



**TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN DI
KABUPATEN JEMBER 1950 - 2022**

SKRIPSI

Disusun oleh

MOHAMMAD FAISAL HOLIQ

190210302086

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SEJARAH
JURUSAN PENDIDIKAN ILMU PENGETAHUAN SOSIAL
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS JEMBER
2023**



**TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN DI
KABUPATEN JEMBER 1950 - 2022**

SKRIPSI

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

Disusun oleh

MOHAMMAD FAISAL HOLIQ

190210302086

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SEJARAH
JURUSAN PENDIDIKAN ILMU PENGETAHUAN SOSIAL
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS JEMBER
2023**

PERSEMBAHAN

Segala Puji Bagi Allah Swt atas skripsi yang dipersembahkan kepada:

- 1) Kedua orang tua ibu dan ayah atas doa, segala dukungan dan pengorbanan yang diberikan kepada saya untuk menempuh pendidikan di Universitas Jember. Menjadi sebuah amanah kepada saya untuk mampu mengangkat derajat keluarga;
- 2) Kedua kakak perempuan yang juga selalu mendukung adik laki-laknya menyelesaikan pendidikan perguruan tingginya;
- 3) Seluruh saudara kerabat yang memberikan doa, motivasi dan dukungan; dan
- 4) Dosen pembimbing utama saya dan seluruh guru-guruku sejak taman kanak-kanak sampai dengan perguruan tinggi.
- 5) Semua pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu-persatu yang telah memberikan bantuan dukungan kepada saya dalam berproses di perguruan tinggi terutama berkontribusi memperlancar proses penyusunan skripsi

MOTO

Maka sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan. Sesungguhnya bersama
kesulitan ada kemudahan.

(terjemahan Al Quran Surat Sy Syarh ayat 5 dan 6)¹



¹ Departemen Agama Republik Indonesia. 2006. *Al Qur'an Tajwid dan Terjemahannya*. Jakarta: Maghfirah Pustaka

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

nama: Mohamad Faisal Holiq

NIM: 190210302086

menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berjudul "Transportasi Angkutan Umum Perkotaan di Kabupaten Jember 1950 - 2022" adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali kutipan yang sudah saya sebutkan sumbernya, belum pernah diajukan pada institusi mana pun, dan 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 ada tekanan dan paksaan dari pihak mana pun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 21 Agustus 2023

Yang menyatakan,

Mohammad Faisal Holiq

Skripsi

**TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN DI KABUPATEN
JEMBER 1950 - 2022**

Disusun oleh

Mohammad Faisal Holiq

NIM 190210302086

Pembimbing:

Dosen Pembimbing Utama : Drs. Sumarjono, M.Si.

Dosen Pembimbing Anggota : Dr. Mohamad Na'im, M.Pd.

PENGESAHAN

Skripsi berjudul "Transportasi Angkutan Umum Perkotaan di Kabupaten Jember 1950 - 2022" karya Mohammad Faisal Holiq telah diuji dan disahkan pada:

hari, tanggal : Senin, 21 Agustus 2023

tempat : Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Jember

Tim Penguji:

Ketua,

Anggota I

Drs. Sumarjono, M.Si.
NIP. 195808231987021001

Dr. Mohamad Na'im, M.Pd.
NIP. 196603282000121001

Anggota II,

Anggota III,

Drs. Kayan Swastika M.Si.
NIP. 196702102002121002

Akhmad Ryan Pratama, S.Hum., M.A.
NIP. 198908202019031014

Mengesahkan
Dekan,

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

RINGKASAN

Perkembangan angkutan umum perkotaan di Jember dapat terbagi menjadi tiga periode yaitu tahun 1950 hingga 1975, 1975 hingga 1984, dan 1984 hingga 2022. Pembagian periode tersebut berdasarkan tiga terminal yang pernah beroperasi di Jember yaitu terminal Jalan Hos Cokroaminoto, Terminal di Gebang dan Terminal Tawang Alun di Rambipuji. Masing-masing terminal memiliki angkutan umum perkotaan yang pernah eksis di setiap masanya yang secara garis besar menunjukkan perkembangan dari kendaraan tradisional hingga modern. Walaupun eksistensi setiap angkutan umum dari tradisional ke modern bukan benar-benar dibatasi oleh waktu beroperasinya terminal. Selain itu kemerosotan atau hilangnya eksistensi sebuah angkutan umum perkotaan diakibatkan oleh ketidak mampuan adaptasi dari perubahan zaman baik dari sisi teknologi dan tata ruang kota Jember.

Pada tahun 1950 hingga 1975 terminal angkutan umum terletak di Jalan Hos Cokroaminoto atau kawasan Comboran yang awalnya bernama Stasiun Bus Jember. Selain otobus, terminal Jember juga menjadi lokasi pemberhentian angkutan umum perkotaan lainnya seperti becak, delman hingga oplet. Walaupun telah dibangun terminal atau stasiun bus, di tahun 1950-1975 angkutan umum perkotaan Jember masih di dominasi oleh kendaraan tradisional. Kendaraan tradisional seperti becak dan delman menjadi andalan mayoritas masyarakat kota Jember melakukan yaitu perjalanan sehari-hari. Beberapa kawasan yang menjadi pusat aktivitas masyarakat kota Jember seperti Pasar Tanjung dan Pasar Johar, pertokoan di Jalan Sultan Agung, Jalan Ahmad Yani, Jalan Trunojoyo, Jalan Kartini, Jalan Gatot Subroto hingga beberapa tempat ramai dikunjungi di Jalan PB Sudirman seperti rumah sakit hingga stasiun Kereta Api.

Pada tahun 1975 hingga 1984 merupakan periode terminal Jember di pindahkan di kawasan Gebang untuk dapat membangun terminal yang lebih luas. Pada periode ini, kendaraan tradisional masih menjadi andalan utama masyarakat kota Jember sebagai angkutan umum dalam kota. Beberapa tempat yang sering menjadi tujuan utama seperti Pasar Tanjung dan Pasar Johar, hingga pertokoan sekitar pusat Kota Jember. Di periode 1975-1984 mobil angkutan umum

penumpang yaitu oplet dan colt sudah mulai banyak beroperasi di Kabupaten Jember. Oplet sudah mulai mengalami perkembangan di Jember sejak 1960-an saat pemerintah Jember membangun beberapa fasilitas tempat pemberhentian atau semacam halte di beberapa daerah yaitu Terminal Hos Cokroaminoto, Rambipuji, Kalisat, Ambulu, Puger, Tanggul dan Kencong. Tempat-tempat pemberhentian tersebut menjadi tujuan perjalanan yang dilayani oleh oplet dan colt hingga tahun 1984. Sehingga oplet dan colt lebih disebut angkutan antar kecamatan di wilayah Kabupaten Jember dari pada angkutan perkotaan.

Pada tahun 1984 hingga 2022 menjadi periode terminal ketiga yang pernah beroperasi di Jember bernama terminal Tawang Alun yang terletak di daerah Kaliwining Kecamatan Rambipuji. Pada periode 1984 hingga 2022 sudah mulai muncul moda transportasi mobil angkutan umum penumpang dalam kota atau Angkot. Pada tahun 1984 ada “angkot lin kuning Jember” yaitu sebutan untuk kendaraan mobil berukuran minibus berwarna kuning, dan pada tahun “Bus Kota DAMRI” yaitu angkot berbentuk bus dalam kota. Keduanya memiliki trayek yang beroperasi di kawasan kota Jember. Selain itu ada juga angkutan penumpang taksi yang melayani perjalanan berdasarkan perjalanan argometer atau disebut juga angkutan tidak dalam trayek. Pada tahun 1984-2022 juga terdapat subterminal di kawasan Kota Jember yaitu terminal Ajung, Pakusari, dan Arjasa. Subterminal tersebut menjadi titik pemberhentian dan pemberangkatan angkot Jember baik lin kuning dan bus DAMRI dalam sistem trayek dalam kota Angkot Jember.

Penurunan eksistensi angkutan umum dipengaruhi oleh berbagai faktor. Kendaraan tradisional sebagai angkutan umum telah tergeser oleh angkutan umum yang lebih modern yaitu kendaraan bermotor seperti oplet, colt, angkot lin kuning dan bus DAMRI. Usia kendaraan yang cukup tua membuat oplet secara perlahan tidak digunakan lagi sebagai angkutan umum. Bus DAMRI mengalami kemerosotan setelah dianggap tumpang tindih dengan lin kuning yang mengakibatkan sering terjadi perebutan penumpang. Walaupun bertahan paling lama, angkot lin kuning juga pada akhirnya mengalami kemerosotan dari tahun ke tahun. Kemerosotan lin kuning mulai terlihat sejak tahun 2010 saat perkembangan kendaraan pribadi roda dua banyak dimiliki oleh masyarakat.

PRAKATA

Puji syukur kami panjatkan pada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyusun skripsi yang berjudul “Transportasi Angkutan Umum Perkotaan di Kabupaten Jember 1950-2022” hingga selesai. Skripsi ini disusun sebagai tugas akhir pendidikan strata satu (S1) Program Studi Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Jember.

Penulis mengucapkan terima kasih kepada seluruh pihak yang membantu dalam menyelesaikan skripsi ini kepada:

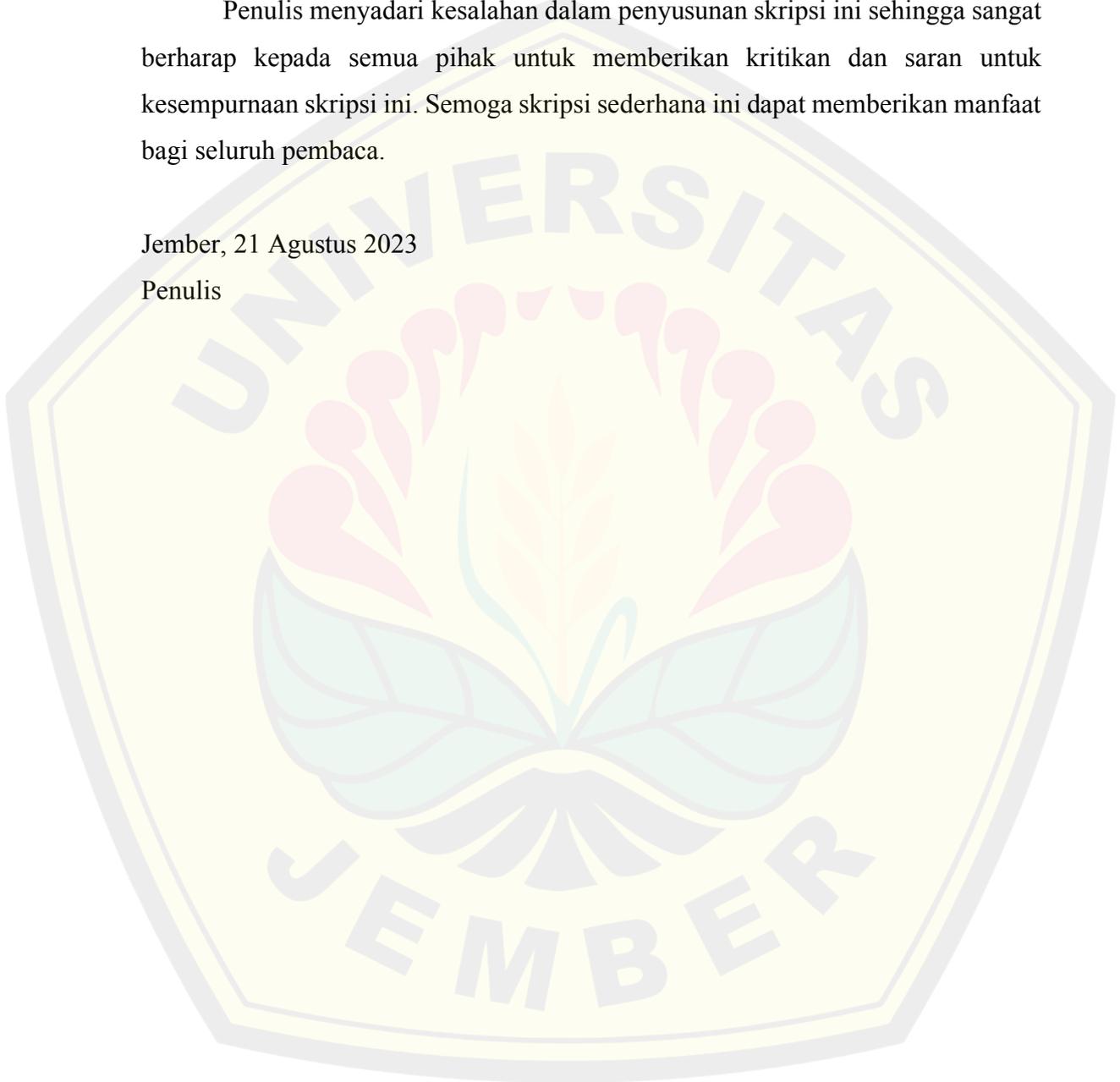
1. Dr. Ir. Iwan Taruna, M.Eng., selaku Rektor Universitas Jember;
2. Prof. Dr. Bambang Soepeno, M.Pd., selaku Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Jember;
3. Prof. Dr. Sri Astutik, M.Si., selaku Ketua Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Jember;
4. Drs. Sumarjono, M.Si., selaku Koordinator Program Studi Pendidikan Sejarah Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Jember dan selaku Dosen Pembimbing Akademik;
5. Drs. Sumarjono, M.Si., selaku pembimbing utama yang telah meluangkan waktu, pikiran, dan perhatian dalam memberikan bimbingan dan arahan penulis dalam penyusunan skripsi dari awal hingga akhir;
6. Dr. Mohamad Na'im, M.Pd. Selaku dosen pembimbing anggota yang telah meluangkan waktu, pikiran, dan perhatian dalam memberikan bimbingan dan arahan penulis dalam penyusunan skripsi dari awal hingga akhir;
7. Drs. Kayan Swastika, M.Si., selaku Dosen Penguji utama yang telah memberikan kritik dan saran kepada penulis selama proses penyusunan skripsi ini berlangsung;
8. Akhmad Ryan Pratama, S.Hum., M.A., selaku dosen penguji anggota yang telah memberikan kritik dan saran kepada penulis selama proses penyusunan skripsi ini berlangsung;
9. Bapak dan Ibu dosen pengajar Prodi Pendidikan Sejarah Universitas Jember yang telah membimbing penulis selama menjadi mahasiswa;

10. Abdul Holiq dan Endang Supiati sebagai orang tua penulis yang tidak hentinya memberikan segala dukungan, cinta, kasih sayang, semangat dan doa selama menyelesaikan pendidikan sarjana; dan
11. Seluruh pihak yang juga berpartisipasi membantu dalam menyelesaikan skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu-persatu

Penulis menyadari kesalahan dalam penyusunan skripsi ini sehingga sangat berharap kepada semua pihak untuk memberikan kritikan dan saran untuk kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi sederhana ini dapat memberikan manfaat bagi seluruh pembaca.

Jember, 21 Agustus 2023

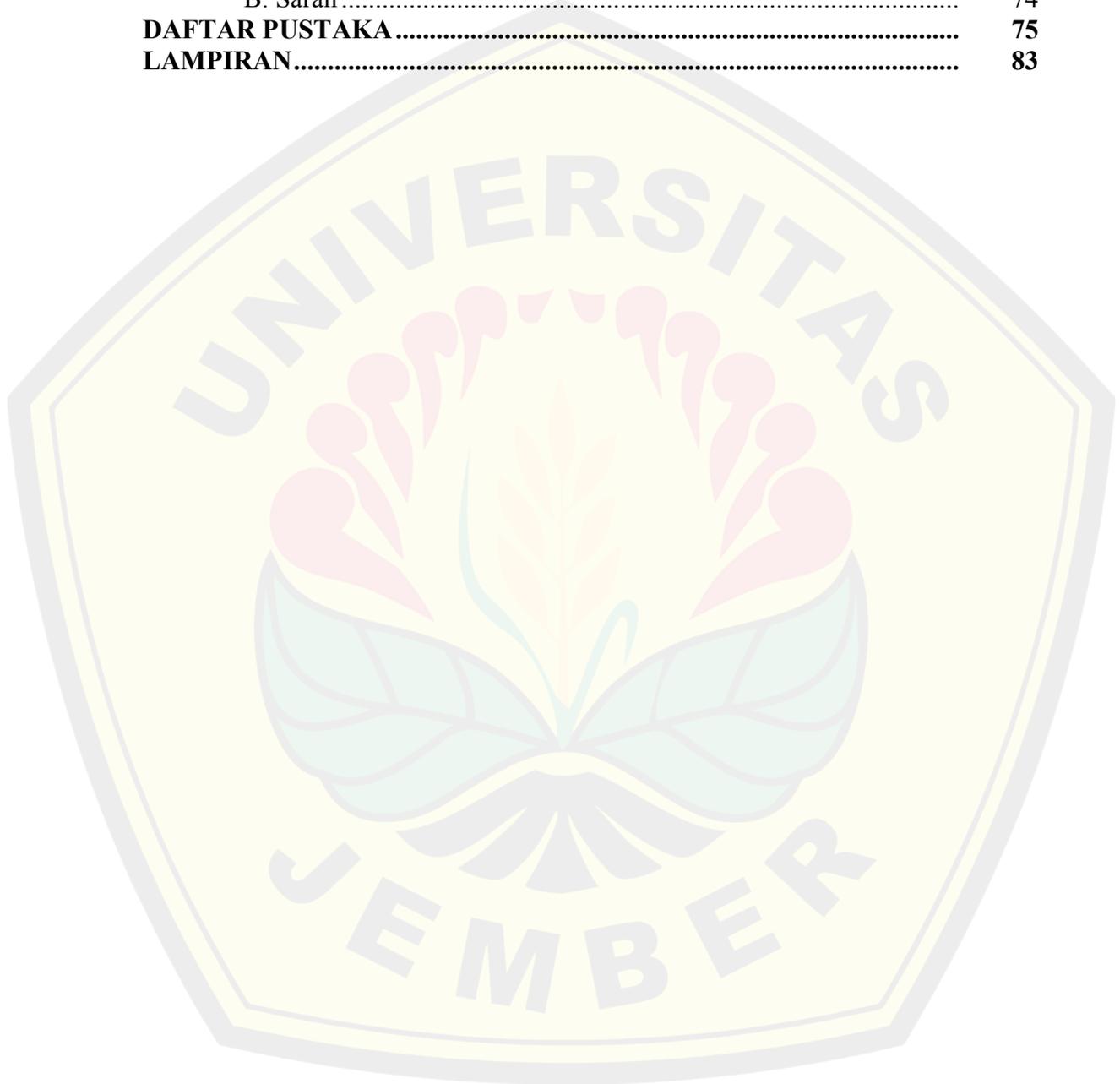
Penulis



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	iii
HALAMAN MOTO	iv
HALAMAN PERNYATAAN.....	v
HALAMAN PENGESAHAN	vii
PRAKATA.....	x
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB 1 PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah dan Ruang Lingkup.....	6
C. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian.....	9
D. Tinjauan Pustaka	10
E. Kerangka Konseptual.....	11
F. Metodologi Penelitian	14
1. Heuristik	14
2. Kritik.....	17
3. Interpretasi.....	20
4. Historiografi	20
G. Sistematika Penulisan.....	21
BAB 2. TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN KABUPATEN JEMBER TAHUN 1950-1975.....	22
A. Pemberhentian dan Terminal Angkutan Umum Perkotaan Jember.....	22
1. Pemberhentian Angkutan Umum Pasar Tanjung 1950-1961	22
2. Stasiun Bus Jember 1961-1975.....	24
B. Jenis Transportasi Angkutan Umum Perkotaan Jember 1950- 1975	26
C. Arah Tujuan Angkutan Umum Perkotaan Jember 1950-1975 ...	29
BAB 3. TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN KABUPATEN JEMBER TAHUN 1975-1984.....	34
A. Awal Perkembangan Angkutan Umum Perkotaan Tahun 1975an	34
B. Terminal Gebang 1975-1984.....	36
C. Jenis Transportasi dan Arah Tujuan Angkutan Umum Perkotaan Jember 1975-1984	38
BAB 4. TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN KABUPATEN JEMBER TAHUN 1984-2022	43
A. Terminal Tawang Alun 1984-2022	43
B. Jenis Transportasi Angkutan Umum Perkotaan 1984-2022	46

1. Angkot Jember Lin Kuning	48
2. Bus Kota DAMRI dan Taksi	52
C. Berbagai Jalur Perjalanan Angkutan Umum Perkotaan 1984- 2022	55
D. Kemerosotan Angkutan Umum Perkotaan Jember	62
BAB 5. PENUTUP.....	72
A. Kesimpulan.....	72
B. Saran	74
DAFTAR PUSTAKA.....	75
LAMPIRAN.....	83



DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1 Trayek Angkot Lin Kuning Jember	57



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Diagram kerangka berpikir penelitian	14
Gambar 2.1 Lokasi Pemberhentian Angkutan umum di Kota Jember Pada Tahun 1950-an Sebelum Dibangun Terminal Comboran.....	24
Gambar 2.2 Stasiun bus atau terminal di Jalan Hos Cokroaminoto disebut juga Terminal Comboran sekitar tahun 1960-an.....	25
Gambar 2.3 Peta Kota Jember tahun 1955	27
Gambar 2.4 Aktivitas Delman di Pasar Tanjung Sekitar Tahun 1950-an	28
Gambar 2.5 Kondisi Daerah Gladag Jompo Sekitar Tahun 1950-an	28
Gambar 2.6 Salah Satu Pertokoan di Pasar Johar Sekitar Tahun 1950-an	29
Gambar 2.7 Suasana Jalan Sultan Agung tahun 1950-an	31
Gambar 3.1 Gambar Terminal Gebang bagian tempat pemberhentian oplet dan colt.....	37
Gambar 3.2 Gerbang dan halaman utama Terminal Gebang utara bagian tempat pemberhentian otobus.....	38
Gambar 4.1 Parade Peluncuran Angkot Lin Kuning Mengelilingi Masyarakat Pada Tahun 1984.....	49
Gambar 5.1 Kondisi Pertokoan Johar Plaza Tahun 1995 yang Mulai Ramai Kendaraan Pribadi Baik Roda Empat dan Roda Dua	67

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 Matrik Penelitian	83
Lampiran 2 Pedoman Penulusuran Sumber	84
Lampiran 3 Tabel Jumlah Angkot Lin Kuning	87
Lampiran 4 Jumlah Pertumbuhan Sepeda Motor di Jember	88
Lampiran 5 Tabel Jumlah Penduduk Kecamatan Sumpalsari Berdasarkan Desa/Kelurahan	89
Lampiran 6 Luas Tanah Sawah Kecamatan Sumpalsari	90
Lampiran 7 Jumlah Penduduk Kecamatan Kaliwates Berdasarkan Desa/Kelurahan	91
Lampiran 8 Luas Tanah Sawah Kecamatan Kaliwates	92
Lampiran 9 Luas Penggunaan Tanah Untuk Bangunan Kecamatan Kaliwates	93
Lampiran 10 Jumlah Penduduk Kecamatan Patrang Berdasarkan Desa/Kelurahan	94
Lampiran 11 Luas Tanah Sawah Kecamatan Patrang	95
Lampiran 12 Luas Penggunaan Tanah Untuk Bangunan Kecamatan Patrang	96
Lampiran 13 Daftar Informan	97
Lampiran 14 Pedoman Wawancara	98
Lampiran 15 Transkrip Hasil Wawancara	101
Lampiran 16 Dokumentasi Wawancara Sumber Lisan	110
Lampiran 17 Administrasi Surat Penelitian	113

BAB 1 PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Layanan transportasi angkutan umum perkotaan menjadi sangat penting dalam mendukung mobilitas masyarakat khususnya kawasan perkotaan. Mobilitas yang tinggi bagi masyarakat kota di tengah aktivitas yang intens melahirkan sebuah kebutuhan suatu layanan transportasi angkutan penumpang yang digunakan secara umum. Eksistensi angkutan umum perkotaan menjadi bagian dari dinamika perkembangan kawasan kota itu sendiri. Sehingga sejarah transportasi angkutan perkotaan di Indonesia sejalan dengan modernisasi dan pembangunan kawasan perkotaan yang dilakukan oleh pemerintah Hindia Belanda.

Awal perkembangan transportasi angkutan umum di Indonesia terjadi pada momentum modernisasi Hindia Belanda pada akhir abad IX. Hindia Belanda berhasil membangun sistem rel kereta api di kota-kota besar terutama di Jawa yang fungsi utamanya sebagai sarana dalam pembangunan industri perkebunan¹. Seiring berjalannya waktu, kereta api juga digunakan sebagai transportasi angkutan barang dan angkutan umum penumpang². Pada tahun 1920an, keberadaan kendaraan transportasi bermotor roda dua dan empat mulai mengalami perkembangan cukup pesat bahkan mampu menyaingi keberadaan kereta api³. Perkembangan transportasi bermotor menjadi latar belakang munculnya penyedia layanan transportasi angkutan umum berbasis kendaraan bermesin atau bermotor seperti taxi, bus dan mikrolet. Fenomena tersebut hampir terjadi di kota-kota besar atau kota yang sedang mengalami perkembangan dan pembangunan cukup pesat. Eksistensi angkutan umum bermotor menjadi pesaing kendaraan angkutan umum berbasis transportasi tradisional yang tetap menjadi kendaraan utama di sebagian besar kota-kota Hindia Belanda⁴.

¹ Dick H. 2000. Representations of Development in 19th and 20th Century Indonesia: A Transport History Perspective. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*. 38(2). hlm 187

² *Ibid* hlm 189

³ *Ibid*. hlm 190

⁴ Kyusyairi J A. 2010. The Road Traffic of Surabaya in 1920s: Installing Traffic Signs and Driver's Licence. *Mozaik: Jurnal Humaniora*. 8(2). hlm 126

Menurut Aprianto, Jember merupakan salah satu contoh kawasan kota yang berkembang akibat perkembangan perusahaan komoditas perkebunan⁵. Sejak tahun 1850, Jember hanya bagian dari distrik wilayah Kota Bondowoso yang terletak di bagian selatan. Setelah sistem ekonomi liberal yang diterapkan Hindia Belanda pada 1870an, Jember mulai dialiri modal partikelir perkebunan dengan berdirinya beberapa perusahaan perkebunan terutama tembakau⁶. Komoditas tembakau merupakan komoditas yang paling berkembang pesat hingga menjadi komoditas utama di Jember karena banyak diminati di pasar Eropa. Jember tumbuh bersama dengan sistem ekonomi kapitalis perkebunan. Sistem ekonomi kapitalis perkebunan tersebut yang menjadi pendorong berkembangnya wilayah Jember menjadi wilayah perkotaan. Status Jember yang awalnya berupa salah satu kawasan distrik kemudian meningkat menjadi *Afdeling* pada tahun 1883, hingga menjadi *regentschaap* Jember atau Kabupaten Jember pada tahun 1928⁷.

Keberadaan Industri perkebunan khususnya tembakau di Jember menjadi pendorong modernisasi kawasan Jember termasuk sistem transportasinya. Untuk menunjang sistem ekonomi perkebunan di Jember, pada tahun 1987 dibangun sarana transportasi kereta api dengan jalur Surabaya ke ujung timur Jawa atau Banyuwangi dan jalur Jember ke Pelabuhan Panarukan⁸. Keberadaan kereta api menjadi penunjang utama pengangkutan komoditas hasil panen perkebunan di Jember menuju pelabuhan untuk di kirim ke Eropa. Kereta api juga digunakan untuk transportasi bagi para buruh perkebunan yang akan menuju ke Jember⁹. Perkembangan industri perkebunan yang cukup pesat di Jember menjadi penyebab migrasi penduduk yang masuk ke Jember untuk memenuhi kebutuhan tenaga buruh perkebunan¹⁰. Akibat migrasi dari Madura dan wilayah Jawa lainnya membuat

⁵ Aprianto T A. *Kota dan Kapitalisme Perkebunan: Jember Dalam Perubahan Zaman 1900-1970*. dalam Colombijn F., M Barwegen., P Basundoro., J A Khusairy (Eds). 2019. *Kota Lama Kota Baru: Sejarah Kota-Kota di Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.

⁶ *Ibid.* hlm 338

⁷ Berdasarkan Besluit Gubernur Jenderal Hindia Belanda 9 Januari 1883 nomor 49 berisi tentang perubahan status wilayah Jember dari distrik menjadi Afdeling. Berdasarkan staatsblad Nomor 322 tahun 1928, berisi perubahan status wilayah Jember dari Afdeling menjadi Regentschap. (dikutip dalam buku Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Dalam Perkembangan Kabupaten Jember. Jilid 1).

⁸ Aprianto. dalam *Kota Lama Kota Baru: Sejarah Kota-Kota di Indonesia*. *op.cit.* hlm 344

⁹ *Ibid.* hlm 345

¹⁰ *Ibid.*

Jember menjadi kota dengan jumlah pendudukan pendatang dan pertumbuhan penduduk tertinggi se keresidenan Besuki pada tahun 1930¹¹. Pertumbuhan demografi yang pesat serta kebutuhan akan infrastruktur industri perkebunan memaksa pembangunan berbagai infrastruktur Kota Jember lainnya seperti pembangunan rumah sakit, pasar, perkantoran, sarana perhubungan, dan transportasi yang untuk memenuhi kebutuhan penduduk Kota Jember¹².

Pada periode 1940 hingga 1950an, perkembangan kota-kota di Indonesia termasuk Jember sempat mengalami hambatan akibat gejolak politik pada masa penjajahan Jepang, dan perang revolusi kemerdekaan. Pada tahun 1950an, kondisi politik Jember yang lebih stabil mendorong industri-industri perkebunan yang sebelumnya sempat tersendat kembali bergerak¹³. Sistem sosial dan ekonomi yang pulih pasca perang juga mendorong pembangunan kembali Kota Jember. Proses migrasi yang kembali berjalan dan angka kelahiran yang tinggi membuat Kota Jember semakin padat dan bertransformasi sebagai wilayah “perkotaan”¹⁴.

Kondisi Kota Jember pada masa kolonial hingga periode 1950an menjadi latar belakang perkembangan transportasi dan kemunculan sebuah layanan angkutan penumpang bagi kalangan umum. Perkembangan transportasi angkutan umum perkotaan selaras dengan modernisasi perkotaan. Kebutuhan mobilitas yang cukup tinggi bagi masyarakat jember untuk beraktivitas menuntut sebuah permintaan atau *demand* transportasi yang ekonomis dan dapat digunakan oleh semua kalangan. Hal tersebut dikarenakan transportasi pribadi terutama kendaraan bermotor masih menjadi barang yang sangat mewah yang sulit dijangkau oleh sebagian besar kalangan masyarakat. Moda transportasi angkutan umum perkotaan masih di dominasi oleh transportasi tradisional seperti cikar, dokar, hingga perahu melalui sungai (lihat lampiran 3.1).

¹¹ Nawiyanto 2009. Pertumbuhan Penduduk Besuki: Kajian Demografis Historis. *Humaniora*. 21(2). hal 183.

¹² Sasmita. 2019. Menjadi Kota Definitif: Jember Abad 19-20. *Historia*. 1(2). hlm 127-134

¹³ Ricklefs M C. 2007. *Sejarah Indonesia Modern*. Gajah Mada University Press. hlm 356.

¹⁴ Terjadi fenomena urbanisasi akibat dari sistem ekonomi kapitalis modern yang memusatkan kegiatan ekonomi berada di perkotaan yang telah berjalan industri-industri khususnya komoditas perkebunan. (Ricklefs M C. 2007)

Kehidupan sosial ekonomi Kota Jember yang mulai membaik pasca perang mempertahankan kemerdekaan kembali memulai proses pembangunan Kota Jember termasuk di sektor transportasi. Kondisi Kota Jember yang terus mengalami pertumbuhan mendorong pemerintah daerah membangun sarana transportasi yang berkaitan dengan angkutan umum. Selain itu, Jember yang terletak di antara Probolinggo, Bondowoso-Situbondo dan Banyuwangi menjadikan Jember sering dilalui sebagai titik persimpangan jalur darat. Kondisi tersebut mendorong proses modernisasi dan pembangunan transportasi termasuk angkutan umum perkotaan. Pada tahun 1950an, terminal Kota Jember berada di ujung selatan Pasar Tanjung¹⁵. Terminal tersebut berupa terminal sederhana dan tempat berbagai moda transportasi angkutan umum *ngetem* atau menunggu penumpang. Karena terminal lama tidak memadai, pemerintah daerah Jember membangun terminal di daerah Comboran (juga disebut terminal Comboran) di jalan HOS Cokroaminoto yang masih berdekatan dengan Pasar Tanjung¹⁶. Dengan keberadaan terminal yang dekat dengan Pasar Tanjung dan berada di pusat kota diharapkan dapat membantu masyarakat untuk memenuhi kebutuhan akan transportasi. Selain itu, keberadaan terminal akan menjadikan angkutan umum perkotaan lebih tertata dan saling berintegrasi dengan moda transportasi lainnya seperti Bus dan Kereta Api. Pembangunan terminal menjadi langkah awal bagi pemerintah Jember dalam rangka pembangunan transportasi khususnya angkutan umum di kawasan perkotaan.

