

ARTIKEL ILMIAH DUALITAS STRUKTUR DAN AGENSI DALAM PRAKTEK SOSIAL BERLALULINTAS

Oleh:

Wahyu Pramono

Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Andalas

Email: wahyu.pramonopd2@gmail.com

ABSTRAK

Tingkat pelanggaran di kota Padang dari tahun ke tahun mengalami kenaikan yang cukup tinggi. Pelanggaran lalu lintas tidak mengenal perbedaan umur dan tingkat pendidikan. Melihat pelanggaran lalu lintas sebagai perilaku menyimpang mempunyai kelemahan karena menganggap aktor sebagai pelaku tindak pelanggaran lalu lintas bertindak pasif dan tidak berkuasa terhadap peraturan lalu lintas yang mengaturnya. Pada dasarnya aktor bertindak aktif menggunakan kekuasaan berupa pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas yang mengaturnya dalam berlalulintas. Oleh karena itu untuk memahami tindak pelanggaran lalu lintas yang terus meningkat harus dipahami juga dalam relasinya dengan struktur sebagai hubungan yang bersifat dualitas. Penelitian akan menjelaskan dualitas struktur dan agensi dalam praktek sosial berlalulintas yang dapat menimbulkan tindak pelanggaran lalu lintas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelanggaran lalu lintas merupakan praktik sosial yang melibatkan struktur dan agensi. Hubungan struktur dan agensi yang bersifat dualitas menyebabkan dinamika tindakan individu dalam berlalulintas. Kesadaran praktik yang tinggi dalam berlalulintas akan dapat meminimalisasi terjadinya pelanggaran lalu lintas.

Kata kunci: Struktur, agensi, praktek social, pelanggaran, lalu lintas.

PENDAHULUAN

Pelanggaran lalu lintas dilakukan oleh pengemudi dari semua umur. Umur 22-30 menempati jumlah penegudi yang paling banyak melakukan pelanggaran. Data tahun 2017, sampai bulan Juni jumlah pelanggaran lalu lintas di Kota Padang sudah mencapai 11.816 kasus.

Tabel 1: Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas per Bulan Berdasarkan Kelompok Umur

No	Bulan (Periode 2017)	Menurut Umur						JUMLAH
		0-15	16-21	22-30	31-40	41-50	50 th keatas	
1	Januari	67	408	693	330	152	57	1707
2	Februari	97	603	1347	1148	237	76	3508
3.	Maret	54	324	562	242	122	43	1347
4.	April	120	488	480	209	72	23	1392
5.	Mei	117	660	1381	739	232	109	3238
6.	Juni	17	75	336	99	51	46	624
	JUMLAH	472	2558	4799	2767	866	354	11816

Sumber : Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Kota Padang 2017

Kondisi tahun 2017 tersebut sebenarnya tidak berbeda dengan kondisi pelanggaran lalu lintas pada tahun 2016. Usia 22-30 merupakan pelaku pelanggaran lalu lintas yang paling banyak (16,271 kasus).

Pelanggaran lalu lintas juga dilakukan oleh pengemudi dari semua tingkat pendidikan dari SD sampai Perguruan Tinggi. Jumlah tertinggi pelanggar lalu lintas ditempati oleh pengemudi yang berpendidikan SMA. Hal ini cukup memprihatinkan bila dibandingkan dengan pengemudi yang berpendidikan SD. Artinya justru pengemudi yang lebih tinggi tingkat pendidikannya lebih banyak melanggar lalu lintas dibandingkan dengan pengemudi yang berpendidikan rendah.

Tabl 2: Pelanggaran Lalu Lintas Berdasarkan Tingkat Pendidikan Kota Padang Tahun 2014-1016

NO	Tahun	Tingkat Pendidikan				Jumlah
		SD	SMP	SMA	PT	
1	2016	155	284	18424	7404	26267
2	2015	12	102	9741	3042	12897
3	2014	54	210	9457	2817	12538

Sumber : Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Kota Padang 2016

Pelanggaran lalu lintas tidak hanya dilakukan oleh remaja pengguna kendaraan bermotor tetapi juga dilakukan oleh orang dewasa maupun orang tua yang menggunakan kendaraan bermotor. Orang dewasa dan orang tua yang dianggap sebagai orang yang sudah mapan dan memahami peraturan lalu lintas tidak selalu mematuhi rambu-rambu lalu lintas ketika menggunakan jalan. Kondisi ini menunjukkan bahwa pengetahuan dan pemahaman terhadap peraturan lalu lintas tidak selalu dapat mencegah pengendara kendaraan bermotor melakukan pelanggaran.

1. Rumusan Masalah

Kajian yang pernah dilakukan dalam memahami pelanggaran lalu lintas lebih melihat kemampuan struktur dalam mengekang pelaku pelanggaran lalu lintas sehingga pelaku dianggap berperilaku menyimpang (Hanandini et.all 2017, 2018). Pemahaman ini menekankan kepada tindakan aktor yang dianggap tidak berdaya terhadap struktur yang menekanya. Tindakan aktor yang tidak sesuai dengan struktur dianggap sebagai perilaku menyimpang.

Upaya untuk mengatasi masalah pelanggaran lalu lintas dalam pandangan teori perilaku menyimpang lebih ditekankan kepada perilaku pengguna jalan. Struktur dianggap sebagai pengekang yang akan mampu mengendalikan pelaku. Peningkatan kontrol sosial (tilang, operasi lalu lintas) dan sosialisasi norma sosial (peraturan lalu lintas) menjadi alat agar pelaku patuh terhadap struktur.

Memahami pelanggaran lalu lintas sebagai perilaku menyimpang nampaknya kurang dapat menjelaskan berbagai fenomena pelanggaran lalu lintas yang berkembang. Berdasarkan data dalam tabel nomor 1 dan 2, pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh berbagai kalangan usia dan pendidikan mengalami kenaikan dari bulan ke bulan dalam tahun 2017 dan dari tahun ke tahun (2014-2016). Berbagai usaha yang dilakukan oleh polisi untuk mengatasi pelanggaran lalu lintas nampaknya masih belum berhasil menurunkan frekuensi terjadinya pelanggaran lalu lintas.

Melihat pelanggaran lalu lintas sebagai perilaku menyimpang mempunyai kelemahan karena menganggap aktor sebagai pelaku tindak pelanggaran lalu lintas bertindak pasif dan tidak memberi makna terhadap peraturan lalu lintas yang mengaturnya. Pada dasarnya aktor

bertindak aktif memberikan makna terhadap peraturan yang mengaturnya secara terus menerus. Oleh karena itu untuk memahami tindak pelanggaran lalu lintas yang terus meningkat harus dipahami juga dalam relasinya dengan struktur sebagai hubungan yang bersifat dualitas. Berdasarkan hal tersebut masalah penelitian dirumuskan dalam pertanyaan sebagai berikut: Bagaimana dualitas struktur dan agensi dalam praktek sosial berlalulintas yang dapat menimbulkan tindak pelanggaran lalu lintas? Apa bentuk dualitas struktur

Secara umum penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan dualitas struktur dan agensi dalam praktek sosial berlalulintas yang dapat menimbulkan tindak pelanggaran lalu lintas. Secara khusus penelitian ini bertujuan untuk:

- a. Menjelaskan praktek sosial berlalulintas berdasarkan perbedaan usia, jenis kelamin, dan pengetahuan agensi.
- b. Menjelaskan struktur baru yang digunakan agensi dalam melakukan praktek sosial berlalu lintas.

