

Era Dromokrasi*

Daod JOESOEUF

Pelabuhan Udara Internasional Jakarta Cengkareng, pada tanggal 5 Juli 1985, telah diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia menjadi "Bandar Udara (Bandara) Internasional Jakarta Soekarno-Hatta." Dari apa-apa yang diungkapkan oleh pidato resmi dan oleh uraian media massa kiranya dapat disimpulkan bahwa kejadian ini secara esensial mencanangkan dua hal pokok. Pertama, kehadiran sebuah pintu gerbang baru yang serba modern dalam lalu-lintas penerbangan dalam serta luar negeri dan, kedua, penghormatan pada dua Bapak Republik, proklamator kemerdekaan, atas jasa-jasanya terhadap bangsa dan negara Indonesia.

Kejadian ini sebenarnya mengingatkan kepada kita semua satu hal lain lagi yang juga penting sekali, walaupun ia tidak dinyatakan secara eksplisit dalam pidato-pidato peresmian. Dikatakan penting karena hal yang tidak disinggung-singgung itu pasti mempengaruhi sikap kita dan pasti menuntut dari kita suatu perubahan mental yang sesuai dengan kepentingan hal itu. Ketidaksadaran kita tentang hal penting inilah yang kiranya merupakan penyebab utama dari kesimpangsiuran, kelambanan serta kesantiaian kita pada umumnya dan adanya berbagai kekurangan yang begitu elementer di sekitar pengoperasian Bandara yang baru diresmikan itu pada khususnya.

Adapun hal penting yang sebenarnya diingatkan kepada kita semua oleh peresmian penggunaan Bandara baru yang megah dan berteknologi maju ini adalah bahwa kini kita sudah benar-benar memasuki satu era yang, secara analitikal, saya sebut sebagai "era dromokrasi." Tidak ada satu pun kekuatan asing yang telah memaksa kita untuk memasuki era ini. Barangkali keadaan atau kemajuan zamanlah yang telah menghanyutkan kita ke situ. Namun karena kita sudah memasuki era ini, kita harus berani sekarang menyadari hal

* Karangan ini pernah dimuat di *Sinar Harapan*, 15 dan 16 Juli 1985.

ini, terutama menyadari dampaknya, segala tuntutan, termasuk perubahan sikap dan mental kita. Dan tuntutan-tuntutan tersebut menyentuh seluruh rakyat Indonesia, termasuk para warga yang barangkali seumur hidupnya tidak akan menggunakan Bandara ini.

Sama halnya dengan istilah "demokrasi," istilah "dromokrasi" dibentuk dari dua kata Yunani, yaitu "dromos" yang berarti "kecepatan" (speed) dan "kratos" yang berarti "pemerintah" (rule). Maka analog dengan istilah "demokrasi," istilah "dromokrasi" bermakna "pemerintahan dari kecepatan, oleh kecepatan dan untuk kecepatan."

Kita, negara-bangsa Indonesia, sebenarnya secara berangsur-angsur sudah lama melaksanakan dromokrasi ini. Pengadaan Bandara Internasional Jakarta Soekarno-Hatta sebenarnya merupakan tugu petunjuk dari "point of no return" dari jalannya usaha tersebut. Maka peresmian penggunaan Bandara ini dapat dikatakan berfungsi sebagai canang yang mengingatkan kita mengenai hal ini. Perlu diingatkan karena selama kita tidak menyadarinya, kita tidak akan dapat menarik manfaat yang sepenuhnya dari semua potensi yang dikandung oleh dromokrasi ini. Bukan karena kita tidak mempunyai biaya yang cukup bagi pembangunan prasarana yang diperlukan untuk mengubah potensi menjadi kenyataan, tetapi karena kita terus tetap membuat kesalahan dan kekeliruan elementer yang sebenarnya tidak perlu, dapat dielakkan, asal saja kita menyadari hakikat dromokrasi ini.

