

JALAN SEBAGAI KORIDOR KOTA ATAU JALAN SEBAGAI ARENA BALAPAN LIAR? STUDI INTERVENSI JALAN KOTA OLEH REMAJA DI BINTARO

Irma Desiyana

Abstrak: Balapan liar mengintervensi fungsi jalan kota sebagai koridor penghubung kegiatan ekonomi dan sosial. Pembangunan jalan sebagai koridor kota selama ini mengutamakan faktor ekonomi dengan spesifikasi jalan kota di Bintaro adalah lebar, mulus, dan cenderung lurus. Jalan berperan penting sebagai pembentuk wajah kota; namun balapan liar tidak dapat dihentikan oleh masyarakat dan pihak berwenang. Usaha menghentikan dengan rancangan tambahan berupa pembatas kecepatan tidak berhasil menghalangi balapan liar. Perencanaan kota sebaiknya mempertimbangkan berbagai kelompok usia, maka studi intervensi jalan kota penting sebagai bahan bagi perencana kota mempertimbangan kelompok usia remaja. Penelitian ini ingin menjawab, “apa hubungan persepsi ruang dan perilaku remaja pada jalan perkotaan dengan balapan liar di Bintaro?” Dan, fokus penelitian ini adalah pada jalan – jalan utama di Bintaro dengan melakukan observasi selama satu tahun di waktu berbeda dan mendekati dan berbicara dengan para remaja yang melakukan balapan liar di Bintaro. Kajian intervensi jalan perkotaan membutuhkan beberapa pendekatan literature berupa arsitektur, ruang kota, persepsi ruang dan tingkah laku remaja. Hasil studi ini mampu mengisi pemahaman persepsi ruang dan tingkah laku remaja pada koridor kota dan belum mencakup kelompok usia lain.

Kata kunci: balapan liar, jalan kota, koridor kota, remaja

Latar Belakang

Fenomena balapan liar oleh para remaja di kawasan perkotaan meresahkan berbagai kalangan, khususnya wilayah Bintaro. Jalan sebagai koridor kota berubah menjadi arena balapan liar para remaja. Beberapa penanganan balapan liar telah dilakukan, baik tindakan dan rancangan tambahan. Pihak berwajib berusaha menangani balapan liar melalui razia dan penerapan aturan kawasan untuk tidak balapan (lihat

Gambar 1), namun balapan liar kerap terulang kembali hampir setiap malam menjelang dan saat libur. Penanganan dan pengawasan terbukti tidak mampu mengontrol perilaku nakal para remaja karena mereka dengan mudah berpindah ke kawasan lain. Langkah lain dari pengembang adalah membuat polisi tidur untuk membatasi kecepatan dan terbukti tidak mengurangi intensitas balapan liar.

Jalan merupakan bagian dari

Irma Desiyana adalah pengajar tetap pada Program Studi Arsitektur, Fakultas Seni & Desain, Universitas Multimedia Nusantara.

e-mail: irma.desiyana@umn.ac.id



Gambar 1. Aksi balapan liar di Bintaro Sektor 7.

Sumber: (atas) Youtube, balap liar, 2016 dan (bawah) 108Jakarta diunduh 2017.

Metode Penelitian

Pendekatan dalam penelitian ini adalah kualitatif dengan kerangka berpikir seperti terlihat pada gambar 2. Peneliti mengumpulkan data primer dan sekunder selama setahun dengan metode etnografi. Peneliti masih memiliki keterbatasan untuk melakukan pendataan secara kuantitatif. Data primer di lapangan dikumpulkan dengan cara melakukan pengamatan langsung dan pendekatan ke para remaja yang melakukan balapan liar dan tinggal selama tiga bulan di lingkungan tinggal remaja tersebut. Peneliti menemui kesulitan jika datang sebagai peneliti, sehingga peneliti memutuskan untuk mendekati mereka dengan bersosialisasi

