
ERA KEJAYAAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA SEMARANG TAHUN 1990-1999**Berliana Winalda Dhifal Aljusta ✉ & Putri Agus Wijayati**Jurusan Sejarah Universitas Negeri Semarang, Semarang-Indonesia

Info Artikel

Sejarah Artikel:
Diterima November 2020
Disetujui Desember 2020
Dipublikasikan Desember 2020

Keywords:
Angkot, Massalisasi, Angkot
Illegal, Semarang

Abstrak

Artikel ini membahas mengenai sebuah transportasi yang berkembang di Kota Semarang yaitu angkot. Permasalahan utama dalam artikel ini adalah problema angkot yang terjadi sepanjang tahun 1990-1999 serta pandangan masyarakat terhadap angkot di Kota Semarang pada tahun 1990-1999. Pada tahun 1975 berkembang transportasi umum di kota Semarang berupa kendaraan berjenis Daihatsu, Suzuki dan Kijang atau masyarakat Semarang menyebutnya dengan sebutan angkot. Hingga pada tahun 1990, jumlah angkot di kota ini mencapai 1.379. Tingginya jumlah angkot yang masuk, dipandang sebagai akar permasalahan yang perlu diurai sehingga jumlahnya perlu dikurangi. Melalui kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah seperti program massalisasi angkot. Dalam perkembangannya timbul masalah baru yaitu adanya angkot ilegal dan tarif yang terus berubah membuat kondisi semakin merugikan para pengemudi angkot. Menarik untuk mengangkat tema ini menjadi tulisan sejarah yang dituangkan dalam artikel ini. Artikel ini sendiri menggunakan metode penelitian sejarah dengan diperkaya sumber-sumber primer dan sumber lain yang relevan.

Abstract

This article discusses a transportation that is developing in the city of Semarang, namely angkot (vehicles with a capacity of eight to ten people with the Daihatsu, Suzuki and Toyota Kijang types). The main problem in this article is the angkot problems that occurred during 1990-1999 and the public's view of public transportation in the city. Semarang in 1990-1999. In 1975, public transportation was present in the city of Semarang to meet the needs of the community. Until 1990, the number of angkot in this city reached 1379. The high number of public transportation that entered, is seen as the root of the problem that needs to be broken down so that it needs to be reduced. Through policies issued by the government such as the public transportation program. During its development, a new problem arose, namely the existence of illegal angkot and the inconsistency in tariffs which made it even more detrimental to angkot drivers. It is interesting to take this theme into historical writing as outlined in this article. This article itself uses historical research methods enriched by primary sources and other relevant sources.

© 2020 Universitas Negeri Semarang

✉ Alamat korespondensi:
Ruang Jurnal Sejarah, Gedung C5 Lantai 1 FIS Unnes
Kampus Sekaran, Gunungpati, Semarang, 50229
E-mail: berlianawinalda@gmail.com

PENDAHULUAN

Angkutan kota atau biasa disebut angkot memegang peranan penting dalam mendukung mobilitas masyarakat (Boamana, 2017: 84). Transportasi ini mulai berkembang di kota-kota di Indonesia dan masuk ke Kota Semarang pada tahun 1970-an. Pada waktu yang bersamaan, kota ini menduduki peringkat keempat sebagai kota terbesar, yang pertama adalah Jakarta, yang kedua Medan dan ketiga Surabaya. Semarang dikenal sebagai kota dengan mobilitas tinggi, dimana masyarakat setiap harinya melakukan perpindahan dari suatu tempat menuju tempat lain. Untuk itu diperlukan adanya moda transportasi yang mampu memenuhi kebutuhan masyarakatnya.

Pada tahun 1970-an, di kota ini mulai dikenalkan angkutan kota dengan kendaraan berbagai merk seperti Daihatsu (*Suara Merdeka*, 5 November 1975), Suzuki dan Toyota Kijang untuk memenuhi kebutuhan masyarakatnya (*Suara Merdeka*, 6 Juli 1983). Transportasi dengan kapasitas delapan sampai sepuluh orang penumpang ini hadir untuk meremajakan bemo-bemo yang kondisinya sudah tua. Rute kendaraan tersebut dari Pasar Johar pulang pergi ke Jatingaleh, Manyaran, Kaligawe, Sampangan dan Mranggen. Pada perkembangannya, trayek-trayek angkot bertambah seiring berjalannya waktu.