KAJIAN PUSTAKA

Berlalulintas merupakan praktek sosial yang terjadi dalam kehidupan masyarakat yang melibatkan struktur dan agensi. Berdasarkan teori strukturasi Giddens jalinan struktur dan agensi dalam praktek sosial merupakan dualitas. Teori strukturasi menepis dualism (pertentangan) dan mencoba mencari *likage* atau pertautan diantara keduanya. Teori tersebut muncul setelah terjadi pertentangan tajam antara struktur fungsional dengan konstruksionisme-fenomenologis.

Hubungan struktur dengan agensi bukan dualism melainkan dualitas. Struktur dan agensi tidak dipandang sebagai dua hal yang terpisah. Struktur dan agensi, menurut Giddens, harus dipandang sebagai dualitas (*duality*), dua sisi mata uang yang sama. Hubungan antara keduanya bersifat dialektik, dalam arti struktur dan agensi saling mempengaruhi dan hal ini berlangsung terus menerus, tanpa henti (Giddens,1984 dalam Hidayat, 2000:440).

Struktur dalam pengertian Giddens adalah *rules and resources* yang dipakai pada sistim produksi dan reproduksi, sedangkan “agensi” adalah individu yang melakukan *sosial practices ordered across space and time*. Struktur sebagai aturan dan sumber daya digunakan oleh agen dalam interaksi. Aturan (*rules*) adalah prosedur yang digeneralisasi dan metodologi yang dimiliki oleh agent reflektif dalam “*stocks of knowledge*” yang implisit dan digunakan sebagai formula bagi tindakan dalam sistem sosial. Struktur juga melibatkan penggunaan sumber daya (*resources*) yang terdiri dari peralatan material dan kapasitas organisasional. Sumber daya merupakan hasil dari penguasaan peralatan material dan organisasi dan mereka yang memiliki sumber daya bisa memobilisasi kekuasaan.

Struktur mempengaruhi agensi melalui dua cara yaitu memungkinkan (*enabling*) dan menghambat (*constraining*). Gambaran kontradiktif dalam pengertian struktur ini karena struktur dilihat sebagai hasil (*outcome*) sekaligus sarana (*medium*) praktik sosial.

Dalam praktek sosial, agensi dapat meninggalkan struktur dan tidak selalu tunduk pada struktur. Agensi dapat mencari kesempatan maupun kemungkinan untuk keluar dari peraturan dan ketentuan yang ada. Situasi ini disebut *dialectic of kontrol*. Agensi dapat melawan struktur yang berupa kontrol.

Pusat perhatian teori strukturasi bukan pada struktur dan juga bukan pada agensi, melainkan apa yang oleh Giddens disebut *sosial practices*. Struktur dan agensi harus dijelaskan secara detil tetapi analisis tetap harus difokuskan pada praktek sosial, yaitu bagaimana manusia-manusia menjalani hidup sehari-hari, baik dalam hubungannya dengan anak-istri/suami, sahabat, maupun dengan birokrat, pelayan bank, dan lain-lain. Melalui praktek sosial tersebut, masyarakat manusia diproduksi dan direproduksi secara terus menerus setiap hari dalam ruang dan waktu.

Giddens membedakan 3 (tiga) dimensi internal pelaku, yaitu motivasi tak sadar (*unconscious motives*), kesadaran praktis (*practical consciousness*), dan kesadaran diskursif (*discursive consciousness*) (Priyono, 2002 :28-31). Motivasi tak sadar (*unconscious motives*) menyangkut keinginan atau kebutuhan yang berpotensi mengarahkan tindakan, tapi bukan tindakan itu sendiri. Berbeda dengan motivasi tak sadar, kesadaran diskursif (*discursive consciousness*) mengacu pada kapasitas kita merefleksikan dan memberikan penjelasan rinci serta eksplisit atas tindakan kita. Dengan kata lain terdapat sejumlah alasan bagi semua tindakan kita. Sedangkan kesadaran praktis (*practical consciousness*) menunjuk pada gugus pengetahuan yang tidak selalu bisa diurai.

Dalam konteks berlalulintas, menunggu lalu lintas lengang sebelum menyebrang jalan merupakan contoh kesadaran praktis. Dalam fenomenologi, inilah wilayah kepribadian yang berisi gugus pengetahuan yang sudah diandaikan (*taken for granted knowledge*). Gugus pengetahuan yang sudah diandaikan ini merupakan sumber “rasa aman ontologis” (*ontological security*). Melalui gugus pengetahuan praktis ini, kita tahu bagaimana melangsungkan hidup sehari-hari tanpa harus terus menerus mempertanyakan apa yang terjadi atau yang mesti dilakukan. Demikian pula kita hampir tidak pernah bertanya mengapa kita menghentikan kendaraan ketika lampu lalu lintas sedang berwarna merah. Rutinisasi hidup personal dan sosial terbentuk melalui kinerja gugus kesadaran praktis ini (Priyono, *ibid*)

Dualitas antara struktur dan pelaku terletak pada proses di mana struktur sosial merupakan hasil (*outcome*) dari praktek sosial. Selain itu struktur sekaligus merupakan sarana (*medium*) yang memungkinkan berlangsungnya praktek sosial. Struktur memiliki sifat memberdayakan (*enabling*) yang memungkinkan praktek sosial (Giddens, 1976,1993:128-129, 1979:5, 1984:374). Wujud dari struktur merupakan aturan (*rules*) dan sumberdaya (*resources*) yang terbentuk dari dan perulangan praktik sosial (Giddens, 1976,1993:126, 1979:63, 1984:xxxii).

Struktur berbeda dengan sistem, pada kegiatan-kegiatan sosial serupa dan yang memungkinkan mereka bertahan dalam lintas ruang dan waktu (Suhartono, dalam: Basis 2000).

Sedangkan sistem sosial berkaitan dengan praktek sosial yaitu praktek-praktek sosial yang direproduksi (Giddens, 1984:17). Praktek sosial terikat dengan ruang dan waktu. Praktek sosial yang direproduksi merupakan kegiatan-kegiatan yang terikat pada ruang dan waktu tertentu yang diadakan kembali dalam lintas ruang dan waktu yang secara berulang melibatkan struktur di dalamnya. Pelanggaran lalu lintas merupakan praktek sosial, karena merupakan kegiatan pengendara kendaraan bermotor yang terikat dengan waktu kapan dan dimana pelanggaran tersebut dilakukan secara berulang terhadap peraturan lalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas dapat terjadi berulang dalam ruang dan waktu yang berbeda dengan melibatkan peraturan lalu lintas yang sama, karenanya struktur mengatasi ruang dan waktu. Melanggar lampu lalu lintas dapat terjadi di perempatan jalan dan waktu yang berbeda, tetapi peraturan lalu lintas yang dilanggar sama, yaitu pengendara dilarang berjalan ketika lampu merah menyala. Struktur akan terwujud seketika dalam sistem sosial dan jejak-jejak ingatan, keduanya berguna sebagai orientasi perilaku manusia. Gambaran tersebut memberikan penjelasan bahwa struktur dalam pengertian tersebut tidak berada di luar individu.

Dualitas struktur merupakan sumber terjadinya strukturasi yang merupakan relasi-relasi sosial yang melintasi waktu dan ruang. Oleh karena itu proses praktek-praktek sosial menjadi struktur hanya bisa terjadi dalam lintas ruang dan waktu. Ruang dan waktu dipandang turut membentuk kegiatan sosial secara integral. (Giddens, 1984:142).

