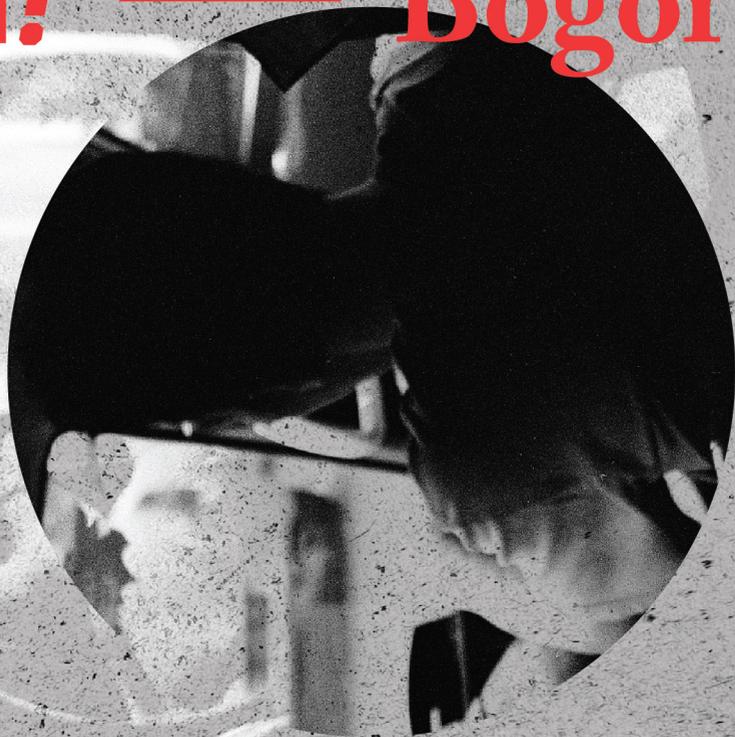




Angkot! Kiri! ————— Bogor





Angkot!
Kiri!

*Angkot
di Bogor
kemarin dan
hari ini.*



Kampoeng Bogor Publication, 2019.

Penulis: **Reza Adhiatma**

Fotografi: **Amrsya Adji, Anwar Fachrudin**

Perancang Grafis: **Rico Prasetyo**

@Kampoengbogor

www.kampoengbogor.org



00 - *Tentang Terbitan*

Fotografer: Amr Sya Adji



Zine Angkot! Kiri! ini merupakan publikasi awal dari eksperimen riset yang dilakukan pada tahun 2018 yang lalu. Kami menuangkan tulisan dan hasil foto dalam format zine dengan maksud untuk menyajikan format yang lebih lentur dan fleksibel. Zine ini tidak berpretensi untuk merangkum seluruh informasi dan data terkait angkot namun lebih merupakan sebuah upaya untuk menghasilkan narasi-narasi kecil sebelum akhirnya dapat digunakan untuk melihat kompleksitas dan persoalan yang lebih besar. Data-data dari Tulsan ini didapat dari penelusuran artikel koran sejak tahun 1984 hingga 2018 juga melalui observasi lapang dan wawancara terhadap puluhan supir dan beberapa pemilik angkot. Sebagian wawancara dilakukan dalam sekali pertemuan sedangkan dengan beberapa informan kunci wawancara dilakukan lebih dari sekali. Fokus wilayah penelitian hanya di Kota Bogor meskipun pada beberapa isu, keterhubungan dengan wilayah Kabupaten Bogor tidak dapat dihindarkan.

01 - Latar

Fotografer: Amrsya Adji



Pada bulan Maret 2017 Bogor dihebohkan oleh tawuran antara supir angkot dan pengemudi ojek online. Kejadian itu bermula dari aksi pemogokan para supir angkot untuk menolak peraturan mengenai *rerouting* beberapa trayek angkot yang dianggap merugikan para supir angkot. Entah bagaimana aksi pemogokan itu lantas berujung pada tawuran antara supir angkot dan pengemudi transportasi online yang memakan waktu berhari-hari dan melibatkan ratusan bahkan mungkin ribuan orang dari kedua belah pihak, belakangan saya mendapatkan informasi dan konfirmasi bahwa para pengemudi transportasi online mendapat dukungan dan solidaritas rekan-rekan mereka dari kota-kota sekitar seperti Jakarta dan Depok, sedangkan para supir angkot dibekingi preman dan penduduk dari kampung-kampung di pinggiran kota, skala tawuran yang cukup luar biasa bagi kota menengah seperti Bogor. Yang sekilas tampak memang para supir angkot berusaha melepaskan rasa frustrasinya dan melampiaskannya kepada saingan mereka yaitu para pengemudi transportasi online. Huru-hara tersebut memaksa Walikota dan seluruh jajarannya untuk turun tangan langsung menengahi, Walikota saat itu juga mengeluarkan pernyataan akan membatasi jumlah armada transportasi online. Di saat yang bersamaan lini masa media sosial juga penuh dengan perbincangan seputar kejadian tersebut, sebagian menyayangkan pernyataan Walikota yang berniat untuk membatasi jumlah armada transportasi online alih-alih dalam kejadian tersebut seharusnya seluruh kesalahan mestilah ditujukan kepada supir angkot yang terkesan arogan dan tidak mau menerima kemajuan, mereka juga menuntut seharusnya para supir angkot didisiplinkan dengan lebih keras lagi. Sentimen negatif di sosial media menggenapkan penilaian negatif mengenai angkot selama ini, jika kita coba masukan kata kunci "*angkot di Bogor*" pada mesin pencarian di internet kita bisa melihat betapa penilaian mengenai angkot selalu saja buruk, mulai dari dianggap sebagai sumber kemacetan karena kebiasaan 'ngetem' menunggu penumpang di sembarang tempat, kendaraan yang tidak nyaman, perilaku supir yang tidak sopan sampai pada tuduhan serius seperti mengakomodir tindak kejahatan di dalam angkot.