Dari semenjak dahulu kala makhluk manusia ternyata telah mendambakan kecepatan dan karenanya telah berusaha melaksanakan pemerintahan demi kecepatan oleh kecepatan dan untuk kecepatan itu. Bukan kebetulan kalau 2.000 tahun sebelum Kristus, Fir'aun (Pharao) Mesir menggunakan "penggait" dan "cambuk" sebagai lambang kekuasaan dan pemerintahannya. Dengan penggait orang menahan, dengan cambuk orang menggerakkan. Jadi semenjak semula pemerintahan sudah dikaitkan dengan pengaturan, sedangkan mengatur selalu berarti menggerakkan, menata dan mengatur gerakan. Para pejabat, birokrat dan teknisi yang kelihatannya bekerja sambil duduk, sebenarnya dari belakang mejanya itu mereka mengorganisasikan gerakan-gerakan. Hal ini jelas sekali terlihat di lingkungan markas besar militer dan perusahaan multinasional di mana para jenderal dan manajer asyik berstrategi.

Dengan ditemuinya benda yang disebut "roda," dromokrasi mengalami suatu revolusi. Terjadilah satu lompatan besar dalam tingkat kecepatan di daratan. Abad ke-19 membangun dan mengorganisasikan industri kecepatan. Mesin uap menghasilkan suatu perkembangan kecepatan yang fantastik menurut ukuran zamannya, tidak hanya untuk gerakan di darat tetapi juga di lautan. Dalam perspektif sejarah, penerbangan angkasa luar sebenarnya

merupakan lanjutan belaka dari penemuan roda tersebut. Jadi bila masa prasejarah adalah "berjalan" dan masa sejarah adalah "menggelinding," maka sekarang ini protosejarah dari "terbang." Dengan terbang ini orang telah mampu bergerak lebih laju dari kecepatan suara dan masih tetap berusaha melaju secepat gerakan cahaya. Maka itu kebijakan energi menjadi penting dan menentukan sekali sebab pemerintahan kecepatan -- dromokrasi -- berarti pemerintahan yang berurusan dengan gerakan dan menggerakkan, dengan mobilitas dan mobilisasi. Kecepatan adalah penggerak dunia modern. Tidak mengherankan bila sekolah-sekolah di negeri-negeri maju sudah lama melatih anak-anak didiknya dengan teknik "membaca cepat" (speed reading).

Karena sama-sama mengenai pemerintahan, terjalinlah suatu kaitan yang erat dan timbal-balik antara dromokrasi dan demokrasi. Kecepatan meningkat dan memasyarakat melalui demokratisasi. Pada gilirannya dromokratisasi -- meningkatnya jumlah penduduk yang membaca koran, yang mendengarkan radio, yang memperhatikan televisi, yang memiliki telepon, yang mempunyai kendaraan pribadi, yang memahami komputer -- mempercepat, mempermudah dan memperlancar penghayatan dan pelaksanaan demokrasi. Kota-kota modern diorganisasikan, ditata dan hidup bersendikan telepon, radio, televisi, komputer, pelabuhan, stasiun, bandar udara dan alat-alat transpor. Kalau dahulu jarak dan ruang menghabiskan waktu, berkat kecepatan kini waktu menelan jarak dan ruang. Dromokrasi telah meramu jarak-ruang dan jarak-waktu demi kepentingan dan kebaikan hidup manusia.

Di masa mendatang penanganan masalah keamanan dan pertahanan nasional kita secara eksplisit juga didasarkan atas kecepatan. Betapa tidak. Bila masalah Hankamnas untuk negara kepulauan yang begini luas dipercayakan pada sejumlah kecil angkatan bersenjata sebagai intinya, hal ini tidak bisa lain dari mengandalkan diri pada faktor mobilitas, jadi faktor kecepatan: cepat tanggap, cepat gerak. Pada tahap pertama mobilitas kekuatan inti (ABRI) dan pada tahap-tahap selanjutnya mobilisasi rakyat keseluruhan, sesedikitnya penduduk di daerah yang terancam. Sistem perang yang seperti ini pun bukan hal yang baru karena dalam zaman Yunani purba, pemasyarakatan dan mobilisasi kekuatan di Sparta telah dikaitkan pada peperangan massal yang melibatkan seluruh rakyat. Faktor kecepatan juga telah dikembangkan dan dijadikan ujung tombak penyerbuan oleh Jerman Hitler semasa Perang Dunia Kedua, berupa "blitzkrieg" yang berinfikan tank dan panser.