Sejak tahun 1950an hingga saat ini, Jember telah membangun tiga kali terminal utama¹⁷. Terminal pertama dibangun pada tahun 1950an yang dikenal dengan Terminal Comboran yang saat ini terletak di jalan HOS Cokroaminoto (lihat lampiran 3.2). Terminal kedua dibangun pada tahun 1975 yang terletak di Desa Gebang (saat ini menjadi pasar loak Gebang) untuk menggantikan Terminal Comboran (lihat lampiran 3.3). Pembangunan terminal ketiga dilakukan pada tahun

¹⁵

Habib, S. et al . 2009. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Dalam Perkembangan Kabupaten Jember. Jilid 1 (1929-1971). Jember: DPRD Kabupaten Jember. hlm 241

¹⁶ *Ibid*, hlm 242

¹⁷ Riskianto A F. 2020. Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember 1984-2017. *Skripsi*. Universitas Jember. hlm 2

1984 bernama Terminal Tawang Alun yang terletak di Desa Kaliwining Kecamatan Rambipuji yang beroperasi hingga sekarang¹⁸. Pembangunan terminal oleh pemerintah daerah Jember menjadi bagian dinamika transportasi angkutan umum perkotaan. Ketiga terminal tersebut memiliki moda transportasinya sendiri yang pernah eksis dan populer pada masanya.

Untuk saat ini, moda transportasi yang sedang eksis dalam lingkup jaringan terminal Tawang Alun yaitu lin kuning dan taksi argo. Lin kuning merupakan salah satu jenis moda transportasi angkutan umum dalam trayek sesuai ketetapan pemerintah Kabupaten Jember. Sebutan “Lin¹⁹” atau “lin kuning” berdasarkan penampilan kendaraan angkutan umum yang berwarna kuning. Sedangkan taksi merupakan angkutan umum perkotaan yang tidak terikat dalam trayek. Selain itu, penentuan biaya perjalanan menggunakan sistem argometer. Sebagian besar kendaraan yang digunakan berjenis sedan atau MPV. Moda transportasi tersebut merupakan hasil pengembangan dari moda transportasi angkutan umum perkotaan di dalam jaringan terminal sebelumnya. Bahkan saat ini, eksistensi angkutan umum perkotaan tersebut mulai meredup dan tergeser oleh angkutan online dan kendaraan pribadi²⁰. Keberadaan angkutan online merupakan salah satu bentuk perubahan moda transportasi angkutan umum perkotaan di Jember yang dianggap lebih sesuai dengan kebutuhan masyarakat²¹. Selain itu, pendudukan Kota Jember lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi yang dinilai lebih cepat, nyaman dan aman. Sebagian besar penduduk Kota Jember sudah mampu menjangkau kendaraan pribadi seperti roda dua²² seiring perkembangan sistem kredit sekaligus fungsi kendaraan yang juga sebagai simbol status sosial.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ “lin” berasal dari kata Belanda yaitu “lijn” dalam konteks transportasi angkutan umum berarti jalur yang dilalui

²⁰ Wicaksono E. 2018. Curhat Mengharukan Sopir Angkot di Jember yang Kalah Bersaing Dengan Taksi Online. <https://jatim.tribunnews.com/2018/03/15/curhat-mengharukan-sopir-angkot-di-jember-yang-kalah-bersaing-dengan-taksi-online>. [diakses pada 18 Januari 2023].

²¹ _____. 2017. Dianggap Paling Efisien, Ojek Online di Jember Berkembang Pesat. <https://www.trasonlinewatch.com/dianggap-paling-efisien-ojek-online-di-jember-berkembang-pesat/>. [diakses pada 20 Januari 2023].

²² BPS Kabupaten Jember. Perkembangan Banyaknya Kendaraan Menurut Jenis Kendaraan Berdasarkan Catatan Kepolisian Resort Jember, 2000 – 2022.

Fenomena perubahan moda angkutan umum tentunya tidak hanya terjadi belakangan ini. Angkutan umum perkotaan telah mengalami perubahan seiring dengan perjalanan historis Kota Jember. Perubahan dan perkembangan angkutan umum dari masa ke masa dapat ditelusuri melalui kajian historis. Dengan latar belakang tersebut, penelitian ini akan menelusuri lebih jauh tentang transportasi angkutan umum perkotaan di Jember tahun 1950 hingga 2022. Pembahasan akan menguraikan bagaimana perkembangan atau perubahan moda transportasi angkutan umum perkotaan di Jember dari tahun 1950 hingga 2022 serta membahas faktor-faktor penyebab terjadi perkembangan atau perkembangan moda transportasi angkutan umum perkotaan menggunakan analisis sejarah kota.

B. Rumusan Masalah dan Ruang Lingkup

Berdasarkan pemaparan latar belakang di atas, dirumuskan topik permasalahan yang akan dibahas dalam kajian penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana perkembangan dan perubahan moda transportasi angkutan umum perkotaan di Kabupaten Jember dari tahun 1950-1975?
2. Bagaimana perkembangan dan perubahan moda transportasi angkutan umum perkotaan di Kabupaten Jember dari tahun 1975-1984?
3. Bagaimana perkembangan dan perubahan moda transportasi angkutan umum perkotaan di Kabupaten Jember dari tahun 1984-2022?

Penelitian ini berjudul “Transportasi Angkutan Umum Perkotaan Kabupaten Jember 1950 – 2022”. Untuk menjelaskan ruang lingkup pembahasan, peneliti akan mendefinisikan beberapa kata kunci dari judul penelitian. Peneliti akan mendefinisikan judul atau membahas penegasan judul penelitian. Dari uraian definisi judul, akan muncul secara sekilas batasan-batasan penelitian dan akan diperjelas pada ruang lingkup penelitian.

Transportasi merupakan kegiatan memindahkan atau mengangkut muatan dapat berupa barang atau manusia dari suatu tempat ke tempat lainnya, yang berasal dari tempat asal (origin) ke tempat tujuan (destination)²³. Menurut Nasution (2004),

²³ Adisasmita S A. *op.cit.* hlm 1

transportasi juga disebut dengan istilah pengangkutan²⁴ Menurut Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bab 1 pasal 1 ayat 3 menjelaskan bahwa jaringan transportasi jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas pada bab 1 pasal 1 ayat 4, “jaringan transportasi” lebih diistilahkan dengan “jaringan lintas dan angkutan jalan”. Meskipun memiliki perbedaan istilah, namun pengertian penjelasan pada kedua Undang-Undang tersebut identik sama.

Definisi angkutan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bab 1, pasal 1 ayat 3 yaitu perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Di dalam Undang-Undang Nomor 3 tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya bab 1 ayat 1 poin f dijelaskan bahwa kendaraan umum merupakan setiap kendaraan yang biasanya disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan pembayaran. Sedangkan di dalam Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bab 1 pasal 1 ayat 9 juga dijelaskan pengertian kendaraan umum yaitu kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan pemungutan biaya. Pengertian kendaraan umum Peraturan Bupati Jember Nomor 13 Tahun 2013 tentang Penyesuaian Jaringan Trayek Dalam Wilayah Kota Kabupaten Jember yaitu setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung.

Tidak ada referensi yang menunjukkan daerah perkotaan di Kabupaten Jember. Namun untuk mempermudah dalam menentukan wilayah perkotaan di Kabupaten Jember, peneliti menggunakan rujukan peraturan yang pernah menetapkan daerah Kota Administratif Jember. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 1976 Tentang Pembentukan Kota Administratif Jember yang dimaksud daerah Kota Jember meliputi tiga kecamatan yaitu Kecamatan

²⁴ Nasution M N. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia. hlm 15

Sumbersari, Kecamatan Kaliwates, dan Kecamatan Patrang. Namun untuk saat ini, daerah administratif Kota Jember telah dihapuskan. Selain itu, batas wilayah perkotaan dan pedesaan di Kabupaten Jember tidak terlalu terlihat jelas. Jika melihat wilayah dan masyarakatnya, wilayah perkotaan Kabupaten Jember semakin meluas dan tidak hanya merujuk pada tiga kecamatan itu saja. Namun untuk mempermudah menguraikan daerah Perkotaan Jember, penelitian ini akan tetap merujuk tiga wilayah kecamatan tersebut sebagai daerah perkotaan Jember.

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa judul penelitian “Transportasi Angkutan Umum Perkotaan Kabupaten Jember 1950-an - 2022” memiliki arah pembahasan berupa perkembangan moda transportasi bermotor yang digunakan untuk penumpang umum dari tahun 1950 hingga 2022 yang beroperasi di kawasan perkotaan Jember meliputi sekitar kawasan kecamatan Summersari, kecamatan Patrang, dan kecamatan Kaliwates.

Ruang lingkup penelitian berisi batasan-batasan penelitian. Batasan penelitian terdiri dari tiga dimensi yaitu dimensi spasial (ruang), temporal (waktu), dan konseptual. Batasan spasial di dalam penelitian ini yaitu wilayah Kabupaten Jember khususnya wilayah perkotaan Kabupaten Jember. Penentuan batasan spasial tersebut mengacu pada wilayah operasi angkutan umum perkotaan Kabupaten Jember. Batasan temporal pada penelitian ini dimulai pada tahun 1950 hingga 2022. Penentuan awal batasan temporal pada tahun 1950 merujuk pada tahun awal pembangunan terminal pertama oleh Jember yaitu terminal Comboran²⁵. Belum ditemukan dokumen resmi yang menjadi dasar penentu secara tepat tahun berapa terminal Comboran di bangun. Penentuan di sekitar tahun 1950an berdasarkan pada referensi buku Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Dalam Pembangunan Kabupaten Jember yang diterbitkan oleh Sekretariat Kabupaten Jember. Dalam buku tersebut dijelaskan bahwa terminal Comboran dibangun pada periode 1950an. Pembangunan terminal tersebut menjadi momen awal bagi pemerintah dalam membangun infrastruktur untuk angkutan umum perkotaan. Sedangkan penentuan batas akhir penelitian yaitu tahun 2022

²⁵ Riskianto A F. *op.cit.* hlm 2

berdasarkan eksistensi yang masih ada di tahun 2022. Pembatasan aktivitas masyarakat berdampak pada semua layanan angkutan umum termasuk lin kuning di Jember. Batasan konseptual pada penelitian ini yaitu membahas perkembangan dan perubahan moda transportasi angkutan umum perkotaan yang pernah beroperasi di kawasan Kota Jember dan jalur atau trayek yang dilalui. Selain itu, pembahasan penelitian ini juga akan menelusuri faktor penyebab perkembangan dan perubahan pada moda transportasi angkutan umum dari tahun 1950 sampai 2022. Faktor penyebab dilihat dari tata ruang Kota Jember beserta aktivitas masyarakat Kota Jember dari aspek sosial dan ekonomi yang berkaitan dengan tata ruang kota itu sendiri.

C. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan penelitian ini yaitu:

- 1) Untuk menjelaskan perkembangan dan perubahan moda transportasi angkutan umum perkotaan di Kabupaten Jember dari tahun 1950-1975,
- 2) Untuk menjelaskan perkembangan dan perubahan moda transportasi angkutan umum perkotaan di Kabupaten Jember dari tahun 1975-1984,
- 3) Untuk menjelaskan perkembangan dan perubahan moda transportasi angkutan umum perkotaan di Kabupaten Jember dari tahun 1984-2022, dan

Berdasarkan rumusan tujuan penelitian di atas, maka diharapkan penelitian ini memberikan manfaat-manfaat sebagai berikut.

- 1) Bagi pembaca, kajian penelitian ini diharapkan mampu memberikan wawasan baru khususnya mengenai sejarah transportasi angkutan umum perkotaan di Kabupaten Jember.
- 2) Bagi pembaca khususnya kalangan pelajar penelitian ini diharapkan dapat menjadi media dalam menambah pengetahuan dan memperdalam pemahaman akan identitas sejarah kota asal mereka sendiri.
- 3) Bagi mahasiswa pendidikan sejarah, tulisan ini diharapkan mampu menyumbangkan pengembangan penelitian sejarah tentang transportasi di Kabupaten Jember

- 4) Bagi almamater, penelitian ini dapat menjadi referensi, tambahan informasi, dan pengembangan ilmu pengetahuan yang bermanfaat sebagai salah satu wujud dari Tri Dharma Perguruan Tinggi.

D. Tinjauan Pustaka

Pada sub bab ini dijelaskan berbagai penelitian terdahulu yang membahas tema penelitian yang sama dengan penelitian ini yaitu mengenai sejarah transportasi angkutan umum perkotaan di Jember. Penelitian terdahulu yang menjadi rujukan berupa artikel ilmiah dari hasil skripsi. Penelitian-penelitian terdahulu akan menjadi pertimbangan dalam menyusun kerangka berpikir, menemukan variabel-variabel serta batasan-batasan pada penelitian. Penulis akan menjelaskan secara garis besar mengenai penelitian terdahulu termasuk kesamaan tema, perbedaan fokus dan kesimpulan akhir.

Penelitian pertama berupa jurnal yang berjudul “Strategi Peningkatan Kinerja Trayek Utama Angkutan Umum Perkotaan Jember” yang ditulis oleh Nunung Nuring Hayati, Sonya Sulistyono. Dan Wildanus Sabiq dari Fakultas Teknik Universitas Jember dan diterbitkan pada *The 18th FSTPT International Symposium, Unila*, Bandar Lampung tahun 2015. Objek penelitian memiliki persamaan yaitu angkutan umum perkotaan Jember. Penelitian menganalisis penyebab menurunnya kinerja angkutan umum perkotaan Jember yang kemudian mengukur secara kuantitatif kinerja angkutan umum perkotaan Jember. Penulis juga merumuskan bahwa strategi yang harus dilakukan untuk memperbaiki kinerja angkutan umum perkotaan Jember yaitu dengan penataan kembali manajemen angkutan umum baik dari sisi operator dan pemerintah daerah selaku pemangku kebijakan. Peneliti menggunakan metode kuantitatif sekaligus menjadi pembeda utama dengan penelitian ini.

Penelitian selanjutnya berjudul “Kebijakan Penataan Jaringan Trayek Angkutan Umum Perkotaan Jember” yang ditulis oleh Sonya Sulistyono, Ludfi Djakfar, Achmad Wicaksono dari Fakultas Teknik Universitas Jember yang diterbitkan dalam *Jurnal Transportasi* Volume 17, Nomor 2 pada tahun 2017. Penelitian ini juga menggunakan metode kuantitatif seperti penelitian sebelumnya.

Penelitian ini juga membahas angkutan umum perkotaan Jember dari sisi kinerjanya sekaligus memberikan berbagai kebijakan penataan kembali dari aspek manajerial angkutan umum perkotaan.

Penelitian selanjutnya skripsi berjudul “Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember tahun 1984-2017” yang ditulis oleh Facrizal Riskianto dari Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas. Penelitian ini menjelaskan perkembangan terminal di Kabupaten Jember yang mengalami perpindahan hingga tiga kali yaitu terminal Cokroaminoto atau Terminal Comboran pada tahun 1950an, Terminal Gebang pada tahun 1975 dan Terminal Tawangalun pada tahun 1984 hingga sekarang. Pembangunan dan perpindahan terminal di Jember di latarbelakangi oleh perkembangan angkutan umum yang cukup cepat. Angkutan umum yang terus mengalami perkembangan memaksa pemerintah Jember menyediakan fasilitas terminal yang layak bagi masyarakat Jember. Pembangunan terminal juga menjadi salah satu bagian dari dinamika transportasi angkutan umum perkotaan. Perubahan terminal juga akan berdampak pada perubahan moda angkutan umum yang berkembang di Jember. Penelitian ini merupakan satu-satunya yang membahas jaringan transportasi serta menggunakan metodologi sejarah.

Berdasarkan uraian tinjauan pustaka di atas dapat dikatakan belum ada penelitian yang membahas mengenai transportasi angkutan umum perkotaan dari sisi historisnya. Untuk saat ini, penelitian kesejarahan tentang jaringan transportasi di Jember hanya membahas mengenai pemindahan dan perkembangan terminal di Jember. Sehingga dapat disimpulkan bahwa sejauh ini penelitian ini merupakan penelitian baru yang membahas angkutan umum perkotaan Kabupaten Jember secara historis.

E. Kerangka Konseptual

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan sebuah pendekatan. Pendekatan menjadi sudut pandang atau kacamata peneliti dalam memandang fakta sejarah.

Pendekatan akan menentukan arah, variabel dan dimensi apa saja yang akan diamati oleh peneliti²⁶.

Penelitian ini membahas transportasi angkutan umum yang tentunya berkaitan dengan tata ruang kota. Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini menggunakan pendekatan sejarah kota. Menurut Basundoro (2016) sejarah kota merupakan kajian sejarah yang membahas mengenai peristiwa di dalam perkotaan yang memiliki keterkaitan dengan tata ruang kota²⁷. Fokus utama sekaligus yang menjadi pembeda dengan sejarah lainnya adalah sejarah kota akan mengacu pada berbagai perubahan tata ruang kota yang berkaitan dengan kehidupan masyarakat kota itu sendiri dalam aspek ekonomi, sosial, budaya, politik dan sebagainya. Artinya tidak semua peristiwa yang terjadi di dalam kota menjadi kajian sejarah kota, akan tetapi peristiwa yang ada hubungannya dengan tata ruang kota. Dengan menggunakan pendekatan ini, peneliti akan melihat bagaimana transportasi angkutan umum perkotaan di Jember sebagai salah satu unsur dalam tata ruang Kota Jember mengalami perkembangan atau perubahan dari masa ke masa.

Penelitian ini didasari oleh teori bahwa perkembangan sektor transportasi memiliki korelasi yang erat dengan perkembangan tata ruang kota²⁸. Menurut Edward K Morlok (1978), dijelaskan bahwa perkembangan awal tata ruang kota berada pada titik-titik penting jalur transportasi seperti pelabuhan dan tepi sungai transportasi air, atau di sekitar jalan dan jaringan rel kereta pada transportasi darat. Namun Edward K Morlok juga menjelaskan bahwa perkembangan transportasi juga dipengaruhi oleh tata ruang kota. Misalnya pada saat pola pemukiman perlahan menjauh dari pusat kota atau jalan utama perkotaan, maka masyarakat akan cenderung memilih sebuah transportasi yang memiliki fleksibilitas luas, kecepatan dan ketepatan waktu serta kenyamanan transportasi yang baik²⁹. Transportasi juga menjadi penting dalam kegiatan masyarakat lainnya misalnya dalam membantu

²⁶ Kartodirdjo S. 2019. *Pendekatan Ilmu Sosial Dalam Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Ombak. hlm 4

²⁷ Basundoro P. 2012. *Pengantar Sejarah Kota*. Yogyakarta: Ombak. hlm 4

²⁸ Edward K. Morlok. 1978 *Introduction To Transportation Engineering And Planning*. MacGraw-Hill. Terjemahan oleh Hainim J K. 1984. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga. hlm 47.

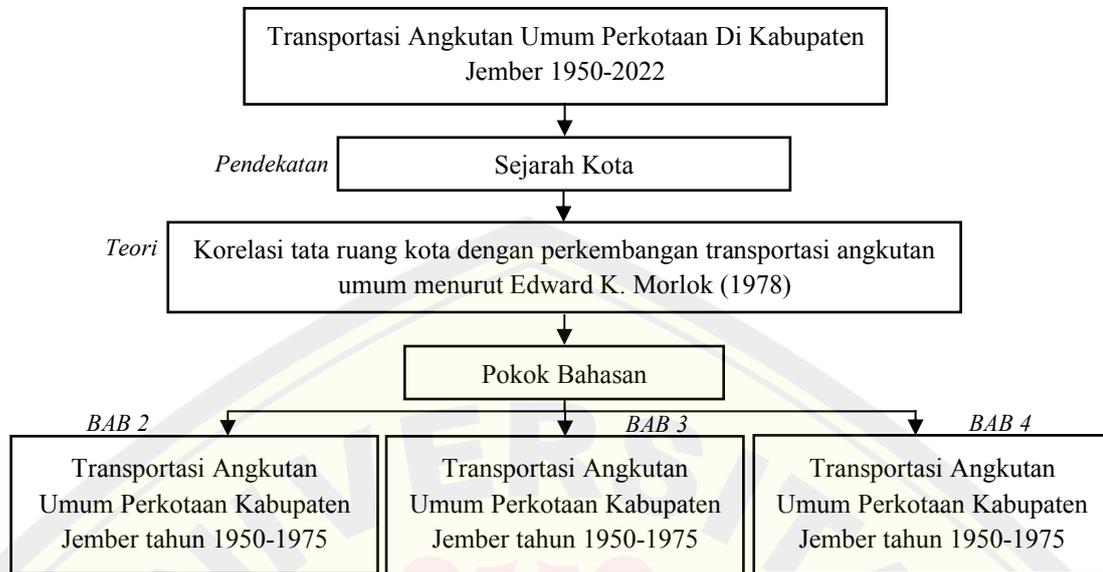
²⁹ *Ibid*, hlm 52

masyarakat dalam menjangkau suatu barang di daerah-daerah pusat perekonomian. Perkembangan transportasi yang semakin luas dan cepat, menyebabkan perubahan pola dimana pusat perekonomian tidak selalu di nilai strategis jika berada di pusat kota, atau pinggir jalan utama, dan persimpangan jalan besar. Tetapi perubahan pola pusat perekonomian di sebuah kota juga mempengaruhi transportasi yang dipilih oleh masyarakat³⁰. Jika suatu angkutan umum tidak mampu menyesuaikan jalurnya terhadap pusat-pusat perekonomian, maka masyarakat akan mulai meninggalkan angkutan umum tersebut.

Korelasi yang erat antara transportasi, aktivitas masyarakat dan tata ruang kota menjadi bagian analisis pada penelitian ini. Inti dari teori di atas terhadap penelitian ini adalah eksistensi transportasi angkutan umum perkotaan dipengaruhi oleh perkembangan tata ruang kota dan aktivitas masyarakat kota. Jika tata ruang Kota serta aktivitas masyarakat mengalami perubahan (pengaruh eksternal) dan pihak penyedia angkutan umum tidak mengalami penyesuaian, maka kemungkinan besar akan terjadi pergeseran preferensi masyarakat dalam memilih sebuah transportasi angkutan umum.

³⁰ Ibid, hlm 54

*Berikut diagram kerangka berpikir pada penelitian ini.



Gambar 1.1 Diagram kerangka berpikir penelitian

F. Metodologi Penelitian

Penelitian ini berusaha untuk menjelaskan peristiwa masa lampau atau sejarah. Sehingga metode penelitian yang digunakan yaitu metode sejarah. Metode sejarah merupakan proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau. Metode sejarah meliputi beberapa langkah yaitu heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi (Gottschalk, 2008).

1. Heuristik

Sumber dalam penelitian sejarah terbagi menjadi dua, yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer akan menjadi sumber atau bukti utama dalam mendapatkan fakta sejarah. Sumber sekunder digunakan sebagai pendukung dan pelengkap uraian fakta sejarah. Sumber primer yang digunakan dalam penelitian ini dalam bentuk sumber tulis (arsip dokumen, pers, dan foto) dan sumber lisan (narasumber pelaku atau saksi sejarah). Seperti yang dijelaskan sebelumnya, langkah awal dalam melakukan penelitian ini adalah mengumpulkan sumber-sumber atau data-data yang berkaitan dengan variabel pembahasan di dalam penelitian ini. Sumber terbagi menjadi dua, yaitu sumber primer dan sumber sekunder. Sumber primer sebagai bahan utama atau bukti kuat dalam mengungkap

peristiwa sejarah. Sedangkan sumber sekunder merupakan sumber-sumber yang mengutip dari sumber primer. Penyusunan sumber sekunder juga melalui pengambilan sumber-sumber primer yang telah di olah menjadi sebuah karya tulis seperti buku, artikel dan sebagainya. Sumber sekunder digunakan untuk pelengkap, menguraikan, memperkuat kebenaran dari data primer.

Ada beberapa sumber primer yang digunakan pada penelitian ini. Sumber pertama yaitu beberapa foto yang memotret aktivitas transportasi angkutan umum perkotaan di Jember sejak tahun 1950an hingga tahun 2022. Foto diperoleh dari proses dokumentasi di Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kabupaten Jember dan buku Berjudul “Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten Jember 1921-1971” Jilid 1 dan “Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten Jember 1971-1999” Jilid 2 terbitan DPRD Jember pada tahun 2009 dan 2010. Foto yang diperoleh dari arsip Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kabupaten Jember dalam bentuk hasil foto cetak. Proses pendokumentasian foto menggunakan kamera handphone dengan format JPG.

Sumber selanjutnya yang telah dikumpulkan berupa berbagai kebijakan-kebijakan terkait pelaksanaan layanan angkutan umum perkotaan Kabupaten Jember. Kebijakan tersebut dalam bentuk Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Keputusan Menteri Perhubungan Peraturan Daerah Jember, dan Peraturan Bupati. Dari beberapa sumber dokumen kebijakan, ada dua yang menjadi sumber utama dalam penelitian ini. Dokumen yang pertama yaitu Keputusan Bupati Kepala Daerah Tingkat II Jember No. 108 Tahun 1996. tentang Pengoperasian Angkutan Perkotaan dan Pedesaan di Wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II Jember. Kemudian kebijakan ini mengalami penyesuaian dengan berlakunya Peraturan Bupati No 13 Tahun 2013 tentang Penyesuaian Jaringan Trayek Dalam Wilayah Kota Kabupaten Jember. Peraturan tersebut tetap berlaku dan menjadi dasar kebijakan manajemen angkutan umum perkotaan sampai saat ini.

Sumber primer yang telah ditemukan selanjutnya yaitu data statistik jumlah kendaraan umum dari tahun 1980-2022 dan pengguna kendaraan pribadi dari tahun 2000 hingga 2013 sebagai analisis faktor penyebab kemunduran eksistensi angkutan umum di Jember. Sumber tersebut merupakan data dari Badan Pusat

Statistik (BPS) Kabupaten Jember yang diterbitkan dalam buku Jember Dalam Angka terbitan BPS Jember.

Sumber primer selanjutnya yaitu siaran pers baik berupa koran lama maupun website berita yang membicarakan angkutan umum perkotaan di Jember. Berikut sumber siaran pers dalam bentuk koran lama pada penelitian ini:

- a. Jawa Pos tahun 1994 berjudul “Angkota & Angdes Syukuran”
- b. Terbitan Jawa Pos tahun 1994 berjudul “Taksi Argometer Segera Diujicobakan di Jember”
- c. Jawa Pos tahun 1994 berjudul “Bus Kota Gratis Diserbu Ribuan Penumpang”,
- d. Radar Jember tahun 2002 berjudul “Alot Pembahasan Kenaikan Tarif”
- e. Surabaya Post Jatim Post tahun 2002 dengan judul “Awak Angkota Naikkan Tarif Secara Liar”

Untuk siaran pers dalam bentuk website pada penelitian ini yaitu:

- a. tribunmews.com ditulis oleh Lestari, S H. 2014 “Trayek Angkot Jember Stagnan Selama Puluhan Tahun”, dan
- b. antarajatim.com ditulis Slochihah, Z pada tahun 2016 dengan judul Dishub: 80 Persen Angkot di Jember Butuh Peremajaan”

Ada beberapa sumber sekunder yang digunakan dalam penelitian ini. Sumber sekunder yang pertama berupa sumber tulis buku berjudul “Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Dalam Perkembangan Kabupaten Jember Jilid 1: 1921-1971” dan “Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Dalam Perkembangan Kabupaten Jember Jilid 2: 1971-1999” yang diterbitkan oleh DPRD Jember. Selain buku, sumber sekunder tertulis yang digunakan adalah berbagai penelitian terdahulu baik dalam bentuk jurnal maupun skripsi/tesis. Penelitian terdahulu yang digunakan sebagai sumber sekunder adalah skripsi berjudul “Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember tahun 1984-2017” yang ditulis oleh Facrizal Riskianto pada tahun 2020 dari Program Studi Pendidikan Sejarah Universitas Jember. Selanjutnya penelitian terdahulu yang digunakan berupa artikel ilmiah berjudul “Kebijakan Penataan Jaringan Trayek Angkutan Umum Perkotaan Jember” oleh Sulitiyono S, Djakfar L, dan Wicaksono A. yang diterbitkan dalam jurnal Transportasi Volume 17 Nomor 2 Pada tahun 2017. Artikel tersebut menganalisis kebijakan penataan

jaringan trayek angkutan umum lin kuning dengan melihat kinerja lin kuning sejak tahun 2008 hingga 2015.

2. Kritik

Langkah kedua yaitu kritik sumber. Kritik sumber terdiri dari dua macam yaitu kritik sumber ekstern (autentisitas) dan kritik intern (kredibilitas). Kritik dilakukan pada sumber utama pada penelitian ini.

a. Kritik ekstern

Sesuai dengan uraian langkah heuristik, sumber arsip foto pada penelitian ini diperoleh dari arsip Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kabupaten Jember dan buku Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten Jember Jilid 1 dan Jilid 2. Arsip foto dari Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kabupaten Jember berupa cetakan foto lama. Hal tersebut terlihat dari kondisi kertas dan hasil gambar pada cetakan foto yang merefleksikan hasil cetakan foto sezaman. Arsip foto dalam kondisi baik karena disimpan dalam lemari album foto yang tetap dalam perawatan. Kondisi fisik sumber foto hasil dokumentasi dari buku Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten Jember tidak dapat dilihat secara langsung. Jika melihat dari kondisi hasil gambar foto, dapat dikatakan sumber foto tersebut sezaman dengan peristiwa di dalamnya. Berdasarkan uraian di atas, dapat dikatakan sumber foto yang digunakan dalam penelitian ini bersifat otentik.

Kritik ekstern berupa dokumen Keputusan Bupati Kepala Daerah Tingkat II Jember No. 108 Tahun 1996. tentang Pengoperasian Angkutan Perkotaan dan Pedesaan di Wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II Jember dan Peraturan Bupati No 13 Tahun 2013 tentang Penyesuaian Jaringan Trayek Dalam Wilayah Kota Kabupaten Jember dapat dikatakan autentik. Hal tersebut melihat dari kualitas kertas serta tulisan yang tertera di dalam dokumen menunjukkan hasil penulisan dokumen sezaman dengan tahun 1990an. Selain itu, dokumen tersebut dikeluarkan langsung oleh Pemerintah Kabupaten Jember dan diperoleh langsung dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. Pada dokumen

Kritik ekstern pada sumber berupa arsip siaran pers juga dapat dikatakan autentik. Gaya tulisan siaran pers pada tahun 1994 dan 2002 di atas menunjukkan dokumen arsip tersebut autentik dan sezaman. Arsip siaran pers tersebut ditemukan

dalam bentuk kliping yang dicetak oleh Bagian Humas Pemerintah Kabupaten Jember pada tahun 1994 dan 2002. Meskipun dalam bentuk cetakan ulang, namun sifat kertas kliping tetap menunjukkan bahwa arsip tersebut bersifat autentik dan sezaman. Hal tersebut juga terjadi pada sumber berita internet. Sumber internet yang dikumpulkan juga dapat disimpulkan bersifat autentik. Sumber berita internet publikasikan pada tahun 2014 dan 2016 melalui website resmi media berita tersebut. Selain itu halaman sumber berita di atas masih dapat diakses hingga saat ini.

Kritik ekstern dilakukan pada sumber dokumen makalah “Kertas Kerja Tentang Pendirian Perusahaan Jasa Angkutan Kota Jember”. Dokumen tersebut himpun langsung oleh operator penyedia layanan angkutan umum perkotaan yaitu PRIM KOVERI pada tahun 1984. Dokumen tersebut didapatkan dalam bentuk salinan. Namun dokumen tersebut tetap bersifat autentik dengan gaya tulisan yang menunjukkan sezaman. Selain itu, dokumen masih dilengkapi dengan tanda tangan serta stempel resmi dari pimpinan PRIM KOVERI Kabupaten Jember.