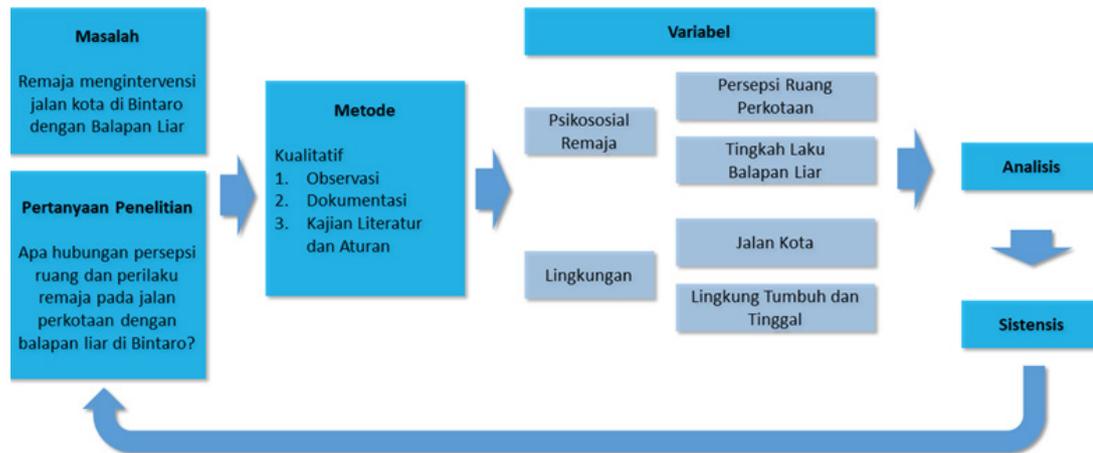
dan berteman dengan remaja dan keluarga mereka. Data sekunder didapatkan dari berita – berita lokal dan nasional dan sumber literature lainnya.

Selanjutnya, beberapa variabel dikelompokkan berdasarkan psikososial remaja dan lingkungan. Psikososial remaja menjelaskan cara pandang remaja terhadap ruang kota dan tingkah laku remaja merespon lingkungan kota. Lingkungan menjabarkan berbagai sudut pandang legal, perkotaan, dan teknis jalan, serta menggali lingkungan tumbuh dan tinggal para remaja tersebut. Seluruh variabel tersebut akan disintesis untuk menjawab pertanyaan penelitian.

Definisi Jalan Perkotaan

Pembangunan jalan perkotaan memiliki dasar aturan dan standar teknis berbeda setiap kota dan negara. Karakter fisik jalan sejauh ini menentukan citra suatu kawasan perkotaan, seperti jalan dengan lajur banyak, lebar, dan mulus mempunyai citra yang lebih baik di mata masyarakat. Bahkan masyarakat luas, perencana kota, dan pemerintah masih memandang keberhasilan suatu pembangunan dari kuantitas dan kualitas fisik pembangunan saja sehingga aspek sosial kemasyarakatan untuk berbagai golongan usia seringkali diabaikan.

Keberadaan jalan di Indonesia memiliki beberapa dasar, seperti UU No. 38 tahun 2004 dan PP No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan. Definisi jalan adalah “prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah per-



Gambar 2. Kerangka Berpikir Hubungan Persepsi Ruang dan Perilaku Remaja pada Jalan Perkotaan dengan Balapan Liar di Bintaro

Sumber: Dibuat dan dikembangkan oleh Irma Desiyana, 2017.