Kedudukan individu bukan obyek atau subyek, individu tidak ditempatkan pada posisi titik pusat (*decentred subject*) dalam teori strukturasi tetapi juga bukan subyek. Terdapat titik temu antara kegiatan sosial yang mencekram ruang dan waktu dengan akar pembentukan dari subyek maupun obyek (Giddens, 1984:xxii). Interseksi antara kehadiran dan ketidakhadiran dalam waktu dan ruang terjadi dalam kehidupan sosial dan membentuk seluruh kehidupan sosial. Ruang dan waktu dengan demikian menjadi konteks kehidupan sosial.

Manusia dipandang bukan sebagai kumpulan tindakan atau tindakan yang terpisah-pisah tetapi merupakan proses yang terus menerus yang terikat dalam ruang dan waktu. Konsep-konsep seperti maksud, alasan, sebab dan rasionalisasi dilihat sebagai suatu proses bukan keadaan (Giddens, 1984:3). Artinya, perbedaan ruang dan waktu akan memberikan maksud, alasan, sebab, dan rasionalitas yang berbeda terhadap tindakan. Dalam konteks individu melakukan pelanggaran lalu lintas akan mempunyai maksud, alasan, sebab dan rasionalisasi yang berbeda berdasarkan ruang dan waktu. Ini artinya ketika individu melakukan tindak pelanggaran lalu lintas hari ini bisa jadi mempunyai alasan, maksud, sebab dan rasionalisasi yang berbeda dengan tindak pelanggaran yang dilakukan kemarin. Hari ini individu dapat patuh terhadap peraturan lalu lintas, besok pagi belum tentu individu akan patuh terhadap peraturan yang sama pada waktu dan tempat yang sama, kecuali tindakan tersebut sudah menjadi bagian rutinitas individu.

Kepatuhan individu terhadap peraturan lalu lintas tanpa dipertanyakan terjadi ketika tindakan individu sudah menjadi rutinitas. Sesuatu yang rutin inilah yang menjadi elemen dasar kegiatan sosial hari per hari. Apa yang rutin ini menunjukkan adanya keterulangan kegiatan sosial dalam lintas waktu-ruang inilah yang menurut Giddens sebagai rutinitasi (*routinization*). Apa yang rutin dari suatu kehidupan sosial menjadi bahan dasar bagi apa yang disebutnya sebagai hakekat keterulangan kehidupan sosial (Giddens, 1984:xxiii). Dari keterulangan ini maka sifat-sifat terstruktur dari kegiatan sosial yang terus menerus diciptakan kembali dari sumber-sumber daya yang dibentuknya.

Terdapat tiga gugus besar struktur dalam dualitas struktur yaitu signifikasi (*signification*), dominasi (*domination*) dan legitimasi (*legitimation*) (Giddens, 1979:82, 1984:29-33). Dualitas struktur dalam interaksi sosial bisa direpresentasikan sebagai berikut (Giddens, 2010:172):

STRUKTUR INTERAKSI (MODALITAS)	Komunikasi	Kekuasaan	Moralitas
	Skema Interperatif	Fasilitas	Norma
	Sigifikansi	Dominasi	Legitimasi

Struktur signifikasi atau penandaan adalah struktur yang menyangkut simbolik, pemaknaan, penyebutan dan wacana. Adapun struktur dominasi atau penguasaan mencakup penguasaan atas orang dan barang. Penguasaan atas orang berkaitan dengan politik. Sementara penguasaan terhadap barang berkaitan dengan bidang ekonomi. Struktur legitimasi atau pembenaran menyangkut peraturan normatif yang terungkap dalam tata hukum (Giddens, dalam Herry-Priyono, 2002:24).

Struktur dominasi mengacu pada hubungan asimetri pada tataran struktur, sementara itu kekuasaan menyangkut kapasitas yang terlibat dalam hubungan sosial pada tataran praktek sosial. Karena itu kekuasaan menempati pada tataran langue sementara kekuasaan menempati pada tataran kapasitas transformative (Giddens, 1979:92). Kapasitas transformatif adalah kemampuan mengadakan intervensi dalam peristiwa tertentu dan mengadakan perubahan. Karena itu kekuasaan akan tampak ketika digunakan dalam struktur (Giddens, 1979:91).

Ada dua macam sumber daya yang terlibat dalam membentuk struktur dominasi, yaitu sumberdaya alokatif dan otoritatif (Giddens, 1979:100). Pertama, sumber daya alokatif yaitu

yang memungkinkan dominasi manusia atas dunia material. Sumber daya alokatif ini seperti misalnya bahan mentah, peralatan produksi, teknologi, hasil-hasil produksi. Kedua, adalah sumber daya otoritatif. Sumber daya ini yang memungkinkan dominasi manusia atas dunia sosial. Sumber daya otoritatif ini seperti misalnya pengorganisasian ruang-waktu, organisasi dan relasi manusia dalam asosiasi timbal balik.

Ketika individu menggunakan kekuasaan dalam struktur di dalamnya terdapat apa yang disebut sebagai *rules* baik pada sumber daya alokatif maupun sumber daya otoritatif. Sumber daya merupakan media kekuasaan pada tataran praktis dan sekaligus media struktur dominasi yang direproduksi. Sumber daya merupakan faktor vital bagi individu dalam mewujudkan kekuasaan. Sumber daya inilah yang memampukan individu untuk melakukan dominasi dengan pihak lain, dengan kata lain dengan sumber daya individu telah menciptakan struktur dominasi (Giddens, 1979:92).

Ketiga gugus prinsip struktural tersebut saling terkait satu dengan lainnya dalam tataran praktek sosial. Struktur signifikasi pada tataran prakteknya akan mencakup struktur dominasi dan legitimasi. Dalam praktek sosial berlalulintas ketiga struktur tersebut dapat berada dalam dan digunakan oleh satu orang yang menduduki status sosial dalam masyarakat. Seorang yang berstatus polisi (struktur signifikansi) menyebabkan mereka dapat menilang (menggunakan struktur dominasi) para pengendara kendaraan bermotor yang tidak patuh pada aturan berlalu lintas. Wewenang polisi untuk menindak para pelanggar lalu lintas ini dibenarkan (struktur legitimasi) oleh aturan-aturan hukum.

Seorang aktor mampu mewujudkan tindakannya bukan hanya karena motivasi dan keinginan dirinya sendiri tetapi juga karena ia mengadaptasikan struktur dan sekaligus struktur memberinya keberdayaan yang memungkinkan tindakannya direalisasikan. Kekuasaan dipahami oleh Giddens sebagai suatu dominasi melalui mobilisasi sumberdaya struktur dominasi yang dimiliki oleh para aktor. Kekuasaan dihasilkan dalam dan melalui reproduksi struktur-struktur dominasi. Seseorang yang mempunyai kekuasaan adalah mereka yang menguasai sumberdaya dan mampu menyalurkannya pada pihak lain yang dinyatakan sebagai bawahannya. Pandangan ini berbeda dengan Weber yang lebih memahami kekuasaan sebagai kemampuan seorang aktor (pelaku) mewujudkan gagasan-gagasannya sekalipun ditentang oleh orang-orang lain dalam suatu hubungan sosial (Weber, 1964).

Kemampuan memaksa seperti yang dikemukakan untuk oleh Weber dalam mewujudkan kekuasaan tidak akan dapat dipertahankan. Ketundukan seseorang terhadap ketakutan pada orang lain sebagai dasar kekuasaan menurut Giddens hanyalah ketundukan semu. Seseorang yang tunduk secara semu apabila memperoleh kesempatan dan momentum untuk melawan maka ia akan melepaskan diri dari cengkeraman kekuasaannya. Kemampuan seseorang menyalurkan sumberdaya yang dibutuhkan oleh orang lain pada seseorang merupakan kekuasaan yang sesungguhnya. Kemampuan dominasi seorang aktor pada orang lain dapat diwujudkan apabila ia menguasai struktur-struktur sosial yang mendasari hubungan-hubungan sosial didalam masyarakat.