Demikianlah, peresmian "Bandara Internasional Jakarta Soekarno-Hatta" pada dasarnya sama saja dengan mematok dalam-dalam tugu "point of no return" dari perjalanan kita menjelajahi era dromokrasi. Karena tidak mungkin lagi memutar langkah kembali, maka kita harus maju terus. Sudah kepalang basah sebaiknya terus mandi. Namun langkah maju ke depan dan

mandi bersimbah air ini harus dilakukan secara sadar karena bila tidak yang kita bangun itu hanya prasarana, sarana dan lambang-lambang kecepatan, tetapi bukan kecepatan itu sendiri. Tanpa kesadaran itu walaupun kita berhasil memproduksi kecepatan melalui prasarana dan sarana tersebut, ia tidak dapat kita nikmati sepenuhnya atau dinikmati dengan biaya -- dalam arti penghamburan dana, kehilangan waktu, tumpukan kejengkelan, kecelakaan -- yang jauh lebih besar dari seharusnya. Tanpa kesadaran kita tidak akan pernah mampu menarik pelajaran dari setiap pengalaman usaha memproduksi kecepatan sehingga terbuat kesalahan yang sama berkali-kali. Yang buruk dan tercela bukanlah membuat kesalahan itu sendiri, tetapi membuat kesalahan dan kekeliruan yang sama berkali-kali.

Kesadaran yang dikehendaki itu terutama mengenai hakikat dari faktor-faktor yang menentukan keberhasilan jalannya dromokrasi ini. Adapun faktor-faktor tersebut, pokok-pokoknya saja, adalah: semangat ilmiah, waktu, ruang dan berpikir integratif (perencanaan terpadu, interdisipliner, intersektoral).

Semangat ilmiah jelas menentukan sekali keberhasilan dromokrasi. Perkembangan kecepatan adalah fungsi dari teknologi dan ilmu pengetahuan, sedangkan kedua faktor tersebut jelas lahir dari semangat ilmiah. Manusia memang belum mampu bergerak secepat gerakan cahaya (300.000 kilometer per detik) namun sudah dapat terbang lebih laju dari kecepatan suara (340 meter per detik) sehingga berhasil menjejakkan kaki di bulan dan kembali ke bumi dengan selamat berkat kemajuan teknologi dan ilmu pengetahuan. Memang teknologi dan ilmu pengetahuan dapat dibeli tetapi "semangat ilmiah" yang melahirkan kedua faktor kemajuan itu tidak mungkin dibeli. Ia harus dipupuk dan dikembangkan sendiri oleh bangsa yang ingin memilikinya melalui ketekunan mengembangkan nalar, belajar keras dan bekerja keras.

Pada tingkat mikro-individual hal ini mengingatkan, antara lain, bahwa membeli buku ilmiah tidak dengan sendirinya berarti menguasai ilmu pengetahuan yang dikandung oleh buku yang bersangkutan. Bila pemilikan buku memerlukan uang, penguasaan ilmu pengetahuan pasti memerlukan semangat ilmiah yang harus dikembangkan oleh individu itu sendiri dalam dirinya. Bantuan dari luar -- santunan uang, dorongan moral, kesempatan belajar -- paling jauh hanya mendukung, sama sekali bukan penentu pertama dan terakhir.

Marilah sekarang kita simak faktor "waktu" yang juga turut menentukan keberhasilan dromokrasi. Kecepatan jelas tidak dapat dipisahkan dari waktu karena bersama-sama dengan "jarak" faktor inilah yang dipakai sebagai pengukur perkembangannya. Dan betapa lemahnya kesadaran bangsa kita

mengenai kehadiran dan penggunaan waktu ini. Betapa rendahnya rakyat kita pada umumnya menilai waktu ini. Hal ini tercermin dalam praktek "jam karet" di kalangan kita. Ia tercermin pula dalam kebiasaan kita berbicara, yaitu tidak langsung mengenai soalnya, sering mengulang-ulangi bahan pembicaraan yang sama, melantur tak menentu, dan lain-lain.

