

**BUSWAY: UPAYA PENCAPAIAN LEGITIMASI SUTIYOSO SEBAGAI
“BAPAK TRANSPORTASI”**

Dina Nurmalisa
Universitas Pekalongan

dina.pbsi.unikal@gmail.com

ABSTRAK

Tulisan ini merupakan upaya menyusun kembali gagasan Abidin Kusno (2009) mengenai busway sebagai proyek Sutyoso dalam melegitimasi menjadi “Bapak Transportasi.” Selain itu, tulisan ini juga melihat bagaimana pembangunan struktur itu mewujudkan dalam proyek busway yang diungkapkan dalam Bab V: Busway, Kekuasaan, dan Tontonan Baru. Dalam teks ini ditampilkan bagaimana seorang yang punya kuasa mampu mengubah tatanan struktur yang ada di masyarakat dengan memfasilitasi kepentingan rakyatnya. Struktur baru yang diciptakan oleh pemerintah, dalam hal ini gubernur, menampilkan budaya masyarakat yang disiplin, modern, sehingga mudah diatur. Dalam teks ini, Abidin Kusno dengan tajam membidik kinerja Sang Gubernur dalam merepresentasikan citranya.

Kata kunci: busway, legitimasi, transportasi

PENDAHULUAN

Kebudayaan selalu dibuat, setiap manusia selalu memiliki andil dalam pembuatannya. Dalam pendekatan struktural, kecenderungan utama dalam memandang hubungan manusia dengan struktur sosialnya lebih dilihat bahwa struktur lebih berperan daripada tindakan manusia sebagai subjek dalam pembentukan kebudayaan. Karenanya, untuk dapat menciptakan suatu budaya harus dimulai dengan membangun struktur. Proses membangun tersebut dapat bergantung pada bagaimana suatu hal dimaknai, karena sistem dan pola tidak dapat dibentuk oleh individu, tetapi harus melalui konvensi. Dalam teks ini Abidin Kusno melihat adanya upaya pemerintah sebagai pemilik kuasa untuk menciptakan kebudayaan baru yang dikonvensi oleh masyarakat, yaitu membiarkan warga merasa butuh dengan alat transportasi yang modern, nyaman, murah, dan mampu mengatasi masalah pelik ibu kota, yaitu kemacetan dan kriminalitas.

Diungkapkan oleh Kusno (2009:130) bahwa kehadiran *busway* sebagai contoh politik kebudayaan pemerintahan Jakarta pasca-Suharto yang memberi peluang untuk

memahami bagaimana pengalaman urbanisme berinteraksi dengan budaya politik negara. *Busway* dilihat sebagai sebuah “teknologi” yang menampilkan ciri politik kebudayaan pemerintahan pasca-Suharto. Pernyataan tersebut menampilkan gambaran adanya budaya yang sengaja dibentuk oleh Gubernur Sutiyoso pada saat memimpin Jakarta untuk kedua kalinya dalam usaha memperbaiki citranya. Salah satunya dengan menghadirkan *busway* tersebut. Dari sinilah *busway* mulai dimaknai sebagai simbol budaya yang mampu menciptakan sistem dan pola yang bisa diatur oleh pemilik kuasa.

Analisis Kusno bahwa Sutiyoso menganggap sebagian besar penduduk Jakarta sebagai “masyarakat traumatis”, dan ia melihat dirinya sebagai orang yang mengemban tugas untuk menyembuhkan mereka, dapat dipahami sebagai bentuk upaya menciptakan struktur dan sistem yang baru. Sebagai orang yang berkuasa, Sutiyoso tidak bisa dianggap sebagai individu, karena ia adalah seorang pemimpin yang berada dalam sebuah sistem pemerintahan. Oleh karena itu, ia mempunyai kemampuan untuk menciptakan kebudayaan baru yang disebut oleh Kusno sebagai politik kebudayaan pemerintahan Jakarta pasca-Suharto.

Menurut Kusno (2009:132)

Proyek *busway* dapat dilihat sebagai suatu proyek kota yang mengandung keinginan pemerintah untuk memperlihatkan kekuasaan dan mengatur kembali penduduk urban yang telah lama memimpikan suatu kota yang bebas macet. Keinginan pemerintah kota ini adalah juga keinginan penduduk kota. Mereka bersama-sama ingin mempunyai kota yang bebas macet. Jadi, proyek *busway* adalah proyek pemerintah yang mengangkat aspirasi masyarakat. Operasinya mengikutsertakan praktik-praktik yang sesuai dengan keinginan publik, seperti kebebasan dari kemacetan di jalan dan keinginan untuk kembali ke normalitas kehidupan kota.

Peristiwa tersebut menampilkan bagaimana sebuah sistem kebudayaan dibangun melalui konvensi yang diarahkan pemerintah. Kemampuan pemerintah memahami kebutuhan masyarakatnya menjadi utama untuk dapat membangun sebuah sistem yang diamini oleh khalayak. Kebutuhan bersama itulah yang kemudian dalam hal ini

disebut dengan konvensi. Masyarakat secara sadar menyetujui struktur budaya yang sedang dibangun oleh pemerintah. Hal ini menjadi bukti kemampuan pemerintah membiarkan masalah agar kemudian bisa mencari solusi, sehingga pemerintah seolah-olah memiliki peran yang besar dalam mewujudkan masyarakat ideal. Selain itu, anggapan-anggapan tersebut dipertegas oleh media yang menampilkan permasalahan utama warga ibu kota, yaitu kemacetan dan kriminalitas, disertai jajak pendapat yang mendukung pernyataan tersebut, membuat proyek *busway* menjadi program unggulan pemerintahan Sutiyoso pada saat itu.

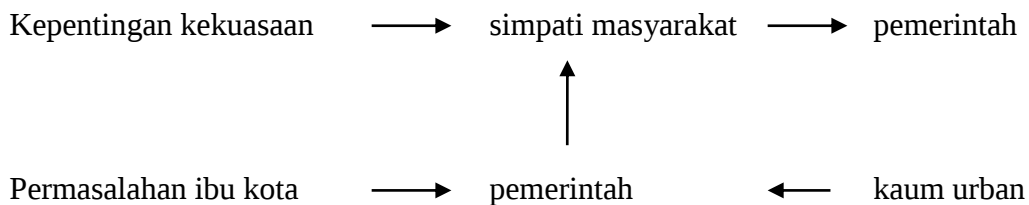
BUSWAY DAN KEMACETAN

Pemaknaan terhadap keberhasilan proyek *busway* menciptakan metafor bahwa kelancaran lalu-lintas kendaraan identik dengan kelancaran lalu lintas sosial, ekonomi, dan politik. Metafor ini senada dengan pendapat John Sidel yang dikutip oleh Kusno (2009:135-136) mengenai pentingnya sirkulasi lalu-lintas yang lancar untuk legitimasi rezim Orde Baru dan akibat yang bisa fatal dari kemacetan lalu-lintas. Pembangunan jalan bebas hambatan di era Suharto merupakan usaha untuk menanggulangi kemacetan sosial dan politik. Jelas sekali permasalahan ini menjadi kuda tunggangan untuk pemerintah dalam menarik simpati masyarakat. Karena, menurut Kusno (2009:135) bila terjadi kemacetan, maka pemerintah biasanya diharapkan maju ke depan untuk menunjukkan kekuasaannya dalam mengembalikan kelancaran dan menghalau hambatan yang telah mengakibatkan kemacetan. Jadi, pemerintah akan selalu menjadi pusat penanggulangan masalah yang terjadi di masyarakat. Pemerintah menjadi *agent of change* demi kelancaran hidup di tengah rumitnya kehidupan di ibu kota.

Abidin Kusno menemukan makna baru yang ditambahkan pada arti kata “macet”. Dahulu macet disebabkan oleh kecelakaan, pekerjaan umum, “orang penting” lewat, atau bis berhenti seenaknya, demonstrasi dan unjuk rasa yang telah menutup ruas jalan. Pemaknaan baru terhadap kata “macet” kini menampilkan sebab banyaknya mobil pribadi yang sudah melebihi kapasitas jalan-jalan di Jakarta.

