

65

# DISIPLIN BERLALU-LINTAS

## Tinjauan dari sudut mental aparat dan pemakai jalan

Oleh: Sarlito Wirawan Sarwono

Istilah mental adalah istilah yang digunakan dengan pengertian yang sangat luas. Artinya bervariasi mulai dari "jiwa" yang sangat umum sampai "kecerdasan" yang sangat khusus (misalnya dalam: keterbelakangan mental). Dalam karangan ini, mental diartikan sebagai sikap (lengkapnya: sikap mental), yaitu kecenderungan bereaksi seseorang secara tertentu terhadap obyek tertentu dalam waktu dan situasi tertentu. Sikap mental yang mengutamakan norma dan aturan di atas segalanya, disebut "disiplin". Jadi disiplin berlalu-lintas adalah mentalitas yang mengutamakan norma dan aturan dalam tingkah laku berlalu lintas (dalam hal pemakai jalan) atau tingkah laku mengendalikan lalu lintas (dalam hal aparat). Dengan demikian, faktor mental adalah faktor yang datang dari dalam diri individu (faktor internal) yang mengendalikan tingkah laku.



*Tidak memberi kesempatan. Kendaraan tetap melaju, meskipun lampu penyeberangan untuk pejalan kaki menyala hijau.*

Dari sisi lain, tingkah laku ditentukan juga oleh faktor lingkungan (eksternal). Mental yang baik dalam situasi lingkungan yang tidak

baik, mungkin akan menimbulkan tingkah laku yang tidak baik juga. Seorang pengendara yang disiplin mungkin akan terjebak dalam kemacetan selama berjam-jam sementara yang menyerobot bisa mendapat kesempatan jalan lebih dahulu. Lama kelamaan pengendara yang awalnya disiplin ini akan ikut menyerobot karena iapun ingin cepat sampai. Walaupun sampai sekarang masih menjadi perdebatan, mana yang lebih kuat pengaruhnya pada tingkah laku: faktor internal atau faktor eksternal, namun membicarakan mental disiplin tidak bisa dilepaskan dari pembicaraan tentang faktor eksternal yang ada.

### Faktor eksternal

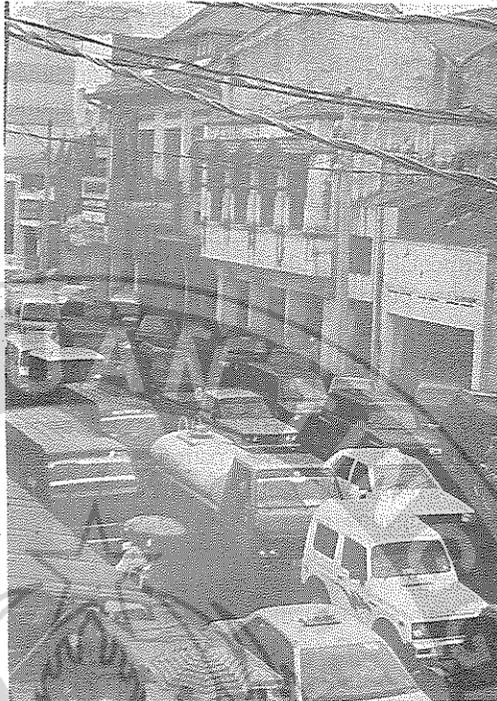
Masalah yang paling klasik dalam persoalan lalu lintas adalah tidak seimbangnya panjang jalan dan jumlah kendaraan yang menggunakan jalan tersebut. Khususnya di kota-kota besar. Di kota Bandung, misalnya pertambahan jalan praktis tidak ada sama sekali, padahal kendaraan bukan saja bertambah dengan meningkatnya pemilikan kendaraan oleh penduduk Bandung sendiri, melainkan juga oleh derasnya arus kendaraan dari Jakarta dan kota-kota lain di sekitar Bandung, terutama di hari-hari libur. Yang dilakukan oleh aparat untuk mengatasi hanyalah dengan membuat jalan-jalan searah yang membuat pengendara harus berputar-putar untuk mencapai tujuan, sementara kemacetan tidak juga dapat dihindari.