Kritik ekstern terhadap sumber data statistik jumlah kendaraan bermotor roda dua dan roda empat BPS dapat disimpulkan autentik. Data statistik yang diperoleh langsung dari buku terbitan BPS berjudul Kabupaten Jember dalam angka 2010 dan website resmi BPS Kabupaten Jember menjadi dasar penulis menyimpulkan sumber tersebut bersifat autentik.

b. Kritik Intern

Proses selanjutnya yaitu melakukan kritik intern pada sumber. Kritik inter pada sumber foto aktivitas angkutan umum perkotaan di Jember dari tahun 1950an dapat dikatakan kredibel atau sesuai fakta. Sumber foto telah melalui perbandingan dengan sumber primer lain dan sumber sekunder untuk melihat kebenaran fakta sejarahnya. Sumber lain yang menjadi pembanding adalah sumber lisan hasil wawancara kepada narasumber sebagai pelaku dan saksi sejarah serta sumber tulis seperti dokumen pers, dokumen PRIM KOVERI Jember 1984, dan produk hukum terkait angkutan umum perkotaan di Jember dari masa ke masa. Hasil perbandingan menjelaskan bahwa sumber foto memiliki persamaan fakta dengan sumber lain.

Pada dokumen Keputusan Bupati Kepala Daerah Tingkat II Jember No. 108 Tahun 1996. tentang Pengoperasian Angkutan Perkotaan dan Pedesaan di Wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II Jember dan Peraturan Bupati No 13 Tahun 2013 tentang Penyesuaian Jaringan Trayek Dalam Wilayah Kota Kabupaten Jember dapat dikatakan kredibel. Dokumen tersebut di tulis langsung oleh pemerintah Kabupaten Jember serta di publikasikan secara umum

Sumber berupa arsip dokumen dan arsip internet siaran pers tentang angkutan umum perkotaan juga dapat dikatakan kredibel. Peneliti tetap memperhatikan bahwa sumber siaran pers merupakan tulisan yang menggambarkan sebuah peristiwa dari sudut pandang pihak tertentu. Selain itu, arah berita yang sedang diangkat sangat tergantung oleh karakter dari media beritanya, peristiwa yang sedang dibicarakan, serta kondisi sosial politik pada masa lampau. Jika melihat konteks peristiwa yang dibicarakan tentang angkutan kota dan karakter media berita Radar Jember, Jawa Pos, antarajatim.com, dan tribunnews.com, dapat dikatakan sumber-sumber siaran pers di atas bersifat kredibel atau tepercaya. Peristiwa tentang angkutan umum perkotaan tidak mengindikasikan pers untuk menerbitkan berita untuk kepentingan tertentu. Sumber arsip pers pada penelitian ini juga telah melalui perbandingan dengan sumber lain seperti, sumber foto, dan produk hukum terkait transportasi angkutan umum.

Selanjutnya kritik intern pada dokumen makalah “Kertas Kerja Tentang Pendirian Perusahaan Jasa Angkutan Kota Jember”. Dokumen kertas kerja tersebut dapat dikatakan kredibel. Dokumen kertas kerja berisi usulan perusahaan layanan jasa angkutan umum perkotaan yang lengkap dengan analisis usaha yang disusun langsung oleh pihak PRIM KOVERI Jember tahun 1984. Analisis usaha yang disusun berdasarkan beberapa data statistik yang cukup lengkap dan dihimpun dari beberapa lembaga lain. Hal tersebut menambah nilai akurat data dalam dokumen tersebut.

Sumber statistik dari BPS Kabupaten Jember juga dapat dikatakan kredibel. Data tersebut disusun oleh BPS Kabupaten Jember dengan menggunakan metode pengumpulan data dari Catatan Kepolisian Resort Jember yang cukup akurat dan dapat dipertanggung jawabkan

3. Interpretasi

Langkah ketiga yaitu interpretasi. Setelah pengumpulan sumber dan kritik sumber dilakukan, maka penulis berusaha menguraikan (analisis), mengaitkan atau menggabungkan sumber satu dengan sumber lainnya yang kemudian menyimpulkannya (Sintesis).

Berdasarkan sumber yang telah dikumpulkan, dapat disimpulkan bahwa awal perkembangan transportasi angkutan umum perkotaan di Jember dipengaruhi oleh fenomena urbanisasi pada tahun 1950an. Kondisi ekonomi pasca revolusi mendorong masyarakat pedesaan melakukan migrasi ke daerah urban. Pada saat itu, kondisi perkotaan masih menjadi pusat aktivitas perekonomian. Kondisi Kota Jember saat itu mendorong tersedianya sebuah layanan angkutan umum di wilayah perkotaan. Maka muncul berbagai moda transportasi angkutan umum perkotaan.

Berdasarkan foto aktivitas transportasi masyarakat Jember tahun 1950an hingga 2022, moda angkutan umum perkotaan di Jember mengalami perkembangan yang awalnya berupa transportasi tradisional (tenaga manusia dan hewan), kemudian transportasi bermotor (taksi, lin kuning, bus kota, dan ojek), dan muncul angkutan penumpang berbasis online (ojek online dan taksi online). Masing-masing jenis moda transportasi tersebut memiliki masa kejayaannya hingga mengalami kemerosotan dan di geser oleh angkutan umum jenis terbaru. Perkembangan moda angkutan umum perkotaan dipengaruhi oleh perkembangan teknologi, dan kondisi sosial ekonomi masyarakat Jember. Kemudahan dalam membeli kendaraan roda dua dan roda empat bagi masyarakat Jember menjadi salah satu variabel yang mempengaruhi eksistensi angkutan umum perkotaan di Jember. Kemunculan pemikiran yang menganggap kendaraan pribadi sebagai representatif dari status sosial ekonomi juga mempengaruhi pergeseran preferensi masyarakat dalam memilih transportasi.

4. Historiografi

Langkah terakhir dari penelitian ini yaitu historiografi atau penulisan sejarah. Setelah menguraikan sumber, menggabungkan dan menyimpulkan sumber, penulis merangkai sebuah kisah sejarah dengan bahasa yang baik, runtut, kronologis sehingga mudah untuk dipahami. Tulisan yang akan disusun

membicarakan perubahan dan perkembangan angkutan umum perkotaan di Jember dari tahun 1950an hingga 2022.

G. Sistematika Penulisan

Pada sub bab ini akan diuraikan pembagian bab dan sub bab dalam penulisan skripsi yang akan dilakukan. Berikut sistematika penulisan pada penelitian ini.

BAB 1. PENDAHULUAN

- A. Latar Belakang**
- B. Rumusan Masalah dan Ruang Lingkup**
- C. Tujuan dan Manfaat Penelitian**
- D. Tinjauan Pustaka**
- E. Kerangka Konseptual**
- F. Metode Penelitian**
- G. Sistematika Penulisan**

BAB 2. TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN KABUPATEN JEMBER TAHUN 1950-1975

BAB 3. TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN KABUPATEN JEMBER TAHUN 1950-1975

BAB 4. TRANSPORYASI ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN KABUPATEN JEMBER TAHUN 1984-2022

BAB 5. KEMEROSOTAN ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN

BAB 6. PENUTUP

BAB 2. TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN KABUPATEN JEMBER TAHUN 1950-1975

A. Pemberhentian dan Terminal Angkutan Umum Perkotaan Jember

1. Pemberhentian Angkutan Umum Pasar Tanjung 1950-1961

Sejak tahun 1950 kondisi pemerintahan Indonesia dapat dikatakan lebih stabil jika dibandingkan periode 1945 hingga 1949. Pembangunan oleh pemerintah Indonesia mulai kembali dilakukan untuk menunjang kehidupan warga negara yang baru saja benar-benar lepas dari kolonialisme¹. Pembangunan tidak hanya dilakukan secara langsung oleh pemerintah pusat, tetapi juga dilakukan oleh pemerintah daerah dalam lingkup lokal.

Pada tahun 1950-an, beberapa kawasan di Indonesia terjadi fenomena peningkatan kondisi demografi. Selain pertumbuhan penduduk yang cepat, fenomena yang sangat mencolok sekitar tahun 1950-an adalah masifnya proses urbanisasi². Pada tahun 1930 sebanyak 3,8 persen dari jumlah penduduk di Indonesia merupakan penduduk perkotaan. Peningkatan jumlah penduduk perkotaan terus terjadi dari tahun ke tahun selanjutnya hingga tahun 1961 menjadi 14,8 persen. Dengan pertumbuhan penduduk yang sangat cepat, sektor pertanian pedesaan tidak lagi mampu menampung lonjakan penduduk dan kebutuhan ekonomi masyarakat. Sehingga banyak dari mereka mengadu nasib ke perkotaan dengan harapan mendapatkan pekerjaan seperti buruh upahan. Banyak warga pedesaan yang menuju perkotaan untuk memperbaiki kehidupan sosial ekonomi yang terdampak pasca perang kemerdekaan Indonesia.

Kondisi urbanisasi tentunya juga terjadi di Kota Jember. Diuraikan oleh Nawiyanto, bahwa migrasi penduduk ke kota-kota Besuki termasuk Jember masih menjadi kekuatan utama dalam laju pertumbuhan penduduk³. Jember masih menjadi salah satu tujuan para penduduk yang melakukan migrasi sebagai pusat

¹ Ricklefs M C. 2007. *Sejarah Indonesia Modern*. Gadjah Mada University Press. hlm 471

² *Ibid*, hlm 472

³ Nawiyanto Nawiyanto 2009. *Pertumbuhan Penduduk Besuki: Kajian Demografis Historis. Humaniora*. 21(2). hlm 182

perekonomian yang berbasis industri perkebunan di kawasan Besuki.⁴ Proses migrasi dari berbagai daerah menuju ke Jember masih tetap terjadi pasca berakhirnya kolonialisme. Harapan untuk mendapatkan pekerjaan sebagai buruh perkebunan atau mendapatkan lahan garapan untuk bertani menjadi motivasi besar untuk berpindah ke Jember⁵.

Pertumbuhan kondisi demografi Kota Jember berdampak pada munculnya kebutuhan baru di aspek transportasi. Aktivitas masyarakat Kota Jember yang semakin ramai dan sibuk membutuhkan transportasi yang mudah dijangkau oleh sebagian besar kalangan. Kondisi tersebut menjadi latar belakang perkembangan transportasi angkutan umum yang tentunya sudah ada sejak awal perkembangan Kota Jember di era Hindia Belanda. Tahun 1950 saat kehidupan masyarakat Indonesia termasuk Kota Jember kembali normal menjadi faktor bagi aspek transportasi khususnya angkutan umum yang mulai berjalan kembali sebagai penunjang berbagai aspek kehidupan masyarakat Jember.

Pada periode tahun 1950-an, pusat aktivitas angkutan umum di kawasan Kota Jember berada di Pasar Tanjung dan Pasar Johar. Pasar Tanjung dan Pasar Johar merupakan central aktivitas sosial ekonomi masyarakat Kota Jember. Dapat dilihat dari posisi Pasar Tanjung dan Pasar Johar sebagai pasar dengan pendapatan retribusi terbesar di Kabupaten Jember di antara pasar daerah lainnya⁶. Sehingga, berbagai angkutan penumpang berkumpul di beberapa sudut Pasar Tanjung. Khusus untuk angkutan kendaraan bermotor seperti otobus dan oplet telah disediakan tempat pemberhentian kendaraan. Hampir setiap pasar memiliki halaman luas sebagai tempat berbagai kendaraan angkutan baik penumpang atau barang. Pasar Tanjung dan Pasar Johar dapat dikatakan sebagai pusat kegiatan sosial ekonomi masyarakat Kota Jember sekaligus tempat pemberhentian utama bagi angkutan umum perkotaan di tahun 1950-an (gambar 2.1).

⁴ Habib, S. et al. 2009. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Dalam Perkembangan Kabupaten Jember. Jilid 1 (1929-1971). Jember: DPRD Kabupaten Jember.

⁵ Nawiyanto 2009. *op.cit.* hlm 176

⁶ Anggaran Keuangan Daerah Tingkat II Jember Perusahaan Tahun 1964 tentang pendapatan Kabupaten Jember dari pungutan retribusi pasar-pasar.



Gambar 2.1 Lokasi Pemberhentian Angkutan Umum di Kota Jember Pada Tahun 1950-an Sebelum Dibangun Terminal Comboran
(Sumber: DPRD Dalam Perkembangan Kabupaten Jember Jilid 1)

Dapat terlihat berbagai kendaraan angkutan umum terparkir di salah satu sudut pasar Tanjung tepatnya sebelah selatan Tandon Air Pasar Tanjung. Diperkirakan lokasi tersebut menjadi tempat parkir khusus bagi kendaraan bermotor yang parkir di kawasan pasar yang nantinya juga ditetapkan biaya retribusi. Terlihat kendaraan oplet dan delman sedang terparkir dan menunggu penumpang. Kendaraan tradisional seperti delman dan becak akan mengangkut penumpang dalam jarak lebih pendek, sedangkan kendaraan bermotor seperti oplet akan mengangkut penumpang yang lebih jauh.

2. Stasiun Bus Jember 1961-1975

Seiring berjalanya waktu, lokasi Pasar Tanjung tidak mampu menampung jumlah angkutan umum yang semakin ramai terutama kendaraan Otobus. Jember yang dilalui jalur utama antara Banyuwangi-Surabaya menjadi faktor tingginya aktivitas otobus yang melakukan transit di pusat Kota Jember. Sehingga pada tahun 1961, pemerintah Kota Jember membangun sebuah stasiun bis atau terminal pertama yang ada di Kota Jember⁷. Stasiun bus tersebut dibangun tepat di sebelah Barat Daya Pasar Tanjung. Lebih tepatnya, stasiun bus dibangun di Jalan Hos

⁷ Habib, S. et al . 2009. Jilid 1. *op.cit.* hlm 305

Cokroaminoto yang dikenal dengan sebutan daerah Comboran sehingga sering disebut juga dengan Stasiun/Terminal Comboran (gambar 2.2). Stasiun bus Comboran merupakan tempat secara khusus disediakan untuk tempat pemberhentian angkutan umum supaya tidak mengganggu aktivitas di Pasar Tanjung yang semakin ramai. Di tahun 1961, lokasi stasiun bus atau terminal Comboran yang berada di pusat kota dapat dikatakan cukup strategis. Lokasi terminal dekat dengan keramaian masyarakat yang dulunya tidak jauh dari pusat Kota Jember.



Gambar 2.2 Stasiun bus atau terminal di Jalan Hos Cokroaminoto disebut juga Terminal Comboran sekitar tahun 1960-an
(Sumber: DPRD Dalam Perkembangan Kabupaten Jember Jilid 1)

Stasiun bus Jember tidak hanya diperuntukkan untuk angkutan bus saja. Berbagai angkutan umum lainnya yang lebih kecil seperti oplet atau angkutan umum tradisional seperti delman dan becak juga terlihat sedang menunggu penumpang di stasiun bus baik dari pedagang Pasar atau penumpang yang baru turun dari otobus. Bahkan di tahun 1964, pemerintah Jember menyediakan halte atau semacam pemberhentian bagi oplet dan delman⁸.

Angkutan umum tradisional melayani perjalanan jarak pendek karena masih mengandalkan tenaga hewan atau manusia. Namun moda angkutan umum kecil lebih fleksibel yang artinya dapat menjangkau jalan yang tidak dapat dilalui oleh angkutan umum yang lebih besar seperti jalan-jalan kecil. Angkutan umum yang

⁸ Anggaran Keuangan Daerah Tingkat II Jember Perusahaan Tahun 1964 Pasal 25 dan pasal 26 tentang “pembikinan tempat oplet dan tempat tjomboran kuda”

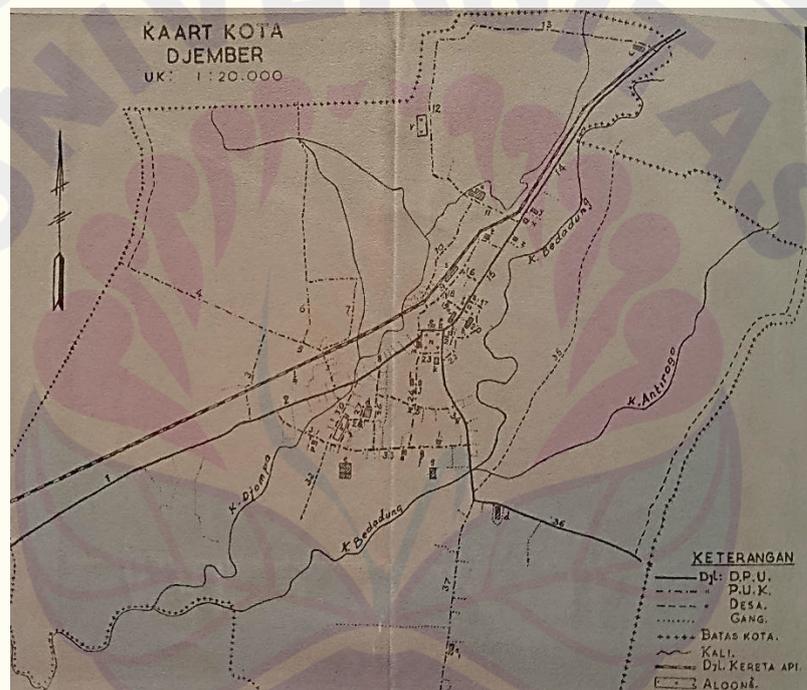
lebih kecil dapat melakukan perjalanan hingga ke rumah tempat tinggal penumpang. Sehingga, angkutan umum tradisional yang berukuran lebih kecil dengan angkutan umum bermotor seperti bus dan oplet yang lebih besar bisa saling terintegrasi. Penumpang melakukan perjalanannya dari jalan-jalan desa atau jalan kecil akan membutuhkan angkutan tradisional untuk menuju stasiun bus/terminal yang kemudian menaiki kendaraan lebih besar untuk melakukan perjalanan yang lebih jauh. Begitu juga sebaliknya, penumpang bus dan oplet yang turun di stasiun bus/terminal akan membutuhkan angkutan yang lebih fleksibel untuk menuju tujuan yang melewati jalan-jalan desa atau kecil. Sehingga Stasiun Bus Jember sebagai tempat distribusi kendaraan dan penghubung angkutan satu dengan angkutan lain menjadi cukup penting bagi transportasi angkutan umum perkotaan di Kabupaten Jember.

Pemerintah Jember menetapkan biaya retribusi kepada angkutan umum yang melakukan pemberhentian di Stasiun bus/terminal Comboran. Hal tersebut dapat dilihat dari Arsip Anggaran Masuk Daerah Kabupaten Jember di tahun 1964 dari Stasiun Bus Jember. Dalam arsip tersebut ditetapkan pemasukan daerah dari retribusi di dalam stasiun bus/terminal Comboran. Salah satu biaya retribusi di dalamnya adalah retribusi para Perusahaan Otobus (PO) yang beroperasi di stasiun bus/terminal Comboran. Beberapa PO beroperasi di stasiun bus/Terminal Comboran Jember yaitu Intern, Margo Utomo, DAMRI, Pundjul, Suseno, Ladju, Lesti, Akas, Djojo, dan Ratu Mas. Walaupun tidak tertera secara langsung di dalam arsip, tentunya ada juga jenis retribusi untuk kendaraan umum lainnya seperti oplet delman, serta becak. Bahkan pemerintah Jember telah membangun tempat pemberhentian bagi kendaraan bertenaga hewan dan halte untuk oplet sebagai ladang penarikan biaya retribusi.

B. Jenis Transportasi Angkutan Umum Perkotaan Jember 1950-1975

Pada periode 1950-an, jenis angkutan umum dalam kota masih di dominasi oleh transportasi tradisional seperti becak dan delman. Terlihat sudut Pasar Tanjung, Pasar Johar, dan pertokoan di Gladag Jompo ramai oleh kendaraan tradisional yang banyak terparkir di depan kios-kios (gambar 2.4; 2.5; dan 2.6).

Transportasi tersebut digunakan baik sebagai angkutan penumpang maupun barang. Namun kendaraan bermotor seperti oplet, dan otobus juga telah eksis di Kota Jember yang tentunya dengan biaya perjalanan yang lebih mahal. Tata ruang Kota Jember di tahun 1950 hingga awal tahun 1975an yang belum berkembang dan meluas menjadi faktor mayoritas permintaan perjalanan dengan jarak yang tidak terlalu jauh (gambar 2.3). Sehingga rute perjalanan transportasi angkutan umum dalam kawasan perkotaan masih belum terlalu membutuhkan kendaraan bermotor seperti oplet dan lebih memilih angkutan tradisional yang lebih fleksibel dan ekonomis.



Gambar 2.3 Peta Kota Jember tahun 1955
(Sumber: DPRD Dalam Perkembangan Kabupaten Jember Jilid 1)

Transportasi angkutan umum tradisional merupakan jenis moda kendaraan umum yang menggunakan kendaraan tradisional bertenaga manusia dan hewan. Kendaraan tradisional yang digunakan sebagai kendaraan umum dapat digolongkan beberapa jenis. Ada becak yaitu kendaraan semacam sepeda beroda tiga yang

berfungsi sebagai angkutan penumpang⁹. Kemudian ada kendaraan yang dihela oleh hewan baik itu kerbau atau kuda seperti dokar/cikar/andong/delman. Hewan yang digunakan dapat berjumlah satu atau lebih. Selain itu, kendaraan yang dihela oleh hewan biasanya dibedakan kembali berdasarkan jumlah rodanya yaitu roda empat atau roda dua. Kendaraan bertenaga hewan memiliki daya angkut yang lebih besar dari pada kendaraan tradisional lainnya seperti becak. Sehingga cocok digunakan untuk mengangkut barang komoditas hasil pertanian dan perkebunan atau barang hasil jual beli di pasar dalam jumlah lebih besar. Namun delman juga populer sebagai angkutan umum penumpang bagi masyarakat Kota Jember. Ada juga pengangkut barang berupa kendaraan dorong yang lebih spesifik peruntukannya untuk kebutuhan membawa barang dagangan. Berbagai jenis kendaraan tradisional tersebut masih diwajibkan untuk membayar pajak kendaraan.



Gambar 2.4 Aktivitas Delman di Pasar Tanjung Sekitar Tahun 1950-an
(Sumber: DPRD Dalam Perkembangan Kabupaten Jember Jilid 1)



Gambar 2.5 Kondisi Daerah Gladag Jompo Sekitar Tahun 1950-an
(Sumber: DPRD Dalam Perkembangan Kabupaten Jember Jilid 1)

⁹ Peraturan Daerah Kabupaten Jember Nomor 13 tahun 1957 Tentang Pajak Kendaraan Dalam Daerah Kabupaten Jember



Gambar 2.6 Salah Satu Pertokoan di Pasar Johar Sekitar Tahun 1950-an
(Sumber: DPRD Dalam Perkembangan Kabupaten Jember Jilid 1)

Pada tahun 1960-an, pemerintah Jember juga memperhatikan perkembangan mobil penumpang umum. Beberapa kawasan disediakan halte atau tempat pemberhentian/*ngetem* bagi kendaraan angkutan umum penumpang terutama oplet pada tahun 1964¹⁰. Dengan moda kendaraan bermotor, jalur atau perjalanan yang dilalui dapat menempuh jarak lebih jauh. Angkutan umum ini menggunakan kendaraan bermotor berukuran besar seperti bus dan oplet. Oplet akan cocok bagi penumpang yang akan melakukan perjalanan dari kawasan pedesaan menuju Kota Jember.

Angkutan umum antar kecamatan seperti oplet melakukan perjalanan mengacu pada lokasi pasar-pasar besar di kawasan kecamatan yang kemudian melakukan perjalanan ke Kota Jember. Hal tersebut bisa dilihat dari data pasar daerah serta data tempat pemberhentian kendaraan umum yang dimiliki pemerintah daerah Kabupaten Jember yang terdapat di Tanggul, Rambipuji, Balung, Kencong, Bangsalsari, Kalisat, dan Ambulu¹¹. Pasar-pasar tersebut menjadi tujuan perjalanan yang menjadi sebuah trayek perjalanan bagi oplet di Jember.

C. Arah Tujuan Angkutan Umum Perkotaan Jember 1950-1975

Permintaan perjalanan angkutan umum di kawasan perkotaan di dominasi oleh pusat aktivitas sosial ekonomi. Kota Jember sendiri memiliki Pasar Tanjung dan Pasar Johar sebagai kawasan utama dalam kegiatan ekonomi yang telah

¹⁰ Anggaran Keuangan Daerah Tingkat II Jember Perusahaan Tahun 1964 Pasal 12 tentang biaya pembuatan Standplaat di Kabupaten Jember.

¹¹ *Ibid*

dibangun sejak era Hindia Belanda¹². Pada tahun 1955 Kompleks Pasar Tanjung dan Pasar Johar dilakukan pembangunan beberapa kompleks atau kios untuk lebih mampu menampung dan merapikan aktivitas perdagangan yang sangat ramai dan sibuk di Kota Jember¹³. Sebelah selatan Pasar Tanjung atau dekat bangunan tandon air utama menjadi tempat pemberhentian berbagai angkutan penumpang atau kendaraan angkutan barang seperti bus, oplet, becak, delman, dan sebagainya (gambar 2.1; dan 2.4). Kondisi tersebut menunjukkan bahwa Pasar Tanjung menjadi tujuan utama sekaligus tempat utama pemberhentian angkutan umum di tahun 1950-an. Hingga muncul kebijakan biaya retribusi untuk para kendaraan yang sedang berhenti (*ngetem*) di pasar¹⁴.

Masih di dekat Pasar Tanjung dan Pasar Johar, ada beberapa tempat yang sering menjadi tujuan utama perjalanan angkutan umum seperti pertokoan di Jalan Gajah Mada-Sultan Agung-Ahmad Yani-Trunojoyo, jalan sekitar alun-alun kota, dan Jalan PB Sudirman. Mulai jalan Gajah Mada hingga jalan Sultan Agung sampai ke alun-alun kota Jember berdiri deretan pertokoan yang sangat ramai dikunjungi oleh masyarakat Jember selain Pasar Tanjung dan Pasar Johar (gambar 2.7). Pertokoan di sepanjang jalan tersebut semakin hidup karena menjadi jalur utama antar kota Surabaya-Banyuwangi-Bondowoso yang sangat ramai dilalui kendaraan. Sepanjang jalan tersebut merupakan kawasan pertokoan yang ada sejak era Hindia Belanda. Hal tersebut dikarenakan kawasan pusat kota khususnya yang terletak di pinggir jalan utama merupakan tempat strategis yang hanya diperuntukkan untuk tempat tinggal orang-orang Eropa dan Timur Asing atau orang pribumi berstatus sosial ekonomi tinggi¹⁵. Bahkan di Jalan Sultan Agung dekat dengan Gladag Jompo merupakan daerah yang dikenal sebagai kawasan pecinan¹⁶.

¹² Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Dalam Perkembangan Kabupaten Jember jilid 1 hal 275

¹³ Peraturan Daerah Kabupaten Jember Nom

¹⁴ Peraturan Daerah Kabupaten Jember Nomor 2 Tahun 1961 tentang Pasar-Pasar Milik Pemerintah Daerah Jember

¹⁵ Aprianto T A .*Kota dan Kapitalisme Perkebunan: Jember Dalam Perubahan Zaman 1900-1970*. dalam Colombijn F., M Barwegen., P Basundoro., J A Khusairy (Eds). 2019. *Kota Lama Kota Baru: Sejarah Kota-Kota di Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.

¹⁶ Jodi J, dan Badrun. 2022. Eksistensi Kawasan Pecinan dalam Bentuk Pemenuhan Tata Ruang Kota Jember, 1930- 1970. *Local History & Heritage*. 2(1), hlm. 42.



Gambar 2.7 Suasana Jalan Sultan Agung tahun 1950-an
(Sumber: DPRD Dalam Perkembangan Kabupaten Jember Jilid 1)

Beberapa ruas jalan di sekitar alun-alun yang sering menjadi tujuan angkutan umum seperti Jalan Ahmad Yani, Jalan Trunojoyo, Jalan Kartini, Jalan Gatot Subroto. Di Jalan Gatot Subroto juga masih ramai area pertokoan karena dekat dengan lingkup pasar Johar. Jalan Gatot Subroto juga terdapat gedung bioskop yang sangat ramai dikunjungi oleh masyarakat Jember yaitu bioskop Ambassador (sekarang menjadi gedung bioskop Kusuma)¹⁷. Di Jalan Kartini juga terdapat gedung teater bernama Gedung Chatay (saat ini menjadi gedung Telkom) yang terletak di sebelah barat alun-alun¹⁸. Di Jalan Trunojoyo juga terdapat pasar kecil hingga deretan pertokoan yang juga tidak kalah ramai dikunjungi masyarakat¹⁹. Deretan pertokoan Jalan Trunojoyo juga sampai di kompleks Pasar Tanjung sekaligus persimpangan dengan Jalan Cokroaminoto. Masyarakat cukup menggunakan akses becak atau delman untuk mengakses jalan di sekitar alun-alun.

Kondisi Jalan PB Sudirman juga tidak kalah ramai oleh kendaraan. Jalan PB Sudirman merupakan akses utama yang sangat ramai kendaraan dari Kota Jember menuju Bondowoso. Selain itu, sepanjang Jalan PB Sudirman terletak beberapa tempat yang sering dikunjungi menggunakan angkutan umum oleh masyarakat Kota Jember seperti Stasiun Kereta Api Jember, Gedung Universitas Tawang Alun di tahun 1958 (Sekarang Universitas Jember yang nantinya dipindahkan di kawasan Tegal Boto), Rumah sakit Paru di jalan Nusa Indah, Rumah

¹⁷ Habib, S. et al . 2009. *op.cit* hlm. 634

¹⁸ Habib, S. et al . 2009. *op.cit* hlm. 636

¹⁹ Produk Dewan Perwakilan Daerah Jember tahun 1964 tentang Pemindahan pasar ketjil dari Djl Trunodjojo Gg III ke Gg II

Sakit Unit Daerah dr Soebandi, dan Rumah Sakit Jember Klinik²⁰. Banyak angkutan umum baik becak, delman, atau oplet menunggu calon penumpang yang baru turun dari kereta api atau sebaliknya. Jalan PB Sudirman ramai oleh becak dan delman untuk menuju stasiun, sekolah, dan rumah sakit. Masyarakat Jember juga dapat menggunakan oplet yang akan menuju Kalisat melalui jalan PB Sudirman. Kendaraan otobus yang menuju Bondowoso juga menambah keramaian Jalan PB Sudirman sebagai salah satu arah tujuan berbagai angkutan umum perkotaan.

Berdasarkan penjelasan arah tujuan angkutan umum di atas dapat disimpulkan bahwa aktivitas angkutan umum masih banyak beroperasi di sepanjang jalan protokol kota atau jalan utama antar kota dan beberapa jalan poros kecamatan yang terletak di pusat Kota Jember. Jalan protokol atau jalan utama antar kota berada di jalan Gajah Mada hingga jalan Sultan Agung, jalan PB Sudirman, dan jalan Ahmad Yani. Kemudian jalan poros kecamatan yang terletak di sekitar pusat kota seperti jalan Samanhudi, jalan Diponegoro, jalan Gatot Subroto, jalan Kartini, jalan jalan Trunojoyo, jalan Hos Cokroaminoto dan jalan Wijaya Kusuma hingga jalan Mawar. Jarak mayoritas perjalanan transportasi yang tidak terlalu jauh membuat kendaraan angkutan umum bermotor dalam kota masih tidak terlalu berkembang. Sehingga pergerakan masyarakat dalam beraktivitas dalam kota masih cukup menggunakan kendaraan tradisional. Sehingga dapat dikatakan pada periode ini, central aktivitas masyarakat masih berada di pusat Kota Jember. Pada tahun 1950 hingga tahun 1975, lokasi pemukiman masih banyak berada di sekitar pusat kota seperti di beberapa jalaan gang jalan protokol dan jalan poros utama kecamatan yang terletak di pusat kota.

Untuk kendaraan angkutan umum bermotor oplet memiliki tujuan perjalanan lebih jauh hingga menjangkau luar kawasan Kota Jember. Tujuan perjalanan oplet beroperasi antar kecamatan dan Kota Jember menjadi pemberhentian utama. Jika di total ada sekitar empat tujuan oplet berdasarkan halte atau pemberhentian oplet yang ada di Jember yaitu Jember-Kalisat, Jember-

²⁰ *Sejarah RS Paru Jember*. https://rspjember.jatimprov.go.id/Profil_sejarah. [diakses tanggal 6 Juni 2023]. ; *Sejarah RSD dr. Soebandi*. <https://rsddrsoebandi.jemberkab.go.id/index.php/Page/sejarah-rsd-dr-soebandi>. [diakses tanggal 6 Juni 2023]

Wuluhan-Ambulu, Jember-Rambipuji-Balung-Kencong, dan Jember Rambipuji-Bangsalsari-Tanggul. Oplet menjadi transportasi yang strategis terutama bagi masyarakat pedesaan yang akan menuju pusat Kota Jember atau sebaliknya baik sebagai pedagang, petani, peternak, buruh upah, hingga mahasiswa.



