DAMPAK KEBERADAAN TERMINAL MOJOSARI TERHADAP KONDISI SOSIAL EKONOMI PARA PENGEMUDI ANGKUTAN UMUM DI KECAMATAN MOJOSARI KABUPATEN MOJOKERTO

Dina Aniningsih
Mahasiswa S1 Pendidikan Geografi, Ad_dinn@Ymail.com
Murtedjo
Dosen Pembimbing Mahasiswa

Abstrak

Terminal Mojosari merupakan terminal yang baru dibangun Pemerintah Kabupaten Mojokerto dan diresmikan pada tanggal 20 April 2009. Terminal ini tidak berfungsi secara baik. Para pengemudi angkutan umum mayoritas menolak untuk masuk keterminal. Berdasarkan permasalahan tersebut maka fokus dalam penelitian ini adalah dampak keberadaan terminal Mojosari terhadap kondisi sosial ekonomi pengemudi angkutan umum di kecamatan Mojosari Kabupaten Mojokerto. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan rancangan penelitian multikasus. Responden pada penelitian ini totalnya ada 12 responden utama, terdiri dari 4 pengemudi dari lyn Krian-Mojosari, 3 pengemudi lyn Pacet, 3 pengemudi lyn Mojosari-Gempol-Porong, dan 2 pengemudi lyn Mojosari-Mojokerto. Dari hasil penelitian ini dapat diketahui bahwa keberadaan terminal Mojosari membawa dampak pada kehidupan sosial pengemudi angkutan umum yang antara lain sikap pengemudi yang tidak menyukai keberadaan terminal Mojosari, terjadinya perubahan maupun perbedaan norma pada lyn Krian-Mojosari dan lyn Pacet Mojosari, semakin berkurangnya interaksi antar pengemudi sejak keberadaan terminal Mojosari yang baru, serta berbagai konflik sosial yang terjadi. Dampak dalam bidang ekonomi pengemudi, angkutan umum yaitu menurunnya pendapatan dikalangan pengemudi. Di lyn Krian-Mojosari, penurunan pendapatan sebesar 50 persen. Pada lyn Mojosari Mojokerto, penurunan pendapatan yang terjadi sekitar 45 persen. Penurunan sebesar 60 persen dialami oleh lyn Mojosari-Gempol-Porong dan juga lyn Pacet Mojosari. Berkurangnya kemampuan pengemudi dalam memenuhi kebutuhan keluarganya terjadi disemua lyn yang ada di terminal Mojosari baru. Jumlah lyn Krian-Mojosari mengalami penurunan sebesar 40 persen. Sedangkan pada lyn Pacet-Mojosari, penurunan yang terjadi sekitar 34 persen. Penurunan sebesar 30 persen dialami oleh lyn Mojosari-Mojokerto. Lyn Mojosari-Gempol-Porong adalah satu-satunya lyn yang tidak mengalami penurunan jumlah pengemudi.
***Kata Kunci**: Terminal Mojosari, Dampak sosial, ekonomi, Pengemudi angkutan umum*

Abstract

Mojosari Station is a newly built by Mojokerto Regency and inaugurated on April'20th 2009. This station is not functioning properly. Most of public transport drivers refuse to enter into this station. Based on these problems, the focus in this study is the impact of the presence of Mojosari station towards socio and economic life of the drivers of public transport in the district of Mojosari, Mojokerto. This study used qualitative research methods to the study of multikasus research design. The Respondents in this study there were 12 major respondents, consisting of 4 drivers from Mojosari –Krian lyn, 3 drivers from Pacet-Mojosari lyn, 3 drivers Mojosari-Gempol-Porong lyn, and 2 drivers from Mojosari-Mojokerto lyn. From these research we can know that the presence of terminal Mojosari have impact on the social life of public transportation drivers, example the attitude of drivers who do not like the presence of Mojosari station, changes and differences in Krian-Mojosari lyn norms and Pacet-Mojosari lyn norms. There is decrease in the interaction between the driver since the existence of the new Mojosari station, as well as a variety of social conflict. The impact of the economic, public transportation is decrease in income by the drivers. In Krian-Mojosari lyn drivers, have a decreased about 50 percent. At Mojosari-Mojokerto lyn, have income decrease around 45 percent. Decreased by 60 percent by Mojosari-Gempol-Porong lyn and Pacet-Mojosari lyn. Decrease the ability of the drivers to fullfil the family needs is happen in all lyn. Also there is decrease in drivers population. In Krian-Mojosari decreased about 40 percent of population drivers. While, on lyn Pacet-Mojosari, the decline about 34 percent. A decrease of 30 percent happened by lyn Mojosari-Mojokerto. Mojosari- Gempol-Porong lyn is the only one who did not experience a decline in the driver population.
***Keywords**: Mojosari Station, The social impact, economic, public transport driver*

Created with nitroPDF professional
download the free trial online at nitropdf.com/professional

PENDAHULUAN

Terminal Mojosari merupakan terminal yang baru dibangun Pemerintah Kabupaten Mojokerto dan diresmikan pada tanggal 20 April 2009. Terminal ini merupakan terminal penghubung antar Kecamatan, bus antarkota dan kebutuhan transportasi lokal. Sejarah mencatat, Mojosari pernah memiliki empat terminal. Pertama di pusat kota (sekarang taman lalu lintas), kedua di tengah sawah di desa Adisono Pungging, ketiga di Seduri/Tuwiri, dan keempat yang sekarang di Wonogiri Pungging.

Diharapkan dengan pembangunan terminal baru ini, bus dari luar kota seperti malang dan Pasuruan dapat singgah diterminal ini sehingga dapat meningkatkan pendapatan daerah. Akan tetapi pembangunan terminal Mojosari ini agaknya menimbulkan permasalahan baru bagi pemerintah Kabupaten Mojokerto. Terminal yang pada mulanya diharapkan dapat memberikan manfaat besar bagi pemerintah Kabupaten Mojokerto dan masyarakat, ternyata tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Ratusan mobil angkutan penumpang umum maupun bus dari berbagai jurusan yang melintasi Mojosari enggan masuk ke terminal baru. Mereka lebih memilih untuk mencari penumpang dipinggir jalan Raya, didepan pasar, dan ditempat-tempat lain. Akibatnya terminal yang dibangun cukup megah ini sepi tak berpenghuni. Padahal pembangunan terminal ini menghabiskan dana Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) sekitar 2,7 milyar.