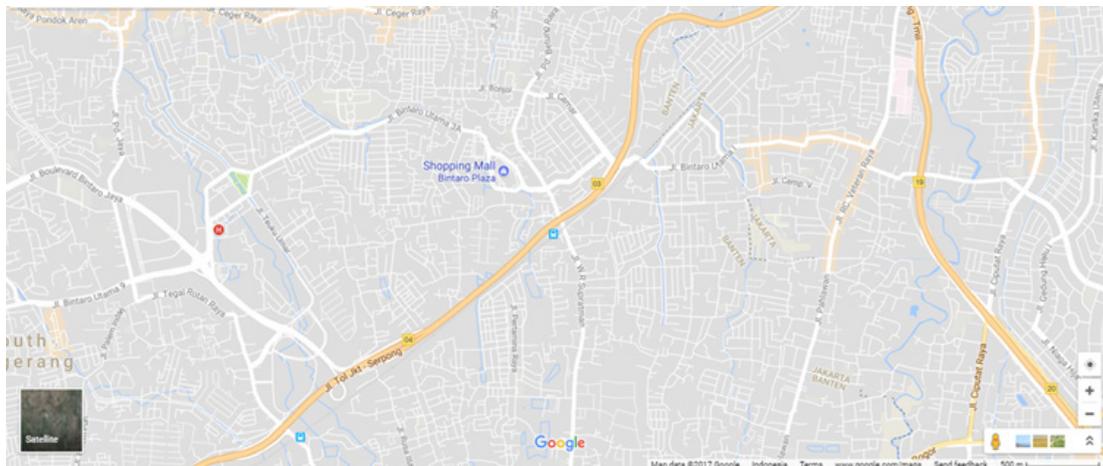
mukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel” (Undang Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, 2004). Penyelenggara jalan umum wajib mendukung pertumbuhan ekonomi di wilayah yang sudah berkembang agar pertumbuhannya tidak terhambat oleh kurang memadainya prasarana transportasi jalan, yang disusun dengan mempertimbangkan pelayanan kegiatan perkotaan (Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, 2006). Sayangnya, kedua aturan tersebut terbatas pada fungsi jalan sebagai jejaring transportasi untuk perekonomian kota dan klasifikasi jalan berdasarkan fungsi, status, jaringan, kelas, dan spesifikasi teknis. Keberadaan jalan belum mempertimbangkan dampak pada perubahan perilaku remaja.

Kondisi Jalan Kota dan Remaja Pelaku Balapan Liar di Bintaro

Bintaro terbagi dalam kawasan Bintaro lama dan baru. Pada jalan – jalan Bin-

taro lama, porsi jalan dan ruang publik sangat terbatas namun remaja tidak menyukai jalan tersebut karena padat dengan kendaraan lain dan banyak jalan belokan. Sedangkan pada jalan Bintaro baru, seperti sektor 7 dan 9; para remaja menyukai kondisi kawasan tersebut. Kondisi jalan kawasan Bintaro baru mempunyai lebar jalan sebanyak enam jalur dua arah dan jalan terbentang rata, panjang, dan cenderung lurus.

Kawasan Bintaro berkembang dengan kluster – kluster perumahan dan kawasan perkantoran dan hiburan yang dikelilingi oleh kawasan penunjang, yakni permukiman masyarakat asli dan pendatang yang berada pada ekonomi lemah. Kondisi jalan di dalam kompleks perumahan dapat dikontrol, sehingga balapan liar tidak terjadi. Jalan – jalan pada Bintaro lama mempunyai lebar jalan yang lebih kecil dan lebih berliku, akibatnya jalan Bintaro lama kurang diminati remaja untuk balapan liar. Jalan lebar dan lurus ternyata mempunyai aktivitas balapan liar. Kondisi di kawasan baru Bintaro juga tidak sepenuhnya diisi oleh bangunan dan lebih banyak lahan



Gambar 3. Peta Kawasan Bintaro.
Sumber: Google Map, diambil dari tahun 2017.

kosong tanpa pengawasan. Perbandingan lebar jalan Bintaro lama dan baru berbeda (lihat gambar 3).