BAB 3. TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN KABUPATEN JEMBER TAHUN 1975-1984

A. Awal Perkembangan Angkutan Umum Perkotaan Tahun 1975an

Jika melihat pembangunan berbagai infrastruktur dari tahun 1950-an sampai 1975, kondisi kawasan perkotaan Jember dapat dikatakan mengalami perkembangan. Berbagai pembangunan infrastruktur sebagai salah satu syarat pertumbuhan ekonomi melalui di bidang transportasi. Sarana prasarana yang berkaitan dengan perhubungan transportasi jalan harus memadai demi lancarnya kegiatan sosial ekonomi masyarakat Jember.

Posisi jembatan dalam tata ruang Kota Jember sangat penting. Kota Jember dilalui beberapa sungai besar yaitu Sungai Bedadung, Sungai Jompo, dan Sungai Antirogo. Sehingga jembatan akan menjadi penghubung berbagai kawasan di Kota Jember. Pada tahun 1953, pemerintah Jember melakukan pembugaran jembatan Gladag Kembar peninggalan Hindia Belanda yang sudah tidak dapat memenuhi kapasitas arus lalu lintas¹. Gladag Kembar merupakan jembatan penghubung jalan utama antar kota di Jember-Banyuwangi-Surabaya. Sekitar tahun 1950-an, Pemerintah Jember melakukan renovasi Jembatan Gladag Jompo atau jembatan di sungai Jompo². Selain sebagai penghubung langsung jalan utama antar kota, Gladag Jompo juga berdekatan dengan kawasan pertokoan di Jalan Sultan Agung dan Pasar Tanjung. Pada tahun 1963, pemerintah membangun jembatan pertama yang membuka akses jalan menuju daerah Tegal Boto yang dinamakan Jembatan Soedjarwo³. Keberadaan Jembatan tersebut diharapkan dapat mempermudah akses dan merubah kawasan Tegal Boto yang sebelumnya merupakan daerah terisolir oleh aliran sungai besar⁴.

Selain jembatan, ada berbagai pembangunan infrastruktur transportasi di kota Jember. Mulai tahun 1970-an, selaras dengan kebijakan Repelita I Kabupaten Jember terus membangun berbagai sarana prasarana di bidang transportasi terutama

¹ Habib, S. et al . 2009. *op.cit* hlm. 642

² *Ibid* hlm. 640

³ *Ibid* hlm 659

⁴ *Ibid*

di kawasan kota. Tahun 1971 pemerintah Jember melakukan pengaspalan Jalan Melati yang menjadi penghubung Jalan Gajah Mada sebagai jalan utama kota dengan kawasan pasar Gebang⁵. Tujuannya sebagai salah satu upaya membuka kawasan Gebang sebagai kawasan satelit Kota Jember. Kawasan Gebang tersebut yang nantinya menjadi tempat pembangunan terminal selanjutnya. Pada tahun 1970-an pemerintah melakukan pengaspalan serta pelebaran jalan di kawasan Kebonsari⁶. Pembangunan jalan Kebonsari merupakan tuntutan perkembangan Kota Jember khususnya setelah akses Kebonsari dan Kota Jember menjadi lebih mudah sejak Jembatan Gladag Kembar berhasil di pugar. Pada tahun 1971, dilakukan pengaspalan dan pelebaran jalan di daerah sekitar Stasiun Kereta Api Jember. Pembangunan tersebut diharapkan lebih mempermudah akses masyarakat Jember menuju Stasiun Jember menggunakan kendaraan. Salah satu pembangunan besar di sektor transportasi adalah pembangunan Jalan Double Way di sepanjang Jalan Gajah Mada. Pembangunan dilakukan pada tahun 1973 yang tidak hanya melakukan pelebaran dan pengaspalan saja, tetapi melakukan pembangunan jembatan-jembatan pendukung serta saluran air di sepanjang 5 km⁷. Pada tahun 1963 pemerintah Jember juga membangun stasiun pengisian bahan bakar pertama yang terletak di Alun-alun Jember⁸. Kebijakan pembangunan stasiun pengisian bahan bakar merupakan pendukung lalu lintas kendaraan bermotor yang semakin ramai di Kota Jember.

Bidang angkutan umum juga menjadi program pembangunan Pemerintah Jember. Pada tahun 1975 operasional terminal utama dipindahkan yang awalnya stasiun bus atau terminal di Jalan Hos Cokroaminoto (daerah Comboran) ke daerah Gebang (berdekatan dengan Pasar Gebang dan saat ini menjadi pasar loak Gebang)⁹. Secara bertahap, pemindahan operasional stasiun bus atau terminal di Jalan Hos Cokroaminoto telah dilakukan sejak tahun 1973 hingga 1975.

⁵ Habib, S., dkk. 2010. *Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Dalam Perkembangan Kabupaten Jember*. Jilid 2 (1971-1999). Jember: DPRD Kabupaten Jember. hlm 82

⁶ *Ibid* hlm 82

⁷ *Ibid* hlm 72

⁸ Peraturan Daerah Kabupaten Jember Nomor 3 Tahun 1973 tentang Pendirian Perusahaan Daerah Stasiun Pengisian Bahan Bakar Minyak Umum (S.P.B.U)

⁹ *Ibid* hlm 94

Pembangunan terminal baru tersebut dapat dikatakan sebagai kemajuan dan menjadi periode baru dari perjalanan dinamika angkutan umum di Kabupaten Jember.

B. Terminal Gebang 1975-1984

Pemindahan terminal dari Jalan Hos Cokroaminoto (pusat kota) ke daerah Gebang (pinggir kota) merupakan upaya perbaikan dan penataan kembali sistem angkutan umum. Berbagai pembangunan infrastruktur perhubungan yang telah diuraikan di atas menandakan terjadi trend peningkatan aktivitas dan keramaian kendaraan bermotor di jalan-jalan utama Kota Jember. Keberadaan stasiun bus yang terletak di pusat kota sudah tidak sesuai dengan perkembangan kota yang semakin ramai yang nantinya dapat mengganggu arus lalu lintas. Pemindahan dan pembangunan terminal baru juga berkaitan dengan kelayakan infrastruktur terminal itu sendiri. Terminal baru akan dibuat lebih luas dan lengkap untuk menunjang peningkatan aktivitas angkutan umum baik itu bus, oplet, dan lainnya.

Terminal Gebang terletak di Jalan Kenanga Desa Gebang, Kecamatan Patrang, tepat berada di persimpangan antara Jalan Kaca Piring, Jalan Kenanga, dan Jalan Melati (simpang tiga Pasar Gebang). Terminal Gebang berjarak kurang lebih 1,2 km dari pusat Kota Jember jika diukur dari alun-alun Jember. Saat ini, lokasi Terminal Gebang bagian atas menjadi tempat pasar loak barang bekas Gebang. Sedangkan Terminal Gebang bagian selatan atau Terminal Gebang bawah menjadi tempat parkir kendaraan pengunjung di Pasar Gebang.

Menurut penelitian Jailani dan Badriyanto sebelum menjadi tempat pembangunan terminal di tahun 1975, Gebang terkenal dengan daerah prostitusi di Kota Jember. Pada tahun 1972, prostitusi di Gebang dipindahkan ke luar kawasan perkotaan yaitu daerah Peti Kemas dekat dengan Stasiun Kereta Api Rambipuji¹⁰. Pemindahan lokasi prostitusi menjadi salah upaya program Pemerintah Jember dalam pembangunan perluasan perkotaan. Lokasi prostitusi yang berada di Gebang dinilai tidak sesuai dengan program pemerintah dan akan menyebabkan

¹⁰ Jailani A S dan Badriyanto B S. 2014. Prostitusi Di Jember Tahun 1974-2007. *Publik Budaya*. 2(2). hlm 3

mengganggu stabilitas aktivitas warga terutama jika nantinya dibangun terminal baru di kawasan tersebut. Ada beberapa informasi tentang lahan yang menjadi terminal dan pasar di Gebang sebelumnya adalah pemakaman di era Kolonial Belanda. Bisa jadi informasi tersebut benar terutama jika dilihat dari lokasinya yang tidak jauh dari pusat kota dan juga cukup dekat dengan pemakaman etnis tionghoa. Karena orang Eropa terutama Belanda dan etnis tionghoa merupakan penduduk yang menempati pemukiman di pusat Kota Jember sebelum kemerdekaan. Namun dalam penelitian ini masih belum ditemukan bukti konkret yang menunjukkan lahan terminal dan pasar Gebang merupakan bekas daerah pemakaman orang Belanda.

Untuk menunjang perkembangan angkutan umum kendaraan bermotor, pemerintah membangun terminal Gebang yang baru dengan membagi menjadi dua bagian yaitu bagian bus dan bagian angkutan umum lokal semacam oplet dan colt¹¹. Terminal Gebang terbagi oleh sebuah jalan (Jalan Kaca Piring-Jalan Kenanga) yang memisahkan antara bagian utara dan selatan. Bagian utara merupakan bagian terminal khusus untuk pemberhentian bus antar kota yang letaknya bersebalahan langsung dengan pasar Gebang bagian Atas. Bagian utara terminal memiliki kondisi dataran yang lebih tinggi, sehingga akses untuk menuju terminal sedikit menanjak. Bagian selatan terminal digunakan untuk tempat “*ngetem*” angkutan yang lebih kecil seperti oplet, colt, delman dan becak. Bagian selatan ini bisa dibilang masih satu bagian atau berada di halaman pasar Gebang bawah.



Gambar 3.1 Gambar Terminal Gebang bagian tempat pemberhentian oplet dan colt
(Sumber: DPRD Dalam Perkembangan Kabupaten Jember Jilid 2)

¹¹ *Ibid* hlm 94



Gambar 3.2 Gerbang dan halaman utama Terminal Gebang utara bagian tempat pemberhentian otobus
(Sumber: Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kabupaten Jember)

C. Jenis Transportasi dan Arah Tujuan Angkutan Umum Perkotaan Jember 1975-1984

Pada periode 1975 hingga 1984 perkembangan ruang Kota Jember terjadi pada kawasan satelit Kota Jember seperti Gebang, Sumpersari, dan Kebonsari. Terlihat pada periode sejak tahun 1960-an sampai 1980-an berbagai pembangunan jalan untuk membuka akses kawasan tersebut. Seperti yang dijelaskan sebelumnya kawasan Sumpersari khususnya daerah Tegal Boto bertransformasi menjadi kawasan pemukiman dan perkantoran sejak pembangunan akses jembatan untuk menyeberangi Sungai Bedadung. Kawasan Kebonsari mulai ramai setelah pemugaran jembatan Gladak Kembar. Sehingga aktivitas masyarakat Kebonsari ke pusat Kota Jember semakin lancar. Kemudian pembangunan akses jalan dan pembangunan Terminal Gebang menjadi faktor penyebab kawasan Gebang semakin ramai penduduk. Dampak pembangunan tersebut cukup signifikan mengingat sebelum adanya terminal, kawasan Gebang terkenal sebagai tempat prostitusi di Kota Jember. Pembangunan akses jalan ke daerah tersebut menjadi awal perluasan kawasan perkotaan di Jember di daerah-daerah satelit Kota Jember yang saat ini sudah menjadi padat pemukiman. Sehingga pada tahun 1975 hingga 2003 tiga kawasan tersebut menjadi bagian dari Kota Administratif Jember. Pada 1975 hingga 1984 belum ada angkutan umum bermotor di kawasan Kota Jember mengingat pergerakan aktivitas masyarakat sudah mulai membutuhkan angkutan

umum yang mampu mengimbangi waktu tempuh dengan jarak perjalanan. Namun angkutan umum perkotaan baru ada di tahun 1984. Baru di tahun 1984, kebutuhan akan angkutan umum perkotaan bermotor semakin tinggi seiring pertumbuhan demografi Kota Jember.

Pada periode 1975-1984, angkutan dalam kota masih di dominasi oleh angkutan tradisional baik delman atau becak. Delman dan becak dinilai masih menjadi transportasi yang relevan dengan kebutuhan masyarakat Jember di tengah arus perkembangan kendaraan bermotor. Di periode ini, belum ada moda transportasi yang secara khusus melayani perjalanan dalam kawasan perkotaan. Keberadaan oplet atau colt belum dikatakan sebagai angkutan umum perkotaan sepenuhnya karena kawasan kota yang dilalui masih terbatas. Sehingga satu-satunya angkutan umum perkotaan yang memiliki fleksibilitas perjalanan berbagai sudut kota masih dimiliki becak dan delman.

Posisi delman dan becak dinilai masih penting sebagai angkutan dalam kota. Penumpang yang berasal dari kawasan desa yang akan menuju ke pusat kota akan menaiki bus, oplet, dan colt untuk melakukan pemberhentian di Terminal Gebang. Dari Terminal Gebang telah banyak delman dan becak yang telah menunggu penumpang dari bus, oplet, dan colt untuk menuju berbagai tempat di pusat kota seperti Pasar Tanjung, Pasar Johar, atau pertokoan di Jalan Sultan Agung yang tetap menjadi pusat perdagangan di Jember.

Pada periode 1975 hingga 1984, aktivitas ekonomi masyarakat Kota Jember masih berpusat di pasar terutama Pasar Tanjung dan Pasar Johar. Pasar Tanjung dan Pasar Johar masih menjadi pasar paling ramai dan paling sibuk di Kabupaten Jember¹². Bahkan pada tahun 1977, Pemerintah Jember melakukan pembangunan kembali pasar Tanjung karena terus ramainya perdagangan Pasar Tanjung¹³. Sebagai salah satu pusat aktivitas masyarakat, Pasar Tanjung dan Pasar Johar masih menjadi salah satu tujuan utama permintaan perjalanan angkutan umum. Kompleks pertokoan sepanjang kawasan Jompo atau Jalan Sultan Agung juga masih ramai

¹² Nota Keuangan Pemerintah Daerah Kabupaten Jember Untuk Tahun 1972-1973. Pasal 33 tentang Pendapatan Pasar Kelas I dan Kelas II

¹³ Keputusan DPRD Kabupaten Jember Nomor 06 tahun 1977 tentang Saran dan Persetujuan Penyelesaian Pembangunan Proyek Pasar Tanjung.

dan sering dikunjungi oleh masyarakat baik menggunakan angkutan umum atau kendaraan pribadi. Angkutan umum seperti becak dan delman masih menjadi pilihan utama untuk menuju daerah tersebut. Perjalanan menuju Pasar Tanjung, Pasar Johar, dan kompleks pertokoan di sekitar pusat Kota Jember masih efektif jika menggunakan angkutan tradisional. Selain itu, angkutan tradisional seperti delman dan becak lebih mudah dalam membawa barang dalam jumlah cukup besar dari pasar atau sebaliknya.

Namun bukan berarti oplet tidak mengalami perkembangan. Sejak tahun 1975, eksistensi oplet dapat dikatakan sudah mulai berkembang sebagai salah satu angkutan umum yang cukup populer. Bahkan muncul angkutan umum yang memiliki konsep operasional seperti oplet yang disebut colt. Saat ini belum ada sumber yang menjelaskan jumlah kendaraan angkutan umum lokal Oplet dan Colt di Jember di tahun 1975. Namun sebagai gambaran di tahun 1981 jumlah kendaraan angkutan umum lokal sudah mencapai 2.272 kendaraan¹⁴. Oplet masih melayani perjalanan antar kecamatan seperti dari terminal Gebang menuju ke Wuluhan-Ambulu, dan Terminal Gebang ke Tanggul¹⁵. Trayek rute oplet dan colt kurang lebih masih sama dengan trayek sebelum periode 1975 berdasarkan lokasi *standplaats* beberapa kecamatan¹⁶. Rute tersebut nantinya akan melewati berbagai kecamatan-kecamatan lainnya. Seperti rute Terminal Gebang ke Wuluhan-Ambulu akan sekaligus melewati rute Kaliwates, Mangli, Ajung, dan Jenggawa. Sedangkan rute Terminal Gebang ke Tanggul akan melewati Kaliwates, Mangli, Rambipuji, dan Bangsalsari. Selain itu, ada rute oplet yang melayani perjalan hingga kota sebelah seperti rute Jember-Bondowoso, Jember Lumajang, hingga Jember Klakah¹⁷. Meskipun begitu, oplet dan colt hanya akan melayani penumpang dengan perjalanan pendek di sepanjang trayeknya. Hal tersebut untuk menghindari perebutan penumpang dengan bus yang juga memiliki rute sama.

¹⁴ Data diolah dari BPS Kabupaten Jember. Kabupaten Jember Dalam Angka 1981.

¹⁵ Habib, S., dkk. 2010. *op.cit.* Jilid 2. hlm 95

¹⁶ Nota Keuangan Pemerintah Daerah Kabupaten Jember Untuk Tahun 1972-1973. Pasal 222 tentang anggaran pembuatan dan perawatan pemberhentian oplet

¹⁷ Habib, S., dkk. 2010. Jilid 2. *op.cit*

Perkembangan angkutan umum lokal seperti oplet dan colt di Jember harus ada upaya pengawasan dan penertiban oleh pemerintah. Sehingga di buatlah Peraturan Daerah Kabupaten Jember tentang kewajiban setiap usaha angkutan umum bermotor memiliki Surat Izin Perusahaan Angkutan atau disingkat SIPA. Pemerintah Jember berharap dapat melakukan pengawasan dan penertiban melalui pemberlakuan SIPA. SIPA harus di miliki setiap usaha perorangan atau lembaga yang menyediakan layanan angkutan penumpang. SIPA berlaku selama satu tahun yang dapat diperpanjang selama satu tahun kemudian dengan biaya yang telah ditentukan. SIPA hampir mirip dengan uji kir yaitu kendaraan yang melakukan permohonan SIPA harus diperiksa kelayakannya sebagai kendaraan angkutan. Kendaraan yang memiliki SIPA akan diberi tanda di dalam cabin kendaraan yang juga hampir sama dengan uji kir dengan keterangan lulus pengujian yang terletak di body luar kendaraan. Kebijakan ini terus berlaku hingga tahun 2022 dengan beberapa perubahan dan penyesuaian prosedur, kelengkapan administrasi, dan biaya.

Sejak tahun 1975, ada satu sebutan baru untuk moda angkutan umum penumpang yang memiliki rute antar kecamatan yaitu “colt”. Pada dasarnya, rute yang dilayani oleh colt hampir sama dengan oplet. Karena secara kemampuan angkut penumpang serta kemampuan perjalanan yang hampir sama. Sehingga operasional colt hampir sama dengan oplet baik dari segi trayek dan sasaran penumpangnya. Sebutan “colt” berasal dari jenis kendaraan yang digunakan yaitu Mitsubishi Colt¹⁸. Colt memang baru saja muncul sebagai kendaraan penumpang sehingga usia kendaraan colt lebih baru dari pada oplet yang sudah digunakan kurang lebih sejak tahun 1950-an. Dapat dikatakan “colt” merupakan versi terbaru dari oplet.

Oplet merupakan sebutan bagi angkutan umum di tahun 1950-an hingga 1960-an yang melayani perjalanan dengan jarak lebih pendek dari pada Otobus. Di Jakarta sendiri oplet diproyeksikan untuk mengganti keberadaan trem listrik dalam

¹⁸Mitsubishi Colt series T120 diluncurkan tahun 1975 dan menjadi salah satu kendaraan niaga yang paling populer di Indonesia. (_____. 2017. Mitsubishi Colt T100 & T120 Bagong <https://www.mobilmotorlama.com/2017/09/mitsubishi-colt-t100-t120-bagong.html>. diakses tanggal 10 Juni 2023).

kota. Ada berbagai versi mengenai asal-usul nama Oplet. Ada yang mengatakan Oplet berasal dari nama merek mobil Opel yang memproduksi jenis kendaraan dengan bentuk Cabriolet yang kemudian dimodifikasi lebih panjang dan luas, sehingga di beri nama Oplet. Ada versi yang menjelaskan Oplet berasal dari kata Auto Let dan serta dari kata Chevrolet yang mengacu pada merk mobil yang digunakan¹⁹. Merek yang sering digunakan sebagai Oplet seperti Moris, Austin, Ford, hingga Peugeot yang merupakan pabrikan asal Eropa dan Amerika²⁰.

Merk otomotif asal Eropa dan Amerika memang menjadi merk utama sejak era Hindia Belanda sebelum masuknya berbagai investor otomotif asal Jepang seperti Toyota, Honda, Mitsubishi Daihatsu dan lainnya pada tahun 1970an. Eksistensi kendaraan asal Jepang secara perlahan mampu menggeser keberadaan kendaraan termasuk angkutan umum yang sebelumnya masih menggunakan merk Eropa dan Amerika. Fenomena tersebut juga berdampak pada eksistensi oplet di Jember. Diperkirakan eksistensi oplet menghilang secara perlahan di tahun 1980-an terutama sejak pembangunan terminal baru di tahun 1984 dan peluncuran angkutan umum kota yang semuanya menggunakan mobil asal Jepang.

Salah satu faktor yang menyebabkan hilangnya eksistensi oplet adalah masuknya berbagai merk Jepang ke Indonesia. Oplet sendiri sudah cukup tua sebagai angkutan umum di tahun 1970-an. Sehingga di tahun 1970an, setiap pihak yang akan mendirikan usaha jasa angkutan umum penumpang antar kecamatan di Jember akan lebih memilih mobil asal Jepang seperti colt dan sekaligus memulai proses peremajaan. Di Jakarta, Oplet sudah mulai tidak mendapatkan izin berjalan sejak tahun 1970an. Namun di Jember, Oplet masih beroperasi bersamaan dengan perkembangan merk Jepang yang menjadi andalan baru di dunia bisnis angkutan umum.

¹⁹ *Sejarah Perkembangan Oplet di Jakarta*. <https://www.mobilmotorlama.com/2017/05/sejarah-perkembangan-oplet-di-jakarta.html>. [diakses tanggal 7 Juni 2023].

²⁰ Istianto B. 2019. *Transportasi Jalan di Indonesia Sejarah Dan Perkembangannya*. Depok: Melvana hlm 15

BAB 4. TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN KABUPATEN JEMBER TAHUN 1984-2022

A. Terminal Tawang Alun 1984-2022

Pembangunan Terminal Tawang Alun merupakan langkah lebih lanjut dari pemerintah Jember dalam membangun angkutan umum. Pembangunan terminal Tawang Alun juga dilakukan untuk mendukung perencanaan pemerintah daerah Jember dalam membangun angkutan lokal. Sejak pembangunan Terminal Tawang Alun, banyak berbagai program pemerintah yang mengarah pada transportasi angkutan umum khususnya angkutan lokal Jember. Selama ini, belum ada angkutan umum dalam kota yang benar-benar memadai dan sesuai dengan kebutuhan masyarakat kota terutama dari segi fleksibilitas, ketersediaan, kecepatan, dan biaya perjalanan. Sebelum periode sebelum 1984, masyarakat luar kota atau pedesaan yang akan menuju kawasan pusat kota harus menaiki colt, oplet, atau sejenisnya yang melayani trayek antara kecamatan. Namun angkutan umum tersebut tidak memiliki rute yang benar-benar menjangkau seluruh jalanan utama Kota Jember. Satu-satunya transportasi yang tersedia untuk melakukan perjalanan di kawasan Kota Jember hanya transportasi tradisional baik itu delman atau becak. Sedangkan kendaraan tradisional seperti delman dan becak sudah dianggap kurang efisien secara ketepatan waktu dan biaya di tengah perkembangan lalu lintas kendaraan bermotor. Atas dasar tersebut pemerintah daerah Jember mulai merencanakan angkutan dalam kota berbasis kendaraan bermotor roda empat untuk mengatasi kebutuhan angkutan umum bagi warga Kota Jember.

Salah satu upaya pembangunan sekaligus penataan ulang angkutan umum Kota Jember yaitu melakukan pembangunan terminal baru bernama Tawang Alun menggantikan terminal lama Gebang. Pemandahan operasional terminal secara resmi dilakukan pada tahun 1984, di daerah Kaliwining¹. Seluruh operasional

¹ Riskianto A R. 2020. Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember Tahun 1984-2017. *Skripsi*. Program Studi Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Jember: Jember. hlm 4

angkutan umum mulai dari bus, angkutan lokal dipindahkan ke terminal Baru sehingga terminal Gebang sudah tidak beroperasi lagi.

Terminal Tawang Alun terletak di Desa Kaliwining, Kecamatan Rambipuji Kabupaten Jember. Pada tahun 1984, Desa Kaliwining tidak termasuk dalam kawasan Kota Administratif Jember yang artinya tidak termasuk dalam kawasan Kota Jember. Jika dibandingkan dengan dua terminal sebelumnya, Terminal Tawang Alun terletak jauh ke arah Timur dari pusat Kota Jember. Namun menurut Riskianto lokasi Terminal Tawang Alun yang terletak di Rambipuji justru akan mempermudah angkutan umum perkotaan yang sedang direncanakan oleh pemerintah daerah Jember². Rute trayek angkutan umum akan membentuk pola dari pinggir kota menuju pusat kota. Banyak permintaan perjalanan yang dilakukan dari pinggir atau bahkan di luar kawasan perkotaan menuju ke pusat-pusat aktivitas masyarakat di Kota Jember seperti perkantoran, lembaga pendidikan, pasar dan pertokoan dan sebagainya.

Lokasi Rambipuji dapat dikatakan strategis dari segi jalur lalu lintas kabupaten dan provinsi. Rambipuji memiliki persimpangan dua jalan besar yang menghubungkan dengan Lumajang yaitu jalur pertama Tanggul-Bangsalsari dan jalur kedua Kencong-Gemukmas-Balung. Kedua jalur tersebut bertemu di persimpangan Kali Putih Rambipuji. Dari Rambipuji hingga Mangli, seluruh kendaraan lintas kabupaten atau provinsi hanya akan melewati satu jalan saja yaitu jalan Darmawangsa sampai Jalan Brawijaya. Baru kemudian di persimpangan Mangli, jalur menuju ke Banyuwangi terbagi menjadi dua, yaitu jalan yang melalui Kota Jember dan jalan yang melewati lingkaran luar Kota Jember (melalui Ajung, Gladag Pakem, hingga Pakusari). Kendaraan yang melewati lingkaran luar Kota Jember adalah kendaraan besar seperti bus antar kota atau antar provinsi, truck besar, dan kendaraan kategori besar lainnya. Tujuannya supaya kendaraan besar tidak mengganggu arus lalu lintas jalanan Kota Jember yang memang sudah padat akan kendaraan-kendaraan.

² *Ibid*

Lokasi Terminal Tawang Alun berada di jalan Darmawangsa Kecamatan Rambipuji akan mempermudah otobus melakukan pemberhentian karena sebagai titik temu dua persimpangan strategis di Jember. Sehingga semua rute perjalanan baik dalam maupun luar kabupaten selalu melewati Jalan Darmawangsa. Jalan Darmawangsa juga menjadi jalan satu-satunya untuk warga dari jalur Kencong, Puger, dan Tanggul menuju Kota Jember. Sehingga lokasi Terminal Tawang Alun menjadi sangat strategis sebagai transit angkutan lokal dari jurusan Kencong, Puger, dan Tanggul yang akan menuju Kota Jember menggunakan angkutan umum perkotaan. Sehingga fungsi Terminal Tawang Alun sebagai distribusi dan transit kendaraan-kendaraan angkutan umum dapat berjalan dengan mudah.

Sebagai upaya dalam mengembangkan lebih lanjut sistem angkutan, pemerintah membangun tiga terminal baru yang berlokasi di Pakusari, Arjasa dan Ajung. Pada awalnya di tahun 1988, Jember hanya memiliki tiga terminal yaitu Tawang Alun, Baratan dan Pakusari³. Pada tahun 1989 pemerintah Jember memindahkan terminal Baratan (sekarang Pom Bensin Baratan) ke daerah Arjasa sehingga menjadi terminal Arjasa⁴. Kemudian pada tahun 1987, Pemerintah Jember mulai merencanakan sebuah pembangunan sub terminal baru di sekitar kawasan Mangli⁵. Dengan pertimbangan kepadatan lalu lintas dan ketersediaan lahan pembangunan, pada akhirnya Pemerintah Jember membangun sub terminal ketiga berada di Ajung dan menjadi terminal Ajung. Ketiga terminal tersebut termasuk sebagai sub terminal atau bisa dikatakan terminal cabang dari terminal utama yaitu Tawang Alun. Sub terminal Pakusari Arjasa, dan Mangli menjadi pemberhentian terakhir sekaligus keberangkatan angkot lin kuning Jember. Pakusari menjadi ujung jalur trayek Kota Jember dari Tawang Alun menuju kawasan paling timur Kota Jember. Sub terminal Arjasa menjadi ujung trayek dari Tawang Alun menuju ke arah utara Kota Jember. Sedangkan sub terminal Mangli menjadi ujung pemberhentian dan pemberangkatan sisi paling selatan Kota Jember. Selain itu, sub

³ Peraturan Daerah Kabupaten Jember Nomor 11 Tahun 1988 tentang Terminal Mobil Bus Umum dan Mobil Penumpang Umum Non Bus Antar Kota dan Dalam Kota di Kabupaten Jember

⁴ Surat Keputusan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten Jember. Nomor DPRD/24/1989. Tentang Persetujuan Pembangunan Sub Terminal Arjasa.

⁵ Notulen Jawaban Bupati Terhadap Pandangan Umum Anggota Dewa Dalam Sidang Pleno DPRD tanggal 16 Juni 1987.

terminal tersebut juga menjadi tempat operasional angkutan umum lainnya seperti bus kecil yang melayani perjalanan ke kota tetangga Jember seperti Bondowoso⁶.

Secara keseluruhan, posisi antar sub terminal dapat dikatakan strategis khususnya dalam pendistribusian angkutan dalam kota. Posisi Terminal Pakusari menjadi lokasi strategis jalur utama antar kabupaten Jember-Banyuwangi. Sub Terminal Arjasa dilewati oleh jalur utama Jember-Bondosowo. Sedangkan sub terminal Mangli menjadi pemberhentian paling dekat dengan daerah Selatan Kabupaten Jember seperti Wuluhan, Ambulu, dan Jenggawa. Dengan berlokasi di tiga jalan utama Kota Jember sudah cukup untuk mencangkup sebagian besar rute-rute perjalanan dalam kota.

B. Jenis Transportasi Angkutan Umum Perkotaan 1984-2022

Pada tahun 1980-an dengan pertumbuhan Kota Jember baik dari sisi ruang kota maupun demografi menjadi latar belakang kebutuhan transportasi masal baru yang lebih cepat, fleksibel dan tetap memiliki harga murah. Pada tahun 1980 Jember menjadi daerah kota kabupaten dengan jumlah penduduk terbanyak ke tiga setelah Kabupaten Malang dan Kota Surabaya dengan jumlah 1.880.654 jiwa. Penduduk di Kota Administratif Jember yang terdiri dari tiga kecamatan yaitu Sumpalsari, Kaliwates, dan Patrang pada tahun 1981 berjumlah 223.351 jiwa. Dengan jumlah penduduk tersebut, tiga kecamatan yang termasuk kota administratif Jember menjadi kecamatan dengan kepadatan penduduk tertinggi di Jember dengan rasio 3,493 jiwa/km² untuk kecamatan Kaliwates, 2,932 jiwa/km² untuk kecamatan Sumpalsari, dan 2,185 jiwa/km² untuk kecamatan Patrang. Kondisi ketiga kecamatan tersebut konsisten hingga di tahun 1987 sebagai kecamatan dengan kepadatan penduduk tertinggi di Jember. Bahkan kecamatan di luar Kota Jember dengan kepadatan penduduk tertinggi pada tahun 1987 hanya 1,424 jiwa/km² yang menunjukkan selisih yang cukup jauh antara kawasan kota dengan kawasan rural atau pedesaan.

⁶ Habib, S., dkk. 2010. *op.cit* Jilid 2. hlm.485

Salah satu dampak sekaligus yang mempengaruhi Kota Jember semakin ramai dan padat penduduk adalah bahwa di kawasan Perkotaan merupakan pusat atau central kegiatan perdagangan perkantoran hingga pendidikan. Banyak penduduk pedesaan atau luar kawasan perkotaan melakukan kegiatan sekolah atau bahkan bertempat tinggal di Jember untuk menempuh pendidikan khususnya sekolah menengah tingkat atas (SLTA) dan perguruan tinggi. Distribusi lokasi SLTA di Jember pada tahun 1987 menunjukkan masih belum merata di seluruh kawasan Kabupaten Jember karena menyesuaikan dengan kepadatan penduduk serta budaya pemikiran tentang pendidikan. Pada tahun 1997-1998 jumlah SLTA di Kabupaten Jember mencapai 16 sekolah negeri dengan 9 di antaranya berada di Kota Administratif Jember. Sedangkan SLTA swasta di Jember berjumlah 84 sekolah dengan 24 di antaranya berada di Kota Jember. Jumlah murid juga selaras dengan sekolah yang terdapat di kawasan Kota Jember. Murid untuk SLTA negeri di Jember mencapai 4.897 murid dari total 8.082 murid SLTA di Jember. Kemudian jumlah murid SLTA swasta di Kota Jember mencapai 8.281 murid dari jumlah murid se Kabupaten Jember sebanyak 22.756 murid.

