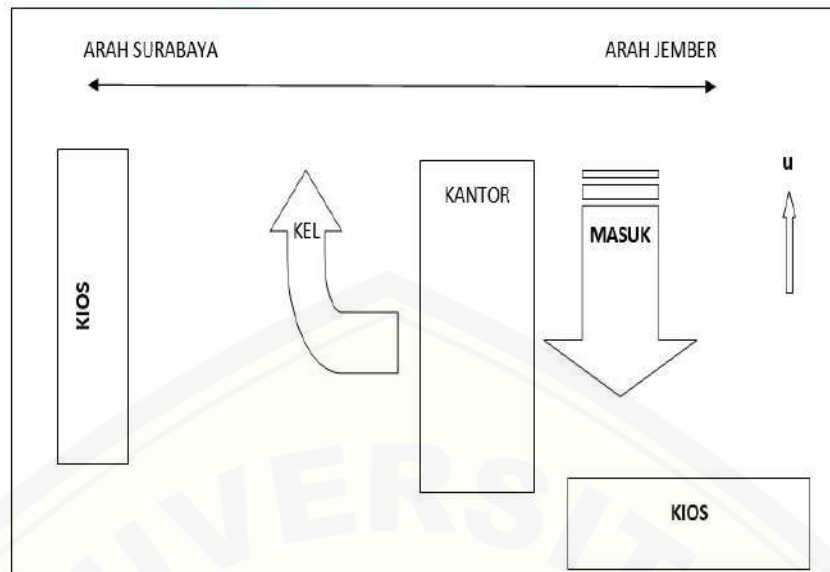
Gambar 24 Lin Kuning pada awal peluncurannya tahun 1984
(Sumber : Buku DPRD: Dalam Perkembangan Kabupaten Jember Jilid 2)



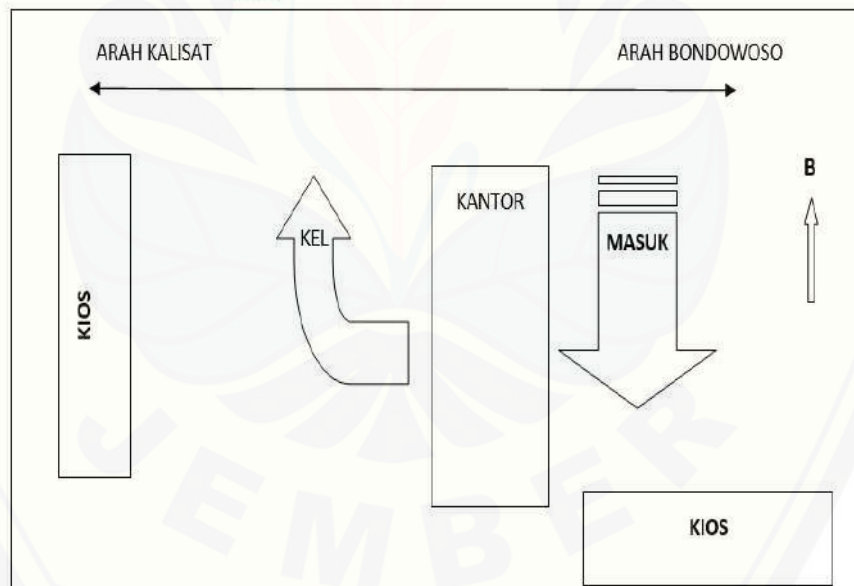
Gambar 25 Denah lokasi terminal Pakusari
(Sumber : Data subterminal Dinas Perhubungan Kabupaten Jember)



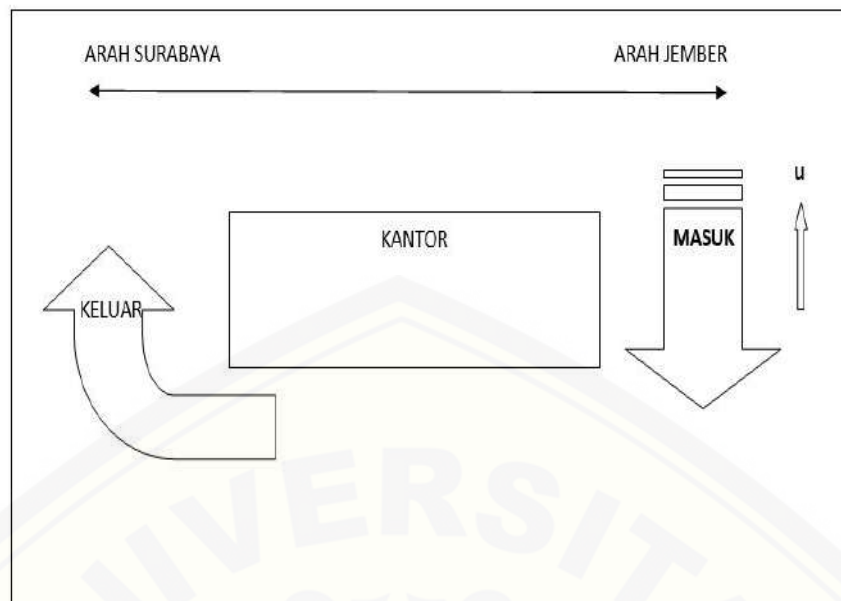
Gambar 26 Denah lokasi terminal Ajung
(Sumber : Data subterminal Dinas Perhubungan Kabupaten Jember)



Gambar 27 Denah lokasi subterminal Sempolan
(Sumber : Data subterminal Dinas Perhubungan Kabupaten Jember)



Gambar 28 Denah lokasi subterminal Sukowono
(Sumber : Data subterminal Dinas Perhubungan Kabupaten Jember)



Gambar 29 Denah lokasi subterminal Tanggul

(Sumber : Data subterminal Dinas Perhubungan Kabupaten Jember)