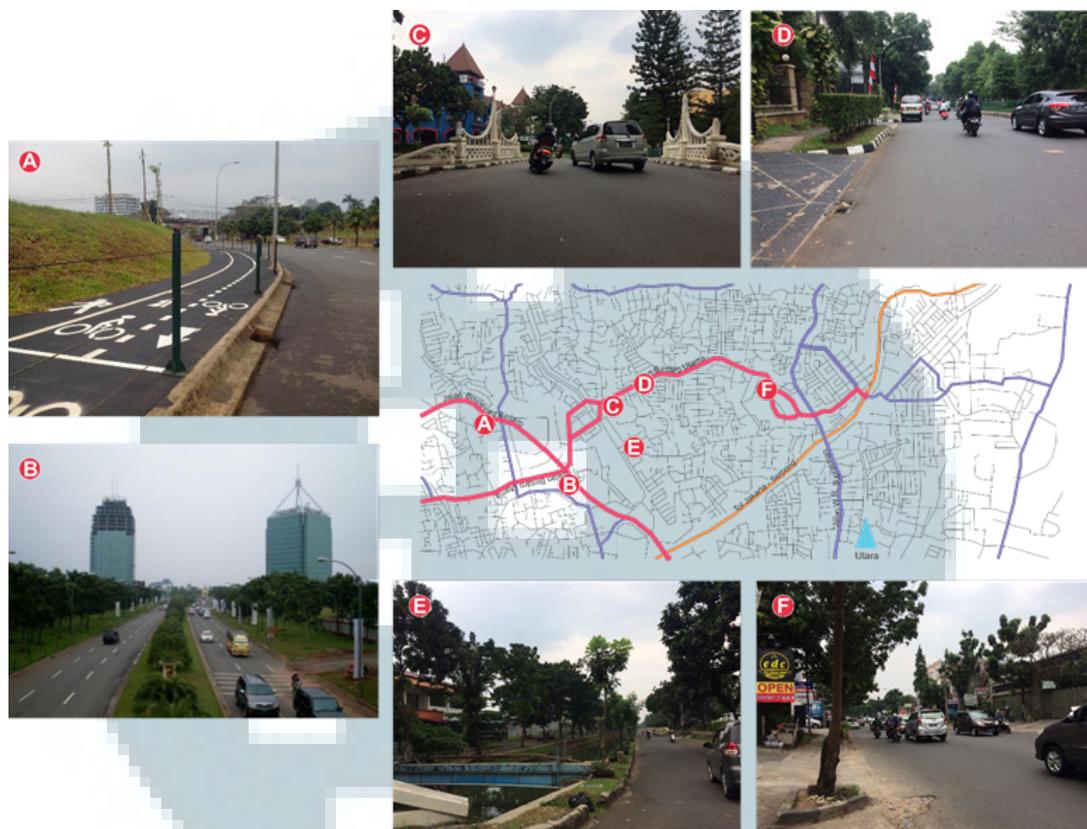
Pelaku balapan liar berasal dari masyarakat ekonomi lemah dan tinggal di rumah petak sewa tanpa ketersediaan ruang publik. Di rumah mereka, remaja tidak mempunyai ruang privat atau teritori pribadi karena keterbatasan ruang dan luas rumah. Lingkungan tinggal mereka juga tidak menyediakan ruang terbuka publik. Kawasan penunjang tersebut mempunyai jalan sempit yang dipenuhi oleh motor warga setempat. Berdasarkan hasil observasi, kepemilikan motor bagi remaja ada dua faktor, yaitu kebanggaan orang tua berhasil membelikan motor dan remaja yang memaksa pengadaan motor.

Perkembangan Psikososial Remaja pada Ruang Kota

Perkembangan psikososial remaja memengaruhi cara pandang dan tingkah laku pada lingkungan perkotaan. Pada golongan usia ini, remaja mencari identitas, bersosialisasi dalam grup, loyal,

idealis, dan totalism (Erikson & Erikson, 1998). Proses pencarian identitas seiring dengan tindakan mencoba dan melawan norma dan aturan, seperti kegiatan balapan liar. Balapan liar merupakan sekumpulan remaja dengan alat berupa motor dan kegiatan favorit sama tanpa memedulikan aturan, kenyamanan, dan keselamatan diri atau masyarakat sekitar. Lingkung pertemanan turut memengaruhi tingkah laku dan persepsi remaja pada lingkup perkotaan.

