

SUDAKO: ANGKUTAN KOTA SEBAGAI MODA TRANSPORTASI MASYARAKAT KOTA MEDAN PADA 1970-1998

Ponirin

Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Medan
ponirin@unimed.ac.id

ABSTRAK

Bagi sebagian orang, angkutan publik hanyalah alat pelayanan yang punya kegunaan sebagai nilai pakai. Angkutan publik dipandang sebagai kebutuhan alat angkut dengan rute jelas untuk mempermudah kegiatan masyarakat. Bagi sebagian orang lagi angkutan publik berperan sebagai relasi ekonomi yang memiliki utilitas (nilai pemenuhan kebutuhan) ruang dan waktu bagi masyarakat, terutama yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Begitu juga dengan dampak yang ditimbulkannya pada lingkungan, angkutan publik juga dipandang memiliki peran penting di dalamnya. Namun jika berbicara angkutan darat sebagai ranah publik, tidak hanya hal di atas yang perlu untuk dibicarakan. Peran lainnya yang mampu memunculkan sektor-sektor non-formal dalam ekonomi maupun media sosial tidak bisa dianggap remeh. Angkutan publik sebagai moda angkutan darat layak disejajarkan dengan ruang publik yang mampu menjelaskan situasi sosial antara kemunculan hingga perkembangannya, juga relasi kuasa di dalamnya. Bentuk angkutan publik dalam kota adalah contoh penting dalam membicarakan situasi ini di Kota Medan yang pernah dikenal sebagai *sudako*.

Kata Kunci: *Sudako, Transportasi, Medan*

PENDAHULUAN

Semua orang mengenal angkot (angkutan kota). Dan semua kota besar di Indonesia memiliki angkot sebagai alternatif masyarakat perkotaan yang jauh dari kendaraan pribadi. Begitu juga dengan Kota Medan, kota terbesar ketiga di Indonesia, memiliki beragam jenis angkot sebagai alat angkutan masyarakatnya. Angkot adalah angkutan publik.

Di Kota Medan, penyebutan angkot baru belakangan pada tahun 2000-an ke atas. Sebelumnya, masyarakat kota menyebutnya dengan *sudako* yang berarti Sarana Umum Dalam Kota. Berdasarkan satu versi yang belum jelas asal-usulnya, penyebutan *sudako* adalah akronim dari Sarana Umum Dalam Kota. Versi lainnya menyebutkan *sudako* berasal dari kalimat “Sumatera Daihatsu Company”. Namun hal ini diragukan karena nama *sudako* menjadi nama satu unit usaha tidak pernah ditemukan di kota Medan. Yang agak mungkin adalah penyebutan *sudako* untuk “Suzuki, Daihatsu, Colt (Mitsubishi)” menjadi penamaan transportasi publik dikarenakan pada era 60-an dan 70-an, angkutan bermesin di kota Medan didominasi oleh merek asal Jepang. Tetapi akronim yang lebih logis adalah Sarana Umum Dalam Kota. Tidak ada perbedaan berarti antara angkot dengan *sudako* selain bodi kendaraannya.

Sudako jauh lebih kuno dari mesin angkot sekarang yang menggunakan mesin 4 tak dengan merek “kijang” lama atau espas. Pintu masuk penumpang pun berbeda. Jika Angkot biasa dari samping, maka *sudako* dari belakang mobil. Bangku penumpang berisi dua baris saling berhadap-hadapan dan berkapasitas 10-12 orang. Mereka sama-sama angkutan publik yang beraktivitas dalam kota. Namun masyarakat Medan lebih terkesan pada *sudako* dari pada Angkot. Angkot muncul belakangan ketika kendaraan pribadi—terutama sepeda motor—berharga murah banyak beredar dan gampang mendapatkannya. Masyarakat lebih memilih memakai kendaraan pribadi daripada Angkot karena lebih efisien dan lebih irit.