Alam tropikal seperti tidak membantu peningkatan kesadaran waktu ini. Kadangkala kita dengar ada orang Barat yang mengatakan bahwa kehidupan di sini seperti tidak mengenal waktu (timeless). Perubahan iklim di sini tidak terlalu menyolok. Rakyat kita, terutama di kota-kota besar, sudah membiasakan diri memakai jam tangan tetapi rupanya jam ini lebih banyak berfungsi sebagai perhiasan atau lambang status ketimbang sebagai penunjuk dan pengukur waktu. Pepatah "biar lambat asal selamat, tidak lari gunung dikejar," ditanggapi sebagai pembenaran terhadap keterlambatan itu (keterlambatan faktual) dan bukannya sebagai pengingat bahwa segala sesuatu harus dipikir dan direncanakan masak-masak lebih dahulu sebelum mengambil langkah begitu ia diniatkan (keterlambatan fungsional).

Sewaktu Bandara yang baru diresmikan ini masih bernama "Cengkareng," pada suatu hari saya termasuk orang-orang yang harus menunggu dua jam lebih lama dari yang seharusnya tanpa ada pemberitahuan mengapa kami semua belum dipanggil masuk ke pesawat. Di antara para penumpang di ruang tunggu terdapat sejumlah besar wisatawan asing yang bahasanya saya fahami benar. Di antara omelan mereka karena keterlambatan tanpa penjelasan apa pun itu adalah bahwa orang Indonesia tidak hanya tidak mengenal arti waktu tetapi, lebih buruk lagi, tidak menghargai waktu orang-orang lain.

Bagaimana prasarana dan sarana kecepatan dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin sehingga kecepatan itu sendiri dapat dinikmati sepenuhnya kalau kesadaran waktu ini tidak ada. Bagaimana akan sukseskan dromokrasi yang dasar materialnya telah kita siapkan itu, bila salah satu determinannya -- waktu -- kita abaikan begitu saja. Maka itu sudah tiba masanya kita, melalui perbuatan dan tindakan terutama, membangkitkan kesadaran umum tentang kehadiran waktu dan nilai waktu. Waktu harus dihargai bukanlah karena waktu itu uang, tetapi karena waktu ini adalah fakta alamiah yang tersedia bagi setiap orang yang bila telah lewat (hilang) tidak mungkin diperoleh kembali. Di Eropa, Amerika dan Jepang, kita lihat betapa para warganya memanfaatkan waktu mereka yang kosong dengan membaca, di taman, di kamar tunggu stasiun, di bis dan di kereta api. Ya, membaca, yaitu suatu kegiatan yang pernah diperintahkan oleh Tuhan kepada salah seorang rasul-Nya sebagai hal pertama yang dia harus lakukan.

Selanjutnya setiap proyek pembangunan prasarana dan sarana kecepatan -- bandar udara, pelabuhan laut, stasiun bis dan kereta api, dan lain-lain --

seharusnya juga dibahas menurut analisis ritme (rythmanalysis). Bukankah masalah kecepatan langsung dikaitkan dengan faktor waktu. Selain melibatkan waktu dari banyak orang, betapa aneka ragamnya faktor waktu ini! Ada waktu kosmik, waktu musim, waktu harian dengan segala macam penggunaannya, waktu dari kegiatan-kegiatan, kebiasaan-kebiasaan dan lembaga-lembaga tertentu. Ada interaksi antara ulangan siklikal dengan ulangan linier dalam kehidupan sehari-hari. Seperti juga dalam alunan musik, ada "ukuran" dan ada pula "tempo" dalam setiap jangka pelaksanaan penikmatan kecepatan. Akhirnya dalam kehidupan sehari-hari masih ada lagi interaksi antara ritme dan siklus alamiah yang terus-menerus diubah oleh kehidupan sosial, di satu pihak, dan kesinambungan linier dan repetitif dari sikap serta tindakan, di lain pihak. Proses serba kompleks yang ditimbulkan oleh pelibatan waktu-kecepatan-ruang inilah yang seharusnya dikaji oleh analisis ritme.