Remaja dalam grupnya membutuhkan pengakuan diri dengan totalitas balapan liar. Pada kenyataannya, balapan liar berhubungan dengan judi karena setiap remaja yang melakukan balapan liar secara berkala mengadakan pertandingan dengan sumber uang dari para penonton. Pemenang mendapatkan uang untuk menambah suara pada knalpot dan membeli minuman keras. Motor sebagai alat untuk menunjukkan jati diri dan kecepatan atau keberanian melakukan balapan liar. Hasil balapan adalah mendapatkan pengakuan, berupa hadiah, menjadi sosok “gaul”, dan pemenang. Di sini, kelompok mereka



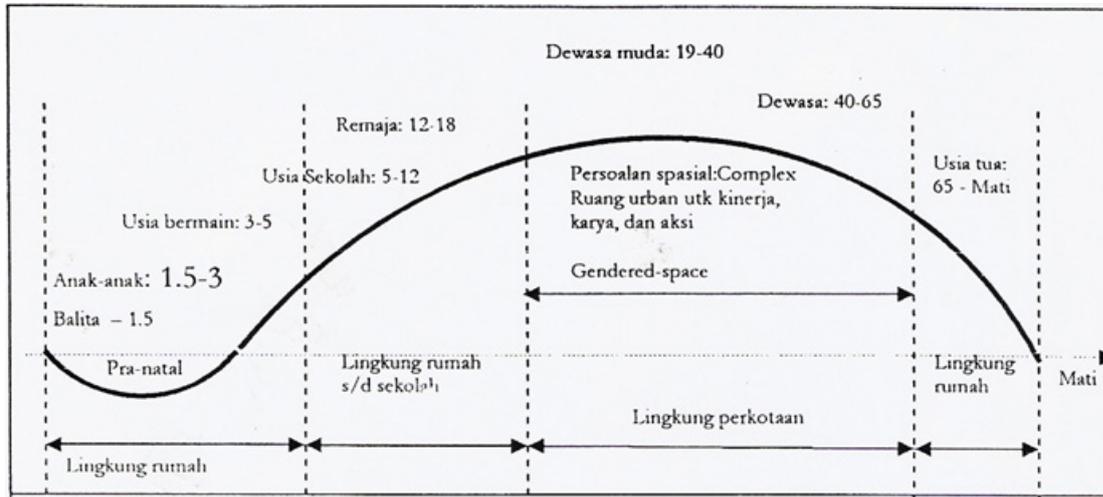
Gambar 4. Foto – foto situasi jalan – jalan di Kawasan Bintaro, Tangerang Selatan
Sumber: Foto diambil dari dokumen pribadi tahun 2016 dan 2017.

ada yang terbagi menjadi “pembalap” yang mengkonsumsi minuman keras untuk balapan liar dan “penonton” yang biasanya lawan jenis atau anak-anak yang belum mempunyai motor. Para “penonton” setia menonton dan menyemangati “pembalap”.

Dari penjabaran di atas, perkembangan psikososial remaja membutuhkan ruang untuk bersosialisasi dalam grup teman seumur, mencari jati diri, melawan aturan, setia dan total dalam membuktikan diri. Secara psikologis, para remaja melihat koridor kota sebagai ruang publik untuk berinteraksi dengan teman seusianya. Faktor internal dan eksternal penyebab stress pada mereka memicu perlawanan. Balapan liar adalah salah satu cara

mereka untuk mengatasi stress dan terus berlanjut dan berubah menjadi kebiasaan. Kebiasaan balapan liar dengan cepat menular ke teman sebaya dan di bawahnya dan menghasilkan kelompok balapan liar dengan jejaring anggota yang lebih luas. Dan cara bertahan dengan kondisi mereka dan lingkungan atau homeostasis adalah balapan liar. Akan tetapi, balapan liar mengganggu kenyamanan dan keselamatan masyarakat pengguna koridor kota di Bintaro.