Jumlah angkot di Kota Semarang pada tahun 1990 mencapai 1.379. Hal ini menunjukkan dampak positif yang ditimbulkan khususnya kepada masyarakat kelas menengah ke bawah, karena selain tarifnya yang terjangkau, dalam perkembangannya rute angkot yang mampu menjangkau ke berbagai wilayah kota Semarang. moda transportasi *door to door* seperti angkutan umum memiliki keunggulan karena dapat menghubungkan atau mengantarkan penumpang dengan *luwes* ke titik terdekat dari tempat tujuan, khususnya, angkutan umum dengan sistem sewa dapat langsung ke lokasi tujuan (Nughrha Ahmad, 2000: 3)

Dalam proses perkembangannya, urbanisasi yang terjadi di Semarang menimbulkan permasalahan transportasi secara

umum yang disebabkan oleh semakin banyak jumlah kendaraan tapi jalan yang tersedia masih tetap. Satriya mengatakan, pertumbuhan penduduk Semarang menyebabkan pusat kota menjadi semakin padat yang kemudian orang mulai bergerak ke pinggiran kota sehingga ini menimbulkan problema transportasi (Satriya, 2017: 2). Tingginya jumlah angkot yang masuk, dipandang sebagai akar permasalahan yang perlu diurai, sehingga jumlahnya perlu dikurangi. Dalam hal ini pemerintah mengeluarkan kebijakan yang bertujuan untuk mengurangi kemacetan dan mendukung perencanaan tata ruang kota. Bertambahnya angkot dari waktu ke waktu juga menimbulkan persaingan yang tidak sehat di kalangan pengusaha angkot yang dalam hal ini menyebabkan permasalahan transportasi menjadi kompleks.

Berangkat dari permasalahan tersebut, angkot yang memegang peran penting dalam mobilitas masyarakat Semarang juga dinilai sudah tidak sesuai dengan kondisi kota yang semakin modern. Seperti yang dikatakan oleh Tiurna dalam penelitiannya yang membahas mengenai survivalitas sopir angkot mengatakan bahwa angkutan kota sebagai moda transportasi utama yang pernah diminati dan dicari masyarakat kini harus bersaing dengan moda transportasi baru dan pesatnya jumlah kendaraan pribadi baik itu sepeda motor maupun mobil (Tiurna, 2018: 80). Lain halnya dengan pendapat Siswoyo dalam penelitiannya, bahwa kebutuhan angkutan kota bagi masyarakat perkotaan tak kalah penting dengan kebutuhan lainnya, tanpa angkutan bisa dikatakan kehidupan sosial ekonomi di suatu daerah akan macet dikarenakan angkutan kota masuk dalam kategori tulang punggung penggerak kegiatan masyarakat banyak dalam menjalankan roda kehidupan, sebab mampu mengangkut orang banyak dalam waktu singkat bila dibandingkan kendaraan pribadi (Siswoyo, 2018: 175).

Keberadaan angkot yang memiliki peran dan fungsi sangat vital dalam memenuhi kebutuhan masyarakat menyebabkan adanya suatu keidentikan yang melekat terhadap kota Semarang. Namun dalam realitasnya angkot yang dinilai membawa sisi positif ini, harus

menghadapi problema-problema seiring kondisi kota yang semakin berkembang. Dari permasalahan utama tersebut, saya pun menurunkan menjadi beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut. (1) Apa permasalahan yang dihadapi angkot di Kota Semarang sepanjang tahun 1990-1999? (2) Bagaimana pandangan masyarakat terhadap angkot di Kota Semarang sepanjang tahun 1990-1999?.

METODE

Metode penelitian yang digunakan yang digunakan dalam tulisan ini ialah metode penelitian sejarah. Heuristik merupakan tahapan untuk mengumpulkan sumber-sumber kepustakaan (Wasino dan Endah Sudartik, 2018:11; Gottschalk, 1986:35; Kuntowijoyo, 2013:95). Pada tahapan ini yang saya lakukan adalah mengumpulkan data secara tertulis maupun lisan. Secara tertulis, saya mengumpulkan dokumen yang sezaman yang dikategorikan sebagai sumber primer berupa surat kabar, seperti *Suara Merdeka* yang memberikan sumbangan yang berharga dalam penelitian ini. Sementara itu, berbagai macam buku yang dipakai sebagai sumber sekunder adalah karya Muhammad Agung Ridlo berjudul *Mengupas Problema Kota Semarang Metropolitan*, Iskandar Abubakar berjudul *Sistem Transportasi Kota*, Jamaludin berjudul *Sosiologi Perkotaan*, dan masih banyak lagi. Setelah selesai mengumpulkan data atau tahapan heuristik saya masuk ke tahap selanjutnya dalam penelitian sejarah tahap historiografi atau penulisan sejarah yang tertuang dalam tulisan ini.