Berbanding terbalik dengan seluruh penilaian negatif mengenai angkot yang begitu mudah kita temukan di internet, produksi pengetahuan mengenai angkot melalui kajian dan riset sebenarnya masih terbilang minim terutama yang mencermati soal praktik-praktik sosial yang terjadi di sekelilingnya –bukan hanya menilik dari kacamata yang sangat teknis sebagai sistem transportasi– meskipun angkot di Kota Bogor selama puluhan tahun telah menjadi salah satu moda utama bagi mobilitas warga sekaligus juga fitur kota. Hampir mustahil rasanya untuk melepaskan kehidupan jalan raya di Kota Bogor dari angkot. Berdasarkan data dari Kementerian Perhubungan pada tahun

2015 jumlah angkot yang beroperasi di Kota Bogor berjumlah 3.412 unit dengan 23 trayek dan menjangkau 59 Kelurahan.

Dengan latar itulah eksperimen riset mengenai angkot ini dimulai, untuk mencoba melihat realitas dibalik ungkapan “kota sejuta angkot”. Melihat seperti apa aktor-aktor yang berada dibalik kemudi dan operasional angkot sekaligus menilik bagaimana interaksi, konvensi maupun kontestasi nilai terjadi dengan kota dan seluruh institusinya. Harapan tentu saja untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik mengenai angkot itu sendiri. Seperti yang nanti akan sedikit banyak dijabarkan dalam tulisan ini bahwa permasalahan atau problematisasi hal-hal di seputar angkot dan transportasi umum di Kota Bogor ini tidak banyak bergerak maju setidaknya sejak 35 tahun yang lalu. Seiring dengan hal tersebut, saat ini kita juga melihat momentum bahwa angkot semakin terdesak dituntut untuk berubah oleh dua kekuatan yaitu pasar dan negara, pada sisi pasar dengan hadirnya pesaing yaitu transportasi online dan pada sisi negara oleh Pemerintah Kota Bogor yang beberapa waktu belakangan banyak mengeluarkan peraturan dan rencana-rencana yang cukup ambisius dalam hal pengaturan angkot.

Melihat persoalan angkot hari ini sebenarnya juga menilik kembali laku keseharian yang merentang dari persoalan mobilitas, struktur ekonomi juga korupsi.

Moda transportasi Angkutan Kota atau yang sekarang kita kenal dengan nama angkot mulai dikenal dan beroperasi di Bogor sejak awal 1980an meskipun jumlahnya masih sangat terbatas. Angkot saat itu dilihat sebagai bentuk transformasi dari otolet atau otobus, kendaraan yang banyak orang nilai menyerupai kotak sabun. Sejak 1965 angkutan umum non bis yang melayani penumpang dalam kota mayoritasnya adalah bemo, bahkan sampai tahun 1980-an Kota Bogor dijuluki sebagai Kota Bemo. Hal ini menegaskan bahwa sejak puluhan tahun lalu identitas Kota Bogor selalu ditandai oleh transportasi publiknya. Awalnya bemo dimaksudkan sebagai angkutan umum pengganti becak meskipun kendaraan tersebut diproduksi oleh Daihatsu bukan sebagai angkutan penumpang tetapi untuk mengangkut barang maka tidak heran ruang di dalamnya memang sempit setelah ditambah bangku untuk penumpang. Pun begitu, bemo dirasa cukup efektif sebagai angkutan penumpang karena bentuknya yang mungil sehingga memungkinkan untuk menjangkau jalan-jalan yang kecil.