Untuk jumlah mahasiswa perguruan tinggi di Jember pada tahun 1987 mencapai 20.594 mahasiswa. Banyaknya jumlah mahasiswa yang ada di Jember erat kaitannya dengan perkembangan Jember menjadi salah satu pusat pendidikan tinggi di kawasan Tapal Kuda Besuki. Sejak tahun 1960-an hingga tahun 1980-an, ada beberapa perguruan tinggi yang menjadi pilihan utama bagi para calon mahasiswa. Pada tahun 1958 mulai berdiri Universitas Tawang Alun yang menjadi cikal bakal Universitas Negeri Djember (saat ini Universitas Jember) di tahun 1964⁷. Keberhasilan pendirian lembaga pendidikan besar tersebut menjadi semacam dorongan munculnya lembaga pendidikan lainnya seperti IKIP PGRI Jawa Timur Cabang Jember (Sekarang Universitas PGRI Argopuro) tahun 1985, Universitas Muhammadiyah Jember di tahun 1981, Politeknik Negeri Jember tahun 1983 dan lembaga pendidikan lainnya⁸. Tidak salah jika dapat dikatakan Jember

⁷ Habib, S. et al . 2009. Jilid 1. *op.cit.* hlm 660

⁸ Sejarah IKIP PGRI Jember. <https://ikipjember.ac.id/index.php/2016/05/18/sejarah/>. [diakses tanggal 6 Juni 2023].

merupakan salah satu pusat pendidikan khususnya di kawasan Tapal Kuda Besuki. Sehingga aktivitas masyarakat semakin ramai dengan kebutuhan mobilitas atau permintaan perjalanan yang melayani seluruh masyarakat yang berkecimpung di perguruan tinggi juga menjadi faktor pendorong akan kebutuhan angkutan kota.

1. Angkot Jember Lin Kuning

Pada tahun 1980-an, pemerintah daerah Jember mulai merencanakan pembangunan angkutan masal dalam kota berbasis kendaraan bermotor roda empat. Angkutan kota tersebut harus mampu mengatasi semua permasalahan kebutuhan transportasi di atas. Sehingga pada tahun 1984, berdekatan dengan peresmian Terminal Tawang Alun, pemerintah daerah Jember memperkenalkan sebuah angkutan masal dalam kota berbasis kendaraan bermotor dengan bentuk minibus.

Angkutan kota atau disingkat Angkot Jember memiliki ciri-ciri utama yaitu kendaraan penumpang minibus berwarna kuning. Warna kuning pada kendaraannya menjadikan ciri khas angkot Jember sehingga mendapatkan sebutan lain oleh masyarakat Jember yaitu “lin kuning”. Selain itu, angkot Jember atau lin kuning memiliki ciri-ciri lainnya seperti pintu akses penumpang berada di bagian belakang mobil, dan terdapat identitas huruf yang menjadi kode jalur trayek yang dilalui.

Pada bulan September tahun 1984, pemerintah Jember pertama kali memperkenalkan angkot lin kuning. *Launching* angkot lin kuning dilakukan dengan parade beriringan mengelilingi pusat Kota Jember (gambar 4.1). Jika melihat dari dokumentasi foto dibawah, terlihat bahwa warga Kota Jember sangat antusias dengan keberadaan transportasi masal dalam kota. Pada tahun tersebut, lin kuning juga resmi beroperasi sebagai angkutan penumpang masal dalam Kota Jember.



Gambar 4.1 parade peluncuran angkot lin kuning mengelilingi masyarakat pada tahun 1984

(Sumber: Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Dalam Perkembangan Kabupaten Jember Jilid 2)

Acara konvoi lin kuning berkeliling Kota Jember dengan mengibarkan spanduk yang bertuliskan “Massa Veteran RI bekas pejuang perang kemerdekaan, tetap berpartisipasi kepada pembangunan nasional” (Gambar 9). Spanduk tersebut berisi pesan yang menegaskan peran ABRI dalam pemerintahan Indonesia terutama upaya berbagai pembangunan di berbagai aspek. Kaitannya dengan angkot lin kuning Jember, ABRI melalui lembaga veteran mereka yaitu PRIMKOVERI (Primer Koperasi Veteran Indonesia) menjadi badan usaha satu-satunya yang menyediakan angkot lin kuning Jember.

Sejak tahun 1980-an, pemerintah melakukan perencanaan sebuah moda transportasi masal berbasis kendaraan bermotor roda empat yang melayani perjalanan dalam kota. Kemudian di tahun 1984, PRIMKOVERI telah mengirimkan proposal usaha untuk menjadi badan usaha yang menyediakan armada angkutan dalam Kota Jember. Dalam dokumen yang ditulis pada tanggal 2 Januari tahun 1984 tersebut dijelaskan bahwa PRIMKOVERI akan meluncurkan angkutan umum dalam kota sebanyak 60-unit kendaraan. Selain itu, dalam proposal dijelaskan bahwa PRIMKOVERI meminta untuk dijadikan sebagai satu-satunya penyedia angkot atau dengan kata lain permohonan untuk monopoli operasional lin kuning di Jember. Sehingga sejak tahun 1984 PRIMKOVERI memang menjadi satu-satunya lembaga yang mewadahi operasional lin kuning di Jember.

Baru pada tahun 2000 pengelolaan angkot lin kuning tidak hanya di monopoli oleh PRIMKOVERI setelah berdiri Koperasi Citra Jember Mandiri atau

KCJM. KCJM berdiri setelah muncul ketidakpuasan anggota mengenai pengelolaan angkot lin kuning oleh pengurus PRIMKOVERI. Sehingga disepakati pendirian koperasi baru bernama KCJM sebagai lembaga kedua yang mewadahi armada angkot lin kuning Jember yang didirikan pada 18 September tahun 2000⁹.

Masyarakat yang ingin ikut serta dalam bisnis angkot lin kuning dapat sebagai pemilik kendaraan, sopir atau kenek. Pemilik kendaraan harus membeli kendaraan angkot lin kuning. Pada awal tahun 1984 angkot lin kuning diperuntukkan anggota ABRI yang telah purna bagi yang ingin memulai usaha atau mendapatkan penghasilan dari angkutan umum. Sebagian besar para purnawirawan ABRI akan melakukan kredit bank dan membeli kendaraan angkot lin kuning. Pada tahun 1998, pemerintah Jember membuka pintu bagi masyarakat di luar ABRI yang ingin ikut serta berbisnis angkot lin kuning. Sehingga banyak karyawan PNS atau warga yang memiliki modal untuk membeli kendaraan juga ikut partisipasi dalam bisnis angkot lin kuning¹⁰.

Beberapa pemilik kendaraan angkot lin kuning dalam jumlah banyak sering disebut sebagai juragan lin kuning. Juragan lin kuning biasanya menjalin mitra dengan para warga yang ingin menjadi sopir atau kenek dengan sistem bagi hasil yang telah disepakati¹¹. Seiring berjalannya waktu, beberapa sopir juga mampu memiliki kendaraan angkot sendiri. Biasanya mereka akan membeli kendaraan dalam kondisi bekas. Kegiatan jual beli antar pemilik angkot masih harus dibawah persetujuan lembaga koperasi¹². Hal tersebut dikarenakan seluruh kendaraan angkot lin kuning di Jember masih harus atas nama lembaga sekurang-kurangnya dalam bentuk koperasi.

Dengan kondisi penghasilan angkot lin kuning yang terus menurun, pemilik angkot tidak lagi didominasi oleh purnawirawan ABRI, PNS, atau masyarakat dengan status ekonomi yang tinggi. Pada awal perkembangannya, angkot lin kuning menjadi bisnis menjanjikan dan cukup mahal yaitu biaya membeli kendaraannya.

⁹ Djuwita N H. 2004. Analisis Rasio Keuangan Sebagai Dasar Penilaian Kinerja Keuangan Pada Koperasi Citra Jember Mandiri. *Skripsi*. Fakultas Ekonomi Universitas Jember.

¹⁰ Wawancara dengan Siswoyo Arum (tanggal 19 Juni 2023).

¹¹ *Ibid*

¹² *Ibid*

Sekitar tahun 2000-an kendaraan angkot lin kuning kondisi bekas bisa mencapai 100 juta hingga 150 juta rupiah tergantung kondisi¹³. Pada saat trend penurunan pendapatan angkot lin kuning, para pemilik perlahan-lahan menjual kendaraannya kepada sopirnya atau pemilik lainnya dengan harga yang lebih murah¹⁴. Angkot lin kuning yang awalnya menjadi bisnis kalangan menengah ke atas justru menjadi bisnis yang identik dengan masyarakat bawah berpenghasilan rendah.

Pada awal perkembangannya, angkot lin kuning dapat dikatakan berhasil sebagai moda transportasi umum yang ideal bagi warga Jember pada tahun tersebut. Terlihat perkembangan jumlah dari tahun 1984 yang awalnya diluncurkan 60 unit kendaraan menjadi 330 unit kendaraan di tahun 1996 (lihat lampiran 3). Pertumbuhan jumlah kendaraan menandakan kemajuan operasional lin kuning yang sangat signifikan. Pertama, angkot lin kuning memiliki jalur trayek yang lebih luas dalam menjangkau kawasan perkotaan Jember. Tercatat pada tahun 1996, trayek angkot lin kuning berjumlah 16 yang menjangkau hampir semua jalan yang ramai akan aktivitas masyarakat¹⁵. Trayek jalur angkot lin kuning menghubungkan empat penjuru Kota Jember yaitu Tawang alun sebagai kawasan paling barat, Pakusari sebagai kawasan paling timur, Arjasa sebagai kawasan paling utara, dan Ajung sebagai kawasan paling selatan. Dengan begitu, akan mempermudah trayek angkot lin kuning menjangkau hampir seluruh jalan-jalan di dalam Kota Jember yang sangat sibuk dan ramai. Kedua, angkot lin kuning merupakan angkutan penumpang masal yang memiliki biaya perjalanan yang lebih murah dari pada angkutan penumpang tradisional seperti becak dan delman. Pada tahun 1984 di awal peluncurannya, angkot lin kuning memiliki selisih biaya perjalanan rata-rata 50% lebih murah dibandingkan dengan angkutan tradisional¹⁶. Ketiga, angkot lin kuning memiliki kecepatan dan ketepatan waktu perjalanan yang lebih baik dari angkutan penumpang tradisional karena berbasis kendaraan bermotor roda empat. Sehingga

¹³ Wawancara dengan Bu Aas (18 Juni 2023)

¹⁴ *Ibid*

¹⁵ Keputusan Bupati Kabupaten Jember Nomor 108 Tahun 1996 tentang Pengoperasian Angkutan Perkotaan dan Pedesaan di Wilayah Kabupaten Jember.

¹⁶ Primer Koperasi Veteran Republik Indonesia. 1984. Kertas Kerja Tentang Pendirian Perusahaan Jasa Angkutan Kota Jember.

preferensi calon penumpang akan lebih memilih angkot lin kuning dari pada angkutan penumpang tradisional.

Sejak awal peluncurannya di tahun 1984, angkot lin kuning menggunakan roda empat minibus berjenis Mitsubishi Minicab keluaran tahun 1977. Pemilihan Mitsubishi Minicab dianggap mobil yang handal untuk kebutuhan angkutan penumpang terlebih merk Mitsubishi terkenal dengan reputasi mobil komersial yang reliabel. Angkot lin kuning yang masih menggunakan Mitsubishi Minicab berdesain akses pintu penumpang berada di belakang mobil dan kursi penumpang berada di sebelah kanan-kiri mobil. Sehingga penumpang akan duduk dengan posisi saling berhadapan atau juga disebut lutut bertemu lutut. Kemudian secara bertahap angkot lin kuning mengalami peremajaan dengan mengganti model kendaraan yang digunakan. Mobil selanjutnya yang digunakan sebagai angkot lin kuning berjenis Suzuki Carry model 1000. Pergantian model kendaraan di latar belakang kondisi mobil Mitsubishi Minicab yang sudah terlalu tua. Selain itu, Suzuki Carry tipe 1000 baru diluncurkan tahun 1987-an memiliki kenyamanan dan mesin yang lebih halus serta ramah lingkungan karena telah menggunakan mesin jenis empat tak. Hingga tahun 2022, angkot lin kuning tidak melakukan peremajaan atau perbaikan fasilitas di dalam kendaraannya, sehingga kondisi angkot lin kuning sejak tahun 1990an sampai tahun 2022 kurang lebih masih serupa.

2. Bus Kota DAMRI dan Taksi

Keberadaan angkot lin kuning memang menjadi penantian masyarakat Jember agar dapat menikmati layanan angkutan umum dalam kota. Dengan berbagai kelebihan di atas, lin kuning langsung menjadi transportasi populer yang sangat dibutuhkan banyak masyarakat Jember yang belum memiliki kendaraan pribadi. Walaupun begitu, angkot lin kuning memiliki satu kekurangan terkait daya muat barang dan layanan jam malam. Lin kuning memang memiliki keterbatasan akan daya muat barang karena berbasis kendaraan minibus kecil. Selain itu, tidak ada lin kuning yang beroperasi di atas jam 22.00. Sehingga beberapa tahun setelah peluncuran angkot lin kuning, pemerintah Jember mengeluarkan angkutan penumpang lain dalam kota berbasis bus kecil yang dioperasikan oleh perusahaan

DAMRI. Pemerintah Jember juga mengatur kembali jadwal piket lin kuning untuk memastikan operasional di jam malam.

Bus Kota Jember disediakan oleh DAMRI sehingga masyarakat Jember juga menyebutnya dengan bus/bis DAMRI. Bus kota DAMRI memiliki ukuran lebih kecil dibandingkan dengan bus antar kota atau antar provinsi untuk menyesuaikan dengan jalanan kota. Selain sebagai bus umum Kota Jember, bus DAMRI juga dapat menjadi kendaraan sewaan. Bus kota DAMRI memiliki rute perjalanan yang hampir sama dengan angkot lin kuning. Pada awalnya, peluncuran bus DAMRI mendapatkan protes oleh kalangan sopir lin kuning. Bus DAMRI dan lin kuning berpotensi akan saling berebut calon penumpang karena memiliki trayek yang hampir sama. Aksi protes sopir angkot lin kuning tentunya lumrah dan sering terjadi saat ada satu transportasi umum baru. Hal yang sama terjadi saat awal mula lin kuning muncul sebagai angkutan penumpang Kota Jember yang secara perlahan akan mengurangi bahkan menggeser keberadaan angkutan penumpang tradisional seperti becak dan delman.

Keberadaan lin kuning dan bus kota DAMRI menandakan perkembangan pesat angkutan penumpang dalam Kota Jember. Kebutuhan transportasi umum sebagai sarana prasarana mobilitas masyarakat Kota Jember sangat tinggi di tahun 1980-1990-an baik untuk keperluan pekerjaan, pendidikan, sosial ekonomi hingga pariwisata¹⁷. Sehingga angkutan umum dalam kota menjadi lapangan pekerjaan yang sangat menjanjikan¹⁸. Perkembangan moda angkutan umum dalam kota tidak hanya berhenti oleh lin kuning dan bus kota DAMRI. Pada tahun 1994, pemerintah daerah kembali meluncurkan moda angkutan penumpang baru yaitu taksi argo¹⁹.

Taksi argo merupakan angkutan umum penumpang yang tidak berjalan berdasarkan jalur trayek dan menerapkan biaya berdasarkan argometer. Taksi dapat dikatakan lebih mewah dari pada lin kuning dan bus kota DAMRI. Kendaraan yang digunakan biasanya mobil berjenis sedan (saat ini ada armada taksi yang menggunakan mobil berjenis MPV) sehingga penumpang taksi lebih *private* dari

¹⁷ _____. 1994. Bus Kota Gratis Diserbu Ribuan Penumpang: Banyak yang Hanya Memanfaatkan untuk Rekreasi. Jember: Jawa Pos

¹⁸ _____. 1994. Angkota & Angdes Syukuran. Jember: Karya Dharma

¹⁹ _____. 1994. *Taksi Argometer Segera Diujicobakan di Jember*. Jember: Jawa Pos.

angkutan umum lainnya. Keberadaan taksi tidak akan terlalu mengganggu jumlah penumpang lin kuning dan bus kota DAMRI karena lebih menasar pada kalangan menengah ke atas. Pada 12 Desember tahun 1994, pemerintah daerah menyediakan sekitar 40 kendaraan taksi yang beroperasi di Jember. Perusahaan yang pertama kali menjadi penyedia armada taksi di Jember adalah PT Argo Perdana. Peluncuran taksi diharapkan menjadi salah satu sarana prasarana pendukung sistem transportasi masal di Jember seperti taksi yang menjadi pendukung operasional lapangan terbang yang berlokasi di luar kawasan perkotaan Jember.

Keberadaan angkot lin kuning dan bus DAMRI telah menggantikan angkutan lokal sebelumnya yaitu oplet dan colt. Untuk angkutan umum colt masih tetap beroperasi dengan trayek non perkotaan atau juga disebut sebagai angkutan desa. Beberapa trayek yang dilayani seperti Tawang Alun-Kencong, Tawang Alun-Puger, dan Tawang Alun-Tanggul²⁰. Sebetulnya, konsep operasional colt masih hampir sama pada masa sebelum 1984 yaitu angkutan dengan trayek yang melalui antar kecamatan di Kabupaten Jember. Di tahun 1980-an kendaraan yang disebut colt juga mengalami peremajaan dengan mengganti model. Untuk trayek Tawang Alun Balung Ambulu menggunakan Suzuki Carry seperti angkot lin kuning²¹. Sedangkan untuk trayek Tawang Alun dan Tanggul menggunakan kendaraan Isuzu KA. Baru di tahun 2000-an Isuzu KA digantikan dengan Isuzu Elf yang lebih baru.

Kendaraan tradisional juga terdampak keberadaan angkot lin kuning dan bus DAMRI. Bahkan pihak PRIMKOVERI telah melihat bahwa angkot lin kuning akan mengurangi pendapatan dari becak dan delman di Kota Jember²². Masyarakat tentunya akan lebih memilih angkutan umum yang lebih murah dan cepat. Untuk mengatasi dan mencegah kecemburuan pendapatan, PRIMKOVER berusaha mengajak para tukang becak untuk bekerja di lingkungan angkot lin kuning baik sebagai sopir, kernet, atau pemilik kendaraan langsung dengan mempermudah rekomendasi kredit²³.

²⁰ Wawancara dengan Mulyono (tanggal 20 Juni 2023)

²¹ *Ibid*

²² Primer Koperasi Veteran Republik Indonesia. *op.cit.*

²³ *Ibid*

Penurunan eksistensi kendaraan tradisional juga menjadi rencana pemerintah Jember. Pada tahun 1988 pemerintah Jember berencana memberlakukan pembatasan jumlah becak²⁴. Sehingga tidak ada perizinan untuk penjualan atau pembuatan becak baru. Kendaraan tradisional memang sudah tidak sesuai dengan dinamika lalu lintas Kota Jember. Pembangunan lalu lintas Jember memang sangat terlihat sangat mengutamakan kendaraan bermotor sebagai upaya modernisasi transportasi. Selain tidak lebih ekonomis, becak dan delman dianggap hanya akan menghambat arus lalu lintas karena memiliki kecepatan yang jauh lebih rendah dari pada kendaraan bermotor.

Walaupun angkot lin kuning dianggap sukses, namun evaluasi dan pengawasan tetap harus dilakukan. Pada tahun 2014 tercatat, sejak tahun 1980-an dan tahun 1990-an, hingga 2000-an hanya ada empat dari enam belas trayek yang berjalan secara normal²⁵. Sedangkan angkot lin kuning di trayek lainnya sering tidak menuntaskan perjalanannya. Selain itu, jumlah penumpang juga terus mengalami penurunan dari tahun ke tahun. Penurunan penumpang di tahun 2008 dengan tahun 2015 mencapai 70%-80% lebih²⁶. Trend penurunan operasional lin kuning sangat drastis terlihat pada tahun 2019 pada saat terjadi pandemi. Sektor transportasi termasuk lin kuning juga terdampak akibat pembatasan perjalanan di luar rumah. Nasib sopir angkot lin kuning sangat memprihatinkan karena mata pencariannya dapat dianggap di titik nadir.

C. Berbagai Jalur Perjalanan Angkutan Umum Perkotaan 1984-2022

Sejak tahun 1984 menjadi awal pemerintah daerah Jember menyediakan sebuah moda angkutan umum yang secara khusus beroperasi di kawasan perkotaan. Sebelumnya, berbagai angkutan umum perkotaan hanya di dominasi oleh kendaraan tradisional tanpa trayek. Ada angkutan lokal seperti oplet dan colt yang

²⁴ Sekretariat DPRD Jember. 1988. Notulen Saran-Saran, Harapan dan Pendapat Dewan Perwakilan Daerah Terhadap 15 Rancangan Peraturan Daerah.

²⁵ Lestari, S.H. 2014. Trayek Angkot Jember Stagnan Selama Puluhan Tahun. (Online), <https://surabaya.tribunnews.com/2014/10/31/trayek-angkot-jember-stagnan-selama-puluhan-tahun>, [diakses 20 Juni 2022].

²⁶ Sulistyono S, Djakfar L, dan Wicaksono A. 2017. Kebijakan Penataan Jaringan Trayek Angkutan umum Perkotaan Jember. *Jurnal Transportasi*. Vol 17 (2). hlm 102

melayani perjalanan antar kecamatan dan juga melewati seputar kawasan kota yang sangat terbatas. Tujuan peluncuran angkutan kota seperti lin kuning dan bus DAMRI supaya cakupan trayek jalur perjalanannya bisa seluas mungkin hampir di setiap jalan yang ramai aktivitas masyarakat. Salah satu dampak positifnya adalah angkot lin kuning dan bus DAMRI akan memiliki frekuensi ketersediaan perjalanan yang lebih banyak dari pada oplet dan colt. Hal tersebut dikarenakan oplet dan colt memiliki rute perjalanan yang cukup jauh, sehingga ketersediaan antara satu angkutan umum dengan angkutan umum selanjutnya yang ada di kota cukup lama dan tidak sebanding dengan aktivitas masyarakat Kota Jember.

Angkot lin kuning dan bus DAMRI hanya melayani perjalanan dalam kota yang menghubungkan empat terminal yaitu Terminal Tawang Alun, Terminal Pakusari, Terminal Arjasa, dan Terminal Mangli. Pada tahun 1996 terdapat 16 trayek angkutan umum dalam kota yang diatur dalam Keputusan Bupati Nomor 108 tahun 1996 tentang Pengoperasian Angkutan Perkotaan dan Pedesaan di Wilayah Kabupaten Jember.

DIGITAL REPOSITORY UNIVERSITAS JEMBER

Tabel 4.1 Trayek Angkot Lin Kuning Jember

No	Rute	Kode Trayek	Jumlah Kendaraan		Jumlah
			Lin	DAMRI	
1	Terminal Tawang Alun - Jl Gajah Mada – Jl Sultan Agung – Jl PB Sudirman – Jl Seruji – Jl Slamet Riyadi – Jl Supriadi – Terminal Arjasa	A	30	9	39
2	Terminal Tawang Alun – Jl Gajah Mada – Jl Melati Gebang – Jl Kenanga – Jl Sultan Agung – Jl PB Sudirman - Jl Seruji – Jl Slamet Riyadi – Jl Supriadi – Terminal Arjasa	B	31	8	39
3	Terminal Tawang Alun - Jl Gajah Mada – Jl Sultan Agung – Jl Wijaya Kusuma – Jl Mawar – Jl Nusa Indah – Jl Cempedak – Jl Dr Soebandi - Perumnas	C	19	-	19
4	Terminal Tawang Alun - Jl Gajah Mada – Jl Sultan Agung – Jl PB Sudirman – Jl Mastrip – Jl Kalimantan – Jl Jawa – Jl Karimata – Jl MT Hariyono – Terminal Pakusari	D	29	12	41
5	Terminal Tawang Alun - Jl Gajah Mada – Jl Sultan Agung – Jl A Yani – Jl S Parman – Jl MT Hariyono – Terminal Pakusari	E	29	7	36
6	Terminal Tawang Alun - Jl Gajah Mada – Jl Sultan Agung – Jl A Yani – Jl Suprpto – Jl Basuki Rahmat – Jl MH Thamrin – Terminal Ajung	G	43	-	43
7	Terminal Tawang Alun - Jl Gajah Mada – Jl Sultan Agung – Jl A Yani – Jalan Trunojoyo – Jl KH Sidiq – Jl Teuku Umar – Jl Sutoyo – Jl Katanso – Terminal Pakusari	H	6	-	6
8	Terminal Arjasa – Jl M Seruji – Jl Mastrip – Jl Kalimantan – Jl Jawa – Jl Karimata – Jl MT Hariyono – Terminal Pakusari	K	28	-	28
9	Terminal Tawang Alun – Jl Gajah Mada – Jl Melati Gebang – Jl Kenanga – Jl Manggar – Jl Cendrawasih – Jl dr Soebandi – Jl S Riyadi – Jl Riyadi – Jl Supriadi – Terminal Arjasa	L	7	-	7
10	Terminal Ajung – Mangli – Jl Gajah Mada – Jalan Sultan Agung – Jalan Wijaya Kusuma – Jl M Seruji – Jl S Priyadi – Jl Supriyadi – Terminal Arjasa	N	14	-	14

DIGITAL REPOSITORY UNIVERSITAS JEMBER

No	Rute	Kode Trayek	Jumlah Kendaraan		Jumlah
			Lin	DAMRI	
11	Terminal Ajung – Mangli – Jl Gajah Mada – Jalan Melati – Jl Sultan Agung – Jl PB Sudirman – Jl M Seruji – Jl S Priyadi – Jl Supriyadi – Terminal Arjasa	U	13	-	13
12	Terminal Ajung – Mangli – Jl Gajah Mada – Jl Sultan Agung – Jl Wijaya Kusuma – Jl Nusa Indah – Jl Cempedak – Jl Dr Soebandi – Perumnas.	F	9	-	9
13	Terminal Ajung – Mangli – Jl Gajah Mada – Jl Sultan Agung – Jl Wijaya Kusuma – Jl PB Sudirman – Jl Mastrip – K1 Kalimantan – Jl MT Hariyono – Terminal Pakusari	Q	9	-	9
14	Terminal Ajung – Mangli – Jl Gajah Mada – Jl Sultan Agung – Jl A Yani – Jl S Parman – Jl MT Hariyono – Terminal Pakusari	R	13	-	13
15	Terminal Ajung – Mangli – Jl Gajah Mada – Jalan Melati – Jl Kenanga – Jl Manggar – Jl Cendrawasih – Jl dr Soebandi – Jl S Riyadi – Jl Riyadi – Jl Supriadi – Terminal Arjasa	T	6	-	6
16	Terminal Tawang Alin – Mangli – Terminal Ajung	V	8	-	8

(Sumber: Keputusan Bupati Kepala Daerah Tingkat II Jember Nomor 108 Tahun 1996)

Secara umum, trayek lin kuning dan bus kota DAMRI hampir sama. Ada beberapa jalur trayek yang dilayani oleh lin kuning dan bus DAMRI, sedangkan beberapa jalur trayek lainnya hanya dilayani oleh lin kuning. Jalur trayek yang ramai penumpang biasanya akan memiliki jumlah lin kuning dan bus kota DAMRI yang cukup banyak dari pada jalur trayek lainnya. Sedangkan jalur trayek yang cenderung tidak terlalu ramai hanya akan dilayani oleh lin kuning dalam jumlah yang lebih sedikit (lampiran 3).

Dari enam belas trayek, ada beberapa trayek yang ramai sehingga memiliki persediaan kendaraan angkutan umum perkotaan dengan jumlah banyak. Trayek yang cukup sibuk antara lain trayek A, B, D, E, G dan K. Untuk trayek dengan ketersediaan kendaraan angkutan umum dalam jumlah paling sedikit di antaranya trayek H, L, F, Q, T, dan V. Sedangkan trayek yang lain dapat dikatakan memiliki ketersediaan kendaraan angkutan umum dengan intensitas sedang.

Trayek dengan jumlah kendaraan angkutan umum perkotaan yang banyak di miliki oleh rute yang melewati jalan-jalan utama Kota Jember dan melewati daerah dengan pusat aktivitas masyarakat Kota Jember (tabel 4.1). Mulai dari jalan Terminal Tawang Alun, Jalan Gajah Mada, Jalan Sultan Agung, Jalan PB Sudirman, Jalan M Seruji, Jalan A Yani, Jalan S Parman, Jalan MT Hariyono, Jalan Suprpto, dan Jalan Basuki Rahmat merupakan jalan yang sangat ramai karena menjadi jalan utama Kota Jember. Jalan tersebut juga menjadi jalur kendaraan yang menuju Jember-Bondowoso dan Jember-Banyuwangi.

Berbagai pusat aktivitas masyarakat pada periode 1880-an hingga 2000-an masih berada di sepanjang jalan tersebut baik pertokoan, perkantoran, rumah sakit, sekolah dan sebagainya. Pasar Tanjung, Plaza Johar, atau pertokoan di sepanjang jalan protokol juga tetap ramai. Selain itu, persebaran jumlah penduduk pada tahun 1980-an hingga 1996 memang memadati desa atau kelurahan yang dilewati oleh jalan protokol atau jalan poros utama kecamatan seperti Kelurahan Kaliwates, Kelurahan Jember Kidul, Kelurahan Jember Lor, Kelurahan Kebonsari, dan Kelurahan Patrang (lihat lampiran 5, lampiran 7 dan lampiran 10). Hal tersebut menggambarkan pemukiman penduduk terletak di sekitar jalan protokol atau jalan utama Kota Jember dan masih tidak jauh dengan pusat perkotaan. Sehingga tidak

heran jika pada periode tersebut trayek angkutan umum perkotaan pada tahun tersebut masih cukup ramai.

Selain jalan utama kota, ada sebuah kawasan yang memiliki permintaan perjalanan tinggi berdasarkan jumlah kendaraan yang tersedia di tiap trayek yaitu kawasan Kampus Tegal Boto. Sejak tahun 1970-an dengan pembangunan akses jalan, kawasan Tegal Boto memang diproyeksikan menjadi daerah satelit Kota Jember dengan pembangunan pusat pendidikan dan aktivitas perkantoran Kota Jember. Seperti yang telah diuraikan sebelumnya, berbagai perguruan tinggi utama dan sekolah yang dimintai oleh pelajar. Selain itu, ada sejumlah perkantoran penting seperti Kantor Wali Kota Jember dan Gedung DPRD Kabupaten Jember. Tidak heran jika ketersediaan kendaraan angkutan umum di daerah Kampus Tegal Boto menjadi yang paling banyak sesuai permintaan perjalanan yang tinggi.

Seperti yang dijelaskan sebelumnya bahwa yang melatar belakangi pembangunan angkutan umum perkotaan di Jember adalah kondisi demografi Kota Jember yang semakin padat terutama diakibatkan perkembangan lembaga pendidikan tinggi di Jember. kawasan yang mengalami perkembangan signifikan akibat perkembangan perguruan tinggi adalah kawasan Tegal Boto dalam Kelurahan Sumbersari, dan Kelurahan Tegal Gede. Karena memang pusat perguruan tinggi besar di Jember terletak di sekitar kawasan tersebut. Pada tahun 1986 hingga tahun 2005 Kelurahan Sumbersari menjadi salah satu kelurahan dengan jumlah penduduk terbanyak sekaligus pertumbuhan penduduk tertinggi di Kota Jember (lihat lampiran 5). Pertumbuhan demografi tentunya berdampak pada ekologi di Kelurahan Sumbersari. Fenomena alih fungsi lahan persawahan menjadi bangunan terjadi dalam jumlah besar dalam kurun waktu 24 tahun. Tercatat pada tahun 1986 luas area persawahan di Kelurahan Sumbersari mencapai 246 Ha dan pada tahun 2010 hanya seluas 26 Ha⁹⁸. Dapat dikatakan setiap tahun terjadi alih fungsi sawah seluas kurang lebih 9 Ha. Kelurahan Tegal Gede juga terjadi fenomena alih fungsi lahan sawah menjadi pemukiman. Pada tahun 1986 luas lahan sawah mencapai 146 Ha dan di tahun 2010 hanya seluas 82 Ha. Hal tersebut

⁹⁸ data diolah dari BPS Jember: Kecamatan Sumbersari Dalam Angka

dampak dari pembangunan pemukiman yang mengalami perkembangan seiring dengan dinamika kawasan Tegal Boto sebagai kawasan Kampus beberapa perguruan tinggi.