PEMBAHASAN

KEADAAN KOTA SEMARANG SEBELUM TAHUN 1990

Kota Semarang memiliki letak geografis strategis karena berada di jalur lintas ekonomi di Pulau Jawa sehingga Semarang sangat berperan penting dalam perkembangan pertumbuhan Jawa Tengah terutama dengan adanya pelabuhan untuk jaringan transportasi laut dan jaringan transportasi darat (jalur kereta api dan jalan raya) serta transportasi udara (Soebadio, 1985:10). Mayoritas penduduk kota ini adalah suku Jawa sedangkan yang lain dari orang luar Jawa, etnis Cina dan sebagian keturunan Arab.

Jumlah penduduk Semarang mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Pada tahun 1920 penduduk Semarang tercatat 143.853 jiwa hingga pada tahun 1989 jumlah penduduk di Semarang mencapai 1.146.931 jiwa, hal ini menunjukkan peningkatan sebesar 1.003.078 jiwa. Meningkatnya jumlah penduduk di Kota Semarang salah satunya karena situasi perekonomian di pedesaan. Kesulitan hidup di pedesaan sebagai akibat makin besarnya tekanan jumlah penduduk dan sempitnya kesempatan kerja, mendorong penduduk melakukan migrasi ke Semarang, sebab terdapat kesempatan bekerja yang jauh lebih luas dan tingkat pendapatan yang lebih baik daripada di desa (Moehkardi, 2018: 140).

Berbicara mengenai Berbicara mengenai situasi perekonomian, masyarakat Semarang banyak ditunjang dari sektor industri dan perdagangan. Selain adanya pelabuhan, peran pasar sebagai salah satu elemen perkembangan kota khususnya dalam perdagangan juga memegang peranan penting dimana banyak penduduk yang bertempat tinggal di sekitarnya. Sejak menjadi *gemeente* telah banyak pasar-pasar berdiri yang secara resmi didirikan oleh pemerintah kota (Wijayati, 2019: 104). Perekonomian Semarang yang sudah cukup maju membuat kota ini memulai pembangunan berbagai sarana dan prasarana kota seperti jalan raya, jalur kereta api dan trem, transportasi laut yang semakin memadai Semarang sebagai kota yang memiliki berbagai macam aktivitas ekonomi dan industri menyebabkan naiknya arus urbanisasi ke Kota Semarang. Hal ini yang mendasari terjadinya peningkatan kebutuhan akan sarana prasarana transportasi. Kemajuan transportasi di Semarang berkembang sesuai dengan pola kebutuhan hidup. Pada masa kolonial alat angkutan yang digunakan untuk memindahkan orang dan barang adalah kereta kuda atau dokar (Astuti, 2012:35).

Namun keberadaan dokar berangsur-angsur hilang peminat karena tergeser dengan transportasi yang baru yaitu kereta api. Perkembangan selanjutnya muncul sarana transportasi kereta api dan term untuk wilayah karesidenan Semarang yang menghubungkan

dengan kota-kota karesidenan lainnya. Pembangunan rel pertama adalah Semarang – Tanggung tepatnya pada tahun 1864. Setelah jalur Semarang – Tanggung selesai, pembangunan terus di lanjutkan untuk jalur kedua yaitu Tanggung – Kedungjati dan pada tahun 1870 dibangun jalur untuk Kedungjati – Solo. Dua tahun kemudian yaitu tahun 1872 bentangan rel kereta api tersebut sudah sampai Yogyakarta dan dapat terselesaikan pada tahun 1873 (Astuti, 2012: 32). Pembangunan jalur kereta api agar wilayah di pedalaman Jawa, mempercepat transportasi antar daerah dan memudahkan pedagang, karena pengangkutan barang ke dan dari Semarang – pedalaman menjadi semakin cepat, ongkos lebih murah serta tidak banyak terjadi kerusakan (Wijayati, 2016:68).