Seiring perkembangan, bemo memang dirasa semakin tertinggal oleh jaman dengan begitu banyak keluhan mengenai polusi dan kebisingan yang dihasilkan oleh mesin knalpotnya. Konon Walikota Bogor periode 1984-1989 Ir. Muhammad mengeluhkan kesulitan tidur akibat kebisingan bemo yang beroperasi di malam hari. Tahun 1985 mulai terbit wacana untuk penghapusan bemo. Pertimbangan-pertimbangan tersebut membuat beberapa pihak mulai melirik angkot sebagai moda transportasi yang lebih sesuai, unggul dan menguntungkan karena juga dapat menaikan lebih banyak penumpang. Di tahun-tahun awalnya,

angkot mendapat nama alias yaitu kodok ijo atau Daihatsu tuyul, mungkin karena daya jelajah dan medan beroperasi yang belum dibatasi membuatnya dapat bergentayangan ke seluruh penjuru kota untuk mencari penumpang. Sedangkan di pertengahan 80an sampai sekitar awal 2000an, angkot sering disebut juga dengan merek kendaraanya yaitu Daihatsu karena pada waktu itu kendaraan yang lazim digunakan sebagai angkot adalah Daihatsu Hijet.

Tidak lama sejak kemunculan angkot, pemerintah mulai menaruh perhatian pada persoalan lalu lintas terutama isu kemacetan dan salah satu yang dianggap sebagai biang keladi adalah angkutan umum terutama non bus. Tahun 1983 Pemerintah Kota dan Kabupaten Bogor menyelenggarakan Temu Karya Pola Transportasi Kota, acara tersebut dihadiri oleh berbagai instansi Pemerintah maupun organisasi profesi yang berkaitan dengan bidang pengelolaan transportasi. Sebagai tindak lanjut dari acara itu terbentuklah Tim Penertiban Lalu Lintas di wilayah kota dan kabupaten yang ditetapkan melalui Surat Keputusan Bersama No 300.05/SK.1241-Bappeda/84 dan No 300.05/206/KPTS/HUK/1984. Walikota Bogor saat itu Ir. Muhammad menyatakan salah satu masalah lalu lintas di Kota Bogor adalah belum adanya pola tentang jenis dan trayek yang ketat bagi kendaraan umum.



Data mengenai jumlah kendaraan umum saat itu masih simpang siur, tetapi angka yang sering keluar dari berita-berita di media pada tahun 1985 adalah ada 2.500 kendaraan umum yang mendapat jatah distribusi trayek dalam kota, kendaraan umum tersebut terdiri dari 756 bemo dan 167 otolet, 352 minibus, 10 angkot dan 1 taksi resmi. Sedangkan di daerah Kabupaten Bogor terdapat 89 bemo dan 2.410 otolet dan minibus dimana setengah dari jumlah angkutan umum tersebut beroperasi masuk ke wilayah Kota Bogor. Pada tanggal 5 Agustus 1985 pembagian rute dan jalur trayek bagi kendaraan

umum mulai diatur sekaligus juga kode jurusan pertama kali mulai dibuat. Sebagian besar rute trayek ini masih bertahan dan dapat kita kenali jejaknya hingga hari ini.

Rute kendaraan umum dalam kota dibagi kedalam 12 jalur. Jalur-jalur itu diantaranya Cipaku-Merdeka, Sukasari-Merdeka, Baranangsiang-Merdeka, Baranangsiang-Ramayana, Cimahpar-Ramayana, Ciheuleut-Ramayana, Warung Jambu-Merdeka, Warung Jambu-Ramayana, Warung Jambu-Baranangsiang, Bantarkemang-Sukasari, Cimanggu-Merdeka. Sedangkan rute untuk kendaraan penumpang antar kota diatur menjadi 8 jalur:

- 01. Kendaraan antar kota yang datang dari *Cianjur dan Sukabumi* masuk jalan *Tajur-Jalan Siliwangi-Jalan Pajajaran-Jalan Sambu-Jalan Bangka-Jalan Otista-Jalan Pajajaran* dan kembali ke arah *Cianjur/Sukabumi*.**
- 02. Kendaraan yang datang dari arah *Ciawi/Tajur* masuk Jalan Raya *Tajur-Jalan Siliwangi-Jalan Batutulis-Jalan Empang-Jalan Lawang Saketeng-Jalan Pedati* kemudian menyebrang jalan *Suryakencana* masuk jalan *Roda-Jalan Siliwangi* kembali ke jalan *Ciawi/Tajur*.**

- 03. Kendaraan yang datang dari arah *Rancamaya/Pamoyanan* masuk jalan *Batutulis-Jalan Pahlawan-Jalan Empang-Jalan Juanda-Jalan Lawang Saketeng-Jalan Kampung Cingcau-Gang Aut-Jalan Pahlawan-Jalan Batutulis* kembali ke *Cipaku Rancamaya/Pamoyanan*.**