Berulang kali rapat digelar antara para pengemudi dari berbagai jurusan yang ada dengan Dinas Perhubungan dan instansi terkait, Namun tetap tidak membuahkan hasil. Intinya para pengemudi merasa keberatan masuk terminal baru yang dirasakan terlalu jauh ke luar Kota Mojosari, utamanya lyn Krian Mojosari (KM) yang jumlahnya 164 unit ini. Dari uraian diatas, dapat kita lihat betapa besar dampak yang ditimbulkan oleh pembangunan terminal ini. Dampak ini terutama paling dirasakan oleh para pengemudi angkutan umum yang sehari-harinya memperoleh penghasilan dari bekerja di jalanan kota Mojosari. Oleh karena itu, penulis berinisiatif untuk melakukan penelitian lebih lanjut mengenai "Dampak Keberadaan Terminal Mojosari Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Para Pengemudi Angkutan Umum Di Kecamatan Mojosari Kabupaten Mojokerto."

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dampak keberadaan terminal Mojosari terhadap kondisi sosial pengemudi angkutan umum di Kecamatan Mojosari Kabupaten Mojokerto. Serta untuk mengetahui dampak keberadaan terminal Mojosari terhadap kondisi ekonomi pengemudi angkutan umum di Kecamatan Mojosari Kabupaten Mojokerto.

METODE PENELITIAN

Pada penelitian ini pendekatan yang digunakan adalah pendekatan penelitian kualitatif. Sedangkan rancangan pada penelitian ini menggunakan studi multikasus. Kehadiran peneliti pada penelitian ini adalah sebagai perencana, pelaksana, pengumpulan data, analis, penafsir data, dan pada akhirnya menjadi pelapor utama. Peneliti dalam penelitian ini juga menjadi pengamat sebagai pemeran serta. Artinya peranan pengamat dalam penelitian ini dilaksanakan secara terbuka dan diketahui oleh umum.

Penelitian ini dilaksanakan di terminal Mojosari serta tempat yang dijadikan oleh pengemudi untuk mencari penumpang seperti Pasar Raya Mojosari, Perempatan Mojosari, Taman, maupun Terminal lama.

Penelitian ini menggunakan 12 responden utama, tediri dari 4 pengemudi dari lyn Krian-Mojosari, 3 pengemudi lyn Pacet, 3 pengemudi lyn Mojosari-Gempol-Porong, dan 2 pengemudi lyn Mojosari-Mojokerto. Selain itu, terdapat 3 responden lainnya yaitu dari Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Kabupaten Mojokerto, Ketua unit Pelaksana Teknis Terminal Mojosari, dan Ketua Tata Usaha Unit Pelaksana Teknis Terminal Mojosari.

Teknik yang digunakan untuk menggumpulkan data adalah pengamatan fisik terfokus, wawancara mendalam, observasi partisipan, dan dokumentasi. Penelitian ini dilaksanakan dari tanggal 8 Februari 2012 hingga 10 Mei 2012.

Pada penelitian ini, metode analisis data yang digunakan adalah metode perbandingan tetap. Menurut Moleong (2008: 288), dinamakan metode perbandingan tetap atau *Constant Comparative Method* karena dalam analisis data, secara tetap membandingkan suatu datum yang

Universitas Negeri Surabaya
Created with nitroPDF professional
download the free trial online at nitropdf.com/professional

lain, dan kemudian secara tetap membandingkan kategori dengan kategori lainnya. Secara umum proses analisis datanya mencakup: reduksi data, kategorisasi data, sintesisasi dan diakhiri dengan menyusun hipotesis kerja.

Pengecekan keabsahan data menggunakan teknik triangulasi. Triangulasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah triangulasi jenis penggunaan sumber. Metode ini dapat dicapai dengan jalan membandingkan data hasil pengamatan dengan hasil wawancara, membandingkan apa yang dikatakan orang didepan umum dengan apa yang dikatakannya secara pribadi, membandingkan apa yang dikatakan orang-orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakannya sepanjang waktu, membandingkan keadaan dan prespektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan, membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan.(Moleong, 2008: 381)

HASIL PENELITIAN

Dampak Keberadaan Terminal Mojosari terhadap Kondisi Sosial pengemudi angkutan umum di Kecamatan Mojosari Kabupaten Mojokerto

Sikap Pengemudi Terhadap Keberadaan Terminal Mojosari

Berdasarkan hasil wawancara, para pengemudi sebenarnya menyambut antusias dengan dibangunnya terminal Mojosari yang baru yang menurut mereka tergolong sangat baik. Hanya saja karena lokasinya yang kurang strategis, sehingga mereka memutuskan untuk tidak masuk keterminal guna mencari penumpang. Hal ini diutarakan oleh Bapak Sunaryo, salah seorang pengemudi dari lyn Krian-Mojosari.

"Menurut saya ya sebenarnya semua pengemudi ya seneng dibikinkan terminal atau wadah yang begitu mewah. Sangat-sangat senenglah. Cuma karena posisinya kurang memenuhi syarat. Jadi diantara armada satu dengan yang lain itu kurang menguntungkan. Ya ini misalnya orang yang mau ke Mojokerto atau ke Pacet ntar disini uda ada lynnya, ga sampe keterminal. Jadi nggak sampai keterminal nggak ada kendaraan yang menunggu. Jadi gimana ya…kalo diterminal yang dulu kan lain. Kalau dulu misalnya lyn dari arah Krian ke Mojokerto trus segala jurusan ada. Tapi kalau di terminal yang baru saya rasa ya gimana ya…memang sih kalau dibilang jauh ya nggak jauh kalo dibilang dekat ya nggak juga. Cuma kurang sempurna. kurang menguntungkan, kurang strategis."

Kesan senada diungkapkan oleh pengemudi lyn Krian-Mojosari yang lain, saat beliau pertama kali pindah keterminal Mojosari yang baru.

"Besar sekali! Megah! Cuma Buat ukuran kita itu bukan terminalnya yang besar tapi penumpangnya yang banyak. Terminalnya besar tapi penghasilannya ga ada. Malah beban buat kita." (Bapak Sugiyanto, pengemudi lyn-Krian Mojosari).

"Menurut saya nggak ada gunanya. Apa? Terminal gawe mampir buat bayar TPR tok. Menurut saya loh ya, tempatnya kurang strategis, jauh dari keramaian." (Bapak Jimun, pengemudi lyn Mojosari-Gempol-Porong).

"Menurut saya ya sangat menyusahkan supir-supir ini soalnya kan jauh dari keramaian." (Bapak Andik, pengemudi lyn Pacet-Mojosari).