Kemudian ada juga beberapa trayek angkutan umum perkotaan yang melewati jalur lingkaran utara. Untuk trayek angkutan umum perkotaan yang melewati jalur lingkaran utara yaitu trayek C, L dan T. Jalur tersebut tidak memiliki permintaan perjalanan yang cukup tinggi sehingga ketersediaan kendaraan angkutan penumpang perkotaan tidak terlalu banyak terutama trayek L dan T. Untuk trayek C jumlah ketersediaan angkutan umum yang cukup banyak menandakan permintaan perjalanan yang masih lumayan ramai. Trayek C menjadi cukup penting mengingat jalur melalui Stasiun Kota Jember baik dari arah Arjasa maupun jalan utama Gajah Mada-Sultan Agung.

Jalur lingkaran utara merupakan jalur melingkari pusat kota di sebelah utara Kota Jember. Pembangunan jalur lingkaran utara dilakukan secara bertahap sekitar tahun 1990-an. Jalur lingkaran utara meliputi Mangli ke arah utara kemudian melewati Kecamatan Sukorambi, Gebang ke utara sampai melalui daerah Bintoro dan persimpangan Baratan. Tujuan jalur lingkaran utara bertujuan jalur kendaraan-kendaraan besar dan bermuatan berat untuk mencapai akses melewati Kota Jember terutama menuju arah Bondowoso. Selain itu jalur lingkaran utara diharapkan mendorong pembangunan kawasan Sukorambi, Gebang, dan Bontoro. Jalur lingkaran utara diharapkan ramai dilalui kendaraan besar dan angkutan umum perkotaan. Saat ini, jalur lingkaran utara dapat dikatakan masih tidak terlalu ramai jika dibandingkan dengan jalur lingkaran selatan Jember. Hal tersebut terjadi karena kondisi jalan yang berkelok, terdapat beberapa tanjakan curam, dan lebar jalan yang sempit dianggap kurang ideal dilalui oleh kendaraan-kendaraan bermuatan berat. Sehingga tidak heran jika trayek jalur lingkaran utara dapat dikatakan cukup sedikit.

Hal tersebut tergambar dari jumlah penduduk desa atau kelurahan yang dilalui oleh jalan lingkaran utara tidak terlalu mengalami pertumbuhan. Jika melihat data persebaran jumlah penduduk di Kecamatan Patrang dan Kecamatan Kaliwates, Kota Jember bagian utara memang tidak terlalu dinamis jika dibandingkan kawasan Kota Jember lainnya. Perkembangan demografi di Kelurahan Kebon Agung,

Kelurahan Banjar Sengon, Kelurahan Slawu dari tahun 1986 hingga tahun 2014 tidak terlalu signifikan. Sehingga tidak heran jika permintaan perjalanan angkutan umum perkotaan dengan trayek sekitar jalur lingkaran utara tidak terlalu ramai di antara trayek lainnya.

Selama bertahun-tahun, trayek operasional lin kuning mengalami stagnan. Seperti yang diuraikan sebelumnya bahwa hanya terdapat empat dari jumlah enam belas trayek yang beroperasi secara normal dan menguntungkan bagi sopir yaitu trayek A, K, E dan G. Sedangkan angkot lin kuning di trayek lainnya banyak yang sepi penumpang atau tidak menuntaskan seluruh rute trayek. Misalnya trayek D, yang tidak melakukan perjalanan hingga ke Terminal Pakusari dan hanya sampai di pertigaan perhutani Jalan S Parman. Hal tersebut karena sepi permintaan perjalanan hingga ke Terminal Pakusari atau Jalan MT Hariyono. Evaluasi trayek angkutan umum dalam kota memang harus dilakukan dengan menyesuaikan perkembangan tata ruang kota, perkembangan transportasi, dan infrastruktur jalan.

D. Kemerostan Angkutan Umum Perkotaan Jember

Dari tahun 1950-an hingga 2022 telah terlihat pola perkembangan angkutan umum sejak eksistensi kendaraan tradisional, berkembangnya angkutan umum antar kecamatan oplet dan colt, yang kemudian dikembangkan lebih lanjut menjadi angkutan dalam kota berupa lin kuning, bus DAMRI, dan taksi. Pola tersebut juga terjadi di kota-kota lain dengan dinamika dan faktor yang berbeda.

Pada tahun 1950-an hingga tahun 1960-an, sarana perhubungan Kota Jember masih berpusat pada jalan utama atau jalan primer kota yaitu jalan Gajah Mada, Sultan Agung, PB Sudirman, A Yani, Trunojoyo dan S Parman. Banyak pusat aktivitas masyarakat yang tidak jauh dari jalan primer atau jalan sekunder. Keberadaan angkutan bermotor seperti oplet memang belum dirasa terlalu dibutuhkan untuk perjalanan dalam kota. Sehingga permintaan perjalanan yang dilakukan dalam kota tidak terlalu menempuh jarak yang cukup jauh. Selain itu, aktivitas masyarakat di kota sebagian besar berkaitan dengan aktivitas perdagangan yang erat kaitannya dengan membawa barang-barang yang lebih mudah untuk menggunakan kendaraan tradisional. Faktor lain yang tidak kalah penting mengenai

alasan kendaraan tradisional menjadi andalan utama adalah perkembangan teknologi dan ketersediaan kendaraan bermotor tidak sebanyak dan secepat kota-kota besar seperti Jakarta atau Surabaya. Bahkan di Jakarta, sejak era Hindia Belanda telah dibangun beberapa angkutan masalah dalam kota modern seperti trem listrik atau oplet.

Sebagai angkutan umum tradisional, delman dan becak sangat rentan terkikis oleh eksistensi kendaraan yang lebih baru sebagai simbol modernisasi transportasi. Konsep pembangunan infrastruktur jalan pemerintah Jember menunjukkan usaha mengakomodasi pertumbuhan transportasi bermotor. Berbagai jalur-jalur penting, pelebaran jalan lebih luas, pembangunan jembatan-jembatan telah dilakukan selama tahun 1970-an hingga 1990-an. Saat lalu lintas dibangun condong pada kendaraan bermotor, maka posisi kendaraan tradisional mulai mendapatkan berbagai pembatasan. Sejak tahun 1988 Pemerintah Jember mulai menginstruksikan pemberhentian produksi becak di Kota Jember⁹⁹. Becak dinilai tidak sesuai dengan perkembangan lalu lintas di Kota Jember terutama mengenai faktor kecepatan dan keamanannya. Becak akan menghambat arus kendaraan bermotor yang memiliki kecepatan lebih tinggi.

Perkembangan Kota Jember di tahun 1980-an tentunya memunculkan tuntutan baru akan transportasi publik yang ekonomis, cepat, dan selalu tersedia untuk perjalanan masyarakat Jember. Pada tahun 1984, diluncurkan angkutan umum berbasis kendaraan bermotor khusus kawasan Kota Jember. Angkutan baru dirancang memiliki trayek yang melewati berbagai ruas kota sehingga benar-benar mencakup sebagian kawasan Kota Jember. Angkot lin kuning dan bus DAMRI dianggap sebagai transportasi baru yang ideal bagi kebutuhan masyarakat Jember. Dapat dikatakan lin kuning dan bus DAMRI merupakan angkutan umum yang sangat populer di tahun 1980-an hingga 1990-an. Walaupun di tahun 2000-an keberadaan kendaraan pribadi sudah mulai banyak, eksistensi angkutan umum dalam kota masih belum terlalu berdampak. Lin kuning masih menjadi angkutan

⁹⁹ Notulen Rapat 15 Saran-Saran, Harapan, dan Kritik DPRD Jember Terhadap Rancangan Peraturan Daerah. Jember, 11 Mei 1988.

umum yang diminati. Terutama oleh kalangan pelajar yang akan melakukan perjalanan menuju sekolah¹⁰⁰.

Nasib bus DAMRI tidak seberuntung angkot lin kuning. sejak tahun 2002 bus DAMRI sudah terlihat mulai mengalami kemerosotan. Hal tersebut berdasarkan jumlah kendaraan yang beroperasi sebagai bus kota yang mengalami penurunan secara drastis. Dari 36 jumlah bus DAMRI, hanya sekitar 8 bus yang beroperasi¹⁰¹. Moment kemerosotan bus DAMRI diawali setelah kecelakaan bus DAMRI di daerah Rembangan. Kecelakaan tersebut menjadi pukulan keras bagi DAMRI karena korban yang meninggal mencapai 26 orang¹⁰². Selain itu konflik berkepanjangan antara sopir angkot lin kuning dengan bus DAMRI juga menjadi faktor merosotnya angkutan bus Kota Jember tersebut. Konflik di latar belakang oleh penolakan sopir lin kuning terhadap bus DAMRI. Hal tersebut dikarenakan bus DAMRI dan lin kuning memiliki persamaan trayek sehingga para sopir lin kuning khawatir secara terus menerus akan merebut calon penumpangnya. Para sopir menilai, bus DAMRI hanya bersifat membantu operasional lin kuning pada saat tingginya permintaan perjalanan angkutan umum oleh masyarakat Jember terutama pada masa tahun 1984 hingga tahun 2000. Setelah tahun 2000-an bus DAMRI dianggap tidak diperlukan lagi karena ketersediaan armada lin kuning dengan permintaan konsumen sudah seimbang bahkan mulai mengalami sedikit penurunan dibandingkan dengan tempo sebelumnya. Sehingga posisi bus DAMRI harus disesuaikan kembali supaya tidak saling berebut penumpang¹⁰³.

Sebetulnya penolakan sopir angkot lin kuning sudah terjadi sejak awal peluncuran bus DAMRI oleh pemerintah. Namun puncak penolakan terjadi saat para sopir melakukan aksi gerakan masa yang tujuannya mendesak pemerintah dan perusahaan DAMRI untuk berhenti beroperasi. Tercatat gerakan masa sopir telah terjadi di tahun 2002. Para sopir angkot lin kuning melakukan aksi di terminal-terminal dan memaksa bus DAMRI untuk tidak beroperasi. Selain itu para sopir

¹⁰⁰ Hakim R Z. 2012. Mengenang Angkutan Kota Bus DAMRI di Jember. https://www.kompasiana.com/acacicu/55181a6aa333117e07b6637c/mengenang-angkutan-kota-bus-damri-di-jember?page=2&page_images=1. [diakses tanggal 10 Juni 2023].

¹⁰¹ *Ibid*

¹⁰² *Ibid*

¹⁰³ Wawancara dengan Bapak Siswoyo [19 Juni 2023]

juga melakukan aksi demo kepada pemerintah dengan membawa pesan bahwa tugas bus DAMRI sebagai armada pembantu lin kuning harus diselesaikan. Setelah konflik tersebut bus DAMRI tetap melakukan operasi namun dengan mengurangi jumlah armadanya secara drastis. Kebijakan tersebut berhasil meredakan suasana panas antara sopir angkot dengan bus DAMRI. Namun para sopir tetap meminta supaya pemerintah untuk memperketat penertiban bus DAMRI sekaligus memberhentikan armada bus DAMRI segera.

Setelah peristiwa tersebut, bus DAMRI lebih sering beroperasi untuk penyewaan saja seperti wisata, atau kendaraan rombongan untuk acara tertentu. DAMRI seolah-olah menerima dampak hingga mengalami kemerosotan. Kondisi tersebut diperparah oleh kabar bahwa terjadi konflik internal manajemen perusahaan DAMRI. Kemunduran bus DAMRI juga dipercepat oleh minat masyarakat yang mulai menurun terhadap angkutan umum perkotaan dan beralih kendaraan pribadi roda dua. Hingga sekitar tahun 2007 hingga 2008 bus DAMRI dapat dikatakan sudah tidak melayani trayek perjalanan dan hanya menerima penyewaan saja¹⁰⁴.

Kondisi angkot lin kuning sudah dianggap mencapai titik nadir sejak kondisi pandemi Covid 19 di tahun 2019 hingga tahun 2022. Pada tahun 2022 jumlah angkot lin kuning hanya berjumlah 240 unit kendaraan (lihat lampiran 3). Kondisi tersebut memang tidak hanya di derita oleh lin kuning saja, tetapi kendaraan penumpang lainnya seperti taksi, ojek, hingga becak. Hanya sedikit dari masyarakat Jember yang masih mengandalkan angkutan umum seperti lin kuning. Pelajar yang menjadi target utama penumpang juga terlihat sepi mengisi bangku kabin lin kuning. Jika tidak ada upaya yang berhasil memperbaiki operasional lin kuning, dikhawatirkan sopir lin kuning akan benar-benar kehilangan pendapatannya.

Momen menurunnya eksistensi angkot lin kuning telah terjadi semenjak gempuran produsen roda dua asal Jepang menjual berbagai model mulai dari yang mahal hingga terjangkau. Awal mula industri sepeda motor pertama di Indonesia

¹⁰⁴ *Ibid*

didirikan di tahun 1971 oleh PT Federal Motor (saat ini menjadi PT Astra Honda Motor) serta PT Yamaha Indonesia Motor Manufacturing di tahun 1974¹⁰⁵. Pabrik Jepang memang dikenal mampu menjual berbagai kendaraan bermotor dengan harga terjangkau. Pada tahun 1980-an dan tahun 1990-an aktivitas kendaraan pribadi di jalanan menandakan masyarakat sudah banyak yang mampu memilikinya (Gambar 5.1). Hal tersebut ditandai dengan munculnya masalah manajemen parkir di Jember. Sehingga perlu sebuah retribusi parkir yang sudah mulai diberlakukan di tahun 1974¹⁰⁶.

Pertumbuhan kendaraan yang sangat signifikan ditopang oleh perusahaan kredit motor. Tercatat perusahaan kredit kendaraan yang cukup terkenal yaitu ADIRA, FIF, dan BAF berdiri di tahun 1990-an¹⁰⁷. Sejak tahun 1990-an, perusahaan tersebut yang juga menjadi faktor pertumbuhan kepemilikan kendaraan pribadi hingga saat ini. Dengan kemudahan membeli kendaraan roda dua dan roda empat, masyarakat akan secara perlahan beralih dari kendaraan angkutan umum ke kendaraan pribadi.

Pada tahun 1997, penjualan sepeda motor di Indonesia mencapai 1.801.090 unit. Sedangkan jumlah penambahan kendaraan roda dua di Jember di tahun 1997 mencapai 26.439 unit¹⁰⁸. Angka tersebut terus meningkat sampai tahun 2022 (lihat lampiran 4).

¹⁰⁵ _____. 2021. Motor Pertama di Indonesia, Begini Sejarahnya. <https://kumparan.com/info-otomotif/motor-pertama-di-indonesia-begini-sejarahnya-1wj0XANG8Bb/full>. [diakses tanggal 10 Juni 2023]

¹⁰⁶ Salinan Surat Keputusan Bupati Kabupaten Jember. Nomor Kum/47/II/c/1974. Pengelolaan Parkir Kendaraan dalam Kota Jember.

¹⁰⁷ _____. 2018. Sejak Kapan Ada Tradisi Kredit Kendaraan Motor di Indonesia. <https://otomotif.kompas.com/read/2018/03/16/165105615/sejak-kapan-ada-tradisi-kredit-kendaraan-motor-di-indonesia>. [diakses tanggal 10 Juni 2023].

¹⁰⁸ *Statistic Distribution*. <https://www.aisi.or.id/statistic/>. [diakses tanggal 10 Juni 2023].



Gambar 5.2 Kondisi pertokoan Johar Plaza tahun 1995 yang mulai ramai kendaraan pribadi baik roda empat dan roda dua
(Sumber: DPRD Dalam Perkembangan Kabupaten Jember Jilid 2)

Pelajar sebagai target utama penumpang lin kuning juga mulai beralih ke kendaraan pribadi. Kendaraan pribadi menjadi pilihan utama sebagai transportasi dalam berkegiatan sehari-hari karena memberikan kecepatan, keamanan dan kenyamanan lebih baik dari pada angkutan umum di Jember. Selain itu, saat ini telah menjadi trend bahwa kendaraan pribadi juga menjadi sebuah simbol status sosial ekonomi masyarakat. Pelajar akan merasa gengsi jika menaiki angkutan umum seperti lin kuning dan tidak mengendarai kendaraan pribadi. Sepinya penumpang pelajar diperparah oleh kebijakan zonasi sekolah yang mengurangi jumlah perjalanan jarak jauh siswa menuju ke sekolahnya.

Evaluasi trayek angkot lin kuning seharusnya sejak lama dilakukan saat sedang mengalami stagnan. Seperti yang diuraikan di atas, sejak tahun 1980-an hingga tahun 2014 hanya ada empat dari enam belas trayek yang berjalan secara normal dan memberikan keuntungan bagi sopir angkot. Sedangkan sisanya dinilai perlu evaluasi seperti penyimpangan perjalanan trayek, sepi nya penumpang di beberapa jalan, dan sebagainya. Contohnya lin kuning pada trayek D yaitu dari Terminal Tawang Alun menuju Terminal Pakusari hanya melakukan perjalanan hingga persimpangan perhutani. Berdasarkan penelitian oleh Sulistyono, Djakafar

dan Wicaksono menjelaskan bahwa ada beberapa trayek yang dapat dikatakan sangat sepi penumpang yaitu trayek L, P, Q, R, T dan V. Pada tahun 2015 jumlah penumpang per kendaraan tiap hari tidak lebih dari 10 penumpang¹. Selain itu, trayek-trayek yang biasanya selalu ramai mengalami penurunan jumlah penumpang yang sangat signifikan. Seperti trayek A pada tahun 2008 memiliki rata-rata jumlah penumpang sebanyak 105 penumpang per hari dan mengalami penurunan di tahun 2015 yang hanya berjumlah 29 penumpang per hari². Penurunan jumlah penumpang angkot lin kuning yang sangat signifikan juga terjadi di trayek B, D, E, K, C, G, H, L dan Q³.

Penyesuaian yang tidak segera dilakukan berdampak penurunan angkot lin kuning. Padahal penyesuaian perlu dilakukan berdasarkan perkembangan tata ruang kota, perkembangan transportasi, dan teknologi. Banyak daerah yang mengalami perkembangan pemukiman penduduk, namun tidak memiliki trayek perjalanan lin kuning. Sementara itu sejak tahun 1996, pembangunan pemukiman masyarakat mulai meluas dan menjauh dari pusat kota serta jalan protokol Kota Jember. Ada beberapa kawasan yang memiliki pertumbuhan yang sangat signifikan sebagai pemukiman atau perumahan warga. Pada tahun 1986 kelurahan Tegal Besar dan Kelurahan Tegal Gede merupakan daerah yang sebagian besar masih berupa lahan sawah dengan jumlah penduduk dan luas pemukiman yang kecil. Kemudian pada tahun 2005 Kelurahan Tegal Besar mengalami alih fungsi lahan sawah menjadi kawasan pemukiman atau perumahan yang tumbuh subur di kawasan tersebut. Luas sawah Tegal Besar dari 547 Ha di tahun 1986 menyusut menjadi 263 di tahun 2005 (lihat lampiran 8). Luas lahan bangunan di Kelurahan Tegal Besar di tahun 1986 seluas 180,068 Ha dan di tahun 2005 menjadi seluas 268,00 Ha (lihat lampiran 9). Hal tersebut sesuai dengan jumlah penduduk Kelurahan Tegal Besar mencapai 31.005 jiwa di tahun 2014 yang mengalami pertumbuhan sekitar dua kali lipat jika dibandingkan dengan jumlah penduduk tahun 2005 yang berjumlah 14.518 jiwa. Kondisi tersebut serupa dengan Kelurahan Tegal Gede yang mengalami

¹ Sulistyono S, Djakfar L, dan Wicaksono A. *op.cit.*

² *Ibid*

³ *Ibid*

pertumbuhan kondisi demografi dan perluasan alih fungsi lahan sawah menjadi pemukiman dalam jumlah besar. Namun sejak tahun 1984 hingga 2022 belum ada trayek yang melayani perjalanan di kawasan Tegal Besar khususnya Jalan Ahmad Yani dan Tegal Gede. Bahkan tidak ada trayek yang melayani perjalanan Jalan Mastrip yang juga menjadi salah satu pusat daerah Kampus di Tegal Boto.

Selain itu, ada berbagai faktor yang menyebabkan kemerosotan yang diakibatkan oleh dalam operasional angkot lin kuning itu sendiri. Perusahaan penyedia armada lin kuning dapat dikatakan tidak mau melakukan perbaikan untuk meningkatkan daya tarik angkot lin kuning terhadap penumpang. Model kendaraan, kondisi, dan standar pelayanan yang tidak diperbaiki sejak awal kemunculannya di tahun 1984 hingga 2022 membuat masyarakat secara perlahan memandang angkot lin kuning bukanlah transportasi yang ideal lagi.

Perilaku beberapa oknum sopir angkot juga menjadi faktor penyebab merosotnya kualitas angkot lin kuning. Banyak terjadi penyimpangan jalur trayek yang dilakukan oleh sopir angkot lin kuning seperti oper penumpang, atau ketidaksesuaian jalur trayek yang harus dilalui atau penarikan tarif yang tidak sesuai kebijakan. Para sopir juga sering kedapatan berkendara dalam kondisi pengaruh minuman alkohol⁴. Rusaknya citra angkot lin kuning juga dipengaruhi oleh kesan kondisi terminal yang identik dengan kumuh dan tidak aman. Pemerintah beberapa kali melakukan penertiban walaupun dirasa masih kurang maksimal untuk menjaga kualitas angkot lin kuning⁵.

Kondisi tersebut tentunya sangat mudah jika digeser dengan kendaraan pribadi atau angkutan umum lainnya yang mampu memberikan fleksibilitas dan frekuensi ketersediaan yang lebih baik. Pertumbuhan pemukiman Kota Jember semenjak awal tahun 2000-an menunjukkan pola semakin menjauh dari pusat Kota Jember. Seperti yang diuraikan sebelumnya beberapa kelurahan yang mengalami pertumbuhan penduduk yang paling signifikan dibandingkan dengan kelurahan lain seperti Tegal Besar dan Tegal Gede. Selain itu terjadi tren pengembangan area perumahan yang berkaitan dengan alih fungsi lahan sawah. Tren tersebut tentunya

⁴ Wawancara dengan Siswoyo Arum tanggal 19 Juni 2023

⁵ _____. 2002. *Angkutan Umum Nakal Bakal Ditindak*. Jember: Radar Jember.

terjadi pada daerah yang sebelumnya berupa sawah luas yang kemudian dijadikan sebagai perumahan. Hal tersebut dapat terlihat dari data pada lampiran 6, lampiran 8 dan lampiran 11, bahwa kelurahan Tegal Besar, Kelurahan Tegal Gede, Kelurahan Mangli, Kelurahan Sempusari, Kelurahan Wirolegi, dan Kelurahan Antirogo menjadi contoh sebagian besar pemukiman masyarakat tidak lagi berada di pusat kota saja tetapi meluas di berbagai kelurahan yang memiliki jarak cukup jauh dari pusat kota bahkan beberapa di antaranya belum dijangkau oleh trayek angkutan umum perkotaan. Fenomena tersebut memperkuat faktor penyebab perubahan masyarakat yang lebih memilih kendaraan pribadi roda dua untuk memenuhi kebutuhan gerak lebih fleksibel dan cepat. Angkutan umum baru seperti angkutan berbasis online Gojek dan Grab sangat mudah menggeser keberadaan angkot lin kuning karena memiliki fleksibilitas, ketersediaan, kenyamanan dan keamanan dan kecepatan lebih baik. Gojek dan Grab mampu menjangkau berbagai pemukiman penduduk yang tidak dilayani oleh angkot lin kuning. Sehingga tidak heran sopir angkot lin kuning, becak, taksi, dan ojek yang paling lantang memprotes keberadaan angkutan umum berbasis online.

Beberapa tahun belakang ini, pemerintah Jember melakukan berbagai upaya untuk menyelamatkan angkutan umum di Jember. Pada tahun 2018, pemerintah Jember menghidupkan kembali bus DAMRI untuk melayani perjalanan dari Terminal Tawang Alun menuju ke daerah ujung selatan Kabupaten Jember seperti Ambulu, Pantai Watu Ulo, Pantai Payangan dan sebagainya⁶. Sehingga bus DAMRI bukan lagi sebagai bus yang beroperasi trayek dalam kota seperti lin kuning. Pada akhir tahun 2022, pemerintah memberlakukan kebijakan angkot lin kuning dengan tarif gratis di jam-jam tertentu saja⁷. Kemudian pemerintah Jember melakukan pemberdayaan para angkot lin kuning untuk dijadikan sebagai angkutan

⁶ _____. 2017. Ada Bus Wisata di Jember. 2017. <http://www.inditourist.com/read/ada-bus-wisata-di-jember.html>. [diakses tanggal 10 Juni 2023]

⁷ _____. 2022. Bupati Hendy Resmikan Angkot Sultan. <https://www.jemberkab.go.id/2022/03/25/bupati-hendy-resmikan-angkot-sultan/>. [diakses tanggal 16 Juni 2023].

umum yang berorientasi pariwisata⁸. Selain para sopir dibekali pelatihan pemandu wisata, beberapa kendaraan angkot lin kuning juga diperbaiki untuk menghilangkan kesan kumuh. Pemerintah Jember menyebutnya dengan program angkot sultan. Program tersebut dipersiapkan untuk persiapan Porprov 2022 sekaligus berupaya menarik warga Jember kembali menggunakan angkutan umum. Selain angkot lin kuning dan bus DAMRI, Pemerintah Jember juga berupaya mentransformasikan becak-becak kota menjadi becak wisata. Pada September 2021, Bupati Jember meluncurkan becak wisata dengan beberapa perbaikan⁹. Tukang becak perkotaan dilatih sebagai pemandu wisata dan kendaraan becak dihias untuk memperindah serta memperkuat karakter sebagai kendaraan wisata. Sepertinya program tersebut masih belum maksimal dalam mendongkrak animo masyarakat terhadap angkutan umum di Kota Jember. Kondisi bus DAMRI yang kembali dihidupkan juga belum terlihat berhasil dan cenderung sepi¹⁰.

⁸ _____. 2022. Mulai Hari Ini, Naik Angkot di Jember Gratis. <https://www.jemberkab.go.id/2022/11/11/mulai-hari-ini-naik-angkot-di-jember-gratis/>. [diakses tanggal 26 Juni 2023]

⁹ _____. 2021. Tidak Digusur, Becak di Jember Jadi Angkutan Wisata Bersama Angkora dan Angdes <https://beritajatim.com/peristiwa/tidak-digusur-becak-di-jember-jadi-angkutan-wisata-bersama-angkora-dan-angdes//>. [diakses tanggal 10 Juni 2023].

¹⁰ _____. 2020. Bus Perintis 'Ditinggalkan' Penumpang. <https://radarjember.jawapos.com/jember/791096762/bus-perintis-ditinggalkan-penumpang>. [diakses tanggal 10 Juni 2023].

BAB 5. PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa perkembangan angkutan umum perkotaan di Jember dapat terbagi menjadi tiga periode yaitu tahun 1950 hingga 1975, 1975 hingga 1984, dan 1984 hingga 2022. Pembagian periode tersebut berdasarkan tiga terminal yang pernah beroperasi di Jember yaitu terminal Jalan Hos Cokroaminoto, Terminal di Gebang dan Terminal Tawang Alun di Rambipuji. Masing-masing terminal memiliki angkutan umum perkotaan yang pernah eksis di setiap masanya. Secara garis besar ketiga terminal tersebut menunjukkan perkembangan angkutan umum penumpang dari tradisional hingga modern. Walaupun eksistensi setiap angkutan umum dari tradisional ke modern bukan benar-benar dibatasi oleh waktu beroperasinya terminal. Selain itu kemerosotan atau hilangnya eksistensi sebuah angkutan umum perkotaan diakibatkan oleh ketidak mampuan adaptasi dari perubahan zaman baik dari sisi teknologi dan tata ruang Kota Jember.

Pada tahun 1950-1975 terminal angkutan umum di Kota Jember terletak di Jalan Hos Cokroaminoto atau kawasan Comboran. Sebetulnya terminal Jalan Hos Cokroaminoto bernama Stasiun Bus Jember karena tujuan utama pembangunannya untuk pemberhentian dan pemberangkatan angkutan otobus dengan perjalanan antar kota. Namun di Stasiun Bus Jember juga menjadi tempat *ngetem* kendaraan tradisional hingga oplet yang menampung para penumpang otobus yang datang sehingga juga dapat disebut sebagai terminal secara definisi. Walaupun telah dibangun terminal atau stasiun bus, di tahun 1950-1975 angkutan umum perkotaan Jember masih di dominasi oleh kendaraan tradisional. Kendaraan tradisional seperti becak dan delman menjadi andalan mayoritas masyarakat Kota Jember melakukan yaitu perjalanan sehari-hari. Salah satu yang melatar belakangi ruang Kota Jember yang masih tidak terlalu luas seperti saat ini. Beberapa kawasan yang menjadi pusat aktivitas masyarakat Kota Jember seperti Pasar Tanjung dan Pasar Johar, pertokoan di Jalan Sultan Agung, Jalan Ahmad Yani, Jalan Trunojoyo, Jalan Kartini, Jalan Gatot Subroto hingga beberapa tempat ramai dikunjungi di Jalan PB Sudirman

seperti rumah sakit hingga stasiun Kereta Api. Selain itu, perkembangan kendaraan bermotor terutama roda empat masih belum secepat kota-kota besar lainnya seperti Surabaya hingga Jakarta. Jember sebagai kawasan dengan kehidupan perkotaan masih tergolong masih muda dan masih terus mengalami transisi.

Pada tahun 1975 hingga 1984 merupakan periode terminal Jember di pindahkan di kawasan Gebang. Aktivitas angkutan umum yang semakin meningkat seperti kendaraan oplet menjadi latar belakang pemerintah Jember membangun terminal yang lebih luas dan fasilitas lebih lengkap. Pada periode ini, kendaraan tradisional masih menjadi andalan utama masyarakat Kota Jember sebagai angkutan umum dalam kota. Beberapa tempat yang sering menjadi tujuan utama seperti Pasar Tanjung dan Pasar Johar, hingga pertokoan sekitar pusat Kota Jember. Di periode 1975-1984 mobil angkutan umum penumpang yaitu oplet dan colt sudah mulai banyak beroperasi di Kabupaten Jember. Sebetulnya perkembangan mobil angkutan umum penumpang sejak tahun 1960-an saat pemerintah Jember membangun beberapa fasilitas tempat pemberhentian atau semacam halte di beberapa daerah yaitu Terminal Hos Cokroaminoto, Rambipuji, Kalisat, Ambulu, Puger, Tanggul dan Kencong. Tempat-tempat pemberhentian tersebut menjadi tujuan perjalanan yang dilayani oleh oplet dan colt hingga tahun 1984. Sehingga oplet dan colt lebih disebut angkutan antar kecamatan di wilayah Kabupaten Jember dari pada angkutan perkotaan.

Pada tahun 1984 hingga 2022 menjadi periode terminal ketiga yang pernah beroperasi di Jember bernama terminal Tawang Alun yang terletak di daerah Kaliwining Kecamatan Rambipuji. Pada periode 1984 hingga 2022 sudah mulai muncul moda transportasi mobil angkutan umum penumpang dalam kota atau Angkot. Pada tahun 1984 ada “angkot lin kuning Jember” yaitu sebutan untuk kendaraan mobil berukuran minibus berwarna kuning, dan pada tahun “Bus Kota DAMRI” yaitu angkot berbentuk bus dalam kota. Keduanya memiliki trayek yang beroperasi di kawasan Kota Jember. Selain itu ada juga angkutan penumpang taksi yang melayani perjalanan berdasarkan perjalanan argometer atau disebut juga angkutan tidak dalam trayek. Pada tahun 1984-2022 juga terdapat subterminal di kawasan Kota Jember yaitu terminal Ajung, Pakusari, dan Arjasa. Subterminal

tersebut menjadi titik pemberhentian dan pemberangkatan angkot Jember baik lin kuning dan bus DAMRI dalam sistem trayek dalam kota angkot Jember.

Penurunan eksistensi angkutan umum dipengaruhi oleh berbagai faktor. Kendaraan tradisional sebagai angkutan umum telah tergeser oleh angkutan umum yang lebih modern yaitu kendaraan bermotor seperti oplet, colt, angkot lin kuning dan bus DAMRI. Usia kendaraan yang cukup tua membuat oplet secara perlahan tidak digunakan lagi sebagai angkutan umum. Bus DAMRI mengalami kemerosotan setelah dianggap tumpang tindih dengan lin kuning yang mengakibatkan sering terjadi perebutan penumpang. Walaupun bertahan paling lama, angkot lin kuning juga pada akhirnya mengalami kemerosotan dari tahun ke tahun. Kemerosotan lin kuning mulai terlihat sejak tahun 2010 saat perkembangan kendaraan pribadi roda dua banyak dimiliki oleh masyarakat.