- 04. Kendaraan yang datang dari arah Kota *Batu, Cibalagung dan Pancasan* masuk Jalan *Pulo-Jalan Empang-Jalan Jalan Pasar Ramayana-Jalan Juanda-Jalan Lawang Saketeng-Jalan Kampung Cingcau-Gang Aut-Jalan Pahlawan-Jalan Pulo* kembali ke jurusan *Pancasan*.**

- 05. Kendaraan yang datang dari arah *Ciomas, Pasir Kuda dan Sindangbarang* masuk Jalan *Veteran-Jalan Perintis Kemerdekaan-Sub Terminal Merdeka-Jalan Kapten Muslihat-Jalan Nyi Raja Permas-Jalan MA Salmun-Jalan Merdeka-Jalan Veteran-Jalan Gunung Batu* kembali ke arah *Ciomas*.**

06. Kemudian kendaraan dari arah *Parung* masuk Jalan Semeru–Jalan Mawar–Jalan Merdeka–Sub Terminal Merdeka–Jalan Merdeka–Jalan Kapten Muslihat–Jalan Raja Permas–Jalan Merdeka–Jalan Semeru kembali ke arah Parung.

07. Sedangkan untuk kendaraan dari arah *Cilebut* masuk Jalan Kebon Pedes–Jalan Sri Gunting–Jalan Merak–Jalan Ahmad Yani–Jalan Sudirman–Jalan Sawojajar–Jalan Dewi Sartika–Gang Baru–Jalan Cibalok–Jalan Pengadilan–Jalan Sudirman–Jalan Pemuda–Jalan Kebon Pedes kembali ke arah Cilebut.

08. Kendaraan yang datang dari arah *Ciluar* masuk Warung Jambu–Jalan Ahmad Yani–Jalan Sudirman–Jalan Sawojajar–Jalan Dewi Sartika–Gang Baru–Jalan Cibalok–Jalan Pengadilan–Jalan Sudirman–Jalan Pemuda–Jalan Dadali–Warung Jambu kembali ke Ciluar.

Meskipun pengaturan jalur trayek telah diberlakukan namun tidak serta merta dianggap telah menyelesaikan persoalan kepadatan di jalan raya. Seperti misalnya persoalan distribusi angkutan per rute, angkutan umum yang terakumulasi melewati jalur Empang, Suryakencana, Sukasari dan Siliwangi hampir setengah dari jumlah total angkutan umum yang beroperasi di Kota Bogor.

Selain itu dengan adanya pengaturan trayek membuka kesempatan bagi para oknum dari pihak yang berwenang untuk melakukan tindak korupsi dan pemerasan kepada para pemilik angkot. Untuk mengurus izin trayek, para pemilik angkutan umum, terutama pemilik kendaraan dalam jumlah kecil harus menginduk melalui CV dengan biaya sekitar Rp. 60,000 padahal tarif resmi dari pemerintah hanya sebesar Rp. 15,000. Belum lagi para pemilik harus menyetero uang iuran sebesar Rp. 500 per hari, ini belum ditambah dengan uang retribusi resmi Rp. 2,500 untuk Organda. Berdasarkan laporan dari beberapa media, CV yang didirikan banyak dimiliki oleh oknum DLLAJ. Tidak hanya meretas jalur-jalur formal praktik kotor korupsi oknum pihak yang berwenang ini juga menempuh jalur ilegal dengan menerbitkan surat izin trayek palsu.

Selain soal pengaturan rute trayek di tahun 1984 juga dikeluarkan peraturan mengenai Daerah Bebas Becak atau dikenal juga dengan DBB di beberapa jalan protokol seperti di Jalan Sudirman – Juanda, Jalan Suryakencana – Siliwangi

sampai batas Jalan Sukasari, Jalan Kapten Muslihat – sampai depan kantor Pemda Bogor (sekarang Balaikota), Jalan Merdeka – Jembatan Merah, serta Jalan Pajajaran hingga Siliwangi. Begitupun dengan ojek motor juga diatur daerah operasinya hanya di seputar daerah Kebon Pedes, Bogor Baru, Jalan Siliwangi – Batutulis, Jalan Sukasari – Perumnas Bantar Kemang, Jalan Batutulis – Perumnas Bantar Kemang. Seluruh peraturan tersebut dapat diartikan sebagai upaya agar becak dan ojek motor dilokalisasi untuk menjadi angkutan lingkungan atau penghubung yang beroperasi di sekitar daerah pemukiman saja.