Pengaruh Lingkungan Perkotaan terhadap Persepsi Ruang dan Tingkah Laku Remaja



Gambar 6. Konsep Pengaruh Kehidupan Perkotaan ke Tingkah Laku

Sumber: Dikembangkan dari Bell, Paul A. and etc., *Environmental Psychology*, Chicago: Holt, Rinehart and Winston, Inc., 2005.

Arsitektur jalan perkotaan memengaruhi perilaku para pengguna dan citra kawasan. Jalan raya sebagai penghubung kegiatan ekonomi dan sosial dari satu tempat ke tempat lainnya membentuk karakter suatu kota dan perilaku pengunanya. Elemen kota, seperti jalan, tepi, distrik, node, dan landmark membentuk citra suatu kota (Lynch, 1960). Jalan dalam Bahasa Inggris mempunyai kata dan makna yang berbeda, yakni road dan street. Pertama, jalan (street) yang memberikan kebebasan bagi para pengguna untuk bergerak bebas ke berbagai arah, tanpa lajur, tanpa aturan kaku dan baku (Hart, 2016). Dan, jalan yang dimaksudkan pada penelitian ini adalah jalan (road) yang mempunyai lajur, arah lajur, aturan baku dan kaku yang mengatur pergerakan kendaraan (Hart, 2016, p. 17).

Jalanan (road) membentuk citra suatu kota melalui karakter fisik dan fungsinya. Jalan, baik road dan street keduanya memberi dampak pada masyarakat dan cara manusia bertingkah laku dan berpikir (Hart, 2016, p. 23). Bentuk kota

Bintaro membentuk grid untuk daerah perumahan dan jalan besar memotong kawasan perumahan dan cenderung lurus. Bentuk grid persegi sempurna menandakan kawasan dikembangkan oleh developer. Bentuk yang belum beraturan menandakan daerah perkembangan yang sudah ada atau berkembang sebagai penyangga kota Bintaro. Koridor kota atau jalan utama Bintaro lama dan baru cenderung membentuk pola garis yang direntangkan horizontal dan vertikal pada peta. Sepanjang koridor kota pada kawasan Bintaro baru pada sisi kiri dan kanannya masih banyak lahan kosong untuk fungsi perkantoran dan hiburan yang belum terbangun dan lemah pengawasan. Semakin panjang, mulus, dan lebar suatu jalan, maka jalan semakin memicu pengguna kendaraan untuk melaju dengan sangat cepat (Montgomery, 2015). Dengan demikian, remaja terpicu oleh fasilitas koridor kota untuk balapan liar. Semakin cepat suatu kendaraan, maka pengguna semakin tidak memerhatikan detail dan peduli pada lingkungan sekitarnya

(Montgomery, 2015). Pernyataan ini memperkuat tingkah laku para pembalap liar tidak peduli dengan kondisi sekitar selama mereka dapat melaju dengan kecepatan tinggi.

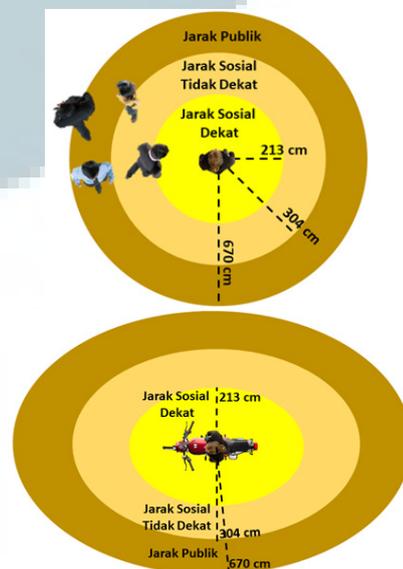
Ruang dalam arsitektur dan perkotaan tidak terpisah dari proxemics. Proxemics memelajari tingkah laku dan budaya manusia dalam suatu ruang dan pengaruhnya terhadap tingkah laku, dan interaksi sosial (Hall, 1990). Jarak sosial dan publik pada skala perkotaan berasal dari jarak interaksi dan mobilitas manusia. Dari keempat jenis jarak proxemics, penelitian ini hanya menggunakan dua jarak, yakni sosial dan publik sesuai dengan studi kasus untuk kelompok remaja di ruang publik. Berdasarkan Hall, jarak sosial dan publik memiliki rentan jarak (Hall, 1990, pp. 126-127), seperti