B. Saran

Penelitian tentang tata ruang Kota Jember memiliki potensi untuk dikembangkan lebih lanjut. Penelitian ini hanya sebagian kecil dari berbagai dinamika tata ruang Kota Jember yang menarik untuk ditelusuri lebih lanjut. Saat ini penelitian mengenai sejarah tata ruang Kota Jember masih banyak dilakukan pada periodisasi Hindia Belanda. Perlu pengembangan lebih lanjut pembahasan transformasi Kota Jember pada era pasca Kemerdekaan hingga era kontemporer yang juga menarik untuk menjadi topik penelitian selanjutnya. Penelitian tentang sejarah tata ruang Kota Jember juga diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak lain seperti perencanaan kebijakan pembangunan Jember dan juga sebagai penguatan pendidikan dari nilai sejarah lokal. Harapan penulis supaya penelitian tentang sejarah lokal Jember khususnya tentang tata ruang kota untuk terus dikembangkan lebih lanjut. Selain itu bagi instansi pemerintah untuk lebih menjaga kekayaan arsip-arsip sebagai sumber utama dari penelitian tata ruang Kota Jember. Sudah saatnya Jember lebih sadar arsip untuk keperluan akademik yang bersumber dari sejarah lokal.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 2017. Mitsubishi Colt T100 & T120 Bagong <https://www.mobilmotorlama.com/2017/09/mitsubishi-colt-t100-t120-bagong.html>. diakses tanggal 10 Juni 2023.
- _____. 2017. Ada Bus Wisata di Jember. 2017. <http://www.inditourist.com/read/ada-bus-wisata-di-jember.html>. [diakses tanggal 10 Juni 2023]
- _____. 2021. Motor Pertama di Indonesia, Begini Sejarahnya. <https://kumparan.com/info-otomotif/motor-pertama-di-indonesia-begini-sejarahnya-1wj0XANG8Bb/full>. [diakses tanggal 10 Juni 2023]
- _____. 2022. Mulai Hari Ini, Naik Angkot di Jember Gratis. <https://www.jemberkab.go.id/2022/11/11/mulai-hari-ini-naik-angkot-di-jember-gratis/>. [diakses tanggal 26 Juni 2023]
- _____. 2022. Bupati Hendy Resmikan Angkot Sultan. <https://www.jemberkab.go.id/2022/03/25/bupati-hendy-resmikan-angkot-sultan/>. [diakses tanggal 16 Juni 2023].
- _____. 1994. Angkota & Angdes Syukuran. Jember: Karya Dharma
- _____. 1994. Bus Kota Gratis Diserbu Ribuan Penumpang: Banyak yang Hanya Memanfaatkan untuk Rekreasi. Jember: Jawa Pos
- _____. 2002. Angkutan Umum Nakal Bakal Ditindak. Jember: Radar Jember.
- _____. 2021. Tidak Digusur, Becak di Jember Jadi Angkutan Wisata Bersama Angkota dan Angdes <https://beritajatim.com/peristiwa/tidak-digusur-becak-di-jember-jadi-angkutan-wisata-bersama-angkota-dan-angdes/>. [diakses tanggal 10 Juni 2023].
- _____. 2018. Sejak Kapan Ada Tradisi Kredit Kendaraan Motor di Indonesia. <https://otomotif.kompas.com/read/2018/03/16/165105615/sejak-kapan-ada-tradisi-kredit-kendaraan-motor-di-indonesia>. [diakses tanggal 10 Juni 2023].
- _____. 1994. *Taksi Argometer Segera Diujicobakan di Jember*. Jember: Jawa Pos.
- _____. 2017. Dianggap Paling Efisien, Ojek Online di Jember Berkembang Pesat. <https://www.transonlinewatch.com/dianggap-paling-efisien-ojek-online-di-jember-berkembang-pesat/>. [diakses pada 20 Januari 2023].

- Adisasmitha S A. 2011. *Jaringan Transportasi: Teori dan Analisis*. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Aljusta B W D dan Wijayati P A. 2020. Era Kejayaan Angkutan Umum di Kota Semarang Tahun 1990-1999. *Journal of Indonesian History*. Vol 9 (2).
- Anggaran Keuangan Daerah Tingkat II Jember Perusahaan Tahun 1964 Pasal 12. *Biaya Pembuatan Standplaar di Kabupaten Jember*.
- Anggaran Keuangan Daerah Tingkat II Jember Perusahaan Tahun 1964 Pasal 25 dan pasal 26. *Pembikinan Tempat Oplet dan Tempat Tjomboran Kuda*
- Anggaran Keuangan Daerah Tingkat II Jember Perusahaan Tahun 1964 Pasal 12. *Biaya Pembuatan Standplaar di Kabupaten Jember*.
- Anggaran Keuangan Daerah Tingkat II Jember Perusahaan Tahun 1964. *Pendapatan Kabupaten Jember Dari Pungutan Retribusi Pasar-Pasar*.
- Annisa N dan Puwaningsih A M. Dinamia Transportasi Angkutan Umum Pedesaan di Kab. Jombang Tahun 1990-2017. *AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah*. Vol 11 (2).
- Ashfiak A. 2018. Merosotnya Angkutan Umum Pedesaan Kabupaten Lamongan Pada Tahun 1994-2017. *Avatara e-Journal Pendidikan Sejarah*. 6(2): 46-57.
- Ashfiak A. 2018. Merosotnya Angkutan Umum Pedesaan Kabupaten Lamongan Pada Tahun 1994-2017. *Avatara e-Journal Pendidikan Sejarah*. 6(2): 46-57.
- Azis R dan Rudi. 2018. *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi*. Deepublish: Yogyakarta.
- Badan Pusat Statistik. *Kabupaten Jember Dalam Angka*. Jember: BPS Kabupaten Jember.
- Badan Pusat Statistik. *Kecamatan Sumpalsari Dalam Angka*. Jember: BPS Kabupaten Jember.
- Badan Pusat Statistik. *Kecamatan Kaliwates Dalam Angka*. Jember: BPS Kabupaten Jember.
- Badan Pusat Statistik. *Kecamatan Patrang Dalam Angka*. Jember: BPS Kabupaten Jember.
- Basundoro P. 2012 *Pengantar Sejarah Kota*. Yogyakarta: Ombak.

- Colombijn F., M Barwegen., P Basundoro., J A Khusairy (Eds). 2019. *Kota Lama Kota Baru: Sejarah Kota-Kota di Indonesia*. Yogyakarta: Ombak.
- Dick, H. 2000. Representations of Development in 19th And 20th Century Indonesia: A Transport History Perspective. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*. 36(1): 185-207.
- Edward K. Morlok. 1978 *Introduction To Transportation Engineering And Planning*. MacGraw-Hill. Terjemahan oleh Hainim J K. 1984. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga
- Firdaus M R. 2020. Anggana di Surabaya Tahun 1988-2003. *AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah*. 8(1)
- Habib, S. et al . 2009. *Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Dalam Perkembangan Kabupaten Jember*. Jilid 1 (1929-1971). Jember: DPRD Kabupaten Jember.
- Habib, S., dkk. 2010. *Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Dalam Perkembangan Kabupaten Jember*. Jilid 2 (1971-1999). Jember: DPRD Kabupaten Jember
- Hakim R Z. 2012. Mengenang Angkutan Kota Bus DAMRI di Jember. https://www.kompasiana.com/acacicu/55181a6aa333117e07b6637c/mengenang-angkutan-kota-bus-damri-di-jember?page=2&page_images=1. [diakses tanggal 10 Juni 2023].
- Harahap, F R. 2013. Dampak Urbanisasi Bagi Perkembangan Kota di Indonesia. *Jurnal Society*. 1(1).
- Istianto B. 2019. *Transportasi Jalan di Indonesia Sejarah Dan Perkembangannya*. Depok: Melvana
- Jailani A S dan Badriyanto B S. 2014. Prostitusi Di Jember Tahun 1974-2007. *Publik Budaya*. 2(2).
- Jodi J, dan Badrun. 2022. Eksistensi Kawasan Pecinan dalam Bentuk Pemenuhan Tata Ruang Kota Jember, 1930- 1970. *Local History & Heritage*. 2(1). 34-44
- Kartodirdjo S. 2019. *Pendekatan Ilmu Sosial Dalam Metodologi Sejarah*. Ombak: Yogyakarta
- Keputusan Bupati Kabupaten Jember Nomor 108 Tahun 1996. *Pengoperasian Angkutan Perkotaan dan Pedesaan di Wilayah Kabupaten Jember*.
- Keputusan DPRD Kabupaten Jember Nomor 06 tahun 1977. *Saran dan Persetujuan Penyelesaian Pembangunan Proyek Pasar Tanjung*.

Kyusyairi J A. 2010. The Road Traffic of Surabaya in 1920s: Installing Traffic Signs and Driver's Licence. *Mozaik: Jurnal Humaniora*. 8(2).

Lestari, S.H. 2014. *Trayek Angkot Jember Stagnan Selama Puluhan Tahun*. (Online), <https://surabaya.tribunnews.com/2014/10/31/trayek-angkot-jember-stagnan-selama-puluhan-tahun> , [diakses 20 Juni 2022].

Nasution M N. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Nawiyanto 2009. Pertumbuhan Penduduk Besuki: Kajian Demografis Historis. *Humaniora*. 21(2): 174:187.

Nota Keuangan Pemerintah Daerah Kabupaten Jember Untuk Tahun 1972-1973. Pasal 33. *Pendapatan Pasar Kelas I dan Kelas II*

Nota Keuangan Pemerintah Daerah Kabupaten Jember Untuk Tahun 1972-1973. Pasal 222. *Anggaran Pembuatan Dan Perawatan Pemberhentian Oplet*.

Notulen Jawaban Bupati Terhadap Pandangan Umum Anggota Dewa Dalam Sidang Pleno DPRD tanggal 16 Juni 1987.

Peraturan Bupati Jember Nomor 10 tahun 2015. Tentang Tarif Angkutan umum Angkutan Kota Dalam Wilayah Kabupaten Jember.

Peraturan Bupati Jember Nomor 13 Tahun 2013. *Tentang Penyesuaian Jaringan Trayek Dalam Wilayah Kota Kabupaten Jember*. (Salinan) 15 Februari 2013. Jember.

Peraturan Bupati Jember Nomor 37 Tahun 2005. Tentang Penetapan Tarip Angkutan Umum Di Kabupaten Jember. 3 Oktober 2005: Jember.

Peraturan Daerah Kabupaten Jember Nomor 11 Tahun 1988. *Terminal Mobil Bus Umum dan Mobil Penumpang Umum Non Bus Antar Kota dan Dalam Kota di Kabupaten Jember*

Peraturan Daerah Kabupaten Jember Nomor 13 tahun 1957. *Pajak Kendaraan Dalam Daerah Kabupaten Jember*.

Peraturan Daerah Kabupaten Jember Nomor 2 Tahun 1961. *Pasar-Pasar Milik Pemerintah Daerah Jember*.

Peraturan Daerah Kabupaten Jember Nomor 3 Tahun 1973. *Pendirian Perusahaan Daerah Stasiun Pengisian Bahan Bakar Minyak Umum (S.P.B.U)*.

Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2003. *Tentang Penghapusan Kota Administratif Kisaran, Kota Administratif Rantau Prapat, Kota Administratif*

Batu Raja, Kota Administratif Cilacap, Kota Administratif Purwokerto, Kota Administratif Klaten, Kota Administratif Jember, Dan Kota Administratif Watampone. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 73. 8 Juli 2003. Jakarta.

Peraturan Pemerintah Nomort 14 Tahun 1976 *Tentang Pembentukan Kota Administratif Jember*. 19 April 1976. Lembaran Negara Tahun 1976 Yang Telah Dicitak Ulang. Jakarta.

Permana M. 2019. *Protes Keberadaan Grab, Angkutan Umum di Jember Gelar Aksi Demo*. <https://www.merdeka.com/peristiwa/protes-keberadaan-grab-angkutan-umum-di-jember-gelar-aksi-demo.html>. [diakses pada 18 Januari 2023].

Produk Dewan Perwakilan Daerah Jember tahun 1964 tentang Pemindahan pasar ketjil dari Djl Trunodjojo Gg III ke Gg II.

Prosalinaradio.com. *Dishub akan Menata Kembali Trayek Angkutan Kota dan Pedesaan*. <http://www.prosalinaradio.com/2016/05/27/dishub-akan-menata-kembali-trayek-angkutan-kota-dan-pedesaan/>. [Diakses pada 30 November 2021].

Putriati. T N. 2019. Transportasi Angkutan Umum Perdesaan Dikabupaten Jombang Tahun 1997-2017. *AVATARA e-Journal Pendidikan Sejarah*. Vol. 7 (3).

radarjember.id. *Nasib Angkutan Kota/Desa di Jember*. <https://radarjember.jawapos.com/berita-jember/07/05/2022/nasib-angkutan-kota-desa-di-jember/>. [diakses pada 2 Januari 2023].

Ricklefs M C. 2007. *Sejarah Indonesia Modern*. Gadjah Mada University Press.

Riskianto A R. 2020. Terminal Tawang Alun Kabupaten Jember Tahun 1984-2017. *Skripsi*. Program Studi Pendidikan Sejarah Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Jember: Jember

Sabiq W. 2015. Evaluasi Kinerja Trayek Utama Angkutan Umum Perkotaan Jember. *Skripsi*. Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Uniersitas Jember.

Salinan Surat Keputusan Bupati Kabupaten Jember. Nomor Kum/47/II/c/1974. Pengelolaan Parkir Kendaraan dalam Kota Jember.

Sani Z. 2013. *Ekonomi Transportasi*. Penerbit Universitas Indonesia: Depok.

Sasmita N. 2019. Menjadi Kota Definitif: Jember Abad 19-20. *Historia*. 1(2).

Sejarah IKIP PGRI Jember.
<https://ikipjember.ac.id/index.php/2016/05/18/sejarah/>. [diakses tanggal 6 Juni 2023].

Sejarah Perkembangan Oplet di Jakarta.
<https://www.mobilmotorlama.com/2017/05/sejarah-perkembangan-oplet-di-jakarta.html>. [diakses tanggal 7 Juni 2023].

Sejarah RS Paru Jember. https://rspjember.jatimprov.go.id/Profil_sejarah. [diakses tanggal 6 Juni 2023].

Sejarah RSD dr. Soebandi.
<https://rsddrsoebandi.jemberkab.go.id/index.php/Page/sejarah-rsd-dr-soebandi>. [diakses tanggal 6 Juni 2023].

Sekretariat DPRD Jember. 1988. Notulen Saran-Saran, Harapan dan Pendapat Dewan Perwakilan Daerah Terhadap 15 Rancangan Peraturan Daerah.

Soekanto dan Sulistiyowati. 2013. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Rajagrafindo Persada: Jakarta

Statistic Distribution. <https://www.aisi.or.id/statistic/>. [diakses tanggal 10 Juni 2023].

Sulistyo S, Djakfar L, dan Wicaksono A. 2017. Kebijakan Penataan Jaringan Trayek Angkutan umum Perkotaan Jember. *Jurnal Transportasi*. Vol 17 (2).

Surat Keputusan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten Jember. Nomor DPRD/24/1989. Tentang Persetujuan Pembangunan Sub Terminal Arjasa.

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992. *Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. 12 Mei 1992. Jakarta.

Undang-Undang Nomor 3 tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009. *Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. 22 Juni 2009. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96. Jakarta

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1965. *Tentang Lalu-Lintas Dan Angkutan Jalan Raya*. 1 April 1965. Lembaran Negara Nomor 2742. Jakarta.

Wicaksono E. 2018. Curhat Mengharukan Sopir Angkot di Jember yang Kalah Bersaing Dengan Taksi Online.

<https://jatim.tribunnews.com/2018/03/15/curhat-mengharukan-sopir-angkot-di-jember-yang-kalah-bersaing-dengan-taksi-online>. [diakses pada 18 Januari 2022].



Sumber Lisah:

Wawancara dengan Aas pada tanggal 18 Juni 2023

Wawancara dengan Siswoyo Arum tanggal 19 Juni 2023

Wawancara dengan Mulyono tanggal 20 Juni 2023



DIGITAL REPOSITORY UNIVERSITAS JEMBER

LAMPIRAN

Lampiran 1 Matrik Penelitian

Judul Penelitian	Jenis dan Sifat Penelitian	Metode Penelitian	Rumusan Masalah	Sumber Data
Transportasi Angkutan Umum Perkotaan Kabupaten Jember 1950 - 2022	<ol style="list-style-type: none"> Jenis penelitian: penelitian kesejarahan sejarah Sifat penelitian: penelitian lapang 	<ol style="list-style-type: none"> Metode Penelitian Sejarah: <ol style="list-style-type: none"> Heuristik Kritik Interpretasi Historiografi Sejarah Kota Korelasi tata ruang kota dengan perkembangan transportasi angkutan umum perkotaan (Edward K Morlok, 1978). 	<ol style="list-style-type: none"> Bagaimana perkembangan dan perubahan moda transportasi angkutan umum perkotaan di Kabupaten Jember dari tahun 1950-1975? Bagaimana perkembangan dan perubahan moda transportasi angkutan umum perkotaan di Kabupaten Jember dari tahun 1975-1984? Bagaimana perkembangan dan perubahan moda transportasi angkutan umum perkotaan di Kabupaten Jember dari tahun 1984-2022? Apa faktor yang latar belakang kemerosotan angkutan umum perkotaan di Jember? 	<ol style="list-style-type: none"> Sumber Tulis Teknik Pengumpulan Sumber <ol style="list-style-type: none"> Dokumentasi Studi Pustaka

DIGITAL REPOSITORY UNIVERSITAS JEMBER

Lampiran 2 Pedoman Penelusuran Sumber

No	Masalah Penelitian	Sumber Data	Bentuk Data	Teknik Pengumpulan Data	Informasi
1	Bagaimana perkembangan dan perubahan moda transportasi angkutan umum perkotaan di Kabupaten Jember dari tahun 1950-1975?	Buku DPRD dalam Perkembangan Kabupaten Jember Arsip Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kabupaten Jember Arsip DPRD Kabupaten Jember	Sumber Foto Sumber Foto Arsip Kliping Pers Arsip Perda Kabupaten Jember	Dokumentasi Dokumentasi Dokumentasi Dokumentasi	Perkembangan Kota Jember dari tahun 1950-2022 Aktivitas transportasi angkutan umum perkotaan masyarakat Kota Jember dari tahun 1950-an-1960-an Siaran pers tentang angkot lin kuning, taksi argometer, bus kota, layanan terminal tawang alun. Kebijakan tentang pembangunan dan lokasi halte oplet tahun 1963 Kebijakan pajak kendaraan 1959 Kebijakan pembangunan Pasar Tanjung dan Pasar Johar pendapatan pasar-pasar di Jember tahun 1964 berbagai perusahaan otobus di Stasiun Bus Jember
2	Bagaimana perkembangan dan perubahan moda	Buku DPRD dalam Perkembangan Kabupaten Jember	Sumber Foto dan sumber tulis	Dokumentasi	Perkembangan Kota Jember dari tahun 1950-2022

DIGITAL REPOSITORY UNIVERSITAS JEMBER

No	Masalah Penelitian	Sumber Data	Bentuk Data	Teknik Pengumpulan Data	Informasi
	transportasi angkutan umum perkotaan di Kabupaten Jember dari tahun 1975-1984?	Arsip Dinas dan Kearsipan Kabupaten Jember	Sumber Foto	Dokumentasi	Foto terminal Gebang sekitar tahun 1970-an
		Arsip DPRD Jember	Perda Kabupaten Jember	Dokumentasi	Pendapatan anggaran pemerintah Kabupaten Jember dari pasar-pasar di Jember tahun 1972-1973 Lokasi halte di tahun 1972 Kebijakan
3	Bagaimana perkembangan dan perubahan moda transportasi angkutan umum perkotaan di Kabupaten Jember dari tahun 1984-2022?	Buku DPRD dalam Perkembangan Kabupaten Jember	Sumber Foto dan sumber tulis	Dokumentasi	Perkembangan Kota Jember dari tahun 1950-2022
		Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Jember	Arsip dan Kliping Pers	Dokumentasi	Siaran pers tentang angkot lin kuning, taksi argometer, dan bus kota.
		Penelitian terdahulu	Skripsi dan Jurnal	Kajian literatur	Sejarah perkembangan terminal Tawang alun Kinerja angkot lin kuning dari tahun 2008 hingga 2015
		Perusahaan layanan angkot lin kuning (PRIM KOVERI)	Makalah pengajuan dan analisis usaha	Dokumentasi	Usulan dan analisis mendirikan usaha layanan angkot lin kuning pada tahun 1984.

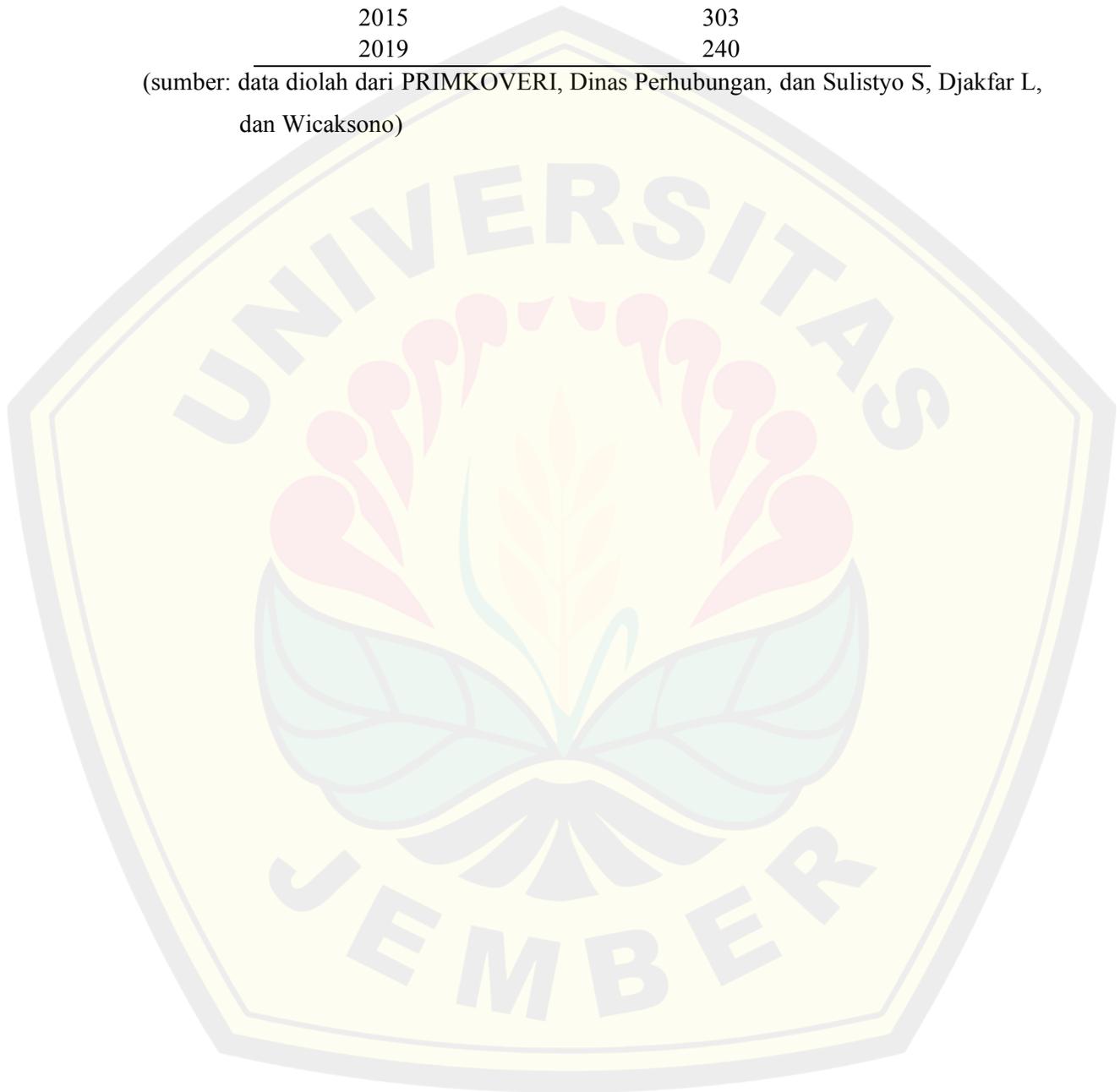
DIGITAL REPOSITORY UNIVERSITAS JEMBER

No	Masalah Penelitian	Sumber Data	Bentuk Data	Teknik Pengumpulan Data	Informasi	
		Arsip Jember	DPRD Kabupaten Jember	Arsip Perda Kabupaten Jember	Dokumentasi	Kebijakan tentang terminal di Jember
		Narasumber pemilik angkot kuning	para angkot lin kuning	Sumber Lisan	Wawancara	Mekanisme kepemilikan angkot Hubungan pemilik angkot dengan lembaga koperasi Sistem mitra pemilik dan sopir Kebijakan pemberlakuan trayek angkutan umum perkotaan dan pedesaan
4	Apa faktor yang latar belakang kemerosotan angkutan umum perkotaan di Jember?	Badan Statistik Jember	Pusat Statistik Kabupaten Jember	Statistik	dokumentasi	Statistik jumlah kendaraan roda dua dan roda empat dari tahun 2000 hingga 2022
		Penelitian terdahulu	Jurnal	Kajian literatur		Kinerja angkot lin kuning dari tahun 2008 hingga 2015
		Artikel internet	Berita tentang Angkot	Kajian literatur		Catatan hasil evaluasi trayek angkutan umum dalam kota di tahun 2014 Kondisi bus DAMRI dan kemerosotannya Pemberdayaan angkutan umum perkotaan di Jember dengan pariwisata

Lampiran 3 Tabel Jumlah Angkot Lin Kuning

Tahun	Jumlah Angkot Lin Kuning
1984	60
1996	330
2008	306
2015	303
2019	240

(sumber: data diolah dari PRIMKOVERI, Dinas Perhubungan, dan Sulisty S, Djakfar L, dan Wicaksono)



DIGITAL REPOSITORY UNIVERSITAS JEMBER

Lampiran 4 Jumlah Pertumbuhan Sepeda Motor di Jember

Kendaraan	Tahun											
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Sepeda Motor	26.439	5.889	7.351	9.002	1.3273	164.360	17.818	25.106	42.656	28.032	31.925	39.345

lanjutan

Kendaraan	Tahun											
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Sepeda Motor	41.361	419.275	464.362	302.375	413.461	617.437	667.176	711.586	752.256	787.131	824.085	854.728

(Sumber: data diolah dari BPS Kabupaten Jember: Jember Dalam Angka tahun 1997 – 2020)

Lampiran 5 Tabel Jumlah Penduduk Kecamatan Sumpersari Berdasarkan Desa/Kelurahan

Desa/Kelurahan	Jumlah Penduduk (Jiwa)				
	1986	1991	1996	2000	2005
Kranjingan	8.004	9379	9.138	9.291	9.414
Wirolegi	21.305	19.060	10.266	10.427	30.537
Karangrejo	-	12.211	13.333	13.592	13.611
Kebonsari	18.303	18.752	22.789	23.111	6.562
Sumpersari	15.086	16.227	29.842	30.819	23.129
Tegal Gede	4.097	4.105	5.975	6.272	10.503
Antirogo	7.773	7.691	8.664	8.987	9.087

(sumber: data diolah dari BPS Jember: Kecamatan Sumpersari Dalam Angka)



Lampiran 6 Luas Tanah Sawah Kecamatan Sumpersari

Desa/Kelurahan	Luas Tanah Sawah (ha)	
	1986	2010
Kranjangan	332	326
Wirolegi	817,8	325
Karangrejo	-	-
Kebonsari	188,3	173
Sumpersari	246	26
Tegal Gede	146,4	82
Antirogo	448	350
Jumlah	2.179	1.416

(sumber: data diolah dari BPS Jember: Kecamatan Sumpersari Dalam Angka)

**Lampiran 7 Jumlah Penduduk Kecamatan Kaliwates Berdasarkan
Desa/Kelurahan**

Desa/Kelurahan	Jumlah Penduduk (Jiwa)						
	1983	1986	1991	1995	2001	2005	2014
Mangli	6.752	6.761	7.626	7.806	9.360	9.742	16.222
Sempusarii	4.818	5.261	6.575	6.731	6.768	7.802	10.297
Kaliwates	9.643	10.712	12.499	12.288	12.203	13.781	13.612
Jember Kidul	46.264	26.132	23.787	23.907	22.400	22.196	20.379
Kebun Agung	4.072	4.395	5.541	5.683	5.787	5.705	6.449
Tegal Besar	9.323	10.257	12.259	14.252	12.617	14.518	31.005
Kepatihan	-	24.215	21.976	21.431	20.391	20.078	16.577

(sumber: data diolah dari BPS Jember: Kecamatan Kaliwates Dalam Angka)



Lampiran 8 Luas Tanah Sawah Kecamatan Kaliwates

Desa/Kelurahan	Luas Tanah Sawah (ha)				
	1986	1991	1995	2001	2005
Mangli	220,94	210	210	114	112
Sempusarii	186,616	173	173,72	107	103
Kaliwates	114,475	122	122,53	106	106
Jember Kidul	4,701	5,6	5,5	1,73	1,73
Kebun Agung	180,406	171	170,3	166	165
Tegal Besar	547,145	547	540	263	263
Jumlah	1254,283	1228,6	1222,05	757,73	750,73

(sumber: data diolah dari BPS Jember: Kecamatan Kaliwates Dalam Angka)



Lampiran 9 Luas Penggunaan Tanah Untuk Bangunan Kecamatan Kaliwates

Desa/Kelurahan	Luas Tanah untuk Bangunan (ha)				
	1986	1991	1995	2001	2005
Mangli	44,786	58,4	60,36	83,00	86
Sempusarii	98,276	139,4	133,37	363,97	370,97
Kaliwates	208,896	173,1	189,81	195,00	195,00
Jember Kidul	335,203	186,1	189,30	117,20	117,20
Kebun Agung	36,851	55,2	76,96	13,03	13,03
Tegal Besar	180,068	133,196	173,71	268,00	268,00
Kepatihan	-	203,9	201,35	119,00	119,00
Jumlah	904,080	949,2	1.021,86	1.159,29	1.169,20

(sumber: data diolah dari BPS Jember: Kecamatan Kaliwates Dalam Angka)



**Lampiran 10 Jumlah Penduduk Kecamatan Patrang Berdasarkan
Desa/Kelurahan**

Desa/Kelurahan	Jumlah Penduduk (Jiwa)					
	1986	1992	1997	2002	2005	2014
Gebang	19.115	20.800	21.655	22.110	22.122	25.743
Jember Lor	21.704	21.089	20.912	21.153	21.148	19.471
Patrang	15.568	15.055	14.772	15.051	15.033	17.828
Baratan	6.689	7.992	7.934	8.191	8.171	10.178
Bintoro	7.993	8.875	8.604	9.020	9.234	10.410
Slawu	3.962	4.678	4.696	5.127	5.253	6.322
Jumerto	2.202	2.320	2.399	2.500	2.502	2.828
Banjar Sengon	3.225	3.108	3.479	3.599	3.607	3.952

(sumber: data diolah dari BPS Jember: Kecamatan Patrang Dalam Angka)



Lampiran 11 Luas Tanah Sawah Kecamatan Patrang

Desa/Kelurahan	Luas Tanah Sawah (ha)				
	1986	1992	1997	2002	2005
Gebang	253,956	253,956	253,2	243,00	242,00
Jember Lor	102,375	102,375	102,5	98,89	98,69
Patrang	141,650	141,650	141,7	137,00	135,00
Baratan	308,859	308,859	308,8	363,39	363,39
Bintoro	287,392	287,388	287,3	287,38	287,38
Slawu	281,362	281,562	281,3	230,36	230,06
Jumerto	144,000	144,000	144,0	94,00	94,00
Banjar Sengon	170,000	170,000	170,0	167,00	167,00
Jumlah	1.166,144	1.166,144	1,689,5	1.621,02	1.613,27

(sumber: data diolah dari BPS Jember: Kecamatan Patrang Dalam Angka)



Lampiran 12 Luas Penggunaan Tanah Untuk Bangunan Kecamatan Patrang

Desa/Kelurahan	Luas Tanah untuk Bangunan (ha)				
	1986	1992	1997	2002	2005
Gebang	112,785	112,785	112,8	123,0	124,00
Jember Lor	139,559	139,559	139,5	142,47	146,25
Patrang	110,000	110,000	110,0	185,90	190,90
Baratan	55,299	55,299	55,4	58,47	58,47
Bintoro	128,132	128,032	128,0	137,20	137,20
Slawu	63,856	63,856	64,0	82,34	82,70
Jumerto	38,885	38,617	38,6	45,23	45,23
Banjar Sengon	70,900	70,840	70,9	64,90	45,90
Jumlah	719,316	718,988	719,2	839,51	849,65

(sumber: data diolah dari BPS Jember: Kecamatan Patrang Dalam Angka)

Lampiran 13 Daftar Informan

Nama	Usia	Pekerjaan	Alamat
Nurul Aisyah	60	Pemilik Angkot Lin Kuning	Jalan Sultan Agung, Dusun Krajan, Desa Arjasa Kecamatan Arjasa Kabupaten Jember (di Lingkungan Terminal Arjasa)
Siswoyo Arum	44	Pemilik dan mantan Sopir Angkot lin kuning. Ketua Paguyuban Insan Transportasi (PINTAR) Jember	Perumahan Baratan Indah, Kelurahan Baratan, Kecamatan Patrang Kabupaten Jember
Mulyono	60	Pemilik Angkutan Umum Pedesaan Trayek Tanggul, Mantan Sopir dan Mantan Pendiri Koperasi Angkutan Pedesaan Tanggul	Perumahan Panorama Griya Tanggul Asri Blok D14 Dusun Curahbamban, Desa Tanggul Wetan, Kecamatan Tanggul Kabupaten Jember



Lampiran 14 Pedoman Wawancara**A. Informan 1**

Nama Informan : Nurul Aisyah

Pekerjaan : Pemilik Angkot (Juragan Angkot) dan pemilik toko suku cadang kendaraan bermotor

Alamat : Jalan Sultan Agung, Dusun Krajan, Desa Arjasa Kecamatan Arjasa Kabupaten Jember (di Lingkungan Terminal Arjasa)

Daftar Pertanyaan :

1. Kapan dan bagaimana Bapak/Ibu mulai berkecimpung dalam pekerjaan angkot lin kuning?
2. Bagaimana perbandingan pendapatan pada saat awal memulai bisnis angkot lin kuning dengan saat ini?
3. Apa saja trayek yang paling ramai dan paling sepi penumpang dari awal merintis usaha hingga saat ini? Serta trayek apa saja yang saat ini masih bertahan hingga saat ini?
4. Bagaimana dinamika hubungan mitra antara pemilik angkot dengan sopir angkot sejak awal Bapak/Ibu memulai bisnis hingga saat ini?
5. Bagaimana hubungan antara manajemen Koperasi terhadap pemilik angkot lin kuning?
6. Apa yang menjadi faktor utama menurunnya angkot lin kuning di Jember?