Fotografer: Anwar Fachrudin



Tahun 1988 perihal penghapusan bemo yang wacananya sudah dimulai sejak tahun 1985 terus semakin menguat, bahkan ada target penghapusan di tahun 1989. Ada data yang menyebutkan pada Oktober 1988 jumlah kendaraan bemo di Kota Bogor berjumlah 789 setelah melalui beberapa kali pengurangan kendaraan melalui proses peremajaan. Jika kita bandingkan dengan data tahun 1985 yang disebutkan sebelumnya berjumlah 756 berarti dapat diasumsikan pada sepanjang tahun 1985 hingga 1988 jumlah bemo masih terus bertambah. Pola operasionalisasi bemo hampir sama dengan yang kita temui pada operasionalisasi angkot hari ini, para supir bemo biasanya menyewa kepada pemilik bemo yang pada tahun 1985 biaya setorannya rata-rata Rp. 5,000 per hari atau ada juga yang membayar per bulan dengan biaya Rp. 60,000. Supir bemo biasanya setiap hari dapat mengantongi uang antara Rp. 3,000 sampai Rp. 5,000 setelah dikurangi setoran dan uang bahan bakar seharga Rp. 6,000 jika mengoperasikan bemo selama 11 jam per harinya. Sebenarnya di antara tahun 1985 hingga 1988 mulai banyak juga supir bemo yang beralih ke angkot tetapi karena kesulitan untuk beradaptasi akhirnya kembali menjadi supir bemo. Kesulitan ini mungkin ada pada soal kebiasaan, dengan kendaraan angkot yang dapat menampung jumlah penumpang yang lebih besar artinya ada energi lebih yang harus dikeluarkan untuk mencari penumpang dan ini terpaksa harus mereka lakoni karena jumlah setoran angkot jelas jauh lebih besar dibanding bemo. Meski ada target penghapusan bemo di tahun 1989 namun kita semua tahu bahwa wacana ini tidak pernah benar-benar terwujud sampai tahun 2002. Bemo terakhir masih melayani rute Sukasari – Ciomas, berakhir di pangkalan Pasir Kuda.



03 - *Strategi Bertahan Hari Ini*

Pada rentang waktu tahun 90an angkot mencapai masa jayanya. Seorang informan yang merupakan pemilik angkot, sempat mengungkapkan “*Kalau menyupiri angkot di tahun 90an, lalu tidak bisa membeli mobil atau rumah itu berarti bodoh*”. Meskipun pernyataannya memang sedikit tendensius, namun kita bisa melihat keyakinan bahwa periode 90an adalah periode puncak bagi angkot. Salah satu indikasi juga dapat kita lihat bahwa sebagian besar angkot pada waktu itu memiliki kernet sebagai semacam asisten supir untuk mencari penumpang dan mengumpulkan uang ongkos. Artinya pemasukan dari ongkos penumpang saat itu cukup besar untuk bisa dibagi antara supir dan kernet. Sebagian kernet ini membangun relasi dengan supir secara informal, berdasar kesaksian, salah satu tempat mangkal favorit para kernet adalah di sekitar daerah depan Lembaga Pemasyarakatan Paledang, para kernet menawarkan jasanya kepada supir-supir angkot yang masih belum didampingi kernet saat ‘narik’ angkot. Sedangkan sebagian yang lain mempunyai hubungan kerja dengan supir maupun pemilik angkot. Fenomena kernet mulai menurun

eksistensinya sejak krisis ekonomi 1997 yang diikuti dengan gonjang ganjing politik di tahun berikutnya. Meskipun berdasarkan informasi dari beberapa pemilik maupun supir masa kejayaan angkot masih bertahan hingga antara tahun 2003-2005.

Jika kemudian kita eksplorasi pada pertanyaan mengapa kejayaan angkot itu dapat menurun, kebanyakan informan akan menjawab karena perkembangan angkot yang dibiarkan liar tanpa aturan yang jelas sehingga akhirnya jumlah angkot yang meningkat memangsa masa kejayaannya sendiri. Selain memang perkembangan industri otomotif yang tidak dapat dihindari. Semakin banyak orang yang mampu dan beralih kepada kendaraan pribadi baik mobil maupun motor juga memiliki pengaruh yang signifikan. Sejak saat itu angkot tidak mampu mengembalikan masa jayanya apalagi dalam perkembangan terkini dengan hadirnya transportasi online yang memanjakan konsumen menjadi hantaman yang cukup telak meski tidak langsung mematikan bagi eksistensi angkot. Pemilik dan supir angkot hari ini dirasa perlu untuk menemukan siasat-siasat baru agar dapat terus bertahan.