Kemampuan polisi menguasai struktur signifikasi (peraturan lalu lintas) misalnya pada akhirnya menjadi fasilitas bagi mereka untuk mendominasi dan memobilisasi masyarakat. Sedangkan masyarakat dapat menerima dominasi kekuasaan polisi dengan menunjukkan sikap kepatuhan dan ketundukan. Kepatuhan dan ketundukan mereka terhadap dominasi polisi dimaknai sebagai sesuatu yang alamiah atau natural.

Proses tersebut terus berulang sehingga tindakan dan praktik sosial kepatuhan dan ketundukan masyarakat itu lambat-laun menjadi praktik rutinitas bagi mereka. Praktik rutinitas ini tidak terjadi begitu saja melainkan berdasarkan refleksi atas kesadaran praktis individu.

Kesadaran praktis merupakan kunci untuk memahami proses bagaimana berbagai tindakan dan praktik sosial lambat laun menjadi struktur, konsep ini sejalan dengan tesis Berger yaitu eksternalisasi dan bagaimana struktur itu mengekang atau memampukan tindakan atau praktik sosial (Berger menyebutnya internalisasi). Reproduksi social berlangsung lewat keterulangan praktik sosial yang jarang dipertanyakan oleh aktor pelaku.

Kesadaran praktis yang menjadi dasar tindakan individu dapat membangkitkan rasa aman bagi pelakunya. Rasa aman tersebut mendorong individu melakukan tindakan yang sama secara berulang-ulang. Dalam konsep Bourdieu kesadaran praktis ini disebut habitus yaitu struktur mental atau kognitif yang digunakan individu (aktor) untuk menghadapi kehidupan sosial. Sebagai struktur mental atau kognitif yang mendeterminasi praksis sosial, habitus mencakup pemikiran, persepsi, ekspresi dan tindakan yang lahir dalam bingkai sejarah, situasi dan struktur sosial tertentu (Mahar, tt: 15). Habitus merupakan produk dialektika internalisasi struktur dunia sosial. Karena itu habitus merupakan struktur sosial yang dinternalisasikan dan diwujudkan (Ritzer, 2000: 522).

Dualitas antara struktur dan individu dengan berangkat dari kerangka analisis hubungan tiga gugus prinsip struktural sebagai praktek sosial akan digunakan untuk menganalisis praktek sosial berlalulintas dan pelanggaran lalu lintas. Lalu lintas di dalam Undang-undang No 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Ada tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi. Ketiga komponen tersebut bergerak secara bersamaan. Pergerakan kendaraan harus memenuhi persyaratan kelaikan. Kendaraan dikemudikan oleh pengemudi yang mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan, melalui jalan yang memenuhi persyaratan geometrik.

Manusia sebagai pengguna dapat berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki yang dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda (waktu reaksi, konsentrasi). Perbedaan-perbedaan tersebut masih dipengaruhi oleh keadaan fisik dan psykologi, umur serta jenis kelamin dan pengaruh-pengaruh luar seperti cuaca, penerangan/lampu jalan dan tata ruang.

Kendaraan yang digunakan oleh pengemudi mempunyai karakteristik yang berkaitan dengan kecepatan, percepatan, perlambatan, dimensi dan muatan yang membutuhkan ruang lalu lintas yang secukupnya untuk bisa bermanuver dalam lalu lintas. Jalan merupakan lintasan yang direncanakan untuk dilalui kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor termasuk pejalan kaki. Jalan tersebut direncanakan untuk mampu mengalirkan aliran lalu lintas dengan lancar dan mampu mendukung beban muatan sumbu kendaraan serta aman, sehingga dapat meredam angka kecelakaan lalu-lintas. Dengan demikian perilaku berlalulintas adalah tindakan orang dan gerak kendaraan yang diperoleh melalui belajar sosial di prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

METODE PENELITIAN

Penelitian dilaksanakan dengan menggunakan metode kualitatif. Metode kualitatif lebih menekankan apa yang diteliti sebagai subyek penelitian daripada meletaknya sebagai subyek, dengan demikian masalah yang diteliti akan dipahami melalui pemahaman subyek penelitian. Penjelasan terhadap masalah penelitian lebih banyak dalam bentuk deskriptif naratif ketimbang dengan dengan tabel. Meskipun demikian bukan berarti penelitian ini tidak

menggunakan tabel dan angka kuantitatif. Tabel dan angka digunakan sebagai pendukung dalam menjelaskan masalah yang diteliti.

Data dan informasi diambil dengan teknik wawancara mendalam, observasi dan studi dokumen. Wawancara mendalam pada dasarnya adalah wawancara yang digunakan untuk mendalami informasi, oleh karena itu dapat dilakukan berkali-kali. Wawancara mendalam digunakan untuk menjaring data mengenai pengetahuan, pandangan dan pendapat informan berkaitan dengan peraturan lalu lintas yang dipahami dan cara-cara mendapatkan pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas yang diperoleh dan bagaimana informan memahami dan mematuhi peraturan lalu lintas tersebut ketika berlalulintas dalam ruang dan waktu yang berbeda-beda.

Wawancara mendalam dilakukan tidak hanya sekali tetapi dapat berkali-kali terhadap informan yang sama untuk mendalami informasi yang kurang jelas atau memerlukan penjelasan yang lebih lanjut dari informan. Wawancara lanjutan dilakukan setelah hasil wawancara sebelumnya dianalisis. Hasil analisis awal tersebut digunakan sebagai dasar untuk memperdalam informasi yang ditemukan apabila diperlukan.

Informan yang menjadi sumber informasi dalam penelitian ini adalah orang yang terlibat langsung dengan praktek sosial berlalulintas. Dalam terminologi Afrizal (2010) informan yang demikian disebut sebagai informan pelaku. Informan dalam penelitian dengan demikian adalah individu yang menjadi bagian dalam praktek sosial berlalulintas. Lalu lintas dalam Undang-undang No 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedang yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Berdasarkan definisi lalu lintas tersebut individu yang ditetapkan sebagai informan haruslah orang yang secara regular menggunakan ruang lalu lintas baik sebagai pejalan kaki maupun mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya.

Disamping informan yang terlibat langsung dalam praktek sosial, informasi dapat diperoleh melalui orang yang mengamati fenomena sosial yang diteliti. Informan dalam kategori ini memperoleh informasi atas dasar dari hasil pengamatannya terhadap praktek sosial berlalulintas. Informan kategori ini dalam terminology Afrizal (ibid) disebut sebagai informan pengamat. Informan pengamat dalam penelitian ini adalah polisi, pakar, anggota masyarakat lainnya yang mengamati lalu lintas.

Pemilihan informan tidak ditentukan secara acak sebagaimana dilakukan oleh metode kuantitatif karena tidak relevan dengan tujuan penelitian yang ditetapkan. Penelitian kualitatif tidak bertujuan untuk menggambarkan karakteristik populasi atau melakukan generalisasi kesimpulan yang berlaku umum melainkan berfokus pada representasi terhadap fenomena sosial. Oleh karena itu penetapan informan dilakukan dengan cara menentukan informan kunci (*key informan*) atau situasi sosial tertentu yang syarat dengan informasi yang sesuai dengan fokus penelitian (Bungin, 2003:53). Untuk memilih informan dilakukan secara sengaja (*purposive sampling*). Menurut pendapat peneliti istilah yang lebih tepat dalam penelitian kualitatif sebenarnya adalah *purposive informan*, karena sebenarnya kita tidak mengambil sampel dan sampling lebih menggambarkan keterwakilan yang digunakan untuk membuat generalisasi.