Sudako adalah angkutan publik yang muncul pertama kali ketika masyarakat kota membutuhkan akomodasi yang gampang digunakan pada periode tahun 1970-an hingga akhir tahun 1990-an. Hampir semua orang yang hidup pada masa itu memiliki kesan pada *sudako*. *Sudako* memiliki tipe mesin Daihatsu S38, Daihatsu Hijet 55 Wide, atau Daihatsu Hijet 1000 yang semuanya sebesar dan

seperti mobil pick up dengan bak tertutup. Di awal kemunculannya, *sudako* tidak terlepas dari unit usaha angkutan mula-mula di kota Medan yaitu KPUM. Unit usaha ini adalah hasil bentukan dari lima orang yang merasa gelisah dengan jaringan angkutan dalam kota yang kurang memadai, terlebih mereka memandangnya sebagai peluang bisnis. Selanjutnya mereka: Baharudin Nur, Radi Suharto, Abdul Aziz Tanjung, Abdul Jalil, dan Saidi Pangaribuan sepakat mendirikan unit usaha dengan nama Koperasi Pengangkutan Umum Medan (KPUM) yang diprakarsai oleh Pemerintah Daerah (dulu Pemda Tingkat II Kota Madya Medan) dengan Direktorat Koperasi Tingkat II Kota Madya Medan. KPUM (Koperasi Pengangkutan Umum Medan) adalah nama unit usaha berbentuk Persekutuan Komanditer atau sering disebut CV (Commanditaire Vennontschap). Berdasarkan sumber Harian Sumutpos, unit usaha ini berlokasi di jalan Rupal No. 30-32, Medan. Memiliki status badan hukum pada 14 Mei 1974 dengan No. 2381.B/BH/III (UU12/67).

Awal berdirinya usaha angkutan ini hanya pada jenis kendaraan bemo. Pada perkembangannya *sudako* muncul dan menjadi unit usaha unggulan dibandingkan bemo. Sejak itu usaha-usaha lain bermunculan yang menjadi bagian unit dari KPUM. *sudako* dianggap sebagai cikal bakal dari berkembangnya angkutan publik selanjutnya beserta situasi sosial yang muncul setelahnya.

Sudako adalah pilihan utama sebagai angkutan publik masyarakat Kota Medan sekitar awal tahun 70-an hingga akhir tahun 90-an. Pada masa itu kendaraan pribadi hanya dimiliki segelintir orang dari golongan menengah ke atas. Sedangkan jarak tempuh yang ada, membutuhkan kendaraan yang lebih efisien dalam penggunaan waktu maupun tempat. Pasar, sekolah, gedung pemerintahan, dan juga tempat-tempat tujuan lainnya yang memiliki jarak yang cukup melelahkan, adalah tempat-tempat yang rutin di lalui. Oleh karena itu, *sudako* muncul sebagai alternatif utama bagi masyarakat Kota Medan. Pada perkembangannya, *sudako* menjadi bagian tak terpisahkan dalam kehidupan sehari-hari. Ia telah menjadi saksi bahkan pelaku bagaimana situasi sosial pada masa itu terjadi.

Sudako sebagai angkutan unggulan memiliki segudang cerita di seputar kemunculannya. Bagi penumpang, *sudako* adalah alat angkutan efektif dalam bertukar informasi. Bentuk kursi penumpang yang berhadapan dan

cenderung sempit membawa penumpang lebih dekat dalam arti sesungguhnya. Bagi ibu-ibu, harga kebutuhan pokok beserta kecemasannya beredar di angkutan publik ini, meskipun tidak saling mengenal. Sikap masyarakat Medan yang gampang akrab mampu “membuat” media angkutan sebagai media sosial untuk membicarakan kondisi-kondisi sosial pada masa itu. Begitu juga dengan gosip-gosip politik yang dibicarakan dengan hati-hati, sekali-kali juga muncul bagi penumpang-penumpang lainnya.

Selain itu *sudako* berperan penting dengan kemunculan-kemunculan tak terduga lainnya seperti ekonomi non-formal. Para pengamen, kedai kopi, pengemis, copet dan sebagainya muncul seiring perkembangan moda angkutan ini. Penumpang yang semakin memanfaatkan *sudako* sebagai alternatif utama membuatnya menjadi kesempatan bagi para pelaku ekonomi non-formal ini. Menjamurnya para pelaku ekonomi non-formal sekarang tidak terlepas dari peran angkutan publik selain ruang publik yang sering menjadi peran utama kemunculan bentuk ekonomi non-formal.