Dalam mengelola operasionalisasi angkot ada dua pihak yang terlibat, yaitu pemilik dan para supir, memang terdapat pula pemilik yang sekaligus merupakan supir angkot namun jumlahnya sangat kecil. Relasi antara pemilik dan supir angkot sepiantas menyerupai sistem sewa, para supir menyewa kendaraan secara harian dan wajib menyetorkan sejumlah uang kepada pemilik di ujung hari setelah selesai menggunakan atau ‘narik’ angkot. Di Kota Bogor besaran setoran harian bervariasi

antara **Rp. 90,000** hingga **Rp. 120,000** bergantung dengan trayek angkotnya 'basah' atau tidak. Trayek 'basah' artinya adalah rute trayek yang ramai dengan penumpang yang akan selalu bersesuaian dengan arah dimana kota berkembang. Tahun 90an rute trayek paling 'basah' adalah rute trayek Warung Jambu – Merdeka. Hari ini dengan pembangunan kota yang terus berpusat di seputar Kebun Raya Bogor, trayek 'basah' adalah trayek yang melalui jalur tersebut, terutama daerah Baranangsiang yang penuh dengan area komersial dengan ragam tempat seperti kafe dan mall serta fasilitas publik lainnya. Perjanjian antara pemilik dan supir mengenai uang setoran biasanya sifatnya sangat informal, negosiasi masih memungkinkan untuk terjadi ketika supir tidak dapat menyetorkan uang yang sesuai dengan besaran setoran harian pada hari-hari dimana supir merasa penumpang memang sedang sepi. Para pemilik angkot dan supir biasanya terhubung melalui semacam sistem referensial, pemilik angkot yang mencari supir untuk mengoperasikan angkotnya cukup memberi informasi kepada supir angkot lainnya yang ia kenal maka informasi itu biasanya menyebar dari mulut ke mulut.

Para supir angkot biasanya hanya memiliki penghasilan dari 'narik' angkot saja. Setiap hari mereka harus mencari penumpang untuk memenuhi jumlah uang setoran harian ditambah uang untuk bensin dan sisa dari itu semua baru masuk ke kantong mereka. Dalam seminggu biasanya para supir bisa 'narik' angkot hingga 5 sampai 6 hari karena adanya peraturan shift angkot dari pemerintah. Untuk bisa hidup layak dengan patokan Upah Minimum

Kota Bogor yang senilai **Rp. 3,800,000** maka para supir setiap hari harus memperoleh uang bersih sebesar **Rp. 190,000** jika ditambah dengan uang bensin senilai **Rp. 120,000** dan setoran minimal misalnya saja **Rp. 100,000** maka total yang harus dikumpulkan setiap harinya menjadi **Rp. 410,000**. Dengan tarif penumpang rata-rata sebesar **Rp. 3,500** sampai **Rp. 4,000** maka para supir harus mencari lebih dari 100 penumpang setiap harinya jika menginginkan upahnya mencapai UMK. Angka yang memang kelihatan agak mustahil untuk dipenuhi. Berdasarkan pengakuan para supir biasanya setiap hari mereka hanya dapat mengantongi uang senilai **Rp. 50,000** atau bisa juga sampai **Rp. 100,000** jika memang hari sedang baik.

Dengan semakin sulitnya mencari penumpang karena persaingan yang semakin ketat, baik dengan sesama angkot maupun transportasi online lantas menarik untuk melihat bagaimana para supir dan pemilik angkot merespons tantangan tersebut. Banyak supir meyakini bahwa pekerjaan 'narik' angkot itu sangat erat kaitannya dengan konsep rezeki dari 'atas' atau Tuhan. Ungkapan "Narik angkot sih milik-milikan" sering diucapkan oleh banyak supir ketika ditanya tentang persaingan dengan

transportasi online dan keadaan yang semakin sulit untuk mencari penumpang. Ungkapan mengenai 'milik-milikan' ini diamini tampaknya oleh hampir semua supir dan merupakan semacam pernyataan penegasan hati, berbekal keyakinan tersebut para supir terus menyimpan harap bahwa jika hari ini rugi maka besok atau lusa mereka mungkin akan untung. Keyakinan ini yang membuat mereka terus kuat untuk bertahan dan berusaha di tengah segala kesulitan.

Selain soal keyakinan, sebagian para supir terutama yang berusia muda juga ada yang berkumpul dan bergabung dengan komunitas-komunitas angkot. Komunitas-komunitas angkot seperti Monster, Brazagan, Sexy dan lain-lain banyak terdapat dan terutama berbasis di Kabupaten Bogor yang sebagian angkot-angkotnya melintas ke Kota Bogor. Komunitas-komunitas ini tidak hanya menjadi wadah mereka untuk berkumpul namun juga tempat dimana strategi untuk bertahan pada himpitan situasi dan kondisi hari ini dirumuskan dan dipertukarkan. Komunitas-komunitas angkot juga membentuk jejaring sosial mereka sendiri misal melalui iuran anggota dimana iuran tersebut sering diberikan untuk membantu keluarga supir yang istrinya melahirkan, dipinjamkan kepada