Norma Di Kalangan Pengemudi Angkutan Umum Terminal Mojosari

Keberadaan terminal Mojosari yang baru ini ternyata mengubah beberapa sistem yang ada di kalangan pengemudi. Misalnya peraturan dalam mencari penumpang di lyn Krian-Mojosari. Ketika di terminal yang lama, untuk mencari penumpang para pengemudi di lyn Krian-Mojosari jika penumpangnya sudah penuh yakni mencapai 17 orang. Akan tetapi setelah terminalnya pindah, lyn boleh berangkat jika sudah 8 orang. Kini setelah situasinya mulai normal, pengemudi bisa memberangkatkan hingga 11 orang tiap kali berangkat.

"Yang berubah ya sistem berangkatnya lyn itu mbak. Kalau saya mengikuti proses, seharusnya kan lyn itu berangkat kalau penuh. Karena pa? Karena ini angkot. Karena terminalnya disana jadi kita menyadari kalau sistem penuh, yang lain tidak bisa ngangkut mbak. Karena sekarang tidak seperti dulu dengan banyaknya sepeda motor, ada pengaruh dari HP kemudian ngebel saudaranya, orangtua, atau temannya suruh jemput. Sehingga jasa muat punya ide supaya ga usa dipenuhi saja biar cepat berangkatnya sehingga semua pengemudi bisa ngangkot." (Bapak Imam Supardi Denok, Ketua Paguyuban Lyn Krian-Mojosari)

Mengenai hari libur walaupun tidak ada ketetapan harinya, akan tetapi terdapat peraturan tentang pergantian jam kerja.

"Armada saya kan ada 100, saya bagi 5 hari.jadi setiap hari itu ada yang prei (libur), yang ga aktif 20 unit. Jadi yang aktif 80. Jadi setiap pengemudi itu mengemudi tiap 4 hari sekali.mengikuti pasaran mbak, wage, kliwon, pahing pon. Tiap pasaran itu libur. Misalnya saya kan besok itu libur legi. 4 hari lagi saya libur lagi.sekarang juga ada yang libur.jadi 4 hari narik

Created with nitroPDF professional
download the free trial online at nitropdf.com/professional

trus 1 hari libur.“ (Bapak Imam Supardi Denok, Ketua Paguyuban Lyn Krian-Mojosari)

Sedangkan bagi pengemudi Lyn Mojosari-Gempol-Porong, mereka mencari penumpang secara bergiliran, hal yang dahulu tidak perlu mereka lakukan.

“Jumlah kendaraan sekitar 50 lebih, nggak bisa lebih. Pengemudinya banyak sekitar 100 orang. Karena banyak jadi gantian, ada yang pagi ada yang menjelang sore.” (Bapak Mat Ali, selaku ketua paguyuban lyn Mojosari-Gempol-Porong)

Norma yang berubah dari lyn Pacet-Mojosari adalah diadopsinya sistem hari libur dari lyn Krian-Mojosari. Sedangkan untuk lyn Mojosari-Mojokerto dampak keberadaan terminal Mojosari tidak memiliki dampak secara signifikan dalam bentuk norma.

Interaksi Sosial Antar Pengemudi

Lokasi terminal Mojosari yang cukup jauh dan kurang strategis tak pelak membuat pengemudi memilih untuk mencari tempat mangkal sendiri. Hal ini tentunya berpengaruh bagi interaksi para pengemudi. Interaksi pengemudi yang ketika berada diterminal lama berkumpul menjadi satu dengan interaksi pengemudi saat ini dimana posisi mereka terpisah-pisah. Hal tersebut diakui oleh beberapa pengemudi dari berbagai jurusan. Misalnya saja Bapak Abdul Rochim selaku pengemudi lyn Mojokerto-Mojosari.

“*Yo* jelas beda mbak. Dulu kan ngumpul jadi satu. Sekarang *mencar* sendiri -sendiri jadi yo ketemu kalo pas kebetulan ngetem (*Standby*) ditempat yang sama, dipasar misale. Kalo ga ya ga ketemu. “

“Berbeda jauh.kalau dahulu di terminal yang lama pengemudi sangat rukun dan sering berinteraksi satu sama lain. Akan tetapi dengan keadaan yang seperti ini, antar pengemudi terutama yang berbeda trayek, jarang bisa berinteraksi antara satu dengan yang lain. Sehingga terjadi kerenggangan antara pengemudi satu dengan yang lain.” (Bapak Budiono selaku ketua Paguyuban Pacet Mojosari)

“Kalau dulu diterminal lama ngumpul. Tapi sekarang ngumpule nek ketemu *tok* dipasar kayak gini.” (Bapak Jimun selaku pengemudi lyn Mojosari-Gempol-Porong)

Konflik Sosial

Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, Keberadaan terminal Mojosari kurang diterima oleh pengemudi, terutama mengenai jalur-jalurnya. Hal ini menimbulkan konflik sosial bahkan beberapa waktu setelah terminal dibangun. Mengenai hal ini, KUPT Terminal Mojosari, Bapak Bambang Iskandar memberikan penjelasan.

“Konfliknya banyak. Ada demo yang dilakukan oleh pengemudi lyn MM karena sulitnya mendapat penumpang akibat penumpangnya diambil oleh Bus mini jurusan Mojokerto-Pasuruan atau Bison jurusan Malang-Surabaya. Untuk mengatasi hal ini maka dikeluarkan Peraturan Bupati Mojokerto Nomor 42 tahun 2009 tentang perubahan atas trayek angkutan orang dengan kendaraaan umum dalam trayek kota Mojosari. Akan tetapi hal ini memicu masalah baru. Setelah tuntutan lyn MM dikabulkan, justru Bus mini yang gantian mogok kerja . Menurut peraturan tersebut Bus mini kan dilarang masuk kota Mojosari. Ada juga perselisihan lyn Krian-Mojosari dan Lyn Mojosari-Gempol. Hal ini terjadi karena lyn MGP tetap beroperasi dengan trayek yang lama sehingga Lyn KM apabila tetap beroperasi dengan trayek yang baru, tidak akan dapat penumpang dari kota Mojosari hingga pasar. Akhirnya Lyn KM pun beroperasi dengan trayek yang lama.“

Mengenai masalah konflik yang terjadi akibat keberadaan Terminal Mojosari, terutama akibat perubahan rute, setiap ketua Paguyuban memiliki pendapatnya masing-masing.