Jumlah informan tidak bisa ditentukan dari awal penelitian, melainkan bergantung pada tepat tidaknya pemilihan informan kunci dan kompleksitas keragaman fenomena sosial yang diteliti (ibid). Proses pengumpulan data akan dihentikan ketika variasi informasi yang diperoleh sudah tidak diketemukan lagi. Langkah-langkah penentuan informan dilakukan dengan tehnik *snowball sampling*. Teknik snowball sampling pada dasarnya tehnik penentuan informan untuk memperluas deskripsi dan memperluas variasi informasi. Langkah-langkah penentuan informan dilakukan sebagai berikut: a. penentuan informan awal (ditentukan

secara *purposive sampling*), b. pemilihan informan lanjutan guna memperluas deskripsi dan melacak variasi informasi, c. mengentikan pemilihan informan kalau sudah tidak ada variasi informasi yang ditemukan (Bungin 2003:54)

Sedangkan obeservasi dilakukan untuk mengamati tindakan pengendara bermotor di jalan raya. Pengamatan dilakukan di perempatan jalan, jalan satu arah dan tempat-tempat yang bertanda larangan dan petunjuk lalu lintas, marka jalan. Pengamatan juga dilakukan terhadap perilaku pengendara bermotor ketika menghadapi operasi lalu lintas (pemeriksaan), perilaku pengendara ketika terkena operasi lalu lintas (tilang). Observasi dilaksanakan dengan menggunakan alat rekam gambar untuk menyimpan hasil observasi disamping itu juga mencatat hasil pengamatan dalam bentuk narasi.

Studi dokumen digunakan untuk mendapatkan data-data sekunder dalam bentuk peraturan lalu lintas, tingkat pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, jumlah operasi lalu lintas yang dilakukan polisi, kegiatan, bentuk dan media yang digunakan untuk desiminasi peraturan lalu lintas yang pernah dilakukan polisi. Dokumen dicari melalui Kantor Statistik, website resmi kepolisian dan lembaga-lembaga lainnya yang terkait.

Data yang sudah terkumpul kemudian dianalisis. Proses analisis data dalam penelitian kualitatif pada dasarnya sudah dimulai pada saat pengumpulan data dilaksanakan. Pengumpulan data dan analisis data sebenarnya merupakan kegiatan yang tidak terpisah, keduanya berlangsung secara simultan atau berlangsung serempak (Bungin 2003:69). Dengan demikian proses analisis data berbentuk siklus bukan linear seperti dilakukan oleh metode kuantitatif. Pada saat pengumpulan data berlangsung, analisis data sekaligus dilakukan, hasil analisis digunakan sebagai dasar untuk menetapkan data apa lagi yang akan dikumpulkan. Pengumpulan data dengan demikian merupakan bagian integral dari kegiatan analisis data.

Siklus analisis data tersebut berakhir bergantung pada kompleksitas permasalahan penelitian yang hendak dijawab. Disamping itu juga bergantung pada seberapa tajam pisau analisis yang dipakai saat pengumpulan data berlangsung. Ketajaman pisau analisis merupakan kemampuan penelitian dalam melakukan komparasi ketika proses pengumpulan data berlangsung dan kemampuan dan daya lacak peneliti itu sendiri (ibid: 70-71).

Data kualitatif pada umumnya berbentuk pernyataan kata-kata atau gambaran tentang sesuatu yang dinyatakan dalam bentuk penjelasan dengan kata-kata atau tulisan. Analisis data kualitatif menyangkut identifikasi apa yang menjadi perhatian (*concerns*) dan apa yang merupakan persoalan (*issues*). Dalam melakukan identifikasi dilakukan melalui tiga proses yaitu proses kategorisasi, proses prioritas dan proses penentuan kelengkapan. Proses kategori merupakan proses menyusun kembali catatan dari hasil observasi atau wawancara menjadi bentuk yang lebih sistematis. Setelah kategori ditentukan, perlu diperiksa secara sistematis (*systematic checks*) apakah benar apa yang sebagai suatu kategori memang sungguh merupakan suatu kategori. Pemeriksaan secara sistematis dilakukan dengan melihat hal yang dianggap sebagai suatu kategori jika mereka secara internal homogen dan secara eksternal heterogen. Artinya mereka menjadi satu kategori jika memiliki kesamaan dan berbeda kategori jika memiliki perbedaan.

Jumlah atau jenis kategori dianggap sudah layak apabila secara logika rangkaian kategori dapat diterima, dengan kata lain, permasalahan yang muncul dapat menjawab permasalahan yang menjadi perhatian, berarti kategori yang dikumpulkan telah cukup.

Penelitian dilakukan di Kota yang mempunyai tingkat kecelakaan lalu lintas tinggi yaitu Kota Padang.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pelanggaran dan Kecelakaan Lalulintas di Kota Padang

Pelanggaran lalu lintas nampaknya tidak mengenal umur, dilakukan oleh pengemudi dari semua umur. Umur 22-30 menempati jumlah pengemudi yang paling banyak melakukan

pelanggaran. Pada tahun 2017 dari Januari hingga Desember hanya 24.257 lembar," kata Kepala Satuan Lalu Lintas Polresta Padang Kompol Asril Prasetya. Kondisi tahun 2017 tersebut sebenarnya tidak berbeda dengan kondisi pelanggaran lalu lintas pada tahun 2016. Usia 22-30 merupakan pelaku pelanggaran lalu lintas yang paling banyak (16,271 kasus).

Pada tahun 2018, Kepolisian Resor Kota Padang, Sumatera Barat (Sumbar), mencatat angka pelanggaran lalu lintas di daerah itu pada 2018 sebanyak 29.868 tilang, meningkat dibandingkan tahun sebelumnya 24.257 tilang. "Jumlah tilang sebanyak 29.868 lembar itu baru data Januari hingga November. Jumlah tersebut akan terus bertambah usai rekapitulasi secara keseluruhan pada akhir tahun nanti. Jumlah denda dari 29.868 tilang itu mencapai Rp2.544.356.000, sementara pada 2017 jumlah denda tilang sebanyak Rp1.838.993.000. Tujuh puluh persen dari jumlah pelanggaran sebanyak 29.868 tersebut didominasi oleh kendaraan roda dua (<https://sumbar.antaranews.com/berita/238794/pelanggaran-lalu-lintas-di-padang-meningkat>).

Tabel : Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas per Bulan Berdasarkan Kelompok Umur Kota Padang Tahun 2014-2016

No	Tahun	Menurut Umur						Jumlah
		0-15	16-21	22-30	31-40	41-50	50 th keatas	
1	2016	581	2062	16271	3766	2187	1400	26267
2	2015	78	645	6867	2961	1336	1010	12897
3	2014	94	605	7351	2469	1262	757	12538

Sumber : Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Kota Padang 2016

Bila dibandingkan pelanggaran lalu lintas tahun 2016 dengan tahun 2015, maka angka pelanggaran tersebut mengalami kenaikan dua kali lipat. Kondisi ini sebenarnya cukup memprihatinkan. Padahal kondisi angka kecelakaan lalu lintas pada tahun 2014 bila dibandingkan dengan tahun 2015 kenaikannya tidak begitu tinggi.