supir yang sedang membutuhkan, atau untuk membantu dalam pengurusan segala macam hal ketika supir yang sedang 'narik' ditilang oleh Polisi. Tidak sampai di situ, bergabung dengan komunitas memberikan semacam prestise, kebanggaan dan *sense of identity* bagi para supir-supir muda. Pada perhelatan Pilkada Kabupaten Bogor tahun 2018 lalu, komunitas-komunitas ini bahkan dimobilisir dan memberikan dukungan bagi salah satu pasangan calon Bupati. Menjadi preseden bahwa para supir angkot merupakan calon konstituen yang diperhitungkan dalam percaturan politik lokal.

Fotografer: Anwar Fachrudin





Praktik menarik lainnya yang dilakukan para supir adalah praktik 'ngadal'. 'Ngadal' berarti mengoper atau mengalih kemudian angkot dari supir yang satu kepada supir lainnya biasanya diluar sepengetahuan pemilik angkot. Supir yang menerima operan angkot ini disebut supir 'kadal'. Namun karena praktik ini sudah biasa terjadi sehingga dianggap lumrah para pemilik pun biasanya mengetahui bahwa para supir yang ditunjuk untuk mengemudikan angkot-angkotnya pasti sudah pernah atau bahkan sering melakukan praktik 'ngadal', para pemilik biasanya mengaitkan praktik ini dengan rasa malas dan pada taraf tertentu kurang bertanggung jawabnya para supir. Namun pada sisi yang lain, mekanisme yang terbentuk dengan sangat informal ini menarik, karena dapat menjadi suatu mekanisme dimana para supir-yang sekalipun melakukannya karena faktor kemalasan-tetap memiliki otoritas

terhadap waktu. Supir yang merasa sudah merasa cukup mengantongi uang pada satu hari dan masih memiliki waktu sebelum angkot harus masuk 'kandang' lalu mengoperkan angkotnya kepada supir 'kadal', biaya setoran dan bensin lantas ditanggung renteng oleh kedua supir.

Berbeda dengan para supir, pemilik angkot rata-rata merupakan individu dengan kemampuan ekonomi yang lebih baik sehingga memiliki kemungkinan-kemungkinan lain yang terbuka lebar. Terkait dengan kemampuan dan strategi untuk bertahan setidaknya ada dua hal yang lazim dilakukan oleh

para pemilik angkot. *Pertama*, sedikit sekali hari ini kita bisa menemukan pemilik angkot yang hanya mengandalkan pemasukan dari setoran harian. Beberapa pemilik angkot biasanya memiliki bisnis lain ataupun masih menjadi pegawai negeri/ swasta. Memiliki penghasilan lain ini menjadi wajib terutama dan apabila pemilik angkot masih memiliki kredit angkot yang harus dilunasi dengan cara dicicil bulanan. Beberapa pemilik menyiasati dengan membuat ide bisnis yang masih berhubungan dengan jagad angkot, seperti misal membuka bengkel atau membuka tempat pencucian mobil, dengan ini harapannya biaya perawatan angkot bisa diminimalisir. Namun tidak tertutup juga pemilik angkot memiliki bisnis yang tidak berhubungan sama sekali dengan angkot misalnya salah satu informan pemilik angkot yang berhasil kita wawancara memiliki bisnis tempat foto copy karena kebetulan rumahnya berdekatan dengan sekolah, satu hal yang pasti menjadi pemilik angkot mesti memiliki wawasan dan kejelian seorang entrepreneur jika ingin bertahan. *Kedua*, pemilik memberikan setoran lunak kepada supir, informan yang sama juga mengungkapkan bahwa dia tidak pernah memaksakan nilai uang setoran kepada supir-supirnya bahkan dia menganggap mereka sebagai bagian dari keluarga dengan begitu relasi yang terbangun menjadi lebih harmonis dan saling menguntungkan.

04 - *Angkot dan Imajinasi Modernitas Kita*

Beberapa waktu belakangan Pemerintah Kota Bogor mengeluarkan beberapa kebijakan-kebijakan yang terlihat sangat ambisius terkait dengan pembenahan transportasi publik. Sebagian besar kebijakan itu terhubung erat dengan pengaturan angkot. Tahun 2017 keluar peraturan mengenai *rerouting* trayek angkot dan wacana konservasi 3 angkot menjadi 1 bis. Peraturan ini direspon oleh para supir dengan mogok 'narik'. Demonstrasi ini bahkan berakhir dengan ricuh tawuran antara para supir angkot dengan para pengemudi transportasi online seperti yang diceritakan di bagian latar. Yang terbaru adalah pada tahun 2018 lalu Pemerintah Kota Bogor meluncurkan konsep angkot modern.