Masalah lain yang juga sering dibicarakan adalah aparat pengatur, pengendali dan penegak hukum lalu lintas yang serba kurang.

Jumlah personilnya kurang, kualitasnya kurang, penghasilannya kurang, sarana dan prasarannya pun kurang. Jika aparat sudah serba kekurangan seperti ini sudah barang tentu pengaturan, pengendalian dan penegakan hukum lalu lintas tidak dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya. Seorang pembaca, misalnya, pernah menulis di surat kabar bahwa dia pernah ditilang oleh Polisi Lalu lintas. Sebagai seorang pengendara yang disiplin, ia memilih untuk mengikuti pengadilan saja. Apalagi dia melakukan pelanggaran di kawasan tertib lalu lintas. Tetapi ketika ia hadir di pengadilan dan menunggu sampai sore, ternyata SIM yang ditahan Polantas belum sampai di pengadilan. Keesokan harinya dengan susah payah dicarinya petugas Polantas yang menilangnya. Ternyata dengan seandainya dia memperpanjang tilangnya dan pelanggar tersebut harus kembali ke pengadilan. Ketika ia datang lagi di pengadilan, ternyata sama sekali tidak ada kesempatan untuk membela diri dan saksi Polantas pun tidak datang dan dia harus membayar denda Rp.40.000,-. Tidak mengherankan jika pada akhir suratnya, pembaca tersebut berkesimpulan bahwa denda damai lah yang paling baik. Orang yang bermental disiplin jadi tidak disiplin oleh karena faktor lingkungan.

Faktor lingkungan lain adalah masalah kebijaksanaan atau peraturan itu sendiri. Pemerintah kadang-kadang mengeluarkan peraturan yang tidak mendukung penegakan mental disiplin berlalu-lintas. Rambu-rambu lalu lintas, misalnya sering saling bertentangan. Tanda dilarang membelok ke kanan antara jam-jam tertentu, seringkali berdiri tepat di samping lampu lalu lintas bertanda panah ke kanan yang menyala hijau. Itu baru contoh kecil.

Contoh yang lebih besar adalah kebijaksanaan untuk terus menerus membuat jalan tol (khususnya di Jakarta), karena dianggap lebih menguntungkan dan tidak banyak menyerap dana pemerintah dibandingkan dengan pembangunan transportasi umum massal. Akibatnya angkutan umum selalu dalam keadaan jelek (karena tidak mendapat subsidi dari pemerintah), sementara jalan-jalan raya semakin nyaman. Pada gilirannya, masyarakat



*Kemacetan lalu lintas merupakan pandangan sehari-hari di kota-kota besar.*

semakin terdorong untuk membeli kendaraan-kendaraan pribadi (termasuk sepeda motor), karena untuk memiliki kendaraan pribadi banyak kemudahannya (kredit bank dengan bunga yang terjangkau oleh daya beli masyarakat). Tidak mengherankan jika lalu lintas tidak henti-hentinya macet total walaupun jalan tol ditambah terus.

#### **Faktor mental**

Mungkin di daerah luar kota besar, atau di kota-kota kecil atau di luar Jawa, di mana panjang jalanan masih sangat memadai dibandingkan dengan jumlah kendaraan dan di mana jumlah aparat pun masih mencukupi, faktor mental menjadi faktor dominan yang tidak terlalu dipengaruhi oleh faktor eksternal.

Dalam keadaan yang seperti ini, orang yang bermental disiplin punya kesempatan seluas-luasnya untuk bertindak laku sesuai norma dan aturan tanpa dirinya merasa dirugikan. Kalaupun ia harus berkorban, misalnya menunggu agak lama untuk antri, keuntungan untuk kepentingan bersama bisa langsung dirasakan (misalnya: proses antrian berjalan lebih cepat). Jika cukup banyak orang ber-

mental disiplin (baik di kalangan pengguna jalan maupun aparat), maka secara teoritis diperkirakan akan terjadi situasi berlalu lintas yang lebih aman dan lebih nyaman untuk semuanya.