“Ya terpaksa mbak (demo). Kami kan butuh ngasih makan keluarga. Jadi saya dan teman-teman lyn MGP dan Pacet mengajukan protes. Karena kalau tidak mbak, kalau dibiarkan saja, kondisinya bisa tambah parah. Uda terminalnya jauh, penumpangnya *diambili* bis semua. Lah lyn-lyn kecil ini kebagian apa?” (Bapak Muksin, ketua Paguyuban lyn Mojokerto-Mojosari)

“Dulu itu bis kuning itu masih lewat tengah. Angkot-angkot kecil itu pada nggak mampu karena protesnya itu sendiri-sendiri. Karena sekarang kondisinya sangat parah, nggak pernah dapat uang, jadi akhirnya berkumpul, berkoalisilah dalam arti bergabung jadi satu mbak. Dengan adanya koalisi itu, lyn Mojosari Gempol, Mojosari Mojokerto itu bisa bersatu sehingga meletuskan peraturan perbub itu.” (Bapak Mat Ali, ketua Paguyuban lyn Mojosari-Gempol-Porong)

Dampak Keberadaan Terminal Mojosari terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Pengemudi Angkutan Umum di Kecamatan Mojosari Kabupaten Mojokerto

Pendapatan Pengemudi

Keberadaan terminal Mojosari menurut mayoritas pengemudi memiliki pengaruh terhadap pendapatan mereka. Mereka menyatakan bahwa kondisi pendapatan mereka langsung turun drastis begitu terminal Mojosari dipindah ke daerah Pungging. Berikut beberapa pernyataan dari pengemudi lyn Pacet-Mojosari.

Created with nitroPDF professional
download the free trial online at nitropdf.com/professional

"Kalau dulu itu bisa sehari bisa bawa pulang Rp 40.000 sampai Rp 50.000. Kalau sekarang jangankan seperti itu, paling ya Rp 20.000. Menurun drastis mbak. 60 persen lah menurunnya." (Bapak Budiono, Ketua Paguyuban lyn Pacet-Mojosari)

"Dari jam 3 sore kemarin sampai sekarang (jam 9 pagi) belum narik. Jadi saya nanti harus bayar untuk 2 hari. Sehari bayar Rp 40.000 jadi kalau dapat Rp 100.000 ya buat setoran Rp 80.000 dan dibawa pulang Rp 20.000. Dulu waktu diterminal lama masih enak disitu. Tiap hari narik. Nggak bisa disamakan sama sekarang. Sehari bisa 4 kali narik. Sekali narik dapat Rp 40.000 keuntungannya lihat nanti sore. Keuntungannya bisa Rp 60.000 sampai Rp 80.000. Kalau sekarang sering kurang malahan." (Bapak Sugiyanto, pengemudi lyn Krian-Mojosari)

"Kadang-kadang itu kita berangkat ga sampai Rp 20.000 kadang malah Rp 15.000. Rata-rata Rp 25.000. Pernah juga pulang nggak bawa apa-apa. Karena setorannya diutamakan. Kadang berangkat pagi pulang sore malah nggak dapat setoran. Kalau diterminal lama enak mbak. Tiap hari biasanya bawa Rp 50.000 sehari. Hampir ga pernah ga bayar setoran." (Bapak Mat Ali, Ketua Paguyuban lyn MGP)

Kemampuan Dalam Memenuhi Kebutuhan Keluarga

Berdasarkan hasil wawancara, hampir semua pengemudi menjadikan profesi ini sebagai pekerjaan utama mereka. Misalnya saja Bapak Sugiyanto, pengemudi lyn Krian-Mojosari. Dengan pendapatan rata-rata Rp 30.000-Rp 50.000 sehari, beliau harus menghidupi istri dan putra bungsunya yang kini kuliah di Kediri Jurusan PGSD (Putri sulungnya sudah menikah sehingga bukan menjadi tanggungannya lagi).

"Kadang-kadang nggak (cukup buat setoran). Cukupnya bisa, tapi keuntungannya itu yang dibawa pulang kadang nggak ada. Kalau tidak *nutut* ya SMY (Semoyo) sama juragan. Nanti dicatet! "

Jika Bapak Sugiyanto masih memiliki tanggungan anak, maka lain dengan Bapak Imam Supardi Denok yang ketiga anaknya sudah menikah semua.

"Wah sebetulnya kalo situasi seperti ini kalo cuma mengandalkan sopir angkot sekarang nggak bisa jalan mbak. Minim sekali penghasilannya nggak kayak dulu. Apalagi kalo meyekolahkan anak apalagi sampai perguruan tinggi. Kalau dulu anak saya dua-duanya perguruan tinggi. Kalau sekarang masih menyekolahkan anak, mumet saya mbak. Untungnya sekarang tinggal saya dan istri dan kadang-kadang masih dibantu anak saya yang sudah kerja. Jadi ringan."

Nasib serupa juga dialami Bapak Munyadi. Ketiga Putranya juga sudah berumah tangga semua jadi beliau tidak memiliki tanggungan putra lagi. Beliau yang baru 5 bulan menjadi pengemudi angkutan umum lyn Krian-Mojosari, merupakan pensiunan pengemudi Bus antar kota.

Berbeda dengan rekannya sesama pengemudi lyn KM yang menjadikan pengemudi lyn KM sebagai pekerjaan utama, Bapak Sunaryo justru menjadikan mengemudi sebagai pekerjaan sampingan.

Tak seperti Bapak Denok dan Bapak sunaryo yang sudah tidak memiliki tanggungan anak, Bapak Abdul Rochim, pengemudi lyn Mojokerto-Mojosari masih memiliki tanggungan 1 putrinya yang kini masih duduk di kelas 5 SD. Putri sulungnya kini sudah lulus SMA akan tetapi belum memiliki pekerjaan. Sebagai kepala keluarga, penghasilan sehari-hari yang diperolehnya dinilai tidak mencukupi kebutuhan sehari-hari keluarganya.

"Belum buat makan dirumah, buat sekolah anak. Jadi kalau lagi sepi ya pusing mbak. Soalnya kan harus beli bensin Rp 20.000, buat setoran Rp 50.000, buat bayar makelarnya yang *nyariin* penumpang Rp 3000, TPR Rp 3000 dan parkir Rp 2000."

Bapak Mat Ali yang memiliki 6 orang anak, dan hanya dua diantaranya yang sudah bekerja, maka beliau masih harus menanggung beban keempat anaknya yang masih kesekolah.