Pelanggaran lalu lintas juga dilakukan oleh pengemudi dari semua tingkat pendidikan dari SD sampai Perguruan Tinggi. Jumlah tertinggi pelanggar lalu lintas ditempati oleh pengemudi yang berpendidikan SMA. Hal ini cukup memprihatinkan bila dibandingkan dengan pengemudi yang berpendidikan SD. Artinya justru pengemudi yang lebih tinggi tingkat pendidikannya lebih banyak melanggar lalu lintas dibandingkan dengan pengemudi yang berpendidikan rendah.

Tabl 2: Pelanggaran Lalu Lintas Berdasarkan Tingkat Pendidikan Kota Padang Tahun 2014-2016

NO	Tahun	Tingkat Pendidikan				Jumlah
		SD	SMP	SMA	PT	
1	2016	155	284	18424	7404	26267
2	2015	12	102	9741	3042	12897
3	2014	54	210	9457	2817	12538

Sumber : Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Kota Padang 2016

Sedangkan jumlah kecelakaan lalu lintas selama tahun 2014-2016 adalah sebagai berikut:

Tabel 3: Jumlah Kecelakaan Dan Korban Kecelakaan Laka Lantas Kota Padang Tahun 2014-2016

No	Tahu	Jumlah Kejadian Kecelakaan	Jumlah Korban Laka Lantas			Jumlah
			Meninggal	Luka Berat	Luka Ringan	
1	2014	409	60	272	437	1178
2	2015	504	65	273	481	1323
3	2016	555	61	290	563	969

Sumber : Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Kota Padang 2014

Bila dilihat dari jenis kelaminnya, jumlah laki-laki yang melanggar peraturan lalu lintas lebih banyak dibandingkan perempuan.

Tabel IV. Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas Berdasarkan Jenis Kelamin Di Kota Padang Tahun 2014-2016

Tahun	Jenis Kelamin		Jumlah
	Laki-laki	Perempuan	
Tahun 2016	24306	1961	26267
Tahun 2015	12595	1402	13897
Tahun 2014	11357	1181	12538

Sumber : Unit Tilang Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Kota Padang 2016

Praktek Sosial Berlalulintas

Berlalulintas merupakan praktek social yang melibatkan agensi dan struktur. Agensi adalah para pengendara bermotor yang menggunakan jalan, sedangkan struktur merupakan aturan dan sumber daya yang mengatur berjalanya system lalu lintas. Agensi dan struktur merupakan dualitas yang saling mempengaruhi. Dualitas struktur dan agensi menjadikan terbentuknya struktur yang dinamis.

Struktur dalam berlalulintas berbentuk undang-undang lalu lintas jalan raya yang mengatur perjalanan lalu lintas jalan raya. Struktur dibentuk untuk digunakan memandu perilaku individu, dalam konteks berlalulintas, undang-undang dibentuk agar tertib lalu lintas terwujud melalui kepatuhan pengendara bermotor di jalan raya. Undang-undang lalu lintas merupakan struktur formal yang mengatur jalannya lalu lintas jalan raya.

Gambaran data yang telah diperoleh menunjukkan bahwa praktek social berlalulintas pengendara kendaraan bermotor tidak hanya menggunakan struktur formal di jalan raya. Mereka juga menggunakan struktur non formal yang digunakan sebagai sumber daya dalam berlalulintas di jalan raya. Nilai agama, ekonomi, adat (kebiasaan) yang dianut oleh masyarakat dapat struktur yang digunakan berlalulintas di jalan raya.

Penggunaan struktur non formal oleh para pengguna jalan tidak selalu mendorong agensi yang menguasai struktur signifikansi (Polisi) melakukan tindakan terhadap para pengguna jalan raya tersebut.

Struktur Dan Agensi Dalam Praktek Sosial Berlalulintas

Berlalulintas merupakan praktek sosial yang terjadi dalam kehidupan masyarakat yang melibatkan struktur dan agensi. Berdasarkan teori strukturasi Giddens jalinan struktur dan agensi dalam praktek sosial merupakan dualitas. Hubungan struktur dengan agensi bukan dualism melainkan dualitas. Struktur dan agensi tidak dipandang sebagai dua hal yang terpisah. Struktur dan agensi, menurut Giddens, harus dipandang sebagai dualitas (*duality*), dua sisi mata uang yang sama. Hubungan antara keduanya bersifat dialektik, dalam arti

struktur dan agensi saling mempengaruhi dan hal ini berlangsung terus menerus, tanpa henti [2].

Struktur dalam pengertian Giddens adalah *rules and resources* yang dipakai pada sistem produksi dan reproduksi, sedangkan “agensi” adalah individu yang melakukan *social practices ordered across space and time*. Struktur sebagai aturan dan sumber daya yang digunakan oleh agen dalam interaksi. Aturan (*rules*) adalah prosedur yang digeneralisasi dan metodologi yang dimiliki oleh agent reflektif dalam “*stocks of knowledge*” yang implisit dan digunakan sebagai formula bagi tindakan dalam sistem sosial. Struktur juga melibatkan penggunaan sumber daya (*resources*) yang terdiri dari peralatan material dan kapasitas organisasional. Sumber daya merupakan hasil dari penguasaan peralatan material dan organisasi dan mereka yang memiliki sumber daya bisa memobilisasi kekuasaan.

Struktur mempengaruhi agensi melalui dua cara yaitu memampukan (*enabling*) dan menghambat (*constraining*). Gambaran kontradiktif dalam pengertian struktur ini karena struktur dilihat sebagai hasil (*outcome*) sekaligus sarana (*medium*) praktik sosial. Dualitas antara struktur dan pelaku terletak pada proses di mana struktur sosial merupakan hasil (*outcome*) dari praktek sosial. Selain itu struktur sekaligus merupakan sarana (*medium*) yang memungkinkan berlangsungnya praktek sosial. Struktur memiliki sifat memberdayakan (*enabling*) yang memungkinkan praktek sosial [3]. Wujud dari struktur merupakan aturan (*rules*) dan sumberdaya (*resources*) yang terbentuk dari dan perulangan praktik sosial [4].

Dalam praktek sosial, agensi dapat meninggalkan struktur dan tidak selalu tunduk pada struktur. Agensi dapat mencari kesempatan maupun kemungkinan untuk keluar dari peraturan dan ketentuan yang ada. Situasi ini disebut *dialectic of control*. Agensi dapat melawan struktur yang berupa Kontrol.

Pusat perhatian teori strukturasi bukan pada struktur dan juga bukan pada agensi, melainkan apa yang oleh Giddens disebut *social practices*. Struktur dan agensi harus dijelaskan secara detail tetapi analisis tetap harus difokuskan pada praktek sosial, yaitu bagaimana manusia-manusia menjalani hidup sehari-hari, baik dalam hubungannya dengan anak-istri/suami, sahabat, maupun dengan birokrat, pelayan bank, dan lain-lain. Melalui praktek sosial tersebut, masyarakat manusia diproduksi dan direproduksi secara terus menerus setiap hari dalam ruang dan waktu.

Giddens membedakan 3 (tiga) dimensi internal pelaku, yaitu motivasi tak sadar (*unconscious motives*), kesadaran praktis (*practical consciousness*), dan kesadaran diskursif (*discursive consciousness*) [5]. Motivasi tak sadar (*unconscious motives*) menyangkut keinginan atau kebutuhan yang berpotensi mengarahkan tindakan, tapi bukan tindakan itu sendiri. Berbeda dengan motivasi tak sadar, kesadaran diskursif (*discursive consciousness*) mengacu pada kapasitas kita merefleksikan dan memberikan penjelasan rinci serta eksplisit atas tindakan kita. Dengan kata lain terdapat sejumlah alasan bagi semua tindakan kita.