Dari nostalgia hingga peran pentingnya, ternyata *sudako* juga memiliki predikat buruk di jalanan. Dianggap sebagai “raja jalanan” bukan berarti penyebutan positif. Dengan statusnya sebagai angkutan publik, *sudako* menjelma menjadi angkutan yang ugal-ugalan dan sering melanggar rambu-rambu lalu lintas. Tahun 90-an ke atas adalah tahun mulai meresahkan para sopir *sudako*. Awalnya sebagai alternatif utama bagi masyarakat untuk berpergian, membuat pendapatan para supir *sudako* lumayan. Hasil lumayan itu membangkitkan minat orang untuk menjadi sopir *sudako* terlebih semakin hari penduduk Kota kian meningkat. Maka pertambahan jumlah armada semakin tinggi yang akhirnya pada satu posisi, jumlah armada lebih banyak daripada penumpang. Selanjutnya rebutan penumpang dengan sesuka hatinya menurun dan menaikkan penumpang menjadi pemandangan sehari-hari demi mengejar setoran. Ugal-ugalan pun tak dapat terhindarkan yang membuatnya mendapat predikat “raja jalanan”. Situasi ini semakin memprihatinkan ketika jalanan telah penuh sesak oleh kendaraan pribadi terutama sepeda motor yang nyaris dimiliki setiap masyarakat Medan.

Secara kronologis angkutan publik mula-mula muncul sebagai kebutuhan masyarakat dalam aktivitas keseharian kota. Perkembangannya malah dianggap

biang macet jalanan. Terlepas dari pentingnya *sudako* menjadi tonggak pertumbuhan sektor-sektor yang bergerak di jalanan, kesemrawutan jalanan juga sering dialamatkan pada moda angkutan ini. Permasalahan serius yang semakin berkembang kedepannya harus dicari alternatifnya. Solusi-solusi yang telah ada terkesan malu-malu untuk diterapkan. Oleh karena itu tinjauan historis secara ilmiah perlu dilakukan dengan rinci yang mengkhhususkan pada *sudako* sebagai moda transportasi awal dan sebagai cikal bakal angkutan publik yang terlanjur menjadi simbol bagi masyarakat kota Medan.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah. Metode sejarah adalah sebagai proses menguji dan menganalisis secara kritis rekaman, dokumen-dokumen, dan peninggalan masa lampau yang otentik dan dapat dipercaya, serta membuat interpretasi dan sintesis atas fakta-fakta tersebut menjadi kisah sejarah yang dapat di percaya. Metode sejarah sebagai metode utama dalam penelitian ini terdiri dari empat tahap yaitu, heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Berikut ini adalah penjelasan dari tahapan-tahapan tersebut.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

***Sudako* Sebagai Media Sosial**

Jauh sebelum media sosial berbasis teknologi komunikasi hadir, manusia telah bersosialisasi ala komunikasi antar sesamanya. Baik melalui surat, pengeras suara, bahkan api. Manusia dikatakan sebagai makhluk sosial karena interaksinya secara langsung melalui pertemuan-pertemuan sebenarnya. Meskipun di era digital ini orang semakin kencang berinteraksi, namun kesannya fiktif. Sebab, pertemuan secara langsung semakin berkurang. Canda, tawa, atau ekspresi lainnya telah tergantikan seperangkat teknologi yang tak memiliki emosi dan daya imajinasi seperti smartphone. Kenyataannya manusia menjadi *solitaire* (penyendiri).

Di sekitar medio 70-an sampai 90-an, masyarakat Kota Medan memiliki media angkutan sekaligus media sosial yang murah bagi kalangan menengah ke bawah. *Sudako* adalah salah satunya. Dikenal sebagai alat angkutan publik, *sudako* rupa-rupanya menjadi media sosial murah bagi para ibu-ibu dalam mengetahui

harga sembako. Begitu juga dengan para anak sekolah dan masyarakat kalangan lainnya dalam membicarakan kehidupan sehari-hari.