Demikian juga dengan rekan-rekan Bapak Mat Ali. Bapak Mukhammad Ikhsan yang memiliki 3 putra yang masih sekolah semua (Yang pertama kelas 6 SD, yang kedua kelas 4 SD, dan yang terakhir nol kecil) serta Bapak Jimun yang masih memiliki tanggungan dua anak. (Yang nomor 2 kelas 3 SMA dan yang terakhir masih SMP). Diakui oleh mereka bahwa menyekolahkan anak pasca terminal Mojosari pindah ke Pungging sangat berat. Antara kebutuhan keluarga dengan pendapatan yang diperolehnya tidak seimbang. Apalagi keduanya merupakan tulang punggung utama keluarga.

Menurut Bapak Budiono, selaku ketua paguyuban lyn Pacet-Mojosari, pengemudi yang berhenti dari lynnya sekitar 25 orang.

"Jumlah pengemudi dulu sekitar 75 dengan armada 58. Sekarang Cuma sekitar 50an karena banyak yang berhenti dan nggak ada gantinya. Jadi banyak armada Pacet yang nganggur sekarang, nggak ada supirnya."

Menurunnya jumlah pengemudi juga dialami oleh lyn Krian-Mojosari dan Mojosari- Mojokerto. Lyn Krian Mojosari yang dahulu berjumlah 164 orang, kini tinggal sekitar 100 orang. Kondisi serupa juga dialami oleh lyn Mojosari-Mojokerto.

Universitas Negeri Surabaya

Created with nitroPDF professional
download the free trial online at nitropdf.com/professional

Dari jumlah pengemudi sekitar 50 orang, kini tinggal 35 orang.

"Namanya juga seleksi alam mbak. Situasi kayak gini siapa yang nggak kuat ya berhenti. Tapi ya masih ada saja beberapa pengemudi baru yang datang. Tapi ya itu, antara yang keluar dan yang masuk banyakan yang keluar. Jadinya dari 164 sekarang tinggal 100." (Bapak Imam Supardi Denok, Ketua Paguyuban lyn Krian-Mojosari).

"Lynnya sekarang banyak yang nganggur. Ada juga yang lynnya sekarang dipakai buat jualan pecel keliling, yang dijalan-jalan *nek* pagi ituloh mbak. Ya ga *nyalahno* mbak, wong saya sendiri andai nggak jadi ketua atau punya kerjaan lain, mending berhenti mbak. Untungnya nggak seberapa tapi setorannya mesti. Saiki anak buahku tinggal 35, dulu 50an ."(Bapak Muksin, Ketua paguyuban lyn Mojosari-Mojokerto)

Jika paguyuban lain diterminal mengalami penurunan jumlah pengemudi akibat banyak yang berhenti jadi pengemudi dan mencari pekerjaan lain, anggota lyn Mojosari-Gempol-Porong justru memiliki jumlah anggota pengemudi dan armada yang sama.

"Jumlah kendaraan sekitar 50 lebih, nggak bisa lebih. Pengemudinya banyak sekitar 100 orang. Karena banyak jadi gantian. Ada yang pagi. Ada yang menjelang sore. Jumlahnya sama karena ada kartu anggota. Kartu itu diterbitkan. Kalau nggak punya gini ga boleh mengemudi. Sejak dibangunnya terminal Mojosari, ada pengemudi yang berhenti. Kira-kira 10 orang tapi 10 orang itu mesti ada penggantinya. Karena tiap kali pindah, kartunya itu dijual dulu. Misalnya saya mau berhenti, saya jual KTA saya kesampean. Tapi sampean masih harus balik nama dulu. Karena kalau tidak, itu masih dianggap pinjam dan KTA tidak boleh dipinjamkan. Jadi KTA bisa diperjualbelikan. Sekitar 200-300 ribu. Buat kartunya sih 10 ribu. Tapi dijual keorang ya bisa 300 ribu."

PEMBAHASAN

Dampak Keberadaan Terminal Mojosari terhadap Kondisi Sosial pengemudi angkutan umum di Kecamatan Mojosari Kabupaten Mojokerto

Sikap Pengemudi Terhadap Keberadaan Terminal Mojosari

Hampir seluruh pengemudi angkutan umum tidak menyukai keberadaan terminal Mojosari ini. Sikap menolak pembangunan terminal ini bahkan sudah terlihat bahkan sebelum terminal ini dibangun. Hal ini ditunjukkan dari sudah adanya beberapa pengemudi yang menolak pembangunan tersebut.

Berdasarkan teori yang dikemukakan oleh Soejono Soekanto berkaitan dengan sikap masyarakat terhadap perubahan, maka pembangunan terminal Mojosari oleh pengemudi dinilai termasuk menimbulkan perubahan sosial yang tidak dikehendaki atau yang tidak direncanakan. Menurut Soekanto (2003: 350) perubahan sosial yang tidak dikehendaki atau yang tidak direncanakan merupakan perubahan-perubahan yang terjadi tanpa dikehendaki, berlangsung diluar jangkauan pengawasan masyarakat dan dapat menyebabkan timbulnya akibat-akibat sosial yang tidak diharapkan masyarakat.

Norma Di Kalangan Pengemudi Angkutan Umum Terminal Mojosari

Salah satu dampak yang terjadi akibat keberadaan Terminal Mojosari Baru adalah terbentuknya norma baru. Norma baru yang terbentuk berbeda antara lyn satu dengan lyn yang lain. Apabila di kalangan lyn Pacet-Mojosari, norma baru yang terbentuk adalah adanya sistem hari libur. Sistem ini sebelum keberadaan terminal Mojosari baru tidak perlu diadakan, akan tetapi setelah keberadaan terminal Mojosari, maka ketua paguyuban merasakan perlunya untuk memberlakukan sistem ini. Sedangkan pada lyn Mojosari-Gempol-Porong, norma baru yang terbentuk adalah adanya sistem arisan dikalangan pengemudi.

Pada lyn Krian-Mojosari, yang terjadi bukanlah adanya norma baru akan tetapi perubahan pada norma yang sebelumnya sudah ada. Apabila dahulu untuk dapat berangkat, penumpang didalam lyn harus penuh yaitu sekitar 18 orang, maka sekarang 11 penumpang sudah diberangkatkan dari terminal Mojosari-Mojokerto. Perubahan ini jelas sebagai akibat dari keberadaan terminal Mojosari baru yang jauh dari keramaian. Karena apabila lyn KM berangkat dari Krian, jumlah penumpangnya tetap 18 orang.

Berbeda dengan ketiga lyn lainnya, keberadaan terminal Mojosari ini tidak memiliki pengaruh terhadap norma yang ada di kalangan lyn Mojosari-Mojokerto.