B. Informan 2

Nama Informan : Siswoyo Arum

Pekerjaan : Mantan sopir dan pemilik Angkot (Juragan Angkot)
sekaligus ketua Paguyuban Insan Transportasi

Alamat : Perumahan Baratan Indah, Kelurahan Baratan, Kecamatan
Patrang Kabupaten Jember

Daftar Pertanyaan :

1. Kapan dan bagaimana Bapak/Ibu mulai berkecimpung dalam pekerjaan angkot lin kuning?
2. Bagaimana perbandingan pendapatan pada saat awal memulai bisnis angkot lin kuning dengan saat ini?
3. Apa saja trayek yang paling ramai dan paling sepi penumpang dari awal merintis usaha hingga saat ini? Serta trayek apa saja yang saat ini masih bertahan hingga saat ini?
4. Bagaimana dinamika hubungan mitra antara pemilik angkot dengan sopir angkot sejak awal Bapak/Ibu memulai bisnis hingga saat ini?
5. Apakah terdapat perubahan kepemilikan dan pengelolaan kendaraan angkot lin kuning di tahun 1990-an hingga saat ini?
6. Apa yang menjadi faktor utama menurunnya angkot lin kuning di Jember?
7. Bagaimana upaya pemerintah dalam mengantisipasi kemerosotan angkot lin kuning?

B. Informan 3

Nama Informan : Mulyono

Pekerjaan : Mantan sopir dan pemilik Angkot (Juragan Angkot)

Alamat : Perumahan Panorama Griya Tanggul Asri Blok D14 Dusun
Curahbamban, Desa Tanggul Wetan, Kecamatan Tanggul
Kabupaten Jember

Daftar Pertanyaan :

1. Kapan dan bagaimana Bapak/Ibu mulai berkecimpung dalam pekerjaan angkutan pedesaan?
2. Bagaimana perbandingan pendapatan pada saat awal memulai bisnis angkutan pedesaan dengan saat ini?
3. Bagaimana trayek angkutan umum pedesaan di Jember?
4. Bagaimana perkembangan jenis kendaraan yang digunakan sebagai angkutan umum pedesaan?
5. Apakah terdapat perubahan kepemilikan dan pengelolaan kendaraan angkot lin kuning di tahun 1990-an hingga saat ini?
6. Apa yang menjadi faktor utama menurunnya angkot lin kuning di Jember?

Lampiran 15 Transkrip Hasil Wawancara

A. Informan 1

Nama Informan : Nurul Aisyah
Hari/ Tanggal : 18 Juni 2023
Tempat : Toko Suku Cadang Bu Aas (terletak di kios terminal Arjasa)

Transkrip Wawancara :

Saya bersama suami pemilik usaha penyedia angkot lin kuning bagi para sopir yang ingin mencari nafkah sebagai sopir angkot, atau bisa disebut juga sebagai juragan angkot lin kuning. Saat ini saya memiliki sekitar 24 unit kendaraan angkot lin kuning. Saya dan suami memulai usaha pemilik atau juragan angkot lin kuning sekitar tahun 2000. Saya memulai usaha dengan membeli sekitar 20 unit angkot lin kuning yang memang dijual oleh pihak PRIMKOVERI dengan dana pinjaman dari Bank. Pada tahun tersebut angkot lin kuning masih ramai penumpang sehingga saya berani memulai usaha tersebut. Dengan kalkulasi penghasilan angkot lin kuning di tahun 2000-an saya dan suami sangat percaya diri untuk meminjam dan dapat melunasi uang di Bank. Pada waktu itu, harga angkot lin kuning di kisaran harga 100 juta hingga 150 juta tergantung kondisi mobilnya.

Biasanya pemilik dengan sopir akan membagi uang setoran hasil dari penumpang lin kuning. Dulu saya masih mematok setoran sampai 50 ribu setiap sopir. Setoran tersebut saya gunakan untuk perawatan kendaraan, pajak STNK, uji kir, dan biaya izin trayek ke Dinas Perhubungan. Selisih biaya operasional menjadi keuntungan saya sebagai pemilik. Pada tahun 2000-an jumlah penumpang per hari masih sangat ramai sehingga saya sebagai pemilik juga. Terutama trayek yang melalui kawasan kampus merupakan trayek dengan penghasilan paling banyak. Kemudian tempat yang ramai biasanya di jalan-jalan utama kota Jember, pasar Tanjung, dan Stasiun Kereta Api Jember.

Kondisi usaha saya saat ini dapat dikatakan sudah tidak berjalan atau tidak memberikan keuntungan. Dari total 24 unit, hanya 3-5 unit kendaraan saya yang masih beroperasi dan paling memberikan keuntungan. Bahkan setiap sopir per hari

hanya membawa penumpang tidak lebih dari 10 penumpang atau bahkan tidak ada sama sekali. Padahal biaya bahan bakar bensin untuk satu kali operasional dari Arjasa ke Tawang Alun menghabiskan sekitar 40 ribu per hari. Dengan kalkulasi biaya tersebut tentu para sopir banyak yang berteriak termasuk saya sebagai pemilik angkot lin kuning. Banyak dari para sopir yang tidak mampu memberikan uang setoran kepada pemilik karena sepi penumpang. Sebagai pemilik angkot lin kuning juga prihatin kepada nasib para sopir sekaligus juga kewajiban memberikan setoran juga harus tetap jalan sebagai roda usaha saya.

Sebetulnya penurunan penumpang sudah terjadi sejak banyaknya masyarakat yang memiliki kendaraan masing-masing terutama roda dua. Mereka lebih memilih menggunakan kendaraan roda dua dibanding menaiki lin kuning. Namun beberapa penumpang terutama dari kalangan pelajar dan mahasiswa masih banyak yang memilih angkot lin kuning karena mereka masih belum memiliki kendaraan roda dua atau SIM. Sehingga kami masih bisa bertahan ditengah perkembangan kendaraan pribadi yang semakin ramai. Baru setelah ada angkutan penumpang berbasis online baik ojek online maupun taksi online pendapatan kita langsung menurun drastis. Banyak kawasan strategis bagi angkot lin kuning yang biasanya ramai penumpang telah direbut oleh ojek online atau taksi online. Misalnya para penumpang kereta api yang turun di Stasiun Kereta Api Jember lebih memesan ojek online dan taksi online. Di kawasan kampus, sekolah, dan tempat-tempat lainnya juga sudah sangat sepi penumpang. Kondisi tersebut diperparah oleh pandemi covid 19 yang membatasi mobilitas masyarakat keluar rumah. Akhirnya usaha kami terpuruk seperti sekarang ini.

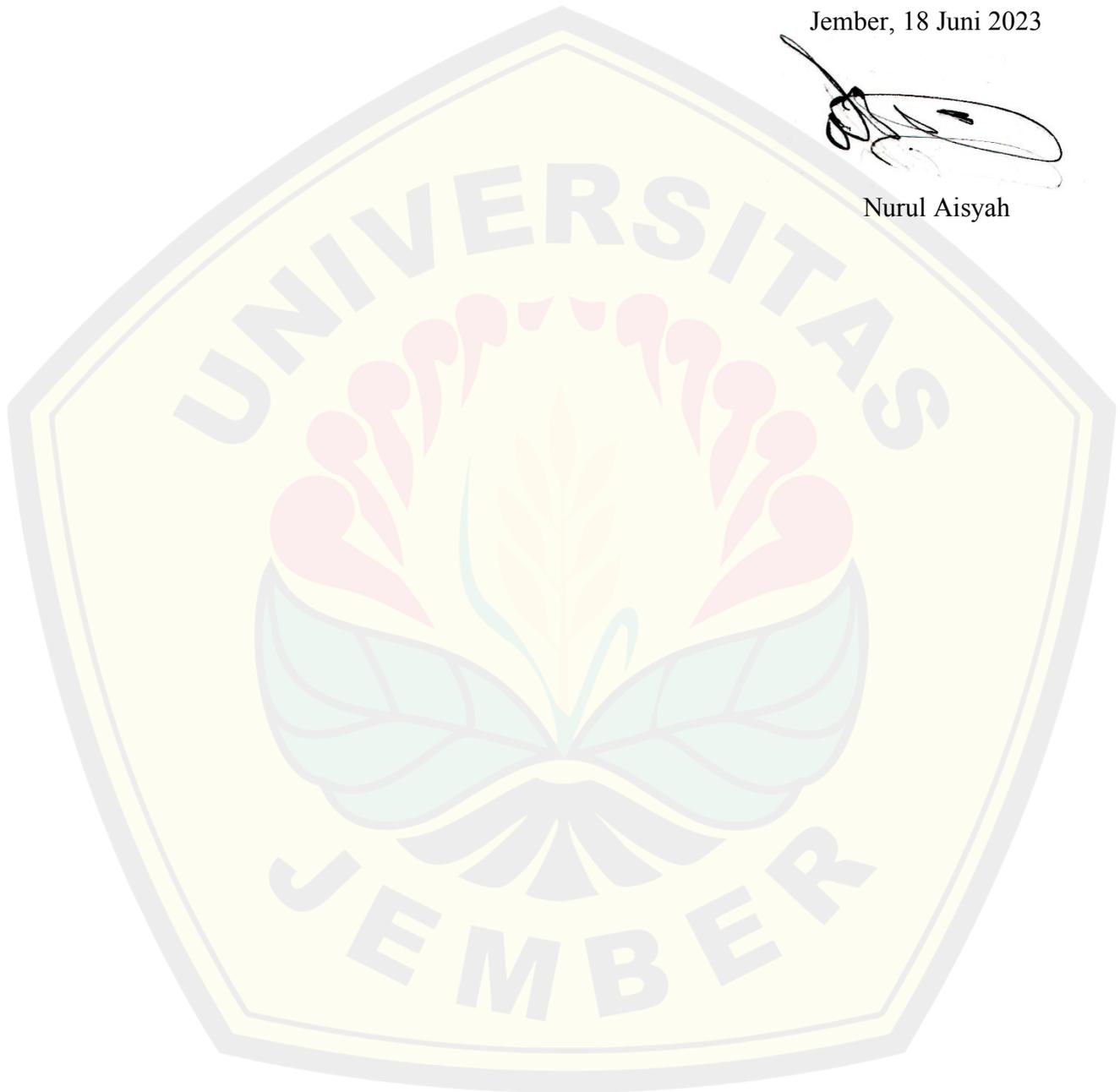
Pemerintah sebagai pemangku kebijakan seharusnya lebih memperhatikan nasib kami sebagai pihak yang bergantung pada sektor angkot lin kuning. Memang sudah ada beberapa usaha dari pemerintah seperti pemberlakuan angkot gratis untuk merangsang para penumpang untuk kembali ke angkot lin kuning. Pemerintah telah memberikan insentif atau semacam bantuan kepada kami untuk memberikan tarif gratis. Namun saya sebagai pemilik angkot lin kuning merasa tidak ada perubahan dan belum memberikan dampak positif bagi kesejahteraan sopir dan seluruh pihak angkot lin kuning. Saya sangat berharap bahwa ada

perubahan yang berhasil mengembalikan kesejahteraan bagi seluruh pihak yang bekerja di sektor angkot lin kuning.

Jember, 18 Juni 2023



Nurul Aisyah



B. Informan 2

Nama Informan : Siswoyo Arum

Hari/ Tanggal : 19 Juli 2023

Tempat : Kediaman Siswoyo Arum

Transkrip Wawancara :

Saya masuk di dunia kerja angkot lin kuning pada tahun 1998 sebagai kernet. Pada tahun 1999 saya sudah mulai berani menjadi sopir angkot lin kuning setelah memiliki SIM A. Pada awalnya saya bekerja di bawah salah satu pemilik atau bisa dibilang juragan angkot lin kuning yang pada waktu itu berada di dekat rumah. Sehingga setiap hari harus membayar uang setoran kepada pemilik. Pada waktu itu setoran yang harus saya berikan sekitar 100 ribu rupiah. Terkadang di beberapa hari setoran di bawah target karena menyesuaikan penumpang yang didapat. Pada tahun 2009 saya berhenti sebagai sopir dan kembali bekerja di angkot lin kuning pada tahun 2012.

Sekitar tahun 1984, angkot lin kuning di gagas oleh PRIMKOVERI yaitu lembaga koperasi dibawah naungan ABRI. Pada awalnya angkot lin kuning diperuntukkan kepada para tentara ABRI yang sudah purna dan ingin ikut andil usaha penyedia jasa angkutan umum. Mereka akan membeli kendaraannya bahkan dengan kredit ke BANK. Kemudian di tahun 1998, pemerintah memberikan kemudahan bagi masyarakat non ABRI untuk ikut serta sebagai pemilik angkot lin kuning. Sehingga banyak para pemilik baru terutama dari kalangan PNS yang diberi program cicilan kendaraan angkot lin kuning. Berkembang lebih jauh bahkan bukan hanya dari PNS, tapi masyarakat umum lainnya yang memiliki modal membeli kendaraan juga menjadi pemilik baru hingga beberapa unit dan menjadi juragan angkot lin kuning. Namun administrasi kendaraan harus tetap atas nama lembaga usaha seperti contoh lembaga koperasi. Sehingga saat proses jual beli kendaraan angkot lin kuning harus melampirkan semacam surat rekomendasi dari PRIMKOVERI atau lembaga yang menaungi layanan angkutan penumpang.

Program peremajaan dilakukan oleh lembaga usaha yang menaungi angkot lin kuning dalam hal ini adalah PRIMKOVERI dan CJM sebagai koperasi resmi

yang mendapatkan izin usaha dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. Peremajaan sulit dilakukan karena membutuhkan biaya yang cukup tinggi. Peremajaan terakhir dilakukan di sekitar tahun 1988-an hingga tahun 1992-an secara bertahap. Artinya di tahun tersebut, pihak yang akan membeli kendaraan angkot lin kuning harus berjenis kendaraan terbaru yaitu Suzuki Carry 1000. Dengan kondisi kendaraan yang sudah tua, maka tidak heran saat ini kenyamanan menaiki lin kuning sangat rendah. Hal tersebut juga yang menyebabkan masyarakat kurang antusias untuk kembali memilih angkot lin kuning.

Angkot lin kuning sudah mulai mengalami penurunan di antara tahun 2009 sampai 2012 sejak perkembangan kendaraan pribadi baik roda dua dan roda empat. Saat ini untuk membeli kendaraan pribadi seperti kendaraan bermotor roda dua semakin dipermudah oleh sistem kredit. Selain itu biaya perjalanan kendaraan pribadi semakin murah karena semakin hemat BBM. Secara perlahan masyarakat akan lebih memilih kendaraan pribadi dari pada kendaraan angkutan umum. Kemudian di tahun 2016 angkutan penumpang berbasis online mulai memasuki kawasan Jember yang juga menampakkan keterpurukan angkot lin kuning. Pada tahun 2019 kondisi covid 19 semakin memukul angkot lin kuning sehingga dalam kondisi yang sangat terpuruk.

Kemunduran angkot lin kuning juga diakibatkan oleh operasional angkot yang sudah butuh perubahan. Ada beberapa perilaku sopir yang mencoreng nama baik dan kepercayaan masyarakat terhadap angkot lin kuning. Misalnya banyak dari mereka yang mengemudi di bawah pengaruh minuman beralkohol. Pada sopir juga sulit untuk diajak untuk melakukan perubahan dengan memperbaiki kualitas layanan angkot lin kuning. Seperti merestorasi secara ringan angkot lin kuning, memperbaiki pelayanan dan penampilan sopir dan sebagainya. Sehingga para sopir dapat mengantisipasi modernisasi moda transportasi khususnya di Jember.

Kondisi trayek juga hampir tidak ada perubahan. Sejak tahun 1990-an sampai sekarang masih sama yaitu terdiri dari 16 trayek yang menghubungkan antara terminal Tawang Alun, Ajung, Pakusari dan Arjasa. Hanya lokasi terminal saja yang sempat bergeser yaitu terminal Arjasa yang sebelumnya terletak di Baratan tepatnya saat ini menjadi Pom Bensin Baratan. Sisanya hampir sama

hingga sekarang. Dengan perkembangan kota Jember, seharusnya ada perbaikan atau penataan ulang trayek-trayek angkot lin kuning Jember. Misalnya angkot lin kuning juga harus mencakup kawasan yang banyak perumahan atau pemukiman.

Bus DAMRI diluncurkan sifatnya hanya membantu angkot lin kuning di tengah tingginya permintaan akan angkutan umum. Namun angkot lin kuning dan bus DAMRI sering berkonflik karena dianggap saling berebut calon penumpang. Konflik terjadi saat para sopir angkot mendesak pemerintah untuk melakukan penyesuaian bahkan memberhentikan operasional Bus DAMRI. Pada akhirnya bus DAMRI semakin merosot dan benar-benar berhenti sekitar tahun 2012. Faktor kuat yang menyebabkan bus DAMRI berhenti beroperasi karena ada konflik internal dalam manajemen DAMRI serta desakan dari para sopir angkot lin kuning. Bus DAMRI benar-benar dianggap sebagai pesaing angkot lin kuning. Bus DAMRI memiliki tarif yang lebih murah dari pada Angkot lin kuning. Misalnya sekitar tahun 2000-an tarif penumpang umum untuk angkot lin kuning sebesar 500 rupiah sedangkan tarif bus DAMRI sebesar 400 rupiah. Sehingga banyak dari masyarakat lebih memilih bus kota DAMRI dari pada angkot lin kuning.

Hal tersebut menyebabkan beberapa konflik yang dilatar belakangi gerakan sopir angkot yang mendesak pemerintah dan pihak perusahaan DAMRI untuk melakukan pemberhentian operasional bus DAMRI. Gerakan penolakan sebetulnya telah terjadi sejak awal beroperasinya bus DAMRI di Jember. Gerakan lebih besar terjadi di tahun 2002 dan 2009. Pada tahun 2002, para sopir angkot melakukan aksi mogok kerja kemudian melakukan aksi demo dan penutupan bus DAMRI di terminal-terminal. Mereka memberhentikan paksa operasional bus DAMRI yang sedang terparkir di terminal dan memberikan ancaman melakukan kekerasan jika tuntutan mereka tidak dipenuhi. Gerakan serupa dilakukan pada tahun 2009, gerakan pada tahun 2009 dianggap gerakan puncak sekaligus pamungkas yang menjadi salah satu penyebab merosotnya bus DAMRI di Jember. Para sopir kembali mengambil alih terminal yang kemudian mendesak bus DAMRI untuk berhenti beroperasi. Kemudian para sopir angkot lin kuning juga melakukan demo ke pemerintah Jember untuk memberhentikan operasional bus DAMRI di Jember.

Pemerintah Jember juga belum berbuat banyak terkait angkot lin kuning. Kebijakan seperti angkot gratis di tahun 2022 hanya berjalan 22 hari. Angkot sultan juga perlu evaluasi karena masih belum memberikan dampak yang signifikan bagi para sopir. Terlebih biaya restorasi menjadia ngkot lin kuning bertema pariwisata menjadi inisiatif dari sopir. Sehingga hanya beberapa unit angkot saja yang menjadi angkot lin kuning sultan. Kami sebagai sopir berharap pemerintah juga memberikan usaha yang besar dalam memperbaiki dan menata angkutan umum di Jember. Selain itu, para sopir dan kontribusi masyarakat Jember juga diperlukan sebagai kombinasi sinergi untuk menuju Jember yang memiliki angkutan umum yang baik.

Jember, 19 Juni 2023



Siswoyo Arum

B. Informan 3

Nama Informan : Mulyono
Hari/ Tanggal : 20 Juli 2023
Tempat : Kediaman Pak Mulyono

Transkrip Wawancara :

Saya mulai memasuki dunia kerja angkutan antar kecamatan pada tahun 1999. Sebelumnya saya bekerja sebagai buruh di perkebunan. Pada tahun 1999 mulai menjadi sopir angkutan umum dalam rute Tawang Alun-Tanggul hingga Probolinggo. Kendaraan yang digunakan merupakan hasil pembelian pribadi. Karena pengelolaan kendaraan angkutan umum colt berbeda dengan angkot lin kuning. Kendaraan dibeli secara pribadi dan atas nama pribadi, bukan lembaga. Kendaraan di beli dengan kredit bank karena kondisi tahun tersebut angkutan umum merupakan pekerjaan yang cukup menjanjikan.

Pada tahun 1999, rute angkutan umum atau disebut col Tanggul melayani trayek Tawang-Tanggul yang bertahan hingga saat ini. Angkutan Tawang Alun-Tanggul hampir sama dengan angkutan Tawang Alun ke Balung, Puger, Ambulu, dan Kencong. Mereka masuk katagori angkutan pedesaan karena mereka beroperasi di luar kawasan Perkotaan. Biasanya para col akan berhenti di pasar-pasar besar di kecamatan dan kemudian kembali ke Terminal Tawang Alun. Pasar-pasar tersebut sudah berfungsi sebagai terminal hingga sebagian masyarakat juga menyebutnya dengan terminal. Ada juga kawasan yang dilengkapi terminal seperti Kencong dan Ambulu yang menjadi tempat ngetem sekaligus keberangkatan. Kemudian ada juga angkutan pedesaan yang melayani rute dari terminal atau pemberhentian di pasar besar ke kawasan desa-desa pedalaman. Misalnya dari pasar Tanggul ada angkutan pedesaan yang melayani, Semboro, Umbulsari dan sebagainya.

Pada awalnya, angkutan col tanggul dimiliki oleh pribadi masing-masing pemilik kendaraan. Sehingga tidak ada lembaga atau semacam koperasi yang mewadahi angkutan col tanggul. Baru pada sekitar enam tahun yang lalu ada persyaratan bahwa seluruh angkutan penumpang termasuk col tanggul harus berstatus dibawah lembaga atau koperasi. Kemudian para sopir col tanggul sepakat

mendirikan koperasi MPU Tanggul sekitar enam tahun yang lalu supaya lolos pengajuan administrasi perizinan. Namun kondisi koperasi sudah vakum sejalan dengan penumpang col tanggul yang jauh berkurang.

Col Tanggul menggunakan kendaraan berjenis Isuzu ELF tahun 2000-an. Sebelumnya kendaraan yang digunakan masih bermerk Isuzu bertipe KA keluaran tahun 80-an. Bahkan hingga tahun 2018 beberapa kendaraan yang masih mengoperasikan Isuzu KA sebagai armadanya padahal kondisinya sudah sangat tua dan tidak layak jalan. Seiring sepi penumpang pada masa covid 19, kendaraan yang kondisinya sangat tua atau dianggap tidak layak sudah tidak dioperasikan lagi. Saat ini kendaraan yang beroperasi hanya kendaraan dalam kondisi terbaik walaupun kondisi tersebut juga butuh restorasi atau pergantian model yang lebih terbaru.

Saat ini kondisi col tanggul juga hampir sama dengan angkutan umum lainnya. Penumpang semakin sepi seiring perkembangan kendaraan pribadi dan teknologi komunikasi. Masyarakat desa yang awalnya menggunakan col untuk bepergian beralih ke kendaraan pribadi terutama roda dua. Masyarakat yang datang dari luar kota dan berhenti di terminal juga lebih memilih dijemput oleh saudara atau kerabat yang sebelumnya telah dihubungi melalui alat komunikasi. Angkutan col seperti col tanggul hanya bergantung pada pelajar yang menuju ke sekolah. Jika memasuki masa liburan, pendapatan kita akan turun drastis. Kendaraan col juga sering digunakan untuk sewaan suatu rombongan dalam rangka suatu acara atau liburan.

Jember, 20 Juni 2023

Mulyono

Lampiran 16 Dokumentasi Wawancara Sumber Lisan

A. Wawancara Dengan Narasumber Siswoyo Arum



B. Wawancara Dengan Bu Aas



C. Wawancara Dengan Mulyono



Lampiran 17 Administrasi Surat Penelitian

A Surat Rekomendasi Penelitian Badan Kesatuan Bangsa dan Politik di Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kabupaten Jember

 **PEMERINTAH DAERAH KABUPATEN JEMBER**
BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK
 Jalan Letjen S Parman No. 89 ■ 337853 Jember

Kepada
 Yth. Sdr. Kepala Dinas Perpustakaan
 dan Kearsipan
 Kabupaten Jember
 di -
 J E M B E R

SURAT REKOMENDASI
 Nomor : 074/92/415/2022
 Tentang
PENELITIAN

Dasar : 1. Permendagri RI Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Permendagri RI Nomor 64 Tahun 2011 tentang Pedoman Penerbitan Rekomendasi penelitian
 2. Peraturan Bupati Jember No. 46 Tahun 2014 tentang Pedoman Penerbitan Surat Rekomendasi Penelitian Kabupaten Jember

Memperhatikan : Surat Wakil I Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Jember, Tanggal 7 November 2022, Nomor : 19767/UN.25.1.5/SP/2022, Perihal : Rekomendasi

MEREKOMENDASIKAN

Nama : Muhammad Faisal Holiq
 NIM : 190210302086
 Fakultas : Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Jember
 Alamat : Jl. Kalimantan No.37 Kampus Tegal Boto Jember
 Keperluan : Melaksanakan Kegiatan Penelitian dengan Judul "Transportasi Angkatan Umum Perkotaan Kabupaten Jember 1988-2016"
 Lokasi : Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kabupaten Jember
 Waktu Kegiatan : 9 November s/d 31 Desember 2022

Apabila tidak bertentangan dengan kewenangan dan ketentuan yang berlaku, diharapkan Saudara memberi bantuan tempat dan atau data seperlunya untuk kegiatan dimaksud.

1. Kegiatan dimaksud benar-benar untuk kepentingan Pendidikan.
2. Tidak dibenarkan melakukan aktivitas politik.
3. Apabila situasi dan kondisi wilayah tidak memungkinkan akan dilakukan penghentian kegiatan

Demikian atas perhatian dan kerjasamanya disampaikan terimakasih.

Ditetapkan di : Jember
 Tanggal : 9-11-2022
KEPALA BAKESBANG DAN POLITIK
KABUPATEN JEMBER


Dr. H. EDY BUDI SUSILO, M.Si
 Pembina Utama Muda
 NIP. 19681214 198809 1 001

Tembusan : 1. Dekan FKIP Universitas Jember
 Yth. Sdr. : 2. Yang Bersangkutan

B Surat Rekomendasi Penelitian Badan Kesatuan Bangsa dan Politik di DPRD
Kabupaten Jember

1/29/23, 8:57 PM

JHREP - JEMBER KESBANGPOL REKOMENDASI PENELITIAN - BAKESBANGPOL - KABUPATEN JEMBER

PEMERINTAH KABUPATEN JEMBER
BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK
Jalan Letjen S Parman No. 89 Telp. 337853 Jember

Kepada
Yth. Sdr. Ketua DPRD Kabupaten Jember
di -
Jember

SURAT REKOMENDASI
Nomor : 074/0340/415/2023

Tentang
PENELITIAN

Dasar : 1. Permendagri RI Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Permendagri RI Nomor 64 Tahun 2011 tentang Pedoman Penerbitan Rekomendasi Penelitian
2. Peraturan Bupati Jember No. 46 Tahun 2014 tentang Pedoman Penerbitan Surat Rekomendasi Penelitian Kabupaten Jember

Memperhatikan : Surat FKIP Universitas Jember, 25 Januari 2023, Nomor: 1024/UN25.1.5/SP/2023, Perihal: Permohonan Izin Penelitian

MEREKOMENDASIKAN

Nama : Mohammad Faisal Holiq
NIM : 3509130607000004/190210302086
Daftar Tim : -
Instansi : UNIVERSITAS JEMBER / FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN/ PENDIDIKAN SEJARAH
Alamat : Jalan Kalimantan 37, Kampus Bumi Tegal Boto, Sumbersari Jember
Keperluan : Melaksanakan kegiatan penelitian *dengan judul/terkait* Sejarah Transportasi Angkutan Umum Perkotaan Kabupaten Jember 1984-2016
Lokasi : Sekretariat DPRD Kabupaten Jember
Waktu Kegiatan : 26 Januari 2023 s/d 26 Maret 2023

Apabila tidak bertentangan dengan kewenangan dan ketentuan yang berlaku, diharapkan Saudara memberi bantuan tempat dan atau data seperlunya untuk kegiatan dimaksud.

1. Kegiatan dimaksud benar-benar untuk kepentingan Pendidikan.
2. Tidak dibenarkan melakukan aktivitas politik.
3. Apabila situasi dan kondisi wilayah tidak memungkinkan akan dilakukan penghentian kegiatan.

Demikian atas perhatian dan kerjasamanya disampaikan terimakasih.

Ditetapkan di : Jember
Tanggal : 26 Januari 2023
**KEPALA BAKESBANG DAN POLITIK
KABUPATEN JEMBER**
Ditandatangani secara elektronik

j-krep.jemberkab.go.id
Dr. H. EDY BUDI SUSILO, M.Si
Pembina Utama Muda
NIP. 19681214 198809 1 001

Tembusan : 1. Dekan FKIP Universitas Jember
Yth. Sdr. 2. Mahasiswa Ybs

<https://j-krep.jemberkab.go.id>

1/1

C. Surat surat Permohonan Izin Penelitian di Primer Koperasi Veteran Republik Indonesia



KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,
RISET, DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
Jalan Kalimantan 37, Kampus Bumi Tegal Boto Kotak Pos 159 Jember 68121
Telepon: 0331-334988,336084, Faximile: 0331-332475
Laman: www.fkip.unej.ac.id

Nomor : 21914 /UN25.1.5/SP/2022
Lampiran : -
Hal : Permohonan Izin Penelitian

12 DEC 2022

Yth. Kepala
Primer Koperasi Veteran Republik Indonesia
di
Jember

Diberitahukan dengan hormat, bahwa mahasiswa FKIP Universitas Jember di bawah ini:

Nama : Mohammad Faisal Holiq
NIM : 190210302086
Jurusan : Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial
Program Studi : Pendidikan Sejarah
Rencana Penelitian : bulan Desember 2022 s/d Januari 2022

Berkenaan dengan penyelesaian studinya, mahasiswa tersebut bermaksud melaksanakan penelitian di Primer Koperasi Veteran Republik Indonesia dengan judul skripsi "Transportasi Angkutan Umum Perkotaan Kabupaten Jember 1988-2016". Sehubungan dengan hal tersebut mohon Saudara berkenan memberikan izin penelitian di Instansi tersebut.

Demikian permohonan ini kami sampaikan atas perhatian dan kerjasama yang baik kami sampaikan terimakasih.



a.n. Dekan
Wakil Dekan I,

Drs. Nuriman, Ph. D
NIP 196506011993021001