Struktur kendaraan *sudako* ternyata efektif untuk mendukung kegiatan sosial tersebut. Dengan pintu di belakang (bukan di samping seperti angkot sekarang) dan kursi di kiri kanan kendaraan “memaksa” penumpang saling berhadapan. Dengan tempo perjalanan, biasanya penumpang—meskipun tak saling mengenal—mencoba mengisi kekosongan selama perjalanan. Dimulai dari sekadar basa-basi, hingga akhirnya menjurus pada berbagi informasi.

Pada umumnya, ibu-ibu rumah tangga di sekitar tahun 80-an hingga 90-an menggunakan *sudako* untuk berbelanja. Ibu-ibu rumah tangga yang pergi ke pasar akan menukar informasi tentang harga cabai, bawang, ikan, dan lain sebagainya. Hal tersebut menjadi referensi bagus bagi para ibu, sebab kecenderungan ibu rumah tangga selalu mencari harga paling murah dengan kualitas yang baik.

Berdasarkan hal tersebut, situasi itu juga berpengaruh terhadap para pelaku ekonomi di pasar-pasar Kota Medan. Harga menjadi bersaing karena para pelaku ekonomi berlomba untuk menarik para pelanggan.

Sementara itu, bagi anak-anak sekolah, pertemuan “tak terduga” di dalam *sudako* menjadi ajang identifikasi. Dengan melihat seragam mereka bisa dengan mudah mengidentifikasi asal sekolah, meskipun identifikasi tersebut terkadang sering berakhir perseteruan. Tapi tetap pertemuan semacam itu secara langsung lebih kaya karena psikologis terbangun naik. Setidaknya menumbuhkan kembangkan rasa percaya diri secara langsung. Ketika kendaraan pribadi masih “terasa” mahal, *sudako* adalah moda angkutan murah yang banyak mengajarkan interaksi secara langsung.

Jika dibandingkan dengan angkot yang menjamur sekarang ini, *sudako* hingga 1990-an masih tergolong sedikit. Meskipun tak bisa didapat angka resminya, para penumpang *sudako* kerap bertemu kembali di dalam angkot yang sama. Oleh sebab itu tumbuh rasa kekeluargaan atau setidaknya kedekatan bagi para penumpang tersebut. Sifat masyarakat Medan yang cepat akrab barangkali salah satunya dibentuk oleh moda ini.

Peran *Sudako* dalam Ekonomi Non-Formal

Tak bisa dipungkiri jika angkutan publik menjadi media penting tumbuhnya sektor ekonomi non-formal. *Sudako* yang sempat menggeliat sampai 1990-an telah memunculkan banyak pelaku ekonomi, terutama sektor non-formal baik positif ataupun negatif.

Sejak kemunculan *sudako* para pedagang asongan muncul di sekitar rambu lalu lintas. Pada umumnya para pedagang asongan ini beroperasi di sekitar lampu merah. Mereka menjajakan rokok, air mineral, tisu, dan lainnya dengan target para penumpang dan sopir angkutan publik atau *sudako*. Situasi macet, panas, penat, membuat para penumpang tertarik untuk mengkonsumsi/membeli barang-barang jajaan tersebut.

Selain itu, kemacetan yang sering terjadi di lampu merah menjadi tempat strategis untuk para pengamen. Meskipun terkadang para pengamen ini lebih dianggap penambah rasa penat, ada juga beberapa penumpang yang mau memberi receh kepada para pelaku ekonomi non-formal tersebut. Persentase yang didapat para pengamen ini lebih tinggi jika beroperasi di *sudako*, sebab angkutan publik diisi banyak orang dibandingkan kendaraan pribadi.

Sementara itu, tempat-tempat yang menjadi pangkalan para sopir terdapat warung-warung kopi. Tumbuhnya warung-warung kopi tersebut tak terlepas dari kebutuhan para sopir. Para sopir membutuhkan tempat melepas lelah, tempat berbincang yang mau tidak mau membutuhkan *kemek-kemek* (jajanan ringan) menemani perbincangan mereka. Terkadang juga diisi dengan judi yang pada akhirnya menyebabkan persoalan sosial lain.

Warung kopi yang tumbuh sepanjang *sudako* mangkal adalah salah satu bentuk sektor ekonomi non-formal. Tumbuhnya warung tersebut tak perlu memerlukan izin dan memang biasanya tak memiliki izin dari dinas terkait. Kebanyakan malah warung tersebut berdiri di atas ruang-ruang publik semacam trotoar atau di atas tanah-tanah milik negara. Seperti juga para pengamen dan pedagang asongan yang beroperasi di lampu merah, warung-warung tersebut berada dalam naungan sektor ekonomi non-formal lain yakni, OKP (Organisasi Kemasyarakatan Pemuda). Meskipun OKP-OKP itu legal, yang patut diingat adalah legalitas mereka berebentuk perkumpulan yang bertujuan sebagai pengayom masyarakat dalam berideologi. Tetapi, prakteknya tak lebih dari para preman.

Tugasnya meminta setoran dengan alasan sebagai iuran keamanan. Termasuk juga para sopir *sudako* yang tak luput dari tagihan para OKP ini. Oleh sebab itu tindakan tersebut bisa dikatakan sebagai para pelaku ekonomi non-formal, meskipun dinilai sebagai tindakan negatif.

Dari beberapa yang disebutkan akan sektor ekonomi non-formal tersebut kebanyakan dampak dari adanya angkutan kota di Medan. Pertumbuhan *sudako* sebagai angkutan kota di Medan adalah cikal bakal menjamurnya ruang ekonomi non-formal sesudahnya yang diteruskan oleh angkot sejak 2000-an ke atas. Pada masa itu kata "*sudako*" hampir hilang digantikan "angkot" saja menyebut angkutan publik di Kota Medan. Begitu juga jenis kendaraan itu sendiri yang telah tergantikan dengan model L300 Daihatsu. Namun, fakta mentalnya akan kemunculan sektor-sektor ekonomi non-formal semakin bertambah.

***Sudako* Sang Raja Jalanan**

Kesan orang-orang terhadap salah satu angkutan publik pada 1980 sampai 1990-an ini adalah kendaraan "truntung". Maksudnya adalah lema "truntung" diambil dari suara yang berasal dari asap pembuangan (knalpot) yang lumayan mengganggu pendengaran. Lebih tepatnya menjadi polusi suara selain polusi udara. Oleh sebab itu pulalah *sudako* sangat familiar menjadi penguasa jalan. Dengan jumlah banyak dan trayek tetap setiap hari, *sudako* sering menempati titik-titik strategis dalam mencari penumpang. Istilah orang Medan *ngetem* (menunggu penumpang hingga penuh). Para sopir tak menghiraukan sesama pengguna jalan lain. Terkadang bila penumpang hendak turun, sopir sesuka hatinya menghentikan kendaraan, meskipun banyak transportasi lain di belakangnya. Sejak itu *sudako* mendapat predikat sebagai "raja jalanan". Terutama menjadi raja dari lin yang dilaluinya.

Pada dasarnya, meskipun hal tersebut dianggap negatif bagi sebagian besar para pengguna jalan lain, hal itu tak terlepas dari beban para sopir. Di era 1970-an, ketika beroperasi pertama kali, para sopir *sudako* sebenarnya sangat taat menggunakan lalu lintas. Pendapatan mereka cukup lumayan karena masyarakat di era itu pula membutuhkan angkutan publik. Sementara kendaraan pribadi seperti sepeda motor atau mobil pribadi masih tak terjangkau alias mahal. Namun memasuki era 80-an, keadaan mulai berubah. Dipandang memiliki pendapatan

lumayan, maka muncullah “orang lain” yang dengan entah cara apa mampu memaksa para supir *sudako* membayar iuran-iuran pinggir jalan. Itu belum ditambah dengan setoran.

Pada awalnya iuran-iuran tersebut tak terlalu memberatkan. Tetapi karena kebutuhan angkutan publik semakin mendesak (pertumbuhan Kota Medan semakin pesat di era 80-an), maka penambahan armada juga naik. Hingga akhirnya memasuki era sepeda motor yang bisa didapat dengan mudah, yakni kredit. Hal tersebut menjadi timpang karena kebutuhan angkutan publik sebelumnya begitu tinggi, akhirnya jatuh. Pendapatan para supir *sudako* jauh berkurang, padahal iuran-iuran terus bertambah. Begitu juga dengan setoran-setoran yang harus dibayarkan.