Interaksi Sosial Antar Pengemudi

Dampak dari berkurangnya interaksi yang terjadi antar pengemudi tentunya membuat hubungan mereka semakin renggang. Apalagi

Created with nitroPDF professional
download the free trial online at nitropdf.com/professional

mengingat banyaknya konflik yang terjadi pada awal keberadaan terminal Mojosari baru. Padahal diterminal Mojosari lama, hubungan mereka sangat harmonis karena frekuensi interaksi mereka yang tinggi.

Akibat semakin jarangnya frekuensi interaksi antar pengemudi, maka kecil kemungkinan terjadinya hal-hal seperti imitasi, sugesti, identifikasi, maupun simpati.

Konflik Sosial

Berdasarkan sumber konfliknya, konflik yang terjadi pada pengemudi adalah konflik kepentingan. Yaitu Disebabkan oleh persaingan kepentingan yang dirasakan atau yang secara nyata memang tidak bersesuaian. Konflik kepentingan terjadi ketika satu pihak atau lebih, meyakini bahwa untuk memuaskan kebutuhannya, pihak lain yang harus berkorban, dan biasanya yang menjadi korban adalah pihak masyarakat.

Sesuai dengan teori diatas, konflik ini terjadi karena adanya perbedaan kepentingan antar paguyuban. Pada konflik Bus Mini melawan pengemudi angkutan umum, kepentingan yang ada didasari pada persaingan dalam mendapatkan penumpang di kota Mojosari. Masing-masing pengemudi, baik dari pihak Bus mini maupun angkutan umum merasa berhak untuk mengemudi disana.

Sedangkan menurut pihak pengemudi lyn Mojosari-Gempol-Porong, Mojosari-Mojokerto, dan Pacet- Mojosari, pihak merekalah yang berhak untuk mengambil penumpang dikota Mojosari sesuai dengan Peraturan Bupati Nomor 42 tahun 2009. Apalagi menurut para pengemudi lyn seharusnya yang namanya bus itu tidak boleh masuk kota, seharusnya bus itu lewat jalur pinggir.

Apabila konflik ini dilihat menurut tahapannya, maka secara umum tahapan konflik yang terjadi antara pengemudi bus mini dan pengemudi lyn adalah sebagai berikut. Berdasarkan teori, tahapan pertama adalah tahapan prakonflik ini merupakan periode dimana terjadi ketidaksesuaian sasaran diantara kedua belah pihak atau lebih, sehingga timbul konflik atau disebut juga konflik tersembunyi. Juga terjadi ketegangan hubungan diantara pihak dan atau keinginan untuk menghindari konflik satu sama lain.

Apabila tahapan ini didasarkan pada hasil wawancara, tahapan pra-konflik antara pengemudi bus mini dan pengemudi lyn sebenarnya sudah terjadi sejak berada diterminal lama. Umumnya pengemudi lyn merasa tidak puas karena bus mini diperbolehkan masuk kota. Akan tetapi pada tahap ini, mereka masih memilih untuk menghindari konflik.

Tahapan berikutnya adalah tahapan konfrontasi. Keberadaan terminal Mojosari yang baru memicu konflik yang dahulunya tersembunyi menjadi semakin terbuka. Hubungan diantara kedua pihak menjadi sangat tegang. Hal ini dipicu oleh dua hal. Pertama berkurangnya pendapatan pengemudi lyn sehingga mereka akhirnya mereka mulai mencari pendukung dan ketiga lyn akhirnya bersatu untuk melakukan aksi protes hingga demonstrasi. Sebab kedua yaitu adanya peraturan Bupati nomor 42 tahun 2009 sehingga menyebabkan pihak Bus mini yang dulunya tidak terusik, kini merasa terancam oleh pengemudi lyn , terutama lyn Mojosari-Gempol-Porong. Mereka pun mulai melakukan protes seperti yang dilakukan oleh pengemudi lyn.

Tahap konfrontasi ini dimulai sejak dibangunnya terminal Mojosari baru hingga akhir Januari 2011. Pada tahap ini berdasarkan Surabaya Post Online tanggal 24 Januari 2011, kendaraan umum yang masuk terminal kurang dari 20%. Kondisi tersebut membuat lalu-lintas di luar terminal tampak semrawut. Padahal terminal yang dibangun dengan APBD senilai Rp 2,7 miliar itu sudah selesai dibangun dan mulai dioperasikan pada April 2009.

Tahap krisis adalah puncak konflik, ketika ketegangan terjadi paling hebat. Sesuai teori, komunikasi normal diantara kedua pihak kemungkinan putus. Pernyataan-pernyataan umum cenderung menuduh dan menentang pihak-pihak lainnya. Ketegangan ini dimulai pada awal Februari 2011 dimana Dishub mulai memberlakukan rute baru yang dimuat dalam perbub nomor 42 tahun 2009 yang sebelumnya tidak diindahkan oleh para pengemudi.

Menurut salah satu petugas Dinas perhubungan, Bapak Suroso, dalam wawancaranya dengan harian online Detik Surabaya tanggal 14 April 2011, Dinas perhubungan melakukan aturan baru, bus mini boleh masuk kota Mojosari asalkan tidak menaikkan dan menurunkan penumpang. Aturan baru tersebut adalah semua penumpang dari

Created with nitroPDF professional
download the free trial online at nitropdf.com/professional

Pasuruan jika turun di Mojosari harus turun di terminal baru Mojosari dan yang dari arah Mojokerto harus turun di Stadion Gajah Mada Mojosari. Jika menolak aturan tersebut, Dinas Perhubungan akan memindahkan rutenya melalui Jalan Raya Pekukuhan– Pungging tanpa melalui Mojosari dengan jalur pedesaan.

Akibat diberlakukannya rute ini, sekitar 80 armada bus jurusan Mojokerto-Pasuruan mengadakan mogok massal mulai tanggal 14 Februari 2011. Kebijakan lain yang diprotes oleh pengemudi bus mini adalah larangan menaikkan dan menurunkan penumpang di sepanjang jalur kota Mojosari mulai kawasan Pungging hingga stadion Gajah Mada, sekitar 3 kilometer. Syarat inilah yang memicu aksi protes para pengemudi bus mini. Aksi protes dilakukan dengan memarkirkan kendaraan mereka di dua sisi jalan Pasar Raya Mojosari. Hal ini tentunya memicu terjadinya kemacetan di jalur ini. Hingga akhirnya pihak kepolisian memaksa mereka untuk memarkir kendaraan mereka didepan terminal.