Perkembangan selanjutnya adalah dibangunnya jalur ,pembukaan jaringan trem di kota ini dilakukan setelah jaringan kereta api berkembang menghubungkan Kota Semarang dengan beberapa kota lainnya seperti Cirebon, Solo Yogyakarta, dan menuju arah timur seperti Juwana. Keberadaan trem terbilang cukup lama bertahan di Semarang hingga akhirnya pada tahun 1940 trem diberhentikan pengoperasiannya sebagai moda transportasi. Hal ini dikarenakan trem sudah tidak sesuai lagi dengan struktur ruang Kota Semarang yang perlahan berkembang.

Pada tahun 1950-an, mulai muncul jenis-jenis transportasi darat yang lain, salah satunya adalah becak yang pada saat itu mendominasi dan keberadaannya cukup bertahan lama di Kota Semarang. Becak adalah angkutan penumpang yang digerakkan oleh tenaga manusia. Akan tetapi dalam perkembangannya keberadaan becak dianggap sering mengganggu kelancaran lalu lintas karena jumlahnya yang semakin banyak dan sulit untuk diatur. Oleh karena itu pemerintah mengeluarkan peraturan guna menertibkan keberadaan becak di Kota Semarang. Selanjutnya, sistem transportasi di kota ini semakin berkembang jenisnya seperti hadirnya bemo pada tahun 1960-an, truck, oplet dan jenis angkutan lain (Armis, 2020:36). Beroperasinya bemo di Semarang perlahan

menggeser keberadaan becak dan dapat dikatakan jika keberadaan bemo pada saat itu cukup menimbulkan dampak positif karena mampu memenuhi kebutuhan masyarakat pada saat itu. Namun, lambat laun bemo-bemo tersebut termakan usia, kondisinya tua bahkan jalannya terseok-seok sehingga bemo sudah tidak aman lagi untuk digunakan sebagai angkutan penumpang. Perlahan bemo tergeser dengan adanya kendaraan baru yang disebut dengan istilah angkot yang lebih modern dan efektif.

Pada tahun 1970-an, Semarang mulai dikenalkan angkutan kota dengan berbagai merk dan jenis, seperti Daihatsu dengan jenis Station, Toyota dengan jenis Kijang dan Suzuki, yang sebelumnya merk-merk ini (khususnya Daihatsu) juga sudah digunakan untuk transportasi bemo di Semarang (*Suara Merdeka*, 6 Juli 1983). Kehadiran angkot ini ternyata dinilai mampu memenuhi kebutuhan masyarakat, dengan membawa banyak kelebihan seperti murah,nyaman,aman membuat angkot dicintai masyarakat sehingga menjadi transportasi utama di Kota Semarang. Hal ini ditunjukkan dengan meningkatnya angkot dari tahun ke tahun, hingga tahun 1990, jumlah angkot di kota Semarang mencapai 1.379 unit. Dengan merebaknya angkot di kota ini, memunculkan suatu ladang pekerjaan baru seperti pengusaha maupun sopir angkot (Wawancara dengan Agung, 2021).

PROBLEMA ANGKOT SEMARANG

Tingginya jumlah angkot di kota Semarang, mengakibatkan semakin rumitnya permasalahan ketertiban lalu lintas. Masalah ini merupakan masalah utama yang harus diselesaikan pemerintah untuk mewujudkan Kota Semarang yang tertib, aman, nyaman dan teratur. Hal ini ditempuh dengan cara mengeluarkan beberapa kebijakan salah satunya adalah kebijakan melarang angkot melewati kawasan Simpanglima dengan memberlakukan jalur satu arah untuk jalan Gajahmada dan Thamrin, sehingga angkot yang sebelumnya melalui Simpanglima akan mengalami perubahan rute (*Suara Merdeka*, 23 Mei 1990). Diberlakukannya simpanglima sebagai daerah

bebas angkot bukan semata-mata menyudutkan pengemudi angkot dalam mencari nafkah para sopir, namun bermaksud merealisasikan Simpanglima sebagai lingkungan yang bersih, mengingat Simpanglima merupakan *landmark* Kota Semarang. pada kenyataannya, peraturan tersebut hanya berlangsung beberapa hari saja hal ini dikarenakan Simpanglima merupakan daerah yang “basah” atau daerah yang banyak terdapat penumpang (wawancara dengan Heri, 2021), tidak heran jika para sopir angkot akhirnya tidak mengindahkan kebijakan tersebut.

Tidak hanya di kawasan Simpanglima, untuk mengurai kemacetan, perubahan rute juga dilakukan di kawasan Jalan Majapahit (*Suara Merdeka*, 23 Mei 1990), seperti diketahui arus lalu lintas di kawasan tersebut sering mengalami kemacetan, antrean kendaraan bisa sampai ratusan meter. Rencana perubahan rute tersebut rupanya tidak sepenuhnya mendapatkan dukungan dari berbagai pihak, karena terdapat bagian lain yang perlu mendapat perhatian seperti kajian pengaruhnya terhadap lingkungan perumahan penduduk, kondisi jalan yang kemungkinan lain dianggap dapat mengganggu kenyamanan, keindahan, kesemrawutan dan khususnya tentang keamanan itu sendiri. Sebagian penduduk di sepanjang jalan alternatif juga mengeluhkan mengenai perubahan rute ini yang menurut mereka akan berdampak pada polusi udara di daerah tempat tinggalnya. Rasa keberatan juga ditunjukkan oleh para sopir angkot yang khawatir jika pada akhirnya mereka harus kehilangan penumpang yang akan memilih transportasi lain karena terjadinya perubahan rute (*Suara Merdeka*, Juni 1990).

Upaya pengurangan angkot terus dilakukan oleh pemerintah daerah guna mengatasi kesemrawutan lalu lintas yang terjadi di Kota Semarang. Pada tahun 1992 pemerintah kembali mengeluarkan anjuran masalisasi penggantian angkot (non bus) dengan bus mini yang berkapasitas 24 kursi (*Suara Merdeka*, 11 Juni 1993). Tentu hal ini mengundang reaksi masyarakat khususnya para pengusaha angkot yang akan terkena program tersebut. kebijakan ini buka semata-mata ingin menghapuskan semua angkot di kota Semarang namun, terdapa

kriteria dalam program ini yaitu angkot yang memiliki usia diatas 6 tahun yang mana kondisi angkot sudah tidak layak untuk dioperasikan lagi. Jumlah angkot pada tahun 1994 sebesar 1.656, tanggal 23 Juni, akhirnya dikeluarkan SK Wali Kota Nomor 551.2/0391/Tahun 1994 (*Suara Merdeka*, 4 Agustus 1994), dengan adanya SK tersebut tampaknya sudah menjadi sebuah keharusan dan bukan sekedar anjuran untuk para pengusaha angkot, dan diharapkan program ini akan segera terwujud. Seiring berjalannya program massalisasi, banyak pengusaha angkot yang mengaku kesulitan modal untuk mengganti angkot menjadi bis, hal ini menghambat program massalisasi tersebut, apabila dipaksakan seperti meminjam kredit, tentu akan semakin memberatkan karena harus membayar cicilan (*Suara Merdeka*, 13 Juni 1993). Hambatan lain timbul dari para sopir yang mengaku keberatan dengan adanya program ini, karena mereka secara langsung akan kehilangan peerjaannya sebagai sopir (*Suara Merdeka*, 19 September 1995). Jika permasalahan tersebut tidak diatasi dengan bijak maka hanya akan menambah jumlah pengangguran di Kota Semarang. dalam perkembangannya, tahun 1997 angkot berjumlah 1.528, selama tiga tahun kebijakan ini berjalan, jumlah angkot yang berkurang hanya sebanyak 128 dan ini belum menunjukkan perubahan yang signifikan. Usaha pengurangan angkot yang dilakukan oleh pemerintah, belum berjalan secara maksimal, terlihat sampai tahun 1999 jumlah angkot yang berkurang belum mencapai jumlah yang ditargetkan. Masih banyak angkot yang usia di atas 6 tahun berseliweran, dengan kondisi yang terseok-seok membuat lalu lintas semakin semrawut.

Selain lalu lintas, problema lain yang juga muncul adalah adanya angkot illegal atau berelat hitam. Hal ini mengakibatkan adanya persaingan yang tidak sehat antar sopir. Angkot illegal dinilai menyalahi aturan karena tidak memiliki ijin trayek yang resmi. Angkot berpelat hitam menjamur di Kota Semarang pada tahun 1992. Hal ini ditunjukkan dengan adanya unjuk rasa yang dilakukan oleh para sopir angkot yang menganggap bahwa beroperasinya angkot illegal tidak bisa ditolerir lagi (*Suara Merdeka*, 9 Juli

1992). Untuk mengatasi masalah tersebut, Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (DLLAJR) memberikan kredit bis mini kepada pemilik angkot ilegal yang bisa ditanggung perorangan maupun gabungan dari pemilik angkot ilegal. Pengadaan kredit ini dikhususkan untuk mereka yang benar-benar mengantungkan nafkah dari angkot ilegal, mengingat sebab utama munculnya angkot ilegal dikarenakan kondisi ekonomi mereka yang tidak mampu untuk membayar ijin trayek yang harus diperbaharui dalam enam bulan sekali (wawancara dengan Heri, 2021). Selain itu usaha lain yang dilakukan pemerintah adalah dengan mengadakan operasi rutin, dalam beberapa pelaksanaannya, petugas berhasil menjaring puluhan angkot ilegal. Namun, dalam kenyataannya, sanksi yang diberikan dinilai tidak tegas sehingga para pelaku tidak merasa jera dan mengulangi kesalahannya.

Belum tuntas mengatasi permasalahan angkot ilegal, kondisi diperkeruh dengan adanya kenaikan tarif yang disebabkan oleh naiknya Bahan Bakar Minyak atau BBM. Kenaikan BBM pada tahun 1990 menimbulkan problema bagi beberapa pengusaha angkot karena respon pemerintah yang lambat terhadap ketetapan tarif angkot. Para pengusaha dirugikan jika harus beroperasi dengan kondisi harga BBM yang sudah naik tetapi tidak diimbangi dengan kenaikan tarif (*Suara Merdeka*, 26 Mei 1990), sebagai akibatnya, mereka menaikkan tarif secara sepihak dan mengakibatkan adanya ketidakseragaman antar angkot yang lain. Naiknya harga BBM menggiring para sopir angkot ke dalam situasi yang sulit. Keadaan yang memaksa mereka untuk menaikkan tarif tidak selaras dengan penghasilannya, sebab mereka menjadi kehilangan penumpang. Penumpang lebih memilih menggunakan bis kota yang bermesin *diesel*, dalam artian bahan bakar yang digunakan adalah solar yang harganya jauh lebih murah dibandingkan dengan bahan bakar angkot yaitu premium (wawancara dengan Heri, 2021). Selain itu, dampak dari berubahnya harga BBM juga mempengaruhi pada kenaikan suku cadang melambung tinggi dan menyebabkan pemeliharaan kendaraan meningkat tajam. Kemampuan daya beli masyarakat yang rendah,

maka kenaikan tarif yang tinggi tidak dimungkinkan. Hal tersebut menyebabkan pelayanan angkot menjadi semakin rendah, kualitas kendaraan semakin buruk (Munawar, 2006:55). Guna perbaikan kendaraan, dilakukan kanibalisme atau menggerogoti onderdil kendaraan yang sudah rusak berat untuk dipasang pada kendaraan yang masih baik, kendaraan yang rusak berat dibiarkan semakin rusak dan tidak dioperasikan lagi (wawancara dengan Heri, 2021).

DI MATA MASYARAKAT

Berbicara mengenai angkutan umum, kota Semarang dikenal dengan keidentikan transportasi umumnya dengan julukan *si oranye*. Kehadirannya sebagai angkutan umum di kota Semarang membawa pengaruh yang berarti, sebagai transportasi yang membawa banyak keuntungan dibandingkan transportasi yang lain, angkot menjadi primadona pada kala itu. Kendaraan angkot memang bersifat dinamis dibandingkan dengan transportasi lainnya, sehingga konsumen jenis kendaraan ini cukup banyak. Terutama masyarakat menengah kebawah dengan kondisi ekonominya yang sulit serta dituntut untuk memenuhi kebutuhan hidup yang semakin bersifat kapitalis-materialis, dimana kehidupan semakin dipandang sebagai hal-hal yang bersifat material (Armis, 2020:36), keadaan ini terbantu oleh hadirnya transportasi angkot yang mematok tarif murah sehingga mereka masih dapat menjalankan mobilitasnya sehari-hari. Selain murah, banyaknya rute yang dimiliki angkot serta sifatnya yang fleksibel dengan bebas berhenti dimana saja membuat masyarakat mudah menjangkau dari satu tempat ke tempat yang lain (wawancara dengan Erwin, 2021).

Namun, berbeda dengan pendapat Hari yang menganggap fleksibilitas angkot menyebabkan lalu lintas menjadi semrawut dan berakibat macet (wawancara dengan Hari, 2021). Kemacetan juga disebabkan oleh angkot yang *ngetem* lama di beberapa tempat menunggu sampai penumpang penuh. Hal tersebut mengakibatkan angkot mendapatkan predikat sebagai transportasi yang kurang disiplin dalam

waktu kaena tidak adanya jadwal yang terstruktur mengenai pengoperasian transportasi. Tidak sedikit masyarakat yang lambat laun lebih memilih transportasi lain. Beralihnya masyarakat ke transportasi lain juga karena rendahnya kualitas pelayanan yang dirasakan oleh penumpang. Demi mendapatkan penumpang tak segan-segan para sopir angkot mengemudikan kendaraannya secara kebut-kebutan dan menghiraukan keselamatan penumpang yang ada di dalam (Widayanti, 2014:56). Tidak sedikit juga parasopir angkot yang memaksa penumpang untuk naik walau keadannya sudah penuh dan sesak yang menyebabkan penumpang berdesak-desakan. Kondisi tidak nyaman tersebut juga memicu adanya terjadinya perilaku kejahatan seperti pencopetan (wawancara dengan Erwin, 2021). Hal-hal inilah yang membuat angkot mulai ditinggalkan oleh masyarakat, selain itu juga dikarenakan adanya transportasi lain mulai masuk ke Kota Semarang yang sesuai dengan keadaan kota.

KESIMPULAN

Angkutan umum di Kota Semarang mengalami era kejayaan pada tahun 1990-1999. Hal ini ditandai dengan dominannya kendaraan Daihatsu, Suzuki dan Toyota Kijang. Ketiga angkutan tersebut dapat dikatakan menjadi pilihan utama warga kota yang melakukan mobilitasnya dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Dibalik peran vitalnya, angkot sebagai penggerak roda ekonomi masyarakat Kota Semarang, angkot harus menghadapi permasalahan yang dapat mengancam keberadaannya. Berbagai kebijakan dari pemerintah menyudutkan angkot menjadi sebuah transportasi yang dinilai sudah tidak sesuai dengan keadaan kota, sehingga perlu adanya peralihan ke transportasi yang lebih modern. Padahal, belum tentu menjamin transportasi baru akan dapat menggantikan peran angkot sebagai transportasi utama masyarakat Semarang. Walaupun pengalihan transportasi ini tidak sepenuhnya menghapus angkot dari jalanan kota Semarang, namun hal ini menjadi satu hal serius yang harus dihadapi baik untuk para

pengusaha angkot ataupun sopir angkot. seiring dengan meningkatnya kesejahteraan masyarakat kota mereka, harus mencari cara agar dapat bersaing dengan transportasi baru. Pada akhirnya membuat angkot melakukan berbagai cara untuk dapat bertahan menjadi transportasi idola warga kota. Keserakahan tersebut ternyata menyebabkan menurunnya kualitas pelayanan angkot sehingga efek dominonya adalah berubahnya pandangan masyarakat terhadap citra angkot.

Pada saat ini berbagai moda transportasi lain sudah merebak di Kota Semarang sehingga transportasi yang bernama angkot sudah jarang diminati oleh warga kota Semarang sehingga banyak angkot yang *ngetime* berjam-jam di suatu tempat untuk menunggu penumpang. Padahal, pada penumpang tersebut sudah tidak bisa lagi diharapkan lagi karena mereka memilih menaiki transportasi yang lebih efektif. Keberadaan angkot menjadi suatu keidentikan Kota Semarang harus menghadapi kondisi kota yang terus berkembang dan hingga saat ini permasalahan angkot masih berlangsung. Kondisi inilah yang menjadi motivasi penulis untuk melihat bagaimana angkot di Kota Semarang sepanjang tahun 1990-1999, dan hal tersebut menjadi kajian menarik untuk diteliti lebih lanjut.

DAFTAR PUSTAKA

- “Daihatsu Akan Operasi di Semarang”, *Suara Merdeka*, 5 November 1975.
- “Pengusaha Kesulitan Modal untuk Laksanakan Masalisasi Angkota”, *Suara Merdeka*, 13 Juni 1993.
- “Setelah Turun Daihatsu dan Toyota Kijang, bemo Segera Ditiadakan”, *Suara Merdeka*, 6 Juli 1983.
- “Simpanglima Bebas dari Jalur Angkota”, *Suara Merdeka*, 23 Mei 1990.
- “Harga BBM Tak Mengejutkan, Tarif Angkutan Mulai Naik”, *Suara Merdeka*, 26 Mei 1990.
- “Tersaingi Pelat Hitam, Puluhan Sopir Angkota Unjuk Rasa”, *Suara Merdeka*, 9 Juli 1992.

- “Massalisasi Angkota Ditargetkan Selesai 5 Tahun”, *Suara Merdeka*, 11 Juni 1993.
- “Pemilik Angkota di Trayek Utaga Agar Ganti Kendaraan Jadi Bis Umum”, *Suara Merdeka*, 4 Agustus 1994.
- “Lamban, Proses Massalisasi Angkota”, *Suara Merdeka*, 19 September 1995

Buku dan Jurnal

- Abubakar, Iskandar. 1998. *Sistem Transportasi Kota*. Jakarta: Direktorat Bina Sistem Lalu lintas dan Angkutan Kota.
- Buamona, Syaiful dkk. 2017. *Analisis Pelayanan Transportasi Angkutan Kota di Kota Ternate*, dalam Perencanaan Wilayah dan Kota. Vol. 4. No. 3.
- Jamaludin, Adon Nasrullah. 2017. *Sosiologi Perkotaan*. Bandung: Pustaka Setia.
- Kuntowijoyo, 2003. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Munawar, Ahmad. 2006. *Perencanaan Angkutan Umum Perkotaan Berkelanjutan*, dalam, Ilmu-Ilmu Sosial. Vol. 29. No. 59.
- Moehkardi. 2012. *Revolusi Nasional 1945 Di Semarang*. Jakarta: Kementerian Koordinator Kesejahteraan Rakyat.
- Ridhlo, Mohhamad Agung. 2016. *Mengupas Problema Kota Semarang Metropolitan*. Yogyakarta: Deepublish.
- Satriya, Arga dkk. 2017. *Dampak Pertumbuhan Penduduk Terhadap Infrastruktur Di Kota Semarang*, dalam Karya Teknik Sipil. Vol. 6. No. 4.
- Siswoyo, M.Pujo. 2018. *Kebijakan dan Tantangan Pelayanan Angkutan Umum*, dalam Teknik Sipil & Perencanaan. Vol. 10. No. 2.
- Soebadio, Haryati. 1985. *Sejarah Sosial Kota Semarang (1900-1950)*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Wasino dan Endah Sudartik. 2018. *Metode Penelitian Sejarah Dari Riset Hingga Penulisan*. Yogyakarta: Magnum Pustaka Utama.

- Widayanti, Ari dkk. 2014. *Permasalahan dan Pengembangan Angkutan Umum di Kota Surabaya*, dalam Transportasi. Vol. 14. No. 1.

- Wijayati, Putri Agus. 2008. *Relasi Pasar, Negara dan Masyarakat: Kajian pada ruang Perkotaan Semarang awal abad ke-20*, dalam Paramita. Vol.26. No. 2.

Skripsi, Tesis dan Disertasi

- Armis, Maya Sivia. 2020. “*Dinamika Eksistensi Becak di tengah Modernisasi Kota Semarang Tahun 1970-1980*”. Skripsi Sejarah. Semarang: Universitas Negeri Semarang.
- Astuti, Sindie. 2012. “*Sejarah Transportasi Kereta Api Di Karisidenan Semarang Tahun 1870-1900*”. Skripsi Sejarah. Salatiga: Universitas Kristen Satya Wacana.
- Nugraha, Gun Gun Ahmad. 2000. “*Studi Fenomena Angkutan Informal Di Daerah Perkotaan*”. Tesis Teknik Pengembangan Kota. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Tiurna, Merry dkk. 2018. “*Srategi Bertahan Hidup Supir Angkot Di Kota Tanjung Pinang*”. Skripsi Sosiologi. Riau: Universitas Maritim Raja Ali Haji.
- Wijayati, Putri Agus. 2019. “*Sejarah Sosial Pasar Johar Semarang pada abad ke- 20*”. Disertasi Sejarah. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.