Tetapi dalam keadaan seperti inipun ada kemungkinan bahwa mental disiplin tidak berkembang, yaitu jika pihak aparat mulai bermental tidak disiplin. Dalam hubungan dengan pengguna jalan dan aparat, maka pada umumnya pihak aparat lebih berfungsi sebagai patron (pihak yang punya wewenang, hak, kekuasaan), sementara pengguna jalan lebih berfungsi sebagai klien. Dalam tipe hubungan patron-klien, biasanya patron mempunyai posisi yang lebih menentukan. Sehingga jika ada pengguna jalan (klien) yang bermaksud untuk bertingkah laku disiplin, tetapi tidak mendapat dukungan dari aparat (patron), maka tingkah laku disiplin itupun akan hilang begitu saja. Contohnya adalah pengendara mobil angkutan yang disiplin dalam arti memenuhi segala persyaratan laik jalan, muatan tidak berlebih dan surat-surat lengkap serta tidak melanggar peraturan. Pada suatu saat ia dihentikan oleh petugas dan petugasnya dengan berbagai dalih mencari-cari kesalahan pengendara yang sudah disiplin tersebut, sehingga akhirnya harus ditilang atau denda damai. Sementara di pihak lain pengendara itu tahu bahwa pengemudi-pengemudi lain yang nyata-nyata melanggar peraturan (muatan lebih dan sebagainya) bisa lolos dengan mudah dengan beberapa ribu rupiah saja. Jelaslah pengendara yang semula bermental disiplin, lama kelamaan akan bermental tidak disiplin lagi, karena ia harus tetap menjalankan truknya untuk mencari nafkah.

Kasus-kasus seperti ini terlalu banyak (tidak terbatas pada beberapa oknum saja), maka bukannya tidak mungkin bahwa di daerah yang relatif masih belum banyak pengaruh faktor eksternal itupun bisa terjadi tingkah laku tidak disiplin yang mengganggu keamanan dan ketertiban serta kelancaran lalu lintas.

### **Strategi pendisiplinan**

Jika sasaran pendisiplinan mental aparat maupun pengguna jalan raya semata-mata

hanya ditujukan kepada pencegahan kecelakaan dan pengurangan kemacetan, maka selalu terdapat kemungkinan bahwa sasaran itu tidak akan sepenuhnya tercapai. Di kota-kota besar di negara-negara maju seperti London, New York atau Tokyo, kemacetan lalu lintas di pusat kota tetap tidak terhindari walaupun kota-kota itu sudah dilengkapi dengan berbagai sarana dan prasarana transportasi umum yang sangat memadai. Masalahnya adalah bahwa kebutuhan masyarakat untuk menggunakan jalan raya terus-menerus meningkat, walaupun sudah ada sarana transportasi umum. Bahkan setiap person pengguna jalan yang diserap ke transportasi umum akan diganti oleh prosentase yang lebih besar dari pengguna jalan lain yang membutuhkan jalan raya. Misalnya, jika para pegawai dan pelajar sudah bisa diserap oleh transportasi umum, maka jalan raya yang lowong akan diisi oleh bus-bus wisata, para eksekutif yang berbisnis "lunch" di hotel-hotel pusat kota dan sebagainya. Bahkan biaya parkir yang amat mahal di kota-kota besar tidak mengurangi kepadatan dan kemacetan lalu lintas di pusat-pusat kota besar itu (catatan: ketika pesawat telepon ditemukan untuk pertama kalinya, pernah diramalkan juga bahwa kepadatan di jalan raya akan berkurang secara drastis. Nyatanya sampai saat ini ramalan itu tidak pernah terjadi).

Demikian pula halnya dengan kecelakaan lalu lintas. Di negara-negara maju kecelakaan bisa sangat fatal akibatnya dan meminta korban yang lebih banyak lagi, justru karena faktor keamanan sudah sangat tinggi. Pengemudi di jalan bebas hambatan, misalnya akan mengendarai kendaraannya dalam kecepatan yang sangat tinggi tanpa kekhawatiran apapun juga karena sistem keselamatan sudah sangat baik. Tetapi jika terjadi satu kecelakaan saja, maka dampaknya bisa beruntun (tabrakan berantai) karena masing-masing pengendara tidak siap mental untuk menghadapi kecelakaan.