Sedangkan kesadaran praktis (*practical consciousness*) menunjuk pada gugus pengetahuan yang tidak selalu bisa diurai. Dalam fenomenologi, inilah wilayah kepribadian yang berisi gugus pengetahuan yang sudah diandaikan (*taken for granted knowledge*). Gugus pengetahuan yang sudah diandaikan ini merupakan sumber “rasa aman ontologis” (*ontological security*). Melalui gugus pengetahuan praktis ini, kita tahu bagaimana melangsungkan hidup sehari-hari tanpa harus terus menerus mempertanyakan apa yang terjadi atau yang mesti dilakukan. Demikian pula kita hampir tidak pernah bertanya mengapa kita menghentikan kendaraan ketika lampu lalu lintas sedang berwarna merah. Rutinisasi hidup personal dan sosial terbentuk melalui kinerja gugus kesadaran praktis ini [6].

Struktur berbeda dengan sistem menurut pengertian teori strukturasi. Struktur dipahami dari dimensi sintagmatik dan paradigmatik dalam penstrukturan hubungan-hubungan sosial. Dimensi sintagmatik dapat dilihat dari reproduksi praktek-praktek yang

terikat pada ruang dan waktu tertentu. Sementara itu dimensi paradigmatik dapat dilihat dari tata cara-cara penstrukturan yang terjadi berulang kali dalam proses reproduksi. Karenanya struktur merujuk pada sifat-sifat penstrukturan yang memberikan bentuk sistemik pada kegiatan-kegiatan sosial serupa dan yang memungkinkan mereka bertahan dalam lintas ruang dan waktu [7].

Sedangkan system sosial berkaitan dengan praktek sosial yaitu praktek-praktek sosial yang direproduksi [8]. Praktek sosial terikat dengan ruang dan waktu. Praktek sosial yang direproduksi merupakan kegiatan-kegiatan yang terikat pada ruang dan waktu tertentu yang diadakan kembali dalam lintas ruang dan waktu yang secara berulang melibatkan struktur di dalamnya.

Struktur Yang Memberdayakan Dalam Praktek Sosial Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran lalu lintas merupakan praktek sosial, karena merupakan kegiatan pengendara kendaraan bermotor yang terikat dengan waktu kapan dan dimana pelanggaran tersebut dilakukan secara berulang terhadap peraturan lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas dapat terjadi berulang dalam ruang dan waktu yang berbeda dengan melibatkan peraturan lalu lintas yang sama, karenanya struktur mengatasi ruang dan waktu. Melanggar lampu lalu lintas dapat terjadi di perempatan jalan dan waktu yang berbeda, tetapi peraturan lalu lintas yang dilanggar sama, yaitu pengendara dilarang berjalan ketika lampu merah menyala.

Struktur akan terwujud seketika dalam sistem sosial dan jejak-jejak ingatan, keduanya berguna sebagai orientasi perilaku manusia. Gambaran tersebut memberikan penjelasan bahwa struktur dalam pengertian tersebut tidak berada di luar individu. Dualitas struktur merupakan sumber terjadinya strukturasi yang merupakan relasi-relasi sosial yang melintasi waktu dan ruang. Oleh karena itu proses praktek-praktek sosial menjadi struktur hanya bisa terjadi dalam lintas ruang dan waktu. Ruang dan waktu dipandang turut membentuk kegiatan sosial secara integral [9].

Manusia dipandang bukan sebagai kumpulan tindakan atau tindakan yang terpisah-pisah tetapi merupakan proses yang terus menerus yang terikat dalam ruang dan waktu. Konsep-konsep seperti maksud, alasan, sebab dan rasionalisasi dilihat sebagai suatu proses bukan keadaan [10]. Artinya, perbedaan ruang dan waktu akan memberikan maksud, alasan, sebab, dan rasionalitas yang berbeda terhadap tindakan. Dalam konteks individu melakukan pelanggaran lalu lintas akan mempunyai maksud, alasan, sebab dan rasionalisasi yang berbeda berdasarkan ruang dan waktu. Ini artinya ketika individu melakukan tindak pelanggaran lalu lintas hari ini bisa jadi mempunyai alasan, maksud, sebab dan rasionalisasi yang berbeda dengan tindak pelanggaran yang dilakukan kemarin. Hari ini individu dapat patuh terhadap peraturan lalu lintas, besok pagi belum tentu individu akan patuh terhadap peraturan yang sama pada waktu dan tempat yang sama, kecuali tindakan tersebut sudah menjadi bagian rutinitas individu.

Hasil penelitian menunjukkan jumlah remaja yang mempunyai pengetahuan yang baik terhadap rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan nampaknya tidak diikuti oleh perilakunya dalam berlalulintas yang baik. Jumlah remaja yang pernah dan kadang-kadang melakukan pelanggaran lalu lintas cukup tinggi yaitu 64.5%. Sementara hanya 34.5% yang tidak pernah melanggar rambu-rambu lalu lintas [11]. Pelanggaran tersebut tidak hanya dilakukan sekali tetapi berulang kali untuk semua jenis rambu-rambu lalu lintas.

Kepatuhan individu terhadap peraturan lalu lintas tanpa dipertanyakan terjadi ketika tindakan individu sudah menjadi rutinitas. Sesuatu yang rutin inilah yang menjadi elemen dasar kegiatan sosial hari per hari. Apa yang rutin ini menunjukkan adanya keterulangan kegiatan sosial dalam lintas waktu-ruang inilah yang menurut Giddens sebagai rutinitasi (*routinization*). Apa yang rutin dari suatu kehidupan sosial menjadi bahan dasar bagi apa yang disebutnya sebagai hakekat keterulangan kehidupan social [12]. Dari keterulangan ini

maka sifat-sifat terstruktur dari kegiatan sosial yang terus menerus diciptakan kembali dari sumber-sumber daya yang dibentuknya.

Terdapat tiga gugus besar struktur dalam dualitas struktur yaitu signifikasi (*signification*), dominasi (*domination*) dan legitimasi (*legitimation*) [13]. Struktur signifikasi atau penandaan adalah struktur yang menyangkut simbolik, pemaknaan, penyebutan dan wacana. Adapun struktur dominasi atau penguasaan mencakup penguasaan atau orang dan barang. Penguasaan atas orang berkaitan dengan politik. Sementara penguasaan terhadap barang berkaitan dengan bidang ekonomi. Struktur legitimasi atau pembenaran menyangkut peraturan normatif yang terungkap dalam tata hukum [14].

Ada dua macam sumber daya yang terlibat dalam membentuk struktur dominasi, yaitu sumberdaya alokatif dan otoritatif [15]. Pertama, sumber daya alokatif yaitu yang memungkinkan dominasi manusia atas dunia material. Sumber daya alokatif ini seperti misalnya bahan mentah, peralatan produksi, teknologi, hasil-hasil produksi. Kedua, adalah sumber daya otoritatif. Sumber daya ini yang memungkinkan dominasi manusia atas dunia sosial. Sumber daya otoritatif ini seperti misalnya pengorganisasian ruang-waktu, organisasi dan relasi manusia dalam asosiasi timbal balik.

Ketika individu menggunakan kekuasaan dalam struktur di dalamnya terdapat apa yang disebut sebagai *rules* dan baik pada sumber daya alokatif maupun sumber daya otoritatif. Sumber daya merupakan media kekuasaan pada tataran praktis dan sekaligus media struktur dominasi yang direproduksi. Karenanya Giddens melihat peran sumber daya merupakan faktor vital bagi individu dalam mewujudkan kekuasaan. Sumber daya inilah yang memampukan individu untuk melakukan dominasi dengan pihak lain. Atau dengan kata lain dengan sumber daya individu telah menciptakan struktur dominasi [16].

Dalam parktek sosial berlalulintas ketiga struktur tersebut dapat berada dalam dan digunakan oleh satu orang yang menduduki status sosial dalam masyarakat. Seorang yang berstatus polisi (struktur signifikansi) menyebabkan mereka dapat menilang (menggunakan struktur dominasi) para pengendara kendaraan bermotor yang tidak patuh pada aturan berlalu lintas. Wewenang polisi untuk menindak para pelanggar lalu lintas ini dibenarkan (struktur legitimasi) oleh aturan-aturan hukum.

Seorang aktor mampu mewujudkan tindakannya bukan hanya karena motivasi dan keinginan dirinya sendiri tetapi juga karena ia mengadaptasikan struktur dan sekaligus struktur memberinya keberdayaan yang memungkinkan tindakannya direalisasikan. Kekuasaan dipahami oleh Giddens sebagai suatu dominasi melalui mobilisasi sumberdaya struktur dominasi yang dimiliki oleh para aktor. Kekuasaan dihasilkan dalam dan melalui reproduksi struktur-struktur dominasi. Seseorang yang mempunyai kekuasaan adalah mereka yang menguasai sumberdaya dan mampu menyalurkannya pada pihak lain yang dinyatakan sebagai bawahannya.

Kekuasaan tidak dapat dipertahankan jika ia hanya mendasarkan pada kemampuan memaksa sebab ketundukan seseorang terhadap ketakutan pada orang lain hanyalah ketundukan semu. Ketundukan tersebut akan berubah apabila seseorang memperoleh kesempatan dan momentum untuk melawan maka ia akan melepaskan diri dari cengkeraman kekuasaannya. Hal terlihat dari alasan mengapa seseorang melakukan pelanggaran lalu lintas. Letak lampu lalu lintas di jalan yang sepi merupakan momentum untuk melakukan pelanggaran [17].

Ketiadaan polisi di perempatan jalan tempat rambu lalu lintas berada nampaknya tidak menjadi alasan kuat untuk melanggar lalu lintas. Hal ini memperlihatkan polisi mampu menyalurkan sumber daya yang dipunyai kepada pengguna jalan sehingga individu masih terdominasi oleh kekuasaan polisi meskipun secara fisik polisinya tidak kelihatan. Kekuasaan yang sesungguhnya adalah kekuasaan yang dapat menyalurkan sumberdaya yang dibutuhkan

oleh orang lain pada seseorang. Seorang aktor (polisi) mampu mendominasi pihak lain (pengguna jalan) apabila ia menguasai struktur-struktur sosial yang mendasari hubungan-hubungan sosial dalam berlalulintas.

Kemampuan polisi menguasai struktur signifikasi (peraturan lalu lintas) misalnya pada akhirnya menjadi fasilitas bagi mereka untuk mendominasi dan memobilisasi masyarakat pengguna lalu lintas. Pengguna lalu lintas menerima dominasi kekuasaan polisi melalui sikap kepatuhan dan ketundukan yang mereka maknai sebagai sesuatu yang alamiah atau natural. Tindakan dan praktik sosial kepatuhan dan ketundukan masyarakat itu lambat-laun menjadi praktik rutinitas bagi mereka. Praktik rutinitas ini terjadi karena apa yang menjadi tindakan rutin itu dilakukan berdasarkan refleksi dari kesadaran praktis. Melakukan sesuatu yang telah menjadi kesadaran praktis membangkitkan rasa aman bagi pelakunya, sehingga dengan sendirinya mendorong mereka melakukannya secara berulang-ulang.

Tindakan berulang dari pengguna lalu lintas yang telah mempunyai kesadaran praktis berlalulintas membuat individu patuh terhadap peraturan lalu lintas sehingga tidak melakukan pelanggaran lalu lintas. Kesadaran praktis berlalulintas dapat ditumbuhkan melalui proses pengenalan secara terus menerus mengenai peraturan lalulintas kepada pengguna jalan.

SIMPULAN

Pelanggaran lalu lintas merupakan praktik sosial yang melibatkan struktur dan agensi. Hubungan struktur dan agensi yang bersifat dualitas menyebabkan dinamika tindakan individu dalam berlalulintas. Kesadaran praktik yang tinggi dalam berlalulintas akan dapat meminimalisasi terjadinya pelanggaran lalu lintas.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Andalas yang telah membiayai penelitian ini melalui anggaran DIPA tahun 2019

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Hanandini, Dwiyantri. At.all.: “Model Sosialisasi-Internalisasi Norma Sosial Berlalulintas Untuk Mencegah Dan Mengurangi Terjadinya Kecelakaan Lalulintas Di Kalangan Remaja”, *Laporan Penelitian*, LP3M Universitas Andalas, Padang, (2018).
- [3] Giddens, Anthony.: *Central Problems in Social Theory*. London: Macmillan, (1979)
- [4] Giddens, Anthony.: *The Constitution of Society*. Cambridge: Polity Press, (1984)
- [5] Herry-Priono, B.: *Anthony Giddens, Suatu Pengantar*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, (2002)
- [6] Herry-Priono, B.: *Anthony Giddens, Suatu Pengantar*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, (2002)
- [7] Priyono dan Hartono dalam Basis.: *Dunia Yang Tunggang Langgang dalam Basis menembus fakta edisi khusus Anthony Giddens*. Januari - Februari, Nomor 01- 02, Tahun ke-49), Yogyakarta: Yayasan BP Basis. (200)
- [8] Giddens, Anthony.: *The Constitution of Society*. Cambridge: Polity Press, p.17, (1984)
- [9] Giddens, Anthony.: *The Constitution of Society*. Cambridge: Polity Press, p.142, (1984)
- [10] Giddens, Anthony.: *The Constitution of Society*. Cambridge: Polity Press, p.3, (1984)
- [11] Hanandini, Dwiyantri. At.all.: “Model Sosialisasi-Internalisasi Norma Sosial Berlalulintas Untuk Mencegah Dan Mengurangi Terjadinya Kecelakaan Lalulintas Di Kalangan Remaja”, *Laporan Penelitian*, LP3M Universitas Andalas, Padang, (2018).
- [12] Giddens, Anthony.: *The Constitution of Society*. Cambridge: Polity Press, p.xxiii, (1984)
- [13] Giddens, Anthony.: *Central Problems in Social Theory*. London: Macmillan, p.82(1979)
- [14] Herry-Priono, B.: *Anthony Giddens, Suatu Pengantar*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, p.13, (2002)

- [15] Giddens, Anthony.: Central Problems in Social Theory. London: Macmillan, p.100, (1979)
- [16] Giddens, Anthony.: Central Problems in Social Theory. London: Macmillan, p.92(1979)
- [17] Hanandini, Dwiyantri. At.all.: “Model Sosialisasi-Internalisasi Norma Sosial Berlalulintas Untuk Mencegah Dan Mengurangi Terjadinya Kecelakaan Lalulintas Di Kalangan Remaja”, *Laporan Penelitian*, LP3M Universitas Andalas, Padang, (2018).