1. Jarak sosial bagi grup yang sudah dekat = 122 – 213 cm;
2. Jarak sosial bagi grup yang tidak dekat = 213 – 304 cm;
3. Jarak publik = 304 – 670 atau lebih.

Pada kasus balapan liar, jarak sosial dan publik memerlukan perhitungan dari keberadaan motor. Jarak motor dengan sekitar memerlukan penelitian khusus untuk menentukan parameter jarak sosial dan publik. Kondisi jalan menentukan persepsi ruang dan jarak sosial/publik remaja untuk melakukan balapan liar. Ketika jalan untuk kendaraan memiliki porsi paling besar untuk lebar dan kualitas fisik, maka porsi jalan dan ruang publik untuk manusia menjadi berkurang. Kurangnya ruang publik untuk mereka mengakibatkan remaja melihat koridor kota sebagai area balapan liar. Luas, rata, dan lurus jalan sesuai dengan kebutuhan kumpulan

remaja dengan motornya untuk melakukan balapan.

Waktu berkontribusi besar dalam balapan liar sebab waktu sibuk dan libur menentukan tingkat kepadatan jalan kota di Bintaro. Pada hari biasa dan jam kerja, jalan Bintaro jarang atau hampir tidak pernah terlihat remaja berkumpul dan balapan liar. Pada hari kerja malam sampai subuh, para remaja melalui kesepakatan mereka berkumpul di suatu tempat yang aman tidak setiap malam untuk melakukan balapan liar. Pada hari libur atau liburan panjang, para remaja semakin liar untuk berkumpul melempar petasan, merusak fasilitas umum, dan balapan liar semakin tidak terkendali. Fakta tersebut menegaskan bila suatu kawasan sangat lemah pengawasan dan sepi, maka para remaja memanfaatkan untuk balapan liar.



Gambar 7. Kiri) Jarak sosial dan publik berdasarkan Hall, Hidden Dimension, dan (kanan) jarak sosial dan publik remaja dengan motornya.



Gambar 8. Peta Bintaro tahun 2017 dan Penggunaan Jalan oleh Remaja untuk Balapan Liar
Sumber: Dikembang dari Google Map Wilayah Bintaro oleh Irma Desiyana, 2017.

Keterangan:

-  Tol - Tidak bisa balapan liar karena tidak bisa mengakses
-  Kota 6 lajur 2 arah - Arena balapan liar ideal
-  2 lajur 2 arah - Bisa dijadikan arena balapan liar karena padat kendaraan
-  Kompleks / Kampung 1 lajur - Tidak bisa, sempit dan pengawasan ketat



Gambar 9. Tipe potongan jalan kawasan Bintaro lama (atas) dan Bintaro baru (bawah).
Sumber: Dikembangkan oleh Irma Desiyana, 2017.

Kesimpulan

Persepsi ruang dalam arsitektur perkotaan terbentuk dari faktor eksternal dan internal. Faktor internal berasal dari perkembangan dan kebutuhan psikososial remaja dalam mencari identitas dan melawan norma atau aturan yang berlaku. Kenakalan remaja di koridor kota adalah wajar. Faktor eksternal dipengaruhi lingkungan rumah, lingkungan sekitar, dan lingkungan perkotaan. Kenakalan remaja diakibatkan oleh tekanan sosial dan stress dari ketidaktersediaan ruang privat untuk remaja di rumah, ruang publik untuk berkumpul, dan persaingan membuktikan keberadaan diri. Akibatnya, pembukaan lahan menjadi jalan raya memberikan persepsi ruang publik untuk berkumpul dan bermain. Jalan yang semakin lebar, mulus, cenderung lurus, dan panjang

memperbesar kemungkinan balapan liar. Radius jarak sosial dan publik yang dibutuhkan remaja juga menjadi semakin besaar di luar tabel proxemics yang sudah ada. Faktor lain, baik waktu dan pengawasan lingkungan turut menentukan apakah suatu jalan akan dijadikan arena balapan liar. Jadi, kebutuhan remaja untuk menunjukkan identitas diri dan totalitas dalam balapan liar terwadahi oleh jalan kota