Tetapi bukan berarti bahwa peningkatan mental disiplin tidak diperlukan. Malah sangat diperlukan, yaitu untuk menekan dampak negatif dari tingkah laku berlalu lintas sampai pada titik yang serendah mungkin. London,

misalnya, berhasil mengurangi gejala "smog" (dari kata-kata "smoke" dan "fog") berkat pendisiplinan pemakai jalan (pengendalian pada asap kendaraan) dan industri-industri di kota itu. Jumlah kecelakaan bisa diturunkan dengan membatasi kecepatan (secara mekanikal) bus-bus dan kendaraan-kendaraan angkutan besar, serta mengharuskan kendaraan-kendaraan kecil (termasuk sepeda motor) untuk senantiasa memasang lampu (termasuk di siang hari).

Jelaslah bahwa untuk meningkatkan mental disiplin itu diperlukan pendekatan yang strategik. Ada tiga faktor yang perlu diperhatikan dalam pendekatan strategik ini.

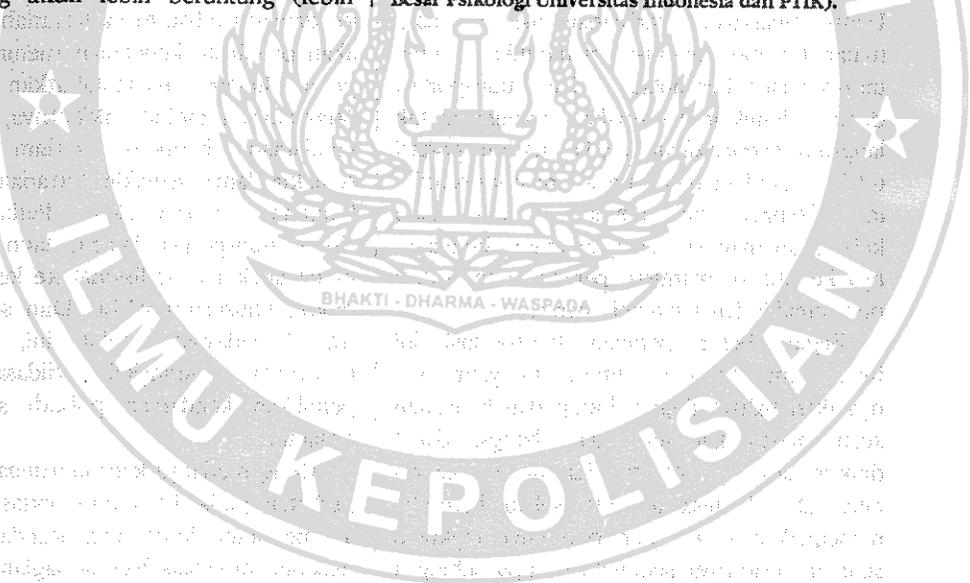
Yang pertama adalah bahwa aparat memegang posisi kunci dalam hubungan aparat badan pemakai jalan (patroon-klien). Karena itu upaya pendisiplinan harus dimulai dari pihak aparat.

Kedua, mental disiplin itu akan timbul jika didukung oleh situasi (faktor eksternal). Artinya orang akan lebih beruntung (lebih

cepat, lebih nyaman, lebih aman) jika ia berdisiplin, sebaliknya ia akan rugi (kena denda tilang dan sebagainya), jika ia tidak disiplin.

Ketiga, keterbatasan-keterbatasan yang ada pada aparat menyebabkan para perencana harus benar-benar memilih bidang-bidang atau sektor-sektor kunci untuk penegakan disiplin ini. Sektor pengujian kendaraan, misalnya, bisa dipilih sebagai sektor kunci untuk penegakan disiplin. Jalan-jalan protokolpun demikian. Atau sektor-sektor yang lain. Perlu diingat bahwa mengingat kemungkinan keberhasilannya, maka memilih sektor di kota kecil, atau di jalan raya antar kota, akan lebih strategik daripada memilih sektor di kota besar. Semuanya itu dengan catatan bahwa kelengkapan dan kemudahan sarana dan prasarana serta kesejahteraan aparat harus mendapat perhatian yang utama terlebih dahulu.

(Prof. Dr. Sarlito Wirawan Sarwono adalah Guru Besar Psikologi Universitas Indonesia dan PTIK).



# Aspek Perencanaan Kota dalam Pembangunan Budaya Berlalu Lintas yang Aman, Tertib dan Lancar

Oleh: Hetifah Syaifudian

## Peranan dan Masalah Transportasi

Sebagai bagian dari masyarakat, kita bukanlah individu yang terkungkung. Dalam usaha mencapai kebutuhan hidup, kita telah masuk dalam suatu mekanisme saling ketergantungan. Kondisi ini memaksa individu untuk bergerak dari satu ruang dan waktu tertentu menuju ruang dan waktu yang lain dalam rangka mencapai suatu tujuan tertentu. Untuk melakukan perjalanan menuju suatu tujuan tersebut, manusia memerlukan sarana transportasi. Permintaan akan transportasi dengan demikian merupakan permintaan tak langsung (*derive demand*), karena transportasi tidak diperlukan untuk transportasi itu sendiri, tetapi sebagai cara untuk mencapai suatu kebutuhan manusia. Dengan makin beragamnya kebutuhan manusia, peranan transportasi pun semakin lama semakin berarti.

Begitu besar peranan transportasi ini hingga muncul suatu ungkapan yang menyatakan bahwa tingkat hidup dan kemajuan suatu masyarakat atau suatu bangsa dapat diukur dari mobilitasnya. Karena itu masyarakat atau bangsa tersebut selalu berusaha menciptakan sarana dan prasarana angkutan serta mengaturnya sedemikian rupa sehingga mobilitas itu berjalan selancar, seaman dan senyaman mungkin. Hasil dari usaha ini ditunjukkan oleh kemajuan teknologi yang sangat pesat yang dimaksudkan untuk meningkatkan kecepatan, keamanan dan kenyamanan dalam metoda angkutan bermotor. Namun kemampuan paradoks dari kemampuan teknologi untuk memenuhi tuntutan kegiatan kota besar juga menimbulkan masalah baru. Kota-kota besar menjadi berkembang

sedemikian luas sehingga jarak antara pusat-pusat kegiatan dengan tempat pemukiman tak lagi selalu dapat dijangkau dengan berjalan kaki atau berkendaraan lambat. Kota-kota besar akhirnya telah berkembang ke dalam skala kendaraan bermotor.

Karena jarak antara pusat-pusat kegiatan dan tempat pemukiman menjadi sukar untuk dijangkau dengan berjalan kaki atau berkendaraan lambat, maka wajarlah jika tuntutan akan pemilikan kendaraan meningkat dengan pesat hingga mengakibatkan munculnya "kebudayaan mobil". Akibatnya, orientasi ke kendaraan bermotor dalam pergerakan semakin lama semakin tertanam dalam kehidupan bermasyarakat. Perhatian dalam sistem transportasi lambat laun beralih dari moda angkutan tradisional ke kendaraan bermotor, khususnya mobil. Dan sejak munculnya kebudayaan mobil ini, perencanaan transportasi seringkali didasarkan pada pemilikan kendaraan pribadi secara besar-besaran.

Dengan adanya kecenderungan pergeseran perhatian pada sistem transportasi ke kendaraan bermotor khususnya kendaraan pribadi tersebut, mobilitas bagi sebagian orang, yaitu mereka yang memiliki mobil pribadi, akan bertambah, tetapi sekaligus juga mengurangi kesempatan bagi sebagian besar orang lainnya yang tidak memiliki mobil. Ketika mobil menjadi angkutan yang dominan dalam kota, keadaan ini telah menimbulkan kesulitan bagi mereka yang tidak menggunakan mobil untuk turut berpartisipasi dalam kehidupan sosial dan ekonomi. Kelompok-kelompok tertentu di perkotaan yang kurang mampu menggunakan