Berkaitan dengan masyarakat traumatis tersebut muncul pendapat bahwa mobil pribadi adalah produk rezim terdahulu yang memprioritaskan mobil pribadi, sehingga mobil pun sekarang dituduh ikut memperburuk kemacetan di jalan. Analisis Kusno ini menegaskan bagaimana wacana tentang memori publik terhadap suatu pemerintahan yang telah berakhir itu tetap berimbas pada masa kini, sehingga masyarakat disebut sebagai masyarakat traumatis.

Untuk menghapuskan masyarakat dari memori pemerintahan sebelumnya digunakan terapi kejut. Dalam pandangan strukturalisme, hal ini menampilkan oposisi biner bahwa ada yang menjadi terapis dan ada yang diterapi. Sekali lagi masyarakat menjadi objek bagi kepentingan pemerintah. Pemerintah dalam hal ini selalu berusaha menjadi subjek yang menjadi sentral dan mampu melakukan berbagai hal dengan motif kepentingan. Jika digambarkan dengan skema strukturalisme Greimas akan tampak seperti berikut.



Dalam skema tersebut dapat dilihat bahwa pemerintah mempunyai kepentingan yaitu legitimasi masyarakat terhadap kinerjanya. Pemerintah akan berusaha untuk menampung aspirasi masyarakat dan menanggulangi permasalahan yang terjadi di masyarakat ibu kota. Permasalahan ini menjadi pendukung pemerintah sebagai subjek, karena kemunculannya membuat pemerintah menjadi muara solusi atas permasalahan tersebut. Keberhasilan peristiwa ini tidak lain akan diterima oleh pemerintah, dalam teks ini Gubernur Sutiyoso yang dilegitimasi oleh masyarakat sebagai “Bapak Transportasi.”

Bangunan struktur yang dibaca oleh Abidin Kusno melalui proyek *Busway* ini menampilkan bahwa secara semiotik, penanda “transportasi umum” bagi masyarakat yang selama ini diidentikkan dengan kesemrawutan kini telah bernegosiasi dengan wacana “modernitas transjakarta” yang akhirnya berhasil menjadikan diri sebagai penanda gaya hidup masyarakat metropolitan yang berkelas. Keberadaan *busway* yang disebut oleh Kusno (2009:143) sebagai tontonan yang memperlihatkan keteraturan kuasa. Dalam hal *busway*, keteraturan tersebut adalah sistem yang memberi tanda atas hadirnya keteraturan politik. Melalui *busway*, Gubernur ingin membentuk budaya penggunaan transportasi umum.

PERANGKAT PENDUKUNG CITRA

Pencitraan melalui *busway* ini dilengkapi pula dengan perangkat pendukungnya, yaitu halte. Halte *busway* dibuat menyerupai gedung modern, dengan dinding kaca tembus pandang dan panel penangkis hujan. Selain itu arsitekturnya yang transparan membuat isinya bisa dilihat dari luar. Ditegaskan oleh Kusno bahwa dengan halte yang mirip panggung, baik struktur halte maupun pemakai *busway* bersama-sama mempertontonkan disiplin penggunaan transportasi. Para pengguna *busway* ini pun jadi ikut terlibat dalam penyempurnaan sistem pengawasan dan pelayanan. Dari sinilah keberhasilan pemerintah menciptakan budaya baru dalam transportasi umum. Keberhasilan ini menunjukkan bahwa kebudayaan harus didukung oleh masyarakat dengan cara membuat konvensi.

Bagi Sutyoso, *busway* bisa dipakai untuk mendidik warga (terutama dari kelas bawah) tentang tingkah laku teratur dan dalam kehidupan kota (Kusno 2009:146).

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa kelas bawah adalah masyarakat yang semrawut, sulit diatur dan tidak disiplin, sehingga perlu dididik agar layak tinggal di Jakarta. Apalagi pernyataan tersebut ditegaskan dengan:

busway dapat digunakan sebagai alat penyatuan kekuasaan melalui pameran kepatuhan dan pendidikan pada warga tentang cara memakai transportasi dengan benar.

Dengan demikian dapat diartikan bahwa selama ini masyarakat belum memakai transportasi dengan benar. Hal ini juga digambarkan oleh Seno Gumira Ajidarma (2015:89-91) bahwa pertarungan ideologi juga berlangsung di jalan raya. Seno menyebut pengguna motor Jakarta dengan sebutan *The Motorcycle People*. Ia melihat kebiasaan *The Motorcycle People* yang suka akrobatik di jalan raya. Mereka menampilkan tontonan ala sirkus tersebut dengan mengendarai motor yang ditumpangi lima manusia. Tidak hanya itu, gambaran kesemrawutan dalam transportasi juga ditampilkan oleh para pemilik mobil.

Bukan hanya bahasa menunjukkan bangsa, perilaku di jalanan menunjukkan siapa diri kita. Jika Homo Jakartensis ingin melihat dirinya sebagaimana tercermin di jalanan Jakarta, siapapun harus mengakui betapa orang-orang bermobil tidak mempunyai toleransi terhadap pejalan kaki, alias kelas atas tidak peduli nasib kelas bawah (Ajidarma 2015: 89)

Baik berkendara dengan sepeda motor, mobil, maupun transportasi umum lainnya, dapat disimpulkan bahwa kepatuhan terhadap disiplin lalu lintas belum disadari oleh masyarakat. Salah satu solusi yang diberikan oleh pemerintah adalah dengan memberi “terapi kejut” melalui kehadiran *busway*, transportasi publik yang modern, murah, nyaman, yang dihadirkan di tengah kota. *Busway* menjadi tontonan yang mengejutkan. Hal yang luput dibicarakan Kusno dalam teks ini adalah bahwa terapi kejut yang bukan merupakan hal baru ini sangat tepat digunakan dalam rangka “penyembuhan dari trauma”. Masyarakat Indonesia terbiasa untuk “menonton”, baik sekadar ingin tahu maupun sebagai kesenangan menonton itu sendiri. Kegiatan menonton inipun akhirnya menimbulkan penasaran, kemudian mencoba dan berkomentar.

Terapi kejut melalui *busway* ini ditanggapi positif dan negatif. Kenyamanan pengguna yang menanggapi positif dengan kehadiran *busway* ini menjadi angin segar bagi pemerintah meskipun yang menolak proyek ini juga tidak sedikit. Keberadaan

busway yang dimunculkan di tengah kota ini menegaskan bahwa untuk memperkenalkan suatu budaya haruslah dekat dengan objek yang akan dikenai. Kebiasaan masyarakat mengamati aturan yang diterapkan oleh *busway* ini menjadi tangga terbangunnya struktur budaya baru, yaitu disiplin lalu lintas dan penggunaan transportasi publik. Keteraturan ini dianggap sebagai cerminan keteraturan kuasa dan keteraturan politik di Jakarta.

Selain mengatasi kemacetan, *busway* juga diharapkan mampu mengurangi tindak kriminal di jalanan. Karenanya, kebutuhan akan hal tersebut disikapi dengan menghadirkan “petugas keamanan bus”. Jaminan keamanan dan kenyamanan karena dilayani dengan ramah dan cepat membuat opini publik yakin bahwa *busway* adalah transportasi yang solutif mengatasi permasalahan ibu kota, yaitu kemacetan dan kriminalitas. Dengan demikian, tampaklah bahwa dalam proyek *busway* ini ada beberapa elemen yang menunjang terbentuknya struktur budaya tersebut, yaitu kebutuhan transportasi publik yang solutif, sarana yang diberikan (bus bagus, halte modern, jembatan khusus), petugas keamanan, dan manajemen yang baik (mekanisme pengawasan dan teknik penguasaan ruang kota). Elemen-elemen tersebut tidak dapat membentuk struktur jika tidak saling berhubungan, karena hubungan inilah yang kemudian disebut sebagai sistem yang melekat pada struktur.

Keberhasilan proyek *busway* ini memunculkan kontradiksi. Kusno menemukan adanya elemen yang menjadi pemicu kekacauan, yaitu bus yang biasanya beroperasi di ibu kota. Kehadiran *busway* efektif dalam menggeser keberadaan mereka dengan menghambat akses masuk ke pusat kota. Selain itu, keberadaan pedagang kaki lima di sepanjang jalan bahkan juga pohon-pohon ikut terkena imbas proyek *busway* ini. Hal ini menunjukkan bahwa proyek *busway* bukan hal yang main-main. Menurut Kusno (2009:153)

Proyek *busway* adalah berdasarkan kepentingan umum, dan atas nama kepentingan umum jugalah penggusuran terhadap rakyat kecil dilakukan. Keinginan masyarakat akan kota yang teratur dan bebas macet akhirnya juga memakai kebijakan-kebijakan kekerasan.

Jelas sudah bahwa pernyataan tersebut menampilkan oposisi biner dalam pembentukan budaya baru, yaitu ada yang diuntungkan dan ada yang dirugikan. Pihak yang diuntungkan adalah mereka yang menikmati fasilitas *busway* dengan segala modernisasinya, sedang pihak yang dirugikan adalah mereka yang terkena imbas kebijakan sehingga tergusur dari “keberadaan strategis” mereka di pusat kota. Kedua hal ini dapat dipahami sebagai upaya membentuk citra rezim pemerintahan. *Busway* dianggap secara populis dan simbolik memenuhi keinginan dan mimpi penduduk kota yang mendambakan transportasi yang aman, handal, dan nyaman. Sutiyoso pun memperoleh legitimasi pemerintahannya dan berhasil memperbaiki citranya. *Busway* sebagai strategi proyek urban yang dapat menjadi obat mujarab dalam menyembuhkan masyarakat traumatis itupun tak lain hanya sebagai upaya mempertahankan kepentingan kuasa, dalam hal ini pemerintah. Seperti dinyatakan

Gubernur Jakarta merasa bahwa ia akhirnya telah menang dan mendapatkan legitimasi sosial dan politik melalui usaha-usahnya “membawa kesadaran kepada publik bahwa proyek (*busway*) akhirnya juga demi masyarakat banyak.”

Pengatasnamaan kepentingan masyarakat demi legitimasi pemerintahan ini juga ditegaskan oleh Kusno: bila *busway* telah menata kota, ia juga telah mengembalikan “kota” kepada masyarakat terutama kelompok menengah ke atas melalui wacana yang dikenal sebagai “back to the city.” Hal ini sesuai dengan skema Greimas yang telah dipaparkan sebelumnya, bahwa motif kepentingan kuasa yang mengirimkan subjek melakukan tindakan untuk mendapatkan objek akan memberikan keuntungan kepada subjek tersebut yang juga berperan sebagai penerima. Keberhasilan proyek penguasa, pastilah harus menguntungkan penguasa. Dalam kaitan ini juga memusnahkan sebagian kesempatan hidup masyarakat kelas bawah di pusat kota sekalipun sebagian dari mereka menikmati struktur budaya baru yang diciptakan oleh pemerintah si pemilik kuasa. Jika terjadi pelanggaran, maka sanksi akan dijatuhkan kepada mereka sebagai pengguna. Keseringan munculnya sanksi yang diberikan akan menjadi parameter kesemrawutan masyarakat yang nantinya akan menjadi motif baru

bagi pemerintah rezim berikutnya untuk memanfaatkannya dalam membentuk citra dan melegitimasi dirinya. Begitu seterusnya.

SIMPULAN

Kebudayaan dilihat sebagai arena konstruksi dan kontestasi makna-makna, sehingga makna tidak pernah bersifat final ataupun statis. Wacana proyek *busway* ini sesuai dengan pandangan struktural bahwa kebudayaan sebagai sistem simbolik mengandung makna-makna dan mengarahkan, mengatur, serta membentuk perilaku manusia dalam hidupnya. Kebudayaan sebagai arena konstruksi dan kontestasi ideologi/diskursus untuk meraih dominasi sehingga kebudayaan tidak dapat dilepaskan dari kekuasaan dan hegemoni, dalam hal ini proyek *busway* dan sebutan “Bapak Transportasi.”

REFERENSI PENDUKUNG

- Ajidarma, Seno Gumira. 2015. *Tiada Ojek di Paris*. Bandung: PT Mizan Pustaka.
- Geertz, Clifford. 1973. *The Interpretation of Cultures*. New York: Basic Books.
- Kusno, Abidin. 2009. *Ruang Publik, Identitas, dan Memori Kolektif: Jakarta Pasca-Suharto*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Sewell, William H. 2005. *The Concept(s) of Culture*. New York: MPG Books.

