

# Penertiban Lalu Lintas

\* Mengapa Belum Tuntas?

UNTUK sekian kalinya pemerintah mengadakan penertiban lalu lintas. Bagaimana respons masyarakat? Pada hemat kami, sebenarnya masyarakat sangat mendambakan keselamatan dan ketertiban di jalan raya. Salah satu indikatornya adalah banyaknya surat pembaca di media massa cetak, yang isinya keluhan mengenai bis yang ngebut, mikrolet yang berhenti seenaknya sendiri, kasus tabrak lari, rambu-rambu yang lebih merupakan jebakan daripada penunjuk, lampu lalu lintas yang tidak berfungsi, kemacetan total di daerah tertentu pada jam-jam tertentu, terutama di jalan lebar yang sekonyong-konyong menyempit, sukaranya menyeberang di jalan arteri yang panjangnya berkilometer, tapi jarak antara satu jembatan dengan yang lainnya amat jauh (untuk pejalan kaki tentunya), sulitnya dan makan waktunya menyelesaikan tilang secara resmi, sehingga lebih menguntungkan atau lebih efisien untuk berdamai di tempat, dan sebagainya.

Keluhan-keluhan di atas menunjukkan, masalah lalu lintas mempunyai berbagai dimensi, sehingga untuk mengatasinya dengan tuntas, semua dimensi ini perlu dipelajari dan sejauh mungkin dicarikan penanggulangannya yang terpadu.

Dimensi pertama bertalian dengan faktor-faktor yang lebih bersifat teknis, seperti keadaan jalan (lebarnya dan mulusnya jalan, tepatnya dan jelasnya rambu lalu lintas, rasio antara daya tampung jalan dan jumlah kendaraan), jenis kendaraan dan keadaan kendaraan (banyaknya kendaraan umum dibanding kendaraan pribadi, kendaraan besar dibanding kendaraan kecil, kendaraan cepat dibanding kendaraan lambat, kendaraan roda empat atau lebih dibanding yang roda tiga dan dua, kelayakan jalan kendaraan, serta cocoknya kendaraan bagi orang dan iklim Indonesia). Faktor lain yang juga bersifat teknis, tapi lebih merupakan sarana, adalah soal parkir. Blok M Kebayoran Baru misalnya, sia-sia untuk dimasuki dengan kendaraan sesudah lewat jam 9 pagi, karena sudah berputar-putar akhirnya kita terpaksa keluar lagi, karena tidak ada tempat parkir.

Dimensi kedua bertalian dengan faktor peraturan dan sistem manajemen lalu lintas: konsistensi antara satu peraturan dengan yang lainnya, penegakan peraturan serta penerapan sanksi tanpa pandang bulu. Untunglah saat ini peranan serta wewenang DLLAJR sudah lebih jelas.

Dimensi ketiga bertalian dengan faktor manusia, yang dapat dibagi dalam 3 kelompok: para pembuat kebijaksanaan lalu lintas, para penegak dan pengatur, serta para pemakai jalan.

## Disiplin sosial

Mengenai para pembuat kebijaksanaan, permasalahannya sama dengan pembuatan kebijaksanaan mengenai hal lain: agar diidentifikasi dan dipertimbangkan segala faktor yang relevan

Oleh Mely G. Tan

pat saling konsistensi (*mutually consistent*) antarkebijaksanaan; agar ada kesinambungan serta keuletan untuk membina dan melaksanakan suatu kebijaksanaan secara tuntas.

Sehubungan dengan ini, alangkah baiknya jika para pembuat kebijaksanaan sekali-sekali menggunakan bis atau mikrolet dan berjalan kaki pada jam-jam masuk dan keluar kerja, agar dapat menghayati apa yang dialami rakyat banyak setiap hari.

Mengenai para penegak dan pengatur lalu lintas serta para pemakai, pokok permasalahannya dapat dikembalikan kepada masalah disiplin sosial. Belakangan ini tiap malam kita melihat di layar TV imbauan untuk mematuhi peraturan lalu lintas, berlaku sopan terhadap sesama pemakai jalan, memperhatikan keselamatan diri dan orang lain, dan seterusnya. Tapi coba kita tengok kenyataannya.

Dari ruang kerja saya di gedung LIPI terlihat pemandangan ke Jalan Gatot Subroto, suatu jalan arteri 9 jalur. Di depan gedung ini terbentang sebuah jembatan penyeberangan yang megah, tapi pejalan kaki umumnya lebih senang langsung menyeberang jalan saja, walaupun dengan berlari menyelak di antara kendaraan yang berjalan dengan kecepatan yang cukup tinggi. Mengapa mereka begitu nekat mempergunakan nyawanya dan mungkin nyawa orang lain? Ternyata, tempat banyak orang menyeberang itu letaknya di depan gedung Bea-Cukai, di mana bis kota berhenti, walaupun tidak ada shelter ataupun tanda perhentian bis. Tapi di seberang jalan itu ada tempat perhentian bis yang resmi. Lagi pula, di belakang gedung-gedung besar di tempat itu terdapat perkampungan penduduk.