Persepsi ruang dan tingkah laku remaja pada jalan perkotaan memiliki hubungan timbal balik. Keberadaan fisik, pengawasan, dan waktu di jalan kota Bintaro menentukan persepsi ruang dan tingkah laku remaja. Persepsi dan tingkah laku remaja terbentuk akibat perkembangan pribadi dan pengaruh lingkungan sekitar. Balapan liar dapat dicegah apabila para remaja

Tabel 1. Hubungan Kondisi Jalan Kota dengan Persepsi Ruang Remaja Melakukan Balapan Liar

Waktu	Kondisi Fisik Jalan Perkotaan	Persepsi Ruang Remaja	Balapan Liar
Hari Libur / Hari Raya Sabtu / Minggu	Jalan 2 lajur 2 arah	- Ruang lapang - Bebas - Pilihan kedua arena balapan bila sepanjang jalan 6 jalur sedang ada patrol	- Bukan pilihan utama untuk balapan liar
	Jalur jalan cenderung berliku		
	Jalan 6 lajur 2 arah	- Ruang lapang - Bebas - Arena Balapan	- Pasti Balapan Liar
	Jalur jalan cenderung lurus		
Hari Kerja Malam sampai Subuh	Jalan 2 lajur 2 arah	- Ruang lapang - Aman, tidak kelihatan oleh pengawas lingkungan - Pilihan kedua arena balapan bila sepanjang jalan 6 jalur sedang ada patrol	- Bukan pilihan utama untuk balapan liar
	Jalur jalan cenderung berliku		
	Jalan 6 lajur 2 arah	- Ruang lapang - Aman, tidak kelihatan oleh pengawas lingkungan - Arena Balapan	- Pasti Balapan Liar
	Jalur jalan cenderung lurus		
Hari Kerja Pagi sampai Sore	Jalan 2 lajur 2 arah	- Ruang sempit, macet - Tidak aman, stres	- Tidak bisa balapan liar
	Jalur jalan cenderung berliku		
	Jalan 6 lajur 2 arah	- Ruang agak sempit, macet - Tidak aman, terawasi	- Tidak ada bisa balapan liar
	Jalur jalan cenderung lurus		

mempunyai kegiatan dan ruang terbuka publik yang mudah terjangkau dari lingkungan tinggal mereka.

Penelitian ini masih banyak kekurangan sehingga penelitian dengan topik yang sama masih bisa dilakukan untuk mengisi kekosongan, seperti jarak sosial dan publik, panjang jalan untuk arena balap belum dijawab pada penelitian ini. Penelitian lanjutan tentang balapan liar dan solusi rancangan skala perkotaan masih dibutuhkan.

Referensi

Bell, P. A., Baum, A., Fisher, J. D., & Greene, T. E. (2005). *Environmental Psychology (5th ed.)*. Chicago: Holt, Rinehart and Winston, Inc.

Erikson, E. H., & Erikson, J. M. (1998). *The Life Cycle Completed (Extended Version)*. New York: W. W. Norton.

Hall, E. T. (1990). *Hidden Dimension*. New York: Anchor.

Hart, J. (2016). *Town and Cities: Function in Form: Urban Structures, Economics and Society*. Oxon: Routledge.

Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge: MIT Press.

Montgomery, C. (2015). *Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design*. New York: Penguin Books Ltd.

(2006). Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan. Jakarta: Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia.

(2004). Undang Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Jakarta: Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia.