



### **Pak Ogah dan Realitas Marginalisasi: Kajian Sosial-Teologis Masyarakat Urban Banjarmasin**

**Maria Apriana Angela<sup>1</sup>, Sudianto<sup>2</sup>, Kinurung Maleh<sup>3</sup>**

<sup>1-3</sup> Sekolah Tinggi Teologi Gereja Kalimantan Evangelis  
[pdt.sudianto@gmail.com](mailto:pdt.sudianto@gmail.com)

#### **Abstract**

*This paper aims to describe Pak Ogah as a social phenomenon within urban society. This descriptive qualitative research employs data collected through interviews, observations, and literature studies. The findings reveal that individuals who voluntarily manage traffic at road turns and intersections without traffic lights are commonly referred to as Pak Ogah. The Pak Ogah phenomenon can be understood as a rational choice made by the urban poor in their struggle for survival. It represents a marginalized community that is compelled to accept the label of “illegal workers” because their activities contradict traffic regulations. Establishing informal relations with the police, promoting Pak Ogah as a noble occupation for assisting road users, and maintaining good conduct are survival strategies that enable them to continue earning a livelihood amid the bustle of city life. Ultimately, this study recommends that both the government and the church undertake educational initiatives, social awareness campaigns, and economic empowerment programs for the Pak Ogah community.*

*Keywords: Banjarmasin; Pak Ogah; Marginalised; poverty.*

#### **Abstrak**

Tulisan ini bertujuan mendeskripsikan Pak Ogah sebagai salah satu fenomena sosial masyarakat kota. Penelitian kualitatif deskriptif ini menyuguhkan data hasil wawancara, observasi, dan studi pustaka. Hasilnya menunjukkan bahwa warga masyarakat yang mengatur lalu lintas di belokan dan di persimpangan jalan tanpa lampu merah disebut sebagai Pak Ogah. Fenomena Pak Ogah dapat dipahami sebagai pilihan rasional dari masyarakat miskin untuk bertahan hidup. Ia merupakan simbol masyarakat marginal yang harus rela dilabelkan sebagai pekerja ilegal karena bertentangan dengan hukum lalu lintas angkutan jalan. Membangun relasi dengan polisi, mengampanyekan Pak Ogah sebagai pekerjaan mulia karena membantu orang, dan memastikan perilaku baik merupakan strategi eksistensi agar tetap bisa mengais nasib di tengah hiruk pikuk masyarakat kota. Pada akhirnya tulisan ini merekomendasikan kepada pemerintah dan gereja untuk melakukan edukasi dan sosialisasi serta pemberdayaan ekonomi Pak Ogah.

Kata Kunci: Banjarmasin; Pak Ogah; Marginal; kemiskinan.

#### **Pendahuluan**

Permasalahan yang kompleks masyarakat urban di Kota Banjarmasin, dengan 679,64 ribu jiwa data per 2024.(Fadhlurrahman 2024) salah satu adalah lalu lintas yang padat.

Banyak persimpangan jalan yang tidak memiliki lampu lalu lintas. Pengguna jalan berlomba-lomba untuk saling mendahului, sehingga arus lalu lintas menjadi macet. Dalam kondisi seperti itu, peran pemerintah setempat menjadi amat penting untuk memastikan mobilitas masyarakat lancar.

Secara hukum, aturan berlalu lintas sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini mengatur berbagai hal terkait lalu lintas, seperti prasarana, jaringan lalu lintas, pengguna jalan, dan pengelolaannya diserahkan kepada pemerintah daerah, kepolisian dan Dinas Perhubungan (Damaya, 2019). Pemerintah juga melarang setiap orang dan/atau kelompok yang tidak memiliki kewenangan untuk ikut dalam melakukan pengaturan lalu lintas. (M Fadlan Zakiri, 2004)

Namun fakta mencatat bahwa banyak persimpangan jalan di Banjarmasin yang tidak dikelola atau diatur oleh pihak yang berwenang sebagaimana disebutkan di atas yang mengakibatkan kemacetan. Jadi ada situasi problematis yang terjadi. Seharusnya tidak terjadi kemacetan karena ada instansi yang bertanggung jawab untuk mengatur lalu lintas. Namun kenyataannya macet karena peran institusi alpa di beberapa titik tersebut. Kondisi seperti itu rupanya justru menjadi peluang bagi sebagian warga masyarakat untuk ambil bagian dalam mengatur lalu lintas jalan, sekalipun secara hukum hal itu tidak dibenarkan. Dalam tulisan ini, kelompok sosial yang mengambil peran mengatur lalu lintas di persimpangan jalan yang alpa dari perhatian instansi pemerintahan disebut Pak Ogah. Persoalan lainnya, Pak Ogah hadir untuk mengatur kelancaran lalu lintas dengan upah seadanya, tetapi dapat dikategori sebagai pungli (pungutan liar) dan tidak jarang dianggap mengganggu oleh sebagian masyarakat. Namun dilain pihak keberadaan Pak Ogah dianggap juga membantu masyarakat misalnya untuk putar balik di mana arus lalu lintas kendaraan bisa sangat membahayakan. Di sana Pak Ogah hadir memberikan bantuan agar mobil dan motor bisa berbelok atau putar balik dengan imbalan Rp 2000 sampai dengan Rp 5000 atau kadang malah tidak dibayar sama sekali. Istilah Pak Ogah sendiri muncul dari karakter serial boneka si Unyil yang hadir di layar televisi pada tahun 80-an, dimana sosok karakter Pak Ogah digambarkan selalu minta imbalan untuk pekerjaannya, sehingga nama Pak Ogah untuk menyebut orang atau kelompok yang bekerja di lalu lintas tanpa ijin resmi ini dirasa dapat dipakai sebagai identitas sosial.

Sesungguhnya sudah banyak tulisan mengenai Pak ogah yang muncul sebagai jawaban atas fenomena masyarakat kota. Misalnya Tesis dari Annisa Fitriani Sitompul (Sitompul, 2025), Tesis Marsella Dwiyanti Pantow (Pantow, 2024). Keduanya mengkaji fenomena pak Ogah dalam perspektif hukum. Lalu bagaimana fenomena tersebut dikaji dalam perspektif iman Kristen terhadap kelompok termarginal di Banjarmasin? Beluam ada tulisan yang menjawab pertanyaan tersebut, sehingga mendorong peneliti untuk mendalami fenomena sosial Pak Ogah dalam kacamata iman Kristen. Komunitas Pak Ogah dilihat sebagai representasi masyarakat termarginal masyarakat urban khususnya di Kota Banjarmasin. Secara Alkitabiah, tidak jarang mencatat kelompok masyarakat marginal seperti pemungut cukai dan perempuan tuna susila. Pemungut cukai memanfaatkan celah

untuk mendapat keuntungan secara pribadi. Yesus hadir dalam konteks seperti itu. Yesus sering berkumpul bahkan duduk makan bersama-sama pemungut cukai dan perempuan tuna susila. Ia juga berkata dalam Lukas 5:31-32, "*Bukan orang sehat yang memerlukan tabib, melainkan orang yang sakit. ... karena Aku datang bukan untuk memanggil orang benar, tetapi orang berdosa, supaya mereka bertobat.*" Artikel ini memberikan sebuah pemikiran tentang sudut pandang iman Kristen yang didasarkan Alkitab dan tradisi gereja dalam melihat realitas masyarakat urban di Banjarmasin.

## Metode

Dalam rangka mengeksplorasi fenomena sosial Pak Ogah di Kota Banjarmasin, penelitian bersifat kualitatif deskriptif. Sampel dipilih secara *purposive sapmpling* yakni pemilihan informan bertujuan. Oleh karena itu, warga masyarakat di Kota Banjarmasin yang mengatur lalu lintas di persimpangan jalan atau belokan akan menjadi informan. Perilaku, persepsi, motivasi dan tindakan mereka akan menjadi perhatian untuk dikumpulkan dan dianalisis (Moleong, 2007). Wawancara tak terstruktur menjadi pilihan dalam meramu data. (Moleong, 2007). Teknik lainnya berupa Observasi tidak berperan serta. Artinya peneliti mengamati yang Pak Ogah lakukan tanpa terlibat sebagai bagian dari Pak Ogah. (Faisal, 2003). Pada aspek eksploratif teoritis, studi pustaka menjadi bagian penting dalam penelitian ini. (Sugiyono, 2008). Sebagai bagian dari penelitian ilmiah, implikasi tulisan juga akan disuguhkan segera sebelum kesimpulan.

## Hasil dan Pembahasan

Sesuai dengan metode penelitian yang direncanakan, pemilihan sampel difokuskan pada Pak Ogah di kota Banjarmasin. Beberapa titik yang peneliti alami melalui wawancara dan observasi yakni Pak Ogah di depan GPIB, di Jalan S. Parman, Di depan Gereja Eben Ezer, dan di Kayu Tangi. Peneliti mengamati dan melakukan wawancara dengan mereka untuk mengeksplorasi fenomena kehidupan Pak Ogah. Pada saat yang sama melakukan wawancara dengan pengguna jalan.

### *Potret lalu Lintas Kota Banjarmasin*

Perkembangan akses jalan dan realitas kehidupan masyarakat Kota Banjarmasin tidak bisa dibahas terpisah dengan sejarah. Di sanalah cikal bakal perkembangan jalan dan transportasi sebelum seperti sekarang. Sebab sistem transportasi masyarakat lokal pada dirinya bukan transportasi darat, melainkan transportasi sungai. Perubahan sistem transportasi itupun mesti dipahami sebagai perubahan tatanan sosial budaya dalam sejarah Kota Banjarmasin.

Sejarah kota Banjarmasin juga sulit dipisahkan dari cerita penjajahan sekitar 166 tahun silam. Pada awalnya Belanda mengangkat Sultan Tamjidillah menjadi sultan. Tindakan tersebut bertentangan dengan wasiat Sultan Adam yang menetapkan Pangeran Hidayatullah sebagai penggantinya. Akibatnya bangkit semangat rakyat untuk mengusir Belanda dari kerajaan Banjar tahun 1859-1905 di bawah pimpinan Pangeran Antasari.

Hasilnya Belanda menaruh Sultan Tamjidillah sebagai penyebab Perang Banjar, Belanda menurunkan Sultan Tamjidillah sebagai raja pada tanggal 25 Juni 1859 dan memberikan kesempatan kepada Pangeran Hidayatullah untuk menjadi sultan. Akan tetapi Hidayatullah tidak menampakkan diri, sehingga Kesultanan Banjar dinyatakan tidak ada lagi melalui pengumuman *Residen Nieuwenhyzen* pada tanggal 11 Juni 1869 di Banjarmasin. Semua bekas wilayah kerajaan Banjar disatukan menjadi wilayah Hindia Belanda yang disebut *Zuider en Oosterafdeeling van Borneo*. Sejak itu, Pemerintah Hindia Belanda mulai membenah sistem transportasi darat sekitar tahun 1898 dengan membuat jalan di wilayah tengah kota yang sekarang bernama Jalan Jenderal Sudirman di kawasan Nol Kilometer atau dulunya kawasan Benteng Tatas. Sejak itulah sistem transportasi di kota Banjarmasin berubah konsentrasinya dari masyarakat sungai menjadi masyarakat darat yang memanfaatkan transportasi darat sebagai akses transportasi utama (Sjamsuddin. Helius, 2001, pp. 239–240).

Kota Banjarmasin makin terkenal, karena kota ini menjadi ibu kota distrik Banjarmasin, sekaligus menjadi ibu kota *onderafdeeling* Banjarmasin, dan menjadi ibu kota "*Resedentie nider en oosterafdeeling van Borneo*" sampai tahun 1937. Plat nomor muncul saat transisi dari kendaraan berkuda dan bermotor sekitar 1890-1910 di Hindia Belanda, dalam "*Kentekens in Nederlands-Indie*", wilayah *Zuider en Ooster Afdeeling van Borneo* memiliki tanda pelat nomor kendaraan bermotor dengan kode DA. Kode DA itu dipakai di seluruh Kalimantan sebelum pembagian provinsi sejak masa Hindia Belanda. Budaya Eropa semakin berkembang pada tahun 1920 itu. Seiring panjangnya pembangunan jalan darat, mobil sudah mulai diperkenalkan di pusat Kota Banjarmasin. Mobil itu mulanya digunakan untuk operasional kolonial Belanda. Mobil milik Pangeran Abdul Majid ini bermerek Ford. Dibeli sekitar tahun 1926. Pada masa tersebut, produsen kendaraan bermotor di Hindia-Belanda yang dipasarkan ke Borneo di antaranya adalah pabrikan "*Ford Motor Company of Malaya Limited*," (Muhhamad Helmi, 2023) Pada tahun 1938 menjadi ibu kota "*Gouvernement Borneo*" tempat kedudukan seorang Gubernur Belanda dengan B. J. Haga sebagai Gubernur Belanda yang pertama dan terakhir sampai dengan tahun 1942. Dengan dibuatnya jembatan di beberapa daerah baik jembatan kecil dan besar sangat mempermudah hubungan masyarakat dan juga sebagai menghubungkan jalan. Kalau tidak ada jembatan sulit untuk membawa hasil bumi atau perdagangan dibanding dengan angkutan bermotor. Maka digunakan melalui jalan sungai kalau membawa barang misalnya semen, gula, dan tepung. Biasanya kalau melalui sungai menggunakan kelotok, dengan banyaknya kelotok lewat jadi bersembur air masuk ke dalam, walaupun pakai tutup dengan plastik, dan mengakibatkan barang-barang tersebut akan basah. Kalau semen dan tepung tentu akan jadi satu atau beku sehingga akan mengakibatkan kerugian bagi yang punya barang tersebut. Tetapi kalau mengangkutnya dengan mobil melalui jembatan akan mempermudah pedagang-pedagang membawa barang dagangannya.

Seiring dengan perubahan sosial yang semakin kompleks pada awal abad ke- 20, terjadi pula perubahan ekologi sehingga kota semakin teratur (W.F. Wertheim, 1999, pp. 138–143) . Perubahan itu terlihat pada fasilitas kota dan infrastruktur kota, di antaranya

pembangunan jalan darat, jembatan, dan tempat-tempat ibadah. Hal ini, memunculkan pembangunan pasar, kompleks perkantoran, sekolah, toko dan sebagainya yang mengikuti jalan tersebut. Perkembangan suatu kota bisa dilihat dari luar maupun dari dalam. Faktor ini biasanya disebabkan karena adanya migrasi masuk dan migrasi keluar, sedangkan faktor dari dalam karena adanya dinamika masyarakat kota itu sendiri. Faktor dari dalam biasanya berhubungan dengan kependudukan dan permukiman. Selain itu, lahan tanah yang subur juga menjadi faktor tumbuhnya pusat-pusat urban. Tanah itu mampu menghasilkan bahan makanan bagi penduduk yang besar sehingga ada penduduk yang bekerja di luar pertanian dan terus meningkatkan mutu hidup. Sistem status sosial di Banjarmasin pada umumnya didasarkan pada keadaan sosial ekonomi seseorang. Status dalam bidang pemerintahan didasarkan pada jenjang pendidikan modern yang identik dengan pendidikan Barat (Sartono Kartodirdjo, 1969, p. 41).

Keadaan kota Banjarmasin yang dikelilingi oleh sungai-sungai besar maupun sungai-sungai kecil sangat besar peranannya bagi perkembangan kota. Sungai di Kalimantan Selatan berfungsi untuk irigasi pertanian, selain itu fungsi sungai-sungai juga sebagai penghubung atau jalan utama di Banjarmasin dengan daerah lain di Kalimantan Selatan. (Bambang Subiyakto, 2006, pp. 336–357). Fungsi sungai sebagai penghubung atau jalan utama mulai berubah dalam perkembangan kota, seiring dengan perkembangan teknologi transportasi. Orientasi kehidupan masyarakat mulai berubah ketika pemerintah membangun prasarana jalan darat dan jembatan. Jalan darat di Banjarmasin semakin menggeser peran sungai sebagai jalur transportasi ketika pemerintah Kolonial Belanda gencar membangun infrastruktur jalan raya. Normalisasi saluran air dengan cara mengeruk daerah aliran sungai tetap dilaksanakan dengan mengerahkan pekerja yang kebanyakan dari tahanan. Pinggiran sungai dibuat tanggul penahan tanah dengan kayu ulin supaya tidak longsor terbawa air. Tanah hasil kerukan diletakkan di samping sungai yang pada akhirnya menjadi sebuah jalan darat. Letak rumah yang berada di pinggir dan menghadap sungai mulai pindah ke darat menghadap jalan raya. Mobilitas orang maupun barang tidak lagi mengandalkan jalur sungai, tetapi melalui jalan darat. Status kepemilikan perahu tidak lagi menjadikan seseorang dianggap kaya, yang terjadi perubahan kepemilikan mobil menjadi simbol status seseorang yang kaya atau mampu di masyarakat. Kota Banjarmasin terus mengalami perkembangan, baik pemukiman, infrastruktur maupun sosial ekonomi. Perkembangan ini tampaknya berkaitan dengan pertumbuhan yang cepat dalam perdagangan dan perniagaan. Kemajuan ini didorong oleh perkembangan teknologi transportasi dan pendidikan modern.

Kini lalu lintas darat semakin padat. Data Korps Lalu Lintas Polri (Korlantas Polri) menunjukkan bahwa jumlah sepeda motor di Kota Banjarmasin tahun 2025 sebanyak 922.495 unit kendaraan. (Korlantas Polri 2025) Rinciannya mobil penumpang sebanyak 106.325 unit, mobil bermuatan 54.106 unit, bus 997 unit, dan kendaraan khusus (ransus) 359 unit. Jumlah tersebut merupakan penyumbang terbanyak di Kalimantan Selatan yang mencapai 27,91%. Sementara di Kabupaten/kota di Kalimantan Selatan paling kendaraan terbanyak kedua yakni di Kab. Banjar yang mencapai 395.155 unit atau 11,96%. Pengamatan

peneliti bahwa jam-jam sibuk ada pada pukul 07:00 WITA, siang jam 11:00 WITA dan sore pada pukul 16:00 WITA. Pada waktu-waktu itulah Pak Ogah beroperasi. Tim Peneliti juga melihat pada titik-titik tertentu di Banjarmasin merupakan titik-titik yang menjadi tempat beroperasi para Pak Ogah ini seperti bundaran D.I Pandjaitan, Jl. S. Parman dan Kayu Tangi.

Kenyataan bahwa tingkat kemacetan di kota Banjarmasin tergolong tinggi, terutama di titik-titik tertentu yang menjadi pusat aktivitas masyarakat seperti pasar, sekolah, dan jalur permukiman. Beberapa lokasi yang sering mengalami kemacetan antara lain Pasar Ujung Murung, Kompleks Pelajar Mulawarman, Jalan Gerilya, Jalan S. Parman, Sungai Andai, serta jalan-jalan protokol di pusat kota seperti Jalan A. Yani dan jalan menuju simpang empat Gatot Subroto. Kemacetan sering terjadi pada jam-jam sibuk seperti pagi dan sore hari saat masyarakat berangkat dan pulang kerja atau sekolah. Persoalan ini nampaknya dibaca oleh kalangan masyarakat, sebagai peluang untuk mendapatkan penghasilan. Dari situasi inilah munculnya komunitas masyarakat yang disebut dengan “Pak Ogah”(Tim Peneliti, 2025a).

### ***Pak Ogah dan Kemiskinan***

Angka kemiskinan yang ada di Kota Banjarmasin dengan jumlah 73 ribu kepala keluarga di mana angka kemiskinan di kota Banjarmasin sekitar 27 persen dari jumlah penduduk (Sukarli, 2025). Pak Ogah digolongkan dengan pekerjaan tidak tetap, yang biasanya dikerjakan oleh orang-orang dengan tingkat pendidikan rendah serta masuk dalam garis kemiskinan. Pak Ogah sendiri lahir dari situasi sosial ekonomi di masyarakat yang ada di Banjarmasin. Adanya situasi kepadatan lalu lintas dan adanya kelompok masyarakat yang membutuhkan penghasilan dari keadaan lalu lintas yang ada, melahirkan suatu masyarakat yang disebut dengan Pak Ogah adalah gambaran orang yang bekerja serabutan dan mau bekerja apa saja kalau ada uang. Jadi ada anggapan bahwa pekerjaan menjadi Pak Ogah adalah pekerjaan yang tidak membutuhkan ijazah, tanpa pendidikan serta identik dengan kemiskinan.

Secara umum masyarakat di Kota Banjarmasin memiliki pendapat yang beragam mengenai realitas Pak Ogah di Banjarmasin, ada yang menganggap keberadaan mereka itu ilegal namun membantu masyarakat dalam lalu lintas, berdasarkan pengamatan tim peneliti bahwa asalkan diberikan uang yang kisarannya mencapai Rp. 2000-5000 mereka akan membantu pengendara untuk menyeberang bahkan putar balik, pada titik yang dilarang sekalipun untuk menyeberang atau putar balik. Disinilah kita melihat bahwa pekerjaan Pak Ogah terkadang tidak disukai oleh orang karena justru menambah kemacetan dan bukan otoritas mereka. Pak Ogah terkadang dianggap sebuah pekerjaan untuk para pengangguran, terkesan meminta-minta atas dasar jasa yang kadang dianggap tidak perlu, pekerjaan yang tidak seharusnya dan tidak memiliki wewenang, sehingga pak Ogah dikategorikan sebagai komunitas yang termarginal di konteks Kota Banjarmasin.

Potret kondisi Pak Ogah terungkap dalam beberapa informasi yang diberikan saat wawancara. Mereka berasal dari beragam latar belakang. Dari lima orang Pak Ogah yang diwawancara berusia 35 tahun satu orang, 45 tahun satu orang, 52 tahun satu orang, 57 tahun satu orang, dan 73 tahun satu orang. Berasal dari latar pendidikan tidak tamat Sekolah Dasar

(SD) tiga orang, tamat SD satu orang, dan tamat SMP satu orang. Sementara itu, dari segi lamanya menjadi Pak Ogah ada yang sudah 3 tahun (2 orang), empat tahun (1 orang), dan 14 tahun (2 orang). Dari segi varian kerja, ada yang memang hanya bekerja sebagai pak Ogah, tetapi ada juga yang bekerja utamanya sebagai tukang bangunan. SU misalnya mengatakan bahwa pekerjaan utamanya sebagai tukang bangunan (SU, wawancara oleh peneliti, 2025). Ada juga yang bekerja sebagai penarik becak dan menjadi ogah sebagai sampingan (MH, wawancara oleh peneliti, 2025).

Dua hal penting lainnya yang berhasil dieksplorasi oleh peneliti ialah terkait penghasilan sebagai Pak Ogah dan faktor penyebab menjadi Pak Ogah. Dari hasil wawancara diperoleh informasi bahwa penghasilan mereka sehari mencapai Rp 50.000-Rp 150.000. Itu berarti bahwa setiap hari pasti ada penghasilan walaupun hanya berharap dari pemberian pengguna lalu jalan secara sukarela. Memang banyak yang tidak memberi, sekalipun sudah dibantu agar bisa cepat dan amat saat beluk, menyeberangi jalan yang tidak ada rambu-rambu lalu lintas. Namun tidak sedikit juga yang memberi dengan jumlah yang bervariasi (Rp 500-Rp 5.000). Berdasarkan interval penghasilan sehari tersebut dapat disimpulkan bahwa penghasilan sebagai pak ogah bisa mencapai Rp 1.500.000 – Rp 4.500.000 dengan asumsi bekerja selama 30 hari.

Apa faktor penyebab mereka memutuskan bekerja sebagai pak Ogah? Jawaban atas pertanyaan itu sebenarnya sudah hampir dapat dipastikan karena kemiskinan. Hal ini terkonfirmasi dari keterangan beberapa pak ogah yang peneliti wawancara sekalipun alasan spesifiknya beragam. MI misalnya, seorang pekerja sebagai Pak Ogah berusia 45 tahun menjelaskan hal itu. Dia tidak memiliki pekerjaan. Sementara itu, jumlah tanggungan sebanyak 7 orang. Oleh karena itu, menjadi Pak Ogah merupakan pilihan satu-satunya. Itulah sebabnya dia menjalankan profesi sebagai Pak Ogah ini sejak tahun 2011 sampai sekarang. Sekalipun penghasilan tentu tidak cukup untuk kebutuhan dasar 7 anggota keluarga, tetapi setidaknya bisa makan dan minum seadanya (MI, wawancara oleh Peneliti, 2025).

Cerita pilu datang juga dari MH, pria berusia 73 tahun. Awalnya bekerja sebagai tukang becak. Namun warga masyarakat sudah jarang sekali memakai jasa transportasi becak, sehingga tidak dapat lagi dilanjutkan untuk memenuhi kebutuhan. Sementara itu, keahlian lain tidak punya dan tempat tinggal juga tidak ada karena rumah sudah dijual untuk memenuhi kebutuhan. Akibatnya dia hanya tinggal dibecak. Dengan kata lain, untuk memenuhi kebutuhan pangan dan sandang serta kebutuhan dasar lainnya, dia bekerja sebagai pak Ogah, sementara itu kebutuhan papan tetap belum mampu dipenuhi, sehingga dia tidur di becak. Dia hidup sendiri di Banjarmasin. Istrinya sudah meninggal dunia dan anaknya mengadu nasib di Palangkaraya (MH, wawancara oleh Peneliti, 2025). Cerita tersebut senada dengan MD yang juga gelandangan. Dia berteduh dan tidur di mana saja mengantuk dan malam karena tidak memiliki rumah (MD, wawancara oleh Peneliti, 2025).

Bukankah bekerja sebagai Pak Ogah bertentangan dengan hukum alias melawan hukum? Beberapa di antara mereka rupanya tahu tentang hal itu. MD dan MI misalnya mengatakan bahwa mereka memang tidak memiliki izin, tetapi mereka membangun relasi dengan polisi. Mereka memakai istilah *Bakawan* (artinya bersahabat/berteman) dengan

polisi setempat. Jika polisi datang mengatur lalu lintas, mereka akan memberitahu pak Ogah. Pada saat itu, pak Ogah akan istirahat. Setelah polisi selesai mengatur lalu lintas, baru pak Ogah ambil peran lagi. Tidak membuat masalah, tidak minum-minuman keras, tidak memeras atau memaksa pengguna jalan untuk memberi (diberi diterima, tidak diberi tidak apa-apa) merupakan strategi yang Pak Ogah bangun untuk kelangsungan pekerjaan mereka. Namun ada juga yang memaknai pekerjaannya sebagai pekerjaan mulia karena membantu orang lain. Oleh karena itu mereka berharap agar pekerjaan sebagai pak Ogah tidak ditinggalkan. Sebab itulah sumber penghasilan untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka SU, MD, MI, dan HP, wawancara oleh peneliti, 2025).

Fenomena kehidupan Pak Ogah sebagaimana yang telah dideskripsikan di atas mengingatkan pembaca pada pandangan Smith antara kebutuhan dan tindakan ekonomi. Smith mengatakan bahwa kesadaran seseorang ataupun kelompok akan kebutuhan yang harus dipenuhi telah mendorongnya untuk menetapkan keputusan ekonomi. Jadi keputusan ekonomi ditetapkan sebagai dorongan atas tuntutan kebutuhan. Oleh karena itu dapat dimengerti mengapa seseorang rela menjalani pekerjaan sebagai pak Ogah. Pekerjaan pak Ogah dapat dilihat sebagai keputusan ekonomi untuk memenuhi kebutuhan pribadi dan keluarga. Sama halnya dengan orang memilih untuk berdagang, menjadi karyawan swasta, dan pekerjaan lain yang berorientasi pada penghasilan atau gaji. (Smith 2007, 16).

Pilihan sikap seseorang bersifat rasional. Hal ini tampak dari Pak Ogah yang sadar tidak memiliki keahlian di bidang lain, sehingga ia memilih untuk menjadi pak Ogah. Jadi manusia pada dirinya merupakan aktor yang rasional yang mendasarkan pilihan-pilihan sikap dan/atau tindakannya pada tujuan dan kompetensi diri. Demikianlah penegasan Coleman yang melihat pertimbangan untung-rugi menjadi dasar pertimbangan seseorang. Dalam konteks Pak Ogah kelihatan pilihan sikap untuk bersahabat dengan polisi. Sebab bagi mereka itu pilihan yang aman. Ketika polisi bertugas, mereka istirahat. Namun ketika polisi selesai menjalankan tugas, pak Ogah beroperasi (Coleman 1926, 13–35).

Bagaimana perspektif pengguna lalu lintas di Banjarmasin atas keberadaan pak Ogah? peneliti mewawancarai empat orang pengguna jalan yang berkendara sepeda motor yakni mahasiswa STT-GKE, mahasiswa asal Banjarmasin yang kuliah hukum di Universitas Indonesia, dan ibu SI dari jemaat GKE asal Banjarmasin. Dari mereka diperoleh informasi bahwa perspektif mereka atas Pak Ogah beragam. KH misalnya menilai pekerjaan pak Ogah berbahaya bagi dirinya ketika mengambil uang yang dijatuhkan oleh pengendara. Namun di sisi lain lebih baik dibandingkan dengan polisi dan petugas dari dinas perhubungan yang bertugas mengatur lalu lintas sebenar lalu foto-foto dan pulang. Sementara pak Ogah bisa seharian di bawah Terik matahari atau diguyur hujan saat turun hujan. (KH, Wawancara oleh peneliti, 2025).

Pihak lain DP melihat Pak Ogah dari perspektif hukum. Menurutnya, pekerjaan Pak Ogah merupakan pekerjaan yang ilegal, sehingga masuk kategori pungli bahkan premanisme jalanan. Namun secara sosiologi, perannya membantu mengatur arus mobilitas masyarakat sebagai pengganti peran pihak berwenang. Hal itu memang diperlukan di tempat putar balik dan persimpangan yang tidak ada lampu merah (DP, Wawancara oleh peneliti,

2025). Meskipun demikian, masih ada yang menganggap Pak Ogah tidak ada gunanya selain meminta-minta. Namun karena kasihan Ketika melihat ibu hamil menjadi Pak Ogah, tetap dibantu. Hal seperti itu tidak dilakukan pada Pak Ogah yang terlihat masih mud abelia karena harusnya dia bekerja tidak seperti itu (Ibu SI, Wawancara oleh Peneliti, 2025).

Munculnya fenomena Pak Ogah juga disebabkan oleh faktor struktur hukum. Dalam konteks ini, struktur hukum yang dimaksud adalah institusi kepolisian yang diberikan tugas dan wewenang oleh Undang-Undang untuk menegakkan dan mengatur lalu lintas berdasarkan apa yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun pada kenyataannya, Kepolisian Negara Republik Indonesia mengalami hambatan dalam menegakkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kendala tersebut berupa kurangnya personil kepolisian untuk mengatur lalu lintas yang tersebar di beberapa kota besar yang berada di jalan yang berkesinambungan. Keterbatasan anggota ini kemudian dimanfaatkan oleh masyarakat untuk turut serta mengatur lalu lintas jalan. Dilihat dari belum diaturnya jaminan perlindungan hukum terhadap keberadaan Pak Ogah dalam mengatur lalu lintas jalan dari aturan hukum yang mengatur keberadaan Pak Ogah sebagai bagian dari masyarakat yang turut serta mengelola ketertiban lalu lintas. Negara telah mengakui keberadaan Pak Ogah secara legalitas, melalui Pasal 256 dan 256 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyatakan bahwa masyarakat dapat berperan serta dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Tidak diaturnya jaminan perlindungan hukum akan mengakibatkan kerugian materiil dan imaterial yang diterima oleh Pak Ogah maupun pengguna jalan apabila terjadi kecelakaan akibat kelalaiannya dalam mengatur ketertiban lalu lintas. Tidak diaturnya jaminan perlindungan hukum bagi Pak Ogah dalam mengatur lalu lintas jalan akan memungkinkan Pak Ogah untuk dituntut sebagai pihak yang bersalah akibat kelalaiannya dalam mengatur ketertiban lalu lintas jalan. Hal ini dirasa kurang adil, mengingat pengaturan jalan yang dilakukan oleh Pak Ogah tidak hanya menyebabkan kecelakaan lalu lintas jalan. Ada faktor lain seperti faktor pengendara yang dengan sengaja melanggar rambu lalu lintas atau memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi dengan mengabaikan rambu-rambu dan aba-aba dari Pak Ogah sehingga membahayakan diri sendiri dan orang lain. Penegasan ini secara eksplisit dinyatakan dalam Pasal 22 Deklarasi Universal Hak Asasi Manusia (DUHAM) yang telah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia pada tahun 1998 melalui TAP MPR NO XVII/MPR/1998. Pasal 22 DUHAM berbunyi: *“Setiap orang, sebagai anggota masyarakat, berhak atas jaminan sosial dan berhak atas perwujudan, melalui usaha nasional dan kerja sama internasional dan sesuai dengan organisasi dan sumber daya masing-masing Negara, hak-hak ekonomi, sosial dan budaya yang sangat diperlukan untuk martabat dan pengembangan kepribadiannya secara bebas”*. Jaminan rakyat sebagai pemegang hak atas jaminan sosial juga disebutkan dalam Pasal 28H ayat 3 UUD 1945. Oleh karena itu, jaminan sosial merupakan salah satu hak konstitusional warga negara yang tidak boleh dilanggar. Pasal 28H ayat 3 UUD 1945 berbunyi: *“Setiap orang berhak atas jaminan*

*sosial yang memungkinkan pengembangan dirinya secara utuh sebagai manusia yang bermartabat.”*

## **Implikasi**

### ***Aspek Sosial***

Dalam memandang realitas sosial, fenomenologi Peter Berger sangat dipengaruhi tradisi fenomenologi pendahulu-pendahulunya, yakni Edmund Husserl dan Alfred Schütz, Husserl secara lugas menolak segala penjelasan atas kerangka berpikir yang ada mengenai rasionalitas (Michael Jibrael Rorong, 2021, pp. 36–37). Jika kegelisahan Husserl di atas diuraikan, maka penggambaran itu dijabarkan kira-kira seperti ini: Benarkah kebenaran mengenai “Apakah keadilan” itu hanya seperti yang disampaikan oleh pakar hukum, jaksa, atau polisi? Sedangkan kasus Pak Ogah (pengatur lalu lintas ilegal), Prita (yang diseret ke pengadilan karena opini diruang publik lewat email), kesepuluh anak Tangerang (yang di meja-hijaukan dan dijebloskan ke penjara karena bermain “judi-judian” di bandara) itu tidak memiliki pengetahuan yang benar tentang “Apakah keadilan” itu? Kunci teori konstruksi realitas terletak pada dialektika Berger; eksternalisasi, obyektivasi, internalisasi (Bagong Suyanto, 2022, pp. 232–234).

Dalam teori konstruksi sosial Peter L. Berger, eksternalisasi adalah proses di mana manusia mengekspresikan diri, gagasan, dan nilai-nilai mereka ke dunia eksternal, menciptakan produk-produk sosial seperti institusi, norma, dan budaya. Ini adalah tahap pertama dalam dialektika konstruksi realitas sosial, di mana manusia secara aktif membentuk dan membangun dunia di sekitar mereka. Dalam konteks Banjarmasin, masyarakat yang kesulitan hidup secara ekonomi menciptakan sebuah lapangan kerja, walaupun itu secara hukum adalah ilegal namun kebutuhan membuat mereka bertahan, mereka menjadikan jasa mereka sebagai sebuah produk. Menurut Peter L. Berger, obyektivasi adalah proses dimana produk-produk aktivitas manusia, seperti ide, keyakinan, atau institusi, menjadi sesuatu yang dianggap nyata dan terlepas dari penciptanya. Artinya, apa yang awalnya merupakan hasil dari tindakan dan pemikiran individu atau kelompok, kemudian dilihat sebagai entitas yang mandiri dan memiliki keberadaannya sendiri di dunia sosial. Namun munculnya peraturan sebagai produk dari masyarakat itu sendiri, tidak bisa mengikat sebagai contoh diaturnya peraturan oleh institusi negara, namun dilain pihak Pak Ogah terus berjalan dimasyarakat, karena kebutuhan. Peter L. Berger, internalisasi adalah proses di mana individu menyerap dan menginternalisasi nilai-nilai, norma-norma, dan pengetahuan dari dunia sosial di sekitarnya ke dalam kesadaran dan pemahaman mereka sendiri. Ini adalah tahap di mana realitas objektif yang ada di luar diri individu menjadi bagian dari identitas dan pemahaman subjektif mereka, membentuk cara mereka berpikir, merasa, dan bertindak. Bisa disimpulkan bahwa internalisasi adalah masyarakat Banjarmasin dengan realitas Pak Ogahnya mengetahui bahwa adanya peraturan dan peraturan di mana ini adalah tahap di mana realitas di luar diri individu menjadi bagian dari identitas dan pemahaman subjektif mereka, membentuk cara mereka berpikir, merasa, dan bertindak dengan cara mereka dan kebutuhan dari masyarakat.

Kita juga patut melihat struktur dan dinamika sosial yang terjadi di kalangan Pak Ogah, Barry Wellman menekankan pentingnya melihat individu dalam konteks struktur jaringan yang lebih luas dan hubungan antar kelompok dalam komunitas Pak Ogah mereka sangat tertib dengan pembagian waktu, dan penjadwalan saat bekerja. Jadi dalam struktur Pak Ogah tidak dikenal siapa orang atau pihak yang paling menentukan dalam jaringan, siapa orang yang menjadi penghubung satu orang dengan orang lain dalam jaringan dan seterusnya. Posisi yang dimaksud di sini bukan posisi formal seperti jabatan formal dalam organisasi. Posisi sebaliknya dipahami sebagai tempat seseorang dalam lalu lintas interaksi dalam jaringan (Eriyanto, 2014, pp. 4–5).

Lawrence M. Friedman mengemukakan teori bahwa efektif dan berhasil tidaknya suatu penegakan hukum terletak pada tiga unsur sistem hukum (Lawrence M. Friedman, 2019, pp. 8–9). *Pertama, Sistem Hukum* di mana suatu peraturan perundang-undangan telah disusun oleh lembaga yang berwenang, namun apabila dari pranata hukum tidak menjalankan fungsinya dengan semestinya, maka perundang-undangan hanya akan menjadi macan kertas. Maka struktur hukum di sini bergerak dan berperan dalam pembuatan, penyebarluasan, penegakan hukum dan juga sebagai administrasi hukum terhadap subyek hukum. Fungsi penyebarluasan hukum memegang peranan sangat penting, yang mana suatu hukum adalah berawal dari peraturan perundang-undangan yang disampaikan terhadap masyarakat, dari penyampaian tersebut diharapkan masyarakat menjadi mengerti sehingga masyarakat secara sadar akan mematuhi suatu hukum yang berlaku. Dalam hal ini Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah jelas bahwa wewenang pengaturan lalu lintas mencakup kemampuan untuk memberhentikan, mengatur, mempercepat, memperlambat, mengalihkan, menutup, dan membuka arus lalu lintas. Adalah Polantas dan Dishub. *Kedua, Substansi hukum* merupakan seluruh peraturan atau produk hukum yang dibuat dan dihasilkan oleh struktur hukum itu sendiri, yaitu dapat berupa produk hukum secara tertulis maupun tidak tertulis. Maka dalam konteks mengatur lalu lintas payung hukumnya jelas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Ketiga, Budaya Hukum* merupakan sikap, perilaku, dan seluruh kebiasaan manusia yang dapat membentuk kekuatan sosial masyarakat untuk menaati hukum atau melanggar hukum. Salah satu pilar penting dari sistem hukum adalah kesadaran hukum. Di sini Pak Ogah dapat berlindung pada celah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 256 menyatakan bahwa: “Masyarakat berhak berperan serta dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.” Jadi kasus hukum Pak Ogah di Banjarmasin masih problematik, dilain pihak mereka ilegal dan pada lain pihak masyarakat sebagian membutuhkan jasa mereka, dan pak Ogah bukan tenaga profesional.

### ***Aspek Teologis***

#### ***Tokoh Gereja Protestan***

Bagi Martin Luther, kepedulian terhadap orang miskin merupakan dasar dari kesalehan pribadi dan sifat dasar gereja dan pelayanan. Dalam “Sembilan Puluh Lima Tesis”, Luther menulis, “orang yang memberi kepada orang miskin atau meminjamkan kepada

*orang yang membutuhkan, melakukan perbuatan yang lebih baik daripada orang yang membeli indulgensi.*” Mengomentari Galatia 2:10, ia menulis, “*Di samping pemberitaan Injil, seorang gembala yang benar dan setia akan memperhatikan orang-orang miskin. Di mana ada Gereja, di situ pasti ada orang miskin karena dunia dan iblis menganiaya Gereja dan memiskinkan banyak orang Kristen yang setia.*” Di kota kelahiran Luther, di Kota Wittenberg, mengemis dilarang (Luther sendiri telah berkali-kali ditipu oleh pengemis), dan Luther mendesak agar larangan mengemis diterapkan pada seluruh wilayah Kristen. Karena bagi Luther tiap kota harus bertanggung jawab menyantuni para pengemis di wilayahnya masing-masing. Martin Luther berpandangan bahwa orang miskin dan kaum termarginalkan merupakan tanggung jawab umat Kristen yang harus dibantu dengan menyantuni serta melihat akar masalahnya dan mencari solusi atas apa yang mereka hadapi. Jadi umat Kristen tidak dengan hanya memberi karena memberi bukanlah solusi. Orang Kristen boleh tidak taat kepada penguasa, khususnya dalam situasi dan kondisi tertentu, misalnya jika penguasa bertindak tiran, *oppressive* dan tidak adil. Ketidaktaatan ini mesti dilakukan dengan tetap berpegang pada prinsip-prinsip yang *konservatif*, contohnya, dengan cara tertib, tanpa kekerasan, anti resistensi yang revolusioner, dan cara-cara damai Martin Luther secara kritis bertanya, Bagaimana jika seorang pangeran melakukan kesalahan? Apakah rakyatnya akan mengikutinya juga? kemudian, dijawabnya “Jika engkau mengetahui dengan pasti bahwa ia salah, maka engkau harus lebih takut kepada Allah daripada kepada manusia bandingkan Kisah Para Rasul 5:29”, dan janganlah engkau berperang atau melayani nya, karena dengan demikian engkau tidak dapat memiliki hati nurani yang baik di hadapan Allah. (George W. Forell, 2012, pp. 114–115). Pengajaran Luther secara langsung menekankan, bahwa ia berpihak pada orang yang termarginal dan menolak untuk patuh pada para penguasa yang semena-mena.

Karl Barth mengasumsikan bahwa keberadaan gereja di dunia ini dalam beberapa hal akan menjadi marginal; bahkan, paragraf ini dapat dibaca sebagai sebuah *notes toward post-Christendom ecclesiology* (catatan menuju eklesiologi pasca-Kristen). Akan tetapi, sangat penting untuk dicatat bahwa keyakinan ini adalah kebalikan dari sektarianisme. Gereja tidak memilih untuk dipisahkan dari orang-orang lain. Identitas gereja sebagai tubuh Kristus dianugerahkan kepadanya, dan identitas ini mengharuskan gereja untuk terpisah dari dunia yang tidak percaya sekaligus juga menjadi sepenuhnya “tersedia” bagi dunia, tidak mengadopsi sikap curiga atau memusuhi dunia, tetapi melihatnya sebagai dunia yang untuknya Kristus telah mati. Karl Barth juga melihat bahwa relasi manusia dengan sesama, dia menekankan pada apa yang ia sebut pelayanan rekonsiliasi dengan melihat pada Matius 25:35 yang ia gambarkan dengan: “*Tolonglah kami untuk menjadi pelayan rekonsiliasi dan hidup dalam jemaat, terutama dengan mereka yang miskin dan terpinggirkan. Ajarlah kami bagaimana memberi makan orang yang lapar, memberikan penglihatan kepada orang buta, dan membebaskan orang yang dipenjara*”(Paul Dafydd Jones & Paul T. Nimmo, 2019, pp. 562–562).

Teolog Protestan asal Taiwan yaitu Choan-Seng Song atau C. S. Song berpendapat bahwa kemiskinan dan marginalisasi tentu bukan sebuah keadaan yang diinginkan oleh

individu untuk menjalani kehidupan. Maka dari itu, dapat dipastikan bahwa tiap individu tidak mau dan tidak berhak hidup dalam keadaan seperti itu. Sama halnya dengan orang-orang yang mengalami penderitaan akibat marginalisasi di Asia, mereka semua ingin lepas dari belenggu penderitaan itu. Berangkat dari konteks itulah, C.S Song mendirikan teologinya. C.S Song melihat kehidupan pribadi Yesus sebagai sebuah contoh untuk mendirikan teologi. Pada saat Yesus menjalani misinya, menurut C.S Song Yesus adalah sosok yang dekat dengan komunitas masyarakat dimarginalkan seperti para pemungut cukai, kaum perempuan, dan juga para penyandang disabilitas. Menurut C.S Song, Yesus adalah Tuhan yang memilih untuk dekat dengan orang-orang kecil daripada dekat dengan para penguasa yakni orang farisi dan ahli taurat. Karena itulah Yesus dibenci oleh para penguasa dan akhirnya disalibkan (C. S. Song, 2011, pp. 227–229).

C.S Song menekankan tentang masyarakat yang marginalisasi, bahwa Yesus ada bersama dengan mereka yang terpinggirkan. Yesus ada bersama-sama dengan mereka yang termarginalkan dan mencari-Nya. Dalam tulisan C. S Song tentang *Jesus of Gold Crown* menggambarkan Yesus yang tidak mengenakan mahkota emas, C. S. Song menjelaskan bahwa Yesus bukanlah sosok yang memerintah layaknya pemerintah diktator yang menutup mata dalam melihat keadaan rakyat yang terpinggirkan dan tertindas, Yesus bukanlah sosok Tuhan dengan kesombongan mengenakan mahkota emas yang ada di kepalanya. Justru Yesus adalah dia yang mengenakan mahkota duri dan memutuskan untuk tinggal bersama-sama dengan mereka yang termarginalisasi, sosok Tuhan yang dekat dengan orang-orang kecil (C. S. Song, 2011, pp. 227–229).

Teolog Protestan asal Indonesia Eka Dharmaputra menilai situasi tentang kemiskinan dan orang termarginal dengan mengembangkan secara lebih sungguh-sungguh teologi kontekstual (Eka Darmaputera (ed.), 1988). Dan itulah memang tugas gereja di Indonesia menurut Eka Dharmaputra pada masa kini dalam rangka merumuskan eklesiologi yang relevan. Tuhan tidak menghendaki kita seperti itu! Umat Allah tidak boleh cuma meratap! Orang Kristen tidak boleh cuma memikirkan nasib dan kepentingan sendiri. Oleh karena dalam keadaan yang sulit bagaimanapun, di mana pun mereka berada, umat Allah harus berusaha untuk menjadi berkat yang sebesar-besarnya bagi sebanyak mungkin orang!

Karena itu, Tuhan mengutus Nabi Yeremia. Dan dalam Yeremia 29:7 kita membaca, "*Usahakanlah kesejahteraan kota ke mana kamu Aku buang, dan berdoalah untuk kota itu kepada TUHAN, sebab kesejahteraannya adalah kesejahteraanmu.*" Bagi Eka Dharmaputera kesejahteraan negeri ini adalah kesejahteraanmu! Kesejahteraan masyarakat, bangsa dan negara Indonesia adalah kesejahteraanmu! Itulah yang mesti kita upayakan! Bukan cuma kesejahteraan dan kepentingan diri dan kelompok kita sendiri jangan hanya, berdasarkan agama sendiri. Bagaimana mungkin kita menjadi berkat, menjadi garam, menjadi terang, kalau kehadiran kita saja sudah tidak disukai dan tidak dikehendaki? Tidak salah, kalau Anda bertanya, begitu. Tetapi ingat, Tuhan Yesus berkata begini, Apabila kamu mengasihi orang yang mengasihi kamu, apakah upahmu? Bukankah pemungut cukai juga berbuat demikian? Dan apabila kamu hanya memberi salam kepada saudara-saudaramu saja, apakah lebihnya dari pada perbuatan orang lain? Bukankah orang yang tidak mengenal Allah

pun berbuat demikian? (Mat. 5:46-47) (Eka Darmaputera, 2004, pp. 28–30). Berbicara mengenai kesejahteraan negeri ini, apa sebenarnya tantangan yang paling besar yang sedang dihadapi oleh negeri ini? Saya tidak salah, kalau saya mengatakan bahwa tantangan yang paling besar yang akan dihadapi oleh bangsa kita paling sedikit dalam 25 tahun yang mendatang ini adalah persoalan kemiskinan. 27 juta rakyat Indonesia hidup di bawah garis kemiskinan. Bagi Eka tugas Kekristenan adalah memerangi kemiskinan, seharusnya tidak memedulikan agama. Semua agama kalau benar-benar berkonsentrasi pada memperhatikan bagaimana mengangkat mereka dari kemiskinan, akan melihat kelompok lain sebagai teman seperjuangan, bukan sebagai ancaman atau saingan. Tetapi kalau yang dipikirkan hanya membesarkan diri dan memperkuat diri, ya bentrok terus. Tuhan tidak menghendaki itu! (Eka Darmaputera, 2004, pp. 28–29) .

#### *Tradisi Gereja GKE.*

GKE (Gereja Kalimantan Evangelis) sebagai gereja di Kalimantan dengan semangat pelayanan yang mencakup pelayanan yang bersifat komprehensif dan holistik, namun sebelum itu kita melihat dalam sejarahnya bahwa GKE hadir sebagai buah dari penginjilan RMG (*Rheinische Missionsgesellschaft*) pada tahun 1835. Kemudian pada tahun 1840, RMG melihat peluang untuk menggunakan pembebasan kaum budak atau *pandeling* Para misionaris mematuhi dengan mengadakan pertemuan yang disebut dengan “konferensi misi Kalimantan” pada bulan Januari 1844, yang diketuai oleh Barnstein. Hupperts kemudian membeli tebusan sebanyak lima belas orang *pandeling*. Becker melaporkan telah membebaskan tujuh belas orang *pandeling*. A. Hardeland membeli tebusan dua puluh satu *pandeling*. Proyek uji coba *pandeling* di Bintang membuahkan hasil. Akhir tahun 1844 kembali jumlah *pandeling* naik Hupperts 16 orang *pandeling*, Backer 25 orang *pandeling* dan Hardeland 30 orang *pandeling*. Pada tahun 1845, jumlah jemaat bertambah menjadi antara 50 hingga 75 orang. A. Hardeland sekarang memiliki dua puluh dua murid di sekolahnya, sehingga ia mempekerjakan seorang katekis untuk membantunya mengajar. Sebagian besar dari para peserta baru adalah para *pandeling*: “*Hampir setengah dari jemaat gereja kami dan lebih dari setengah dari murid-murid kami terdiri dari orang-orang yang telah kami tebus,*” Hasil pertemuan Konferensi Misionaris Kalimantan juga menyimpulkan agar semua *pandeling* nantinya akan membuat rumah di sekitar Stasi Misi milik Misionaris yang dikenal dengan Koloni Pandeling. Dari semua Stasi misi nampaknya Barnstein tidak mengelola *Pandeling*. Jadi proyek *pandeling* bukan hanya menyelamatkan orang ekonomi pada saat itu, tapi juga membebaskan masyarakat dalam sistem sosial (MS GKE, 2021, p. 19). Kita menemukan bahwa dimasa lalu pada abad ke 19 bahwa gereja sudah memiliki agenda yang kuat untuk membebaskan masyarakat Kalimantan dari kemiskinan dan marginalisasi. Pada masa kini pelayanan didasarkan atas kasih yang bertujuan membangun manusia seutuhnya mencakup berbagai usaha untuk mengatasi keterbelakangan, kemalangan, malapetaka, pandemi dan semua penderitaan manusia, serta melalui penyadaran, pendampingan dan pemberdayaan GKE tertuang dalam Tata Gereja GKE, yang

disahkan di Kuala Kurung pada Sidang Umum XXIV 8 Juni 2021 BAB VI TUGAS PANGGILAN PELAYANAN Bagian Kesatu Pelayanan Pasal 22 (MS GKE, 2021).

Di dalam perspektif Kristiani pembebasan itu merupakan proses pelepasan manusia dari bentuk-bentuk penindasan, pemiskinan, pembodohan dan bentuk-bentuk marginalisasi. Dan proses yang tertuju pada pemulihan kemanusiaan yang utuh itu mengembalikannya kepada gambar Allah (*imago Dei*), tidak mungkin dapat dilepaskan dari pesan Alkitab. Realitas Israel yang tertindas, keadilan yang dijadikan ipuh dan kekuasaan yang tidak menghargai kemanusiaan merupakan gambaran yang sangat jelas di dalam Alkitab. Pembebasan dari ketertindasan, digambarkan melalui peristiwa eksodus, yaitu tindakan Allah membebaskan Israel dari Mesir. Pembebasan dari keadaan tertindas, keadaan sesak serta perbudakan disebut sebagai penyelamatan. Dalam kitab Keluaran 18:10-11: *Lalu kata Yitro: "Terpujilah TUHAN, yang telah menyelamatkan kamu dari tangan orang Mesir dan dari tangan Firaun. Sekarang aku tahu, bahwa TUHAN lebih besar dari segala ilah; sebab Ia telah menyelamatkan bangsa ini dari tangan orang Mesir, karena memang orang-orang ini telah bertindak angkuh terhadap mereka"*

Melihat bahwa realitas Pak Ogah dalam masyarakat urban yang ada di Banjarmasin, merupakan sebuah kenyataan sosial yang ada di masyarakat, lalu lintas yang padat serta kemiskinan menjadi peluang yang dibaca oleh orang-orang miskin untuk mencari nafkah, dalam wawancara kita temukan bahwa kebanyakan dari mereka mendapat pendidikan yang rendah sebagian menggelandang dan tidur di becak, penghasilan sebagai Pak Ogah juga bisa dikatakan tidaklah banyak, hanya mampu mencukupi kehidupan sehari-hari. Namun secara sosial dan hukum kita melihat mereka memang lemah sehingga memerlukan jaminan perlindungan hukum demi keselamatan mereka. Sedangkan dari aspek Teologis yang terlihat pada Alkitab memandang bahwa masyarakat yang termarginal dilihat sebagai orang-orang yang erat kaitannya kemiskinan, terpinggirkan dan kelaparan, Pak Ogah dikategorikan sebagai masyarakat yang termarginalkan. Baik Perjanjian Lama maupun Perjanjian Baru secara jelas menunjukkan bahwa Kekristenan sangat berpihak pada masyarakat yang demikian. Begitu juga keperpihakan dengan orang termarginal seperti Luther, Calvin disini kami meminjam teolog Asia seperti C. S Song dari Taiwan dan Eka Dharmaputra selalu teolog Indonesia yang sangat memihak kepada orang-orang termarginal. Yang terakhir kami menggunakan tradisi Gereja dalam hal ini GKE sebagai gereja lokal dalam memandang aspek pembebasan terhadap orang yang terpinggirkan dalam masyarakat.

### **Rekomendasi untuk Penelitian Lanjutan**

Dalam penelitian ini terbatas pada sampel tertentu seperti Pak Ogah di sekitar Jalan D.I Panjaitan, S. Parman dan Kayu Tangi, untuk penelitian selanjutnya dapat memperluas cakupan sampel untuk mencakup lebih banyak populasi atau lokasi yang berbeda. Penelitian ini hanya berfokus pada topik yang sempit, penelitian selanjutnya dapat memperluas cakupan topik atau fokus pada aspek lain yang belum terungkap. Melihat konteks Banjarmasin dengan permasalahan lalu lintasnya yang melahirkan sebuah profesi yang

dikenal dengan Pak Ogah ada beberapa saran yang diajukan oleh tim peneliti antara lain adalah:

*Pertama, Edukasi dan Sosialisasi.* Secara khusus bagi Pak Ogah perlu adanya edukasi, karena mereka bukan orang yang terlatih dan terdidik dalam melakukan pengaturan lalu lintas sehingga pembekalan terhadap mereka itu perlu. Agar mereka tahu apa yang menjadi pekerjaan mereka dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas. Mereka didata dengan baik dan perlu dibekali perlengkapan yang standar dalam melaksanakan tugas tersebut sehingga tidak terkesan apa adanya. Mereka juga diberikan pengetahuan yang cukup agar hanya karena uang petugas seperti mereka bisa melanggar lalu lintas. Sebaiknya juga baiknya kalau mereka sebagai aparat swakarsa yang direkrut oleh pemerintah mereka juga dapat asuransi perlindungan jiwa. Pemerintah melalui pajak bisa menyisihkan untuk honor atas jasa pekerjaan mereka. Jaringan sosial Pak Ogah yang ada tersebut. Mereka melakukan profesi tersebut secara bergantian dan mereka melakukan profesi tersebut dari pagi sampai malam hari secara bergantian seperti ada sistem kerja. Menurut pakar teori jaringan, pendekatan normatif memusatkan perhatian terhadap kultur dan proses sosialisasi yang menanamkan (internalisasi) norma dan nilai ke dalam diri pelaku.

*Kedua, Pemberdayaan Ekonomi.* Rata-rata Pak Ogah adalah orang yang putus sekolah, menggelandang serta tidak memiliki usaha tetap yang menunjang ekonomi keluarga. Jadi pemerintah bersama gereja, dapat memberikan pelatihan dan juga modal usaha agar mereka memiliki usaha yang tetap dan tidak terikat dengan pekerjaan ilegal seperti Pak Ogah. Pendekatan yang lebih baik mungkin adalah dengan tidak hanya memberikan sanksi, namun juga memberikan alternatif usaha yang legal dan berkelanjutan. Program pemberdayaan ekonomi dan pelatihan keterampilan dapat membantu mereka untuk beralih ke pekerjaan yang lebih stabil bagi hidup mereka dan sah secara hukum.

## Kesimpulan

Pak Ogah merupakan potret realitas sosial masyarakat perkotaan. Fenomena pak Ogah menyiratkan pesan bahwa terjadi kesenjangan sosial di masyarakat. Ada yang kaya, tetapi ada juga yang miskin dan Pak Ogah merupakan representasi masyarakat miskin. Tindakan menjadi pak Ogah merupakan pilihan rasional sekaligus sulit. Sulit karena mereka tahu bertentangan dengan hukum, tetapi tidak ada pilihan lain karena tidak memiliki keahlian lain. Sementara itu mereka harus memenuhi kebutuhan keluarga. Oleh karena itu, bersahabat dengan polisi, memastikan berperilaku baik, dan berharap bantuan sukarela dari pengguna jalan tanpa memaksa dan memeras merupakan pilihan etis-logis sebagai strategi eksistensi. Tindakan tersebut mendapat pandangan yang beragam dari warga masyarakat. Disamping melihatnya secara negatif, tidak sedikit juga yang melihatnya dengan kacamata prihatin.

## Daftar Rujukan

- Bagong Suyanto. (2022). *Metode Penelitian Sosial*. Prenada Media.
- Bambang Subiyakto. (2006). Infrastruktur Pelayaran Sungai Kota Banjarmasin Tahun 1900-1970. In Freek Clombijn (Ed.), *Kota lama, kota baru: sejarah kota-kota di Indonesia, sebelum dan setelah kemerdekaan* (pp. 336–357). Penerbit Ombak.
- C. S. Song. (2011). Oh Yesus, Sini Bersama Kami. In R. S. Sugirtharajah (Ed.), *Wajah Yesus di Asia* (pp. 227–229). BPK: Gunung Mulia.
- Coleman, J.S. 1926. *Foundations of Social Theory*. Harvard University Press.
- Damaya (Ed.). (2019). *UNDANG-UNDANG DAN PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN*. Laksana.
- Eka Darmaputera. (2004). *Spiritualitas Siap Juang: khotbah-khotbah tentang spiritualitas masa kini*. BPK Gunung Mulia.
- Eka Darmaputera (ed.). (1988). *Konteks berteologi di Indonesia: buku penghormatan untuk HUT ke-70 Prof. Dr. P.D. Latuihamallo*. BPK Gunung Mulia.
- Eriyanto. (2014). *Analisis Jaringan Komunikasi*. Kencana .
- Faisal, S. (2003). *Format-format penelitian sosial*. Raja Grafindo Persada. <http://library.stik-ptik.ac.id>
- George W. Forell. (2012). *Christian Social Teachings: A Reader in Christian Social Ethics from the Bible to the Present*. Fortress Press.
- Irfan Fadhlurrahman. (2024). *Jumlah Penduduk Kalimantan Selatan Menurut Kabupaten/Kota (Juni 2024)*. Databoks.Katadata.Co.Id.
- Irfan Fadhlurrahman. (2025, April 17). *Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Banjarmasin (16 April 2025)*. <https://Databoks.Katadata.Co.Id/>.
- Korlantas Polri. 2025. *Jumlah Data kendaraan Polda kalimantan Selatan*. Korlantas POLRI. <http://rc.korlantas.polri.go.id:8900/eri2017/laprekappolres.php>.
- Lawrence M. Friedman. (2019). *Sistem Hukum : Perspektif Ilmu Sosial*. Nusamedia.
- M Fadlan Zakiri. (2004, February). *Kadang Sambil Mabuk, Pengatur Lalu Lintas Ilegal Bikin Resah Warga Banjarbaru*. [www.Prokal.Co](http://www.Prokal.Co).
- Marsella Dwiyantri Pantow. (2024). *IMPLEMENTASI PENEGAKAN HUKUM TERHADAP ORANG YANG MELAKUKAN PENGATURAN LALU LINTAS PADA PUTARAN JALAN (Studi Kasus di Satuan Polisi Pamong Praja Kota Banjarbaru)*. Universitas Islam Kalimantan.
- Mestika Zed. (2008). *Metode Penelitian Kepustakaan*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Michael Jibrael Rorong. (2021). *Fenomenologi*. Deepublish.
- Moleong, L. J. (2007). *Metodologi penelitian kualitatif edisi revisi*. Remaja Rosdakarya. <http://library.stik-ptik.ac.id>
- MS GKE. (2021). *Tata Gereja : Gereja Kalimantan Evangelis*. MS-GKE.
- Muhhamad Helmi. (2023, June 19). *Ini Mobil Pertama di Banjarmasin, Pemiliknya Saudagar Kebun Karet*. <https://Radarbanjarmasin.Jawapos.Com/>.
- Paul Dafydd Jones, & Paul T. Nimmo. (2019). *The Oxford Handbook of Karl Barth*. Oxford University Press.
- Sartono Kartodirdjo. (1969). *Struktur Sosial Dari Masyarakat Tradisionil dan Kolonial*. Seksi Penelitian, Jurusan Sedjarah, Fakultas Sastra dan Kebudayaan, Universitas Gadjah Mada.

- Sitompul, A. F. (2025). *IMPLEMENTASI YURIDIS TERHADAP PENERTIBAN TENAGA SUKARELA PELINTAS JALAN (PAK OGAH) (STUDI KASUS WILAYAH POLRES BANJAR)*. Universitas Islam Kalimantan.
- Sjamsuddin. Helius. (2001). *Pegustian dan Temenggung: Akar Sosial, Politik, Etnis, dan Dinasti Perlawanan di Kalimantan Selatan dan Kalimantan Tengah 1859-1906*. Balai Pustaka.
- Smith, Adam. 2007. *the Wealth of Nations*. Metalibri.
- Sugiyono. (2008). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. CV. Alfabeta, Bandung.
- Sukarli. (2025, February 1). *73 ribu kepada keluarga. "Angka kemiskinan di kota ini sekitar 27 persen dari jumlah penduduk, . Antaranews.Com*.
- Supiyono. (2018). *Keselamatan Lalu Lintas Jalan Raya: Keselamatan Lalu Lintas Jalan Raya*. Polinema Press.
- W.F. Wertheim. (1999). *MASYARAKAT INDONESIA DALAM TRANSISI : Studi Perubahan Sosial*. Tiara Wacana Yogya.