Situasi itu membuat para sopir seperti ugal-ugalan. Mereka saling berebut penumpang dengan cara apapun. Tak peduli jika harus melanggar rambu lalu-lintas, membahayakan pengguna jalan lain, dan menyebabkan kemacetan. Sikap ugal-ugalan seperti itu akhirnya membuatnya mendapat predikat “raja jalanan”.

Uniknya, jika dibandingkan sekarang, predikat seperti itu tak berlaku pada angkutan publik lagi. Predikat yang melekat banyak: “angkot sialan”, “angkot brengsek”, dan lain sebagainya yang kesannya negatif. Berbeda dengan *sudako*, predikat “raja jalanan” terasa lebih terhormat. Sebagai asumsi, barangkali disebabkan *sudako* pada awal kemunculannya memang untuk membantu orang yang membutuhkan angkutan publik, dibandingkan mengganggu pengguna jalan yang sering terjadi pada angkot sekarang.

KESIMPULAN

Sudako sebagai angkutan publik roda empat pertama sejak 1970-an mewarnai segala lini kehidupan perkotaan Medan. Perannya tak bisa dianggap remeh sebagai media sosial, media angkut, sampai pertumbuhan sektor ekonomi non-formal di tengah masyarakat yang memiliki ciri masyarakat majemuk. Meskipun sempat mendapat julukan sebagai “raja jalanan”, julukan ini bukan mencerminkan *sudako* sebagai raja dalam arti sebenarnya. Ada kesan negatif di dalamnya, tapi punya tempat terhormat. Dibandingkan dengan angkutan publik sekarang—angkot—, *sudako* memiliki kenangan dalam hati setiap masyarakat Medan yang pernah hidup di masa itu. Dalam sebuah sumber bahkan dikatakan, selayaknya *sudako* dapat menjadi lambang atau ciri yang mengandung kekhasan

bagi Kota Medan. Barangkali sejak kemunculannya dan selama perjalanan historisnya memiliki keunikan sendiri, hingga tergusur dengan angkutan lain yang jauh berbeda dengan sang “raja jalanan” ini.

Sebagai penutup tulisan ini, selayaknya angkutan sekarang dapat bercermin dengan situasi masa lalu. Seperti pepatah, ambil yang baik dan tinggalkan yang buruk, angkutan publik di masa kini tak perlu berlomba menjadi sang “raja jalanan”. Pertumbuhan jalan yang timpang dengan pertumbuhan kendaraan di Kota Medan telah memasuki masa kritis yang sering berujung pada gesekan sosial. Pemerintah selayaknya memperhatikan angkutan publik yang lebih layak. Kendaraan sebesar *sudako* tak lagi memadai sebagai angkutan publik dengan porsi penduduk yang terus menerus bertambah. Begitu juga dengan pertumbuhan angkutan pribadi, seharusnya menjadi indikator penting untuk mengkaji ulang sistem transportasi perkotaan di Medan ini.

DAFTAR REFERENSI

- Abidin Kusno, *Ruang Publik, Identitas dan Memori Kolektif: Jakarta Pasca-Suharto*, Yogyakarta: Ombak, 2008.
- Branch, Melville C., *Perencanaan Kota Komprehensif. Pengantar & Penjelasan*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1995.
- Carle, Rainer (ed.), *Cultures and Societies of North Sumatra*, Hamburg: Universitat Hamburg, 1987.
- Catanese, Anthony. J & James C. Snyder (ed.), *Perencanaan Kota*, Jakarta: Penerbit Erlangga, 1996.
- Colombijn, Freek, dkk (ed.), *Kota Lama, Kota Baru: Sejarah Kota-Kota di Indonesia Sebelum dan Setelah Kemerdekaan*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2005.
- Gallion, Arthur B., FAIA & Simon Eisner, APA, AICP, *Pengantar Perancangan Kota: Desain dan Perencanaan Kota*, Jakarta: Penerbit Airlangga, 1996.
- James Luhulima, *Sejarah Mobil & Kisah Kehadiran Mobil di Negeri Ini*, Jakarta: Kompas Media Nusantara, 2012.
- Khisty, C. Jotin & B. Kent Lall, *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi Edisi III*, Jakarta: Penerbit Erlangga, 2005.