Dalam keadaan demikian, apakah penyeberang jalan kurang berdisiplin atukah sebenarnya akal sehat dan pertimbangan praktis yang berperan di sini? Sebab, mengapa orang harus berjalan beberapa ratus meter untuk naik jembatan, lalu turun dan berjalan beberapa ratus meter lagi untuk sampai di perhentian bis? Kalau begitu persoalannya, apakah perhentian bis dan jembatan penyeberangan tidak bisa disinkronkan?

Walaupun demikian, kita harus mengakui adanya kekurangan disiplin sosial pada para pemakai dan pengatur lalu lintas. Dalam hal ini kita perlu membedakan hubungan antara pemakai dan pengatur dan antara para pemakai itu sendiri. Perwujudan kekurangan disiplin dalam hubungan antara pengatur dan pemakai bisa me-

nimbulkan kesenjangan kepercayaan (*credibility gap*), yang lambat-laun merusak wibawa si pengatur. Sedangkan perwujudan kekurangan disiplin sosial antar-pemakai jalan merupakan manifestasi kekurangan solidaritas sosial, terutama antara mereka yang berkendaraan dan yang berjalan kaki.

Misalnya saja, bagaimana citra polisi lalu lintas di mata masyarakat, jika suatu pelanggaran bisa diselesaikan secara berdamai di tempat? Sudah menjadi kebiasaan bagi pengendara mobil rupanya, untuk menyelipkan uang di antara surat-surat pengemudinya, yang kalau dianggap cukup, akan diambil oleh petugas, dan si pelanggar bebaslah. Malahan, katanya, ada tarif tertentu untuk pelanggaran tertentu.

Lalu mengenai hubungan antar-pemakai jalan. Di jalan raya Kuningan misalnya, jika lampu lalu lintas merah, itulah kesempatan bagi pejalan kaki untuk menyeberang. Tapi sering kita melihat, orang yang mau menyeberang, apalagi perempuan atau anak-anak, menjadi ragu-ragu karena tidak jarang kendaraan menerobos terus. Kalau pun akhirnya si pejalan kaki menyeberang, ia terpaksa berlari-lari, dan ini tentu bisa menimbulkan kecelakaan. Apakah keadaan ini bukan manifestasi kekurangan solidaritas antara yang berkendaraan dengan yang berjalan kaki?

## Terpengaruh lingkungannya

Uraian singkat di atas dengan contoh-contoh sederhana, yang dapat diamati tiap hari, menunjukkan kekurangan disiplin dengan berbagai akibatnya. Anehnya, orang Indonesia bisa berdisiplin kalau berada di luar negeri. Mereka berhenti, jika lampu merah, walaupun tidak kelihatan ada orang yang mau menyeberang. Mereka antre di perhentian bis atau di tempat lain, di mana orang diharuskan antre. Mereka patuh, sabar, sama seperti orang-orang lain yang mau antre.

Tetapi kembali di Indonesia, kebiasaan itu lenyap sama sekali. Hal ini menunjukkan, dalam soal peri laku, terutama peri laku dalam kerumunan, manusia banyak dipengaruhi oleh suasana dan peri laku orang lain di sekitarnya. Jika yang lain berdesak-desakan, yang tidak berdesakan tentu tidak pernah kebagian. Jadi, yang tadinya tidak bermaksud berdesakan, akhirnya ikut-ikutan berdesak-desakan.

Yang berperan tidak hanya peri laku orang lain sekitarnya, tapi juga persepsi tentang penawaran dan permintaan barang atau jasa yang diinginkan dan persepsi tentang kejujuran petugas yang bersangkutan dalam memberlakukan prinsip *first come, first served*. Jika persepsinya, bahwa barang atau jasa yang diperlukan sangat terbatas, atau jika persepsinya bahwa si petugas tidak jujur, maka kesediaan untuk antre sangat kecil, dan berjubellah orang di muka loket.

Sebaliknya, jika tidak ada kekhawatiran, bahwa kita tidak ke-

bagian barang atau jasa yang diinginkan, atau ada kepercayaan, bahwa si petugas jujur dan selain melayani menurut giliran, juga tidak menjual lewat pintu belakang, manusia Indonesia bisa dan mau antre dengan baik.

Keadaan seperti ini terlihat misalnya di bank-bank asing di Jakarta. Jadi, di sini pun menunggu giliran dengan cara antre bisa menjadi kebiasaan, asal suasananya mendorong mereka ke arah peri laku yang demikian, di samping adanya orang berwibawa yang memberi contoh. Jika kita melihat orang-orang yang patuh antre, kita merasa aneh sendiri untuk berdesak-desakan.

Pengamatan di atas menunjukkan, kita perlu memanfaatkan ciri manusia Indonesia yang di kemukakan Koentjaraningrat dalam berbagai tulisannya, bahwa manusia Indonesia berorientasi hierarkis, artinya selalu melihat kepada orang-orang dalam kedudukan di atasnya. Jadi, jika orang-orang atasan memberi teladan yang baik, dalam hal ini berdisiplin dalam perilakunya (yang pada hakikatnya merupakan pencerminan dari disiplin dalam sikap mentalnya), orang bawahan pasti terdorong untuk mengikutinya. Soalnya, siapa yang akan memulai?