Angkot modern versi pemerintah ini difasilitasi dengan begitu banyak kemewahan seperti *wifi*, *port charger*, sistem pembayaran yang dapat menggunakan uang elektronik serta janji akan supir yang berpenampilan rapih berseragam dan kemampuan yang terstandarisasi. Gambaran mengenai angkot modern sebenarnya menjadi simbol tentang bagaimana imaji kita dalam memandang modernitas. Modernitas yang

menempatkan kepuasan pelanggan di atas segalanya, bertindak jauh melebihi kebutuhan dan begitu eksklusif. Yang lebih luar biasa dari perihal angkot modern ini adalah ambisinya untuk memformalisasi institusi yang puluhan tahun berjalan secara informal dalam sekali hantam kebijakan. Betapapun baiknya niat tersebut dengan supir yang lebih rapih berseragam dan memiliki SOP namun kebijakan ini memilih jalan





Fotografer: Anwar Fachrudin

terjalnya sendiri. Meski obsesi untuk memformalkan institusi-institusi informal di kota memang tumbuh subur di dalam imajinasi kita terutama di benak kalangan kelas menengah yang selalu memimpikan kota-kota di Indonesia tumbuh lebih steril seperti Singapura misalnya, sekalipun pandangan tersebut sangat ahistoris.

Kehadiran angkot modern tentu saja, seperti sebelumnya kembali ditanggapi dengan penolakan keras para supir dan pemilik angkot. Alasannya angkot modern akan memberatkan para pemilik angkot yang harus mengganti kendaraan dan kemungkinan akan membengkaknya biaya operasional, kebijakan ini dirasa tidak pro terhadap para pemilik dan supir yang kehidupannya belakangan dirasa semakin sulit. Akhirnya angkot modern yang sudah sempat beroperasi kembali ditarik oleh Pemerintah Kota. Melalui penelusuran historis sebenarnya kita mendapat sedikit pandangan bahwa penolakan-penolakan akan kebijakan dan peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah kemungkinan datang dari rasa bahwa setiap kebijakan dan peraturan yang dikeluarkan selalu memberi celah bagi oknum-oknum aparat untuk melakukan kecurangan atau tindak korupsi dan akhirnya pihak yang selalu merugi adalah para supir dan pemilik angkot. Modernitas memang sering digunakan sebagai topeng bagi akumulasi kapital segelintir elit.

05 - *Penutup*

Fotografer: Anwar Fachrudin



Saya sengaja ingin menjaga jarak dan memberi ruang bagi tulisan ini dari rekomendasi-rekomendasi yang bersifat solutif tentang bagaimana seharusnya transportasi publik sebaiknya diatur atau bagaimana intervensi pembenahan angkot semestinya dilakukan. Di bagian penutup ini saya ingin menceritakan secuplik kisah saat wawancara dengan seorang informan kunci pemilik angkot yang kita sebut saja namanya Pak Anto.

Pada suatu malam saat wawancara, Pak Anto mengungkapkan bahwa dia akan terus mengoperasikan angkot-angkot yang dimilikinya hingga waktu dimana

angkot sudah terlarang untuk beroperasi. Pak Anto menjadi supir angkot pada tahun 1984, dengan bekerja gigih dia berhasil membeli angkot pertamanya di tahun 1988. Setelah itu dengan keadaan ekonomi yang semakin membaik dia akhirnya berhasil bertransformasi menjadi 'juragan' angkot. Sampai hari ini Pak Anto memiliki 10 angkot yang melayani 3 trayek berbeda dan 14 supir yang setia bertahun-tahun kepadanya. Pak Anto memiliki ikatan emosional dengan angkot, melalui uang hasil dari 'narik' angkot dan menjadi pemilik angkotlah dia dapat menghidupi keluarga dan menyekolahkan anak-anaknya hingga sarjana. Dia bahkan masih menyimpan angkot pertama yang berhasil dia beli, angkot itu ditaruh sebagai semacam monumen ingatan akan kerja kerasnya selama puluhan tahun. Sebelum kami mengakhiri wawancara malam itu dan kembali ke peraduan masing-masing, Pak Anto menutup dengan kalimat: *"Saya akan selalu mengikuti peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah tapi semuanya juga harus patuh dong jangan pilih-pilih!"*. Sangat mudah untuk melihat kesan akan keresahan bahwa peraturan mengenai angkot yang dikeluarkan selama ini masih terasa jauh dari harapan.

Angkot, yang sehari-hari kita naiki tanpa meninggalkan kesan apapun dapat menjadi begitu personal bagi seorang Pak Anto.

Fotografer: Anwar Fachrudin





kampoenngbogor.org

@kampoenngbogor