Aksi mogok yang dilakukan oleh bus mini ini terus berlangsung selama hampir dua bulan hingga pada akhirnya terbit Surat Edaran (SE) Bupati Mojokerto tanggal 29 April 2011 nomor 551/1261/416-106/2011. Dalam SE tersebut berbunyi, rute bus dari arah timur melalui terminal Mojosari-Lebaksono-Awang-awang ke utara-Jalan Hasanudin-Jalan Airlangga-Jalan Gajah Mada-terminal Mojokerto dengan ketentuan dilarang menaikkan dan menurunkan penumpang mulai dari shelter MAN Mojosari sampai dengan halte Stadion Mojosari.

Terbitnya SE Bupati ini membuat perseteruan antara sopir bus mini dan angkutan umum itu mencapai puncak pada Sabtu 30 April 2011, tepat sehari setelah SE tersebut diterbitkan. Para pengemudi angkutan umum merusak satu bus mini di Jalan Raya Pekukuhan Kecamatan Mojosari. Sejak saat itu, giliran pengemudi lyn Mojosari-Gempol-Porong (MGP), Mojosari- Pacet (MP), dan Mojosari-Mojokerto (MM) yang berdemo. Melalui Harian Seputar Indonesia, tanggal 2 Mei 2011 dapat diketahui bahwa sekitar 40 pengemudi angkutan umum mendatangi kantor Bupati Mojokerto. Mereka mengancam akan melakukan aksi mogok beroperasi jika pemerintah kabupaten Mojokerto tetap memberlakukan surat edaran Bupati yang mereka anggap merugikan pihak angkutan umum lyn.

Alasannya mereka menganggap jalur bus mini dianggap memakan jalur ketiga angkutan umum yang ikut protes. Apalagi faktanya bahkan setelah SE Bupati Mojokerto terbit, banyak pengemudi bus nakal yang masih menaikkan dan menurunkan penumpang dijalur yang dilarang.

Suatu krisis pasti akan menimbulkan akibat. Tahap akibat pada konflik pengemudi angkutan umum MM,MGP, dan MP melawan bus mini dapat terlaksana karena bantuan pihak ketiga. Meski sudah dijembatani pihak Pemkab Mojokerto serta Polres Mojokerto di ruang SBK Pemkab Mojokerto, kedua belah pihak masih tetap pada pendiriannya masing-masing. Maka untuk mengakhirinya, pihak Pemerintah daerah pada akhirnya mengaktifkan kembali Peraturan Bupati nomor 42 tahun 2009 dan memaksakan keputusan itu pada pengemudi Bus mini. Bahkan untuk memastikan mereka mematuhinya, setelah keputusan itu dibuat hingga saat ini dipertigaan depan terminal Mojosari baru, setiap harinya dari jam 6 pagi hingga jam 6 sore selalu ada petugas yang mengawasi. Bisa dikatakan bahwa pada akhirnya konflik ini dimenangkan oleh para pengemudi lyn Mojosari-Mojokerto,Mojosari-Gempol-Porong dan Mojosari Pacet. Setelah tahap akibat, maka tahapan terakhir adalah tahapan pasca konflik. Akhirnya konflik yang adapun berakhir. Akan tetapi karena tidak diselesaikan secara mufakat oleh kedua belah pihak, maka tahap ini kembali lagi kesituasi pra-konflik.

Dampak Keberadaan Terminal Mojosari Terhadap Kondisi Sosial Pengemudi Angkutan Umum Dikecamatan Mojosari Kabupaten Mojokerto

Pendapatan Pengemudi

Rata-rata setelah keberadaan terminal Mojosari baru, pengemudi mengalami penurunan penghasilan. Akan tetapi penurunan yang diperoleh antara anggota lyn trayek satu dengan trayek lainnya berbeda-beda. Pada lyn Pacet-Mojosari,rata-rata penghasilan yang didapatkan dalam sehari sekitar Rp 20.000,00 . Padahal Ketika terminal Mojosari masih berada dilokasi yang lama,rata-rata mereka bisa mendapatkan penghasilan Rp 50.000,00 setiap harinya. Jadi antara diterminal baru dan sekarang, rata-rata penghasilan mereka turun sekitar 60% tiap harinya.

Created with nitroPDF professional
download the free trial online at nitropdf.com/professional

Pada lyn Krian-Mojosari, rata-rata pendapatan mereka ketika masih menempati terminal Mojosari lama rata-rata Rp 60.000,00 perharinya. Akan tetapi sekarang mereka hanya mendapatkan sekitar Rp 30.000,00 perhari. Bahkan ketika sepi, mereka sering tidak mendapatkan uang untuk dibawa pulang. Penurunan pendapatan mereka yang rata-rata sebesar 50% tiap harinya terjadi secara drastis dari mulai adanya terminal Mojosari yang baru.

Sedangkan lyn Mojosari-Mojokerto Dari pendapatan sekitar 45 ribu setiap harinya ketika berada di terminal Mojosari lama, kini pendapatan tersebut berkurang drastis menjadi hanya 25 ribu sehari. Lyn Mojosari-Gempol-Porong pun demikian. Dari keuntungan rata-rata 50 sehari, kini dalam situasi normal, mereka hanya bisa membawa pulang uang sebesar 20.000 rupiah tiap harinya.

Menurunnya pendapatan pengemudi memang tidak semata-mata karena keberadaan terminal Mojosari, akan tetapi juga sebagai dampak dari semakin banyaknya penduduk sekitar yang memiliki sepeda motor dan juga HP. Mereka yang dahulu selalu naik lyn untuk pulang kerumah, sekarang seiring dengan kemajuan zaman, mereka dapat menggunakan HP yang mereka miliki untuk minta dijemput oleh anggota keluarga mereka menggunakan sepeda motor. Hal ini tentunya semakin memperparah menurunnya pendapatan yang diperoleh para pengemudi lyn.

Kemampuan Dalam Memenuhi Kebutuhan Keluarga

Penurunan pendapatan yang diperoleh pengemudi, pada akhirnya juga berpengaruh terhadap kemampuan mereka dalam memenuhi kebutuhan keluarga. Ketika mereka berada diterminal lama, pendapatan yang mereka miliki rata-rata mampu untuk mencukupi kebutuhan primer dan sekunder mereka. Bahkan ada yang tersier. Akan tetapi pasca dibangunnya terminal Mojosari baru, kebutuhan yang mampu mereka penuhi hanyalah kebutuhan primer mereka saja.

Sedangkan berdasarkan sifatnya, kebutuhan dibedakan menjadi dua yaitu kebutuhan jasmani dan kebutuhan rohani. Dengan pendapatan rata-rata yang mereka miliki sekarang, pengemudi angkutan umum hanya mampu untuk memenuhi kebutuhan jasmani mereka. Sedangkan untuk kebutuhan rohani yang memerlukan biaya, seperti rekreasi ketempat wisata atau wisata rohani ke makam para wali, sering terbengkalai. Hanya satu lyn saja, yaitu lyn Pacet-Mojosari yang masih menganggarkan biaya untuk jiarah kemakam para wali dengan pendapatan yang mereka miliki sekarang.

Perubahan Pekerjaan

Penurunan jumlah pengemudi tersebut berbeda pada tiap trayeknya. Lyn Pacet Mojosari misalnya, penurunan jumlah pengemudi yang terjadi pada trayek ini berkisar sekitar 34 persen, dari jumlah pengemudi awal sekitar 75 sekarang menjadi 50 orang pengemudi. Penurunan serupa juga dialami oleh lyn Krian-Mojosari yakni sekitar 40 persen. Jumlah pengemudi semula dari lyn Krian-Mojosari ini semula adalah 164 orang. Akan tetapi setelah keberadaan terminal Mojosari, maka jumlah tersebut mengalami penurunan sebanyak 64 orang.

Tidak berbeda jauh dengan dua lyn diatas, lyn Mojosari Mojokerto juga mengalami penurunan yang sama. Dari jumlah pengemudi awal sekitar 50 orang, kini pengemudi yang mengoperasikan lyn Mojosari-Mojokerto tinggal 35 orang saja. Penurunan yang terjadi pada lyn Mojosari-Mojokerto ini sebesar 30 persen.

Walaupun tidak mengalami perubahan pengemudi akibat sistem kartu anggota yang bisa diperjual belikan, akan tetapi lyn Mojosari-Gempol-Porong juga mengalami pergantian pengemudi. Jadi pengemudi Lyn Mojosrai-Gempol-Porong yang berhenti, sebelumnya akan mencari anggota baru untuk menggantikannya.

Penurunan jumlah pengemudi ini selain karena keberadaan terminal Mojosari juga karena semakin banyaknya pemilik kendaraan bermotor dan Telepon Genggam atau HP.

PENUTUP

Simpulan

1. Keberadaan terminal Mojosari membawa dampak pada kehidupan sosial pengemudi angkutan umum. Adanya dampak bidang sosial tersebut dapat dilihat melalui antara lain sikap pengemudi yang tidak menyukai keberadaan terminal Mojosari , terjadinya perubahan maupun perbedaan norma pada lyn Krian-Mojosari dan lyn Pacet-Mojosari. Semakin berkurangnya interaksi antar pengemudi sejak keberadaan terminal Mojosari yang baru, serta berbagai konflik sosial yang terjadi. Diantaranyya demo yang dilakukan oleh bus mini Pasuruan-Mojokerto dengan para pengemudi angkutan umum.
2. Dampak keberadaan terminal Mojosari baru dalam bidang ekonomi pengemudi angkutan

Created with nitroPDF professional
download the free trial online at nitropdf.com/professional

umum yaitu menurunnnya pendapatan dikalangan pengemudi . Di lyn Krian-Mojosari penurunan pendapatan sebesar 50 persen. Pada lyn Mojosari-Mojokerto, penurunan pendapatan yang terjadi sekitar 45 persen. Penurunan sebesar 60 persen dialami oleh lyn Mojosari-Gempol-Porong dan juga lyn Pacet-Mojosari. Berkurangnya kemampuan pengemudi dalam memenuhi kebutuhan keluarga keluarganya. Hal ini terjadi di semua lyn yang ada di terminal Mojosari baru. Jumlah pengemudi juga mengalami pengurangan. Jumlah pengemudi lyn Krian-Mojosari mengalami penurunan sebesar 40 persenl. Sedangkan pada lyn Pacet-Mojosari, penurunan yang terjadi sekitar 34 persen. Penurunan sebesar 30 persen dialami oleh lyn Mojosari-Mojokerto. Lyn Mojosari-Gempol-Porong adalah satu-satunya lyn yang tidak mengalami penurunan jumlah pengemudi.

Saran

1. Sebagai pengimbang agar terminal yang hingga kini tidak berfungsi dapat berfungsi sebagaimana ketika berada di lokasi lama, hendaknya didirikan bangunan lain yang dapat menarik perhatian penumpang. Misalnya saja didirikan pusat keramaian seperti swalayan, pasar, sekolah atau kantor-kantor pemerintahan.
2. Melihat masih banyaknya masalah yang mengganjal baik diantara pengemudi maupun pihak dinas perhubungan, sebaiknya pihak pemerintah daerah menjembatani berbagai pihak yang bertikai agar dapat memperoleh keputusan yang mufakat. Sehingga kondisi lalu lintas di Kecamatan Mojosari dapat kembali tertib seperti sediakala.
3. Perlu adanya sosialisasi pada masyarakat untuk mengenalkan mereka pada terminal Mojosari Baru, misalnya diadakan bazar atau pertunjukan rakyat. Selain dapat menarik minat masyarakat terhadap terminal mereka yang baru, hal ini diharapkan dapat menghidupkan kembali ruko-ruko diterminal yang sudah lama tutup.
4. Agar dapat berjalan sesuai fungsinya, perlu tindakan tegas dari pihak dinas perhubungan. Tidak cukup hanya sesekali, akan tetapi setiap hari sehingga setiap pengemudi memiliki kesadaran sendiri untuk mencari penumpang di terminal.
5. Apabila dikemudian hari Pemerintah Daerah Mojosari hendak memindahkan lokasi terminal lagi, maka hendaknya kali ini mereka menggunakan Sistem Informasi Geografi untuk menentukan lokasi terminal yang sesuai.

DAFTAR PUSTAKA

Yin, Robert K. 2008. *Studi Kasus Desain dan Metode*. Jakarta: Raja Grafindo Persada

Moleong, Lexy J. 2008. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya

Soekanto, Soerjono. 2003. *Sosiologi: Suatu Pengantar*. Jakarta: Raja Grafindo Persada

Tim Universitas Negeri Surabaya. 2006. *Panduan Penulisan Skripsi dan Penilaian Skripsi*. Surabaya: Universitas Negeri Surabaya.

UNESA Universitas Negeri Surabaya

Created with nitroPDF professional
download the free trial online at nitropdf.com/professional