Di samping faktor waktu ada faktor "ruang" dalam rumus kecepatan. Pelibatan faktor ruang dengan sendirinya melibatkan pula faktor "jarak." Memang, seperti telah dikatakan di atas -- dromokrasi meramu jarak-ruang dan jarak-waktu. Usaha memproduksi dan menciptakan kecepatan pada akhirnya selalu terbentur pada ruang yang dapat didiami oleh manusia. Hal ini disebabkan karena kecepatan itu sendiri, sejauh yang berkaitan dengan hidup di bumi, selalu berusaha mendekati pemukiman manusia; karena setiap prasarana dan sarana kecepatan, untuk dapat lebih cepat lagi, lebih efektif dan lebih efisien lagi, cenderung untuk menuntut adanya sarana-sarana baru sebagai unsur pendukungnya. Maka kota-kota modern, seperti telah diuraikan sebelum ini, dibelah-belah oleh jaringan jalan, dipotong-potong oleh bandara, pelabuhan dan stasiun, sedangkan rumah-rumah penduduknya dilengkapi dengan pesawat telepon, radio, televisi, bahan-bahan bacaan, komputer dan kendaraan pribadi.

Setiap prasarana memerlukan ruang dan sarana pendukung tambahan pada gilirannya memerlukan ruangan baru pula. Sedangkan ruang tidak elastik. Pengadaan ruang baru hanya mungkin dengan mengubah atau mengalihkan penggunaan yang sudah berlaku terhadap ruang yang sama, yang itu-itu juga. Bila demikian produksi kecepatan cenderung untuk mempercepat dan memperkuat dua akibat sampingan dari setiap usaha pembangunan, yaitu "perubahan" dan "kepenuhsesakan" (crowdedness). Bila tidak ditangani secara dini akibat-akibat sampingan ini pasti menimbulkan serangkaian masalah sosial ekonomi yang setiap waktu dapat saja dibuat menjadi isu politik. Maka setiap proyek yang bertujuan memproduksi kecepatan, dalam perencanaan pembuatannya harus sekaligus merencanakan pula penampungan akibat-akibat sampingan tersebut.

Kemudian masih ada faktor "disiplin." Orang cenderung menyalahkan kecepatan sebagai sumber, atau sedikitnya sebagai penyebab utama, dari kecelakaan. Menurut penelitian yang pernah dibuat mengenai hal ini di negeri-negeri maju, sebenarnya ketiadaan disiplinlah yang merupakan sumber utama dari kecelakaan yang ada hubungannya dengan pemanfaatan kecepatan; betapapun tingginya kecepatan itu, lebih-lebih bila ruang kurang membantu untuk menampung perkembangan kecepatan tersebut. Disiplin ini tidak hanya mengenai konsumen kecepatan tetapi juga produsen, pengatur dan pengawas kecepatan itu sendiri, pokoknya menyangkut seluruh masyarakat. Sebab di alam demokrasi, yang perlu didisiplinkan adalah kebebasan dan kemandirian dalam memanfaatkan kecepatan, dalam berdromokrasi. "Kontrak sosial" tidak hanya berlaku bagi kesehatan demokrasi, ia juga berlaku demi kesehatan dan keselamatan dromokrasi, karena hakikat dari setiap "kratos" adalah disiplin. Bila tidak ia akan berubah menjadi kesewenang-wenangan atau anarki.

Sama halnya dengan faktor waktu, faktor disiplin itu juga lemah sekali di masyarakat kita. Maka itu ia perlu ditegakkan. Ambillah, sebagai suatu kenangan pahit, pemanfaatan kecepatan lalu-lintas di Jalan Jenderal Sudirman Jakarta. Setelah setiap arah yang berlawanan dipisah menjadi sebuah jalan tersendiri demi pemanfaatan yang maksimal dari sarana kecepatan ini, setiap jalan yang searah itu pada gilirannya dibagi lagi dalam tiga jalur demi keselamatan lalu-lintas. Dengan pembagian terakhir ini dimaksudkan jalur yang terkiri untuk perjalanan lambat, yang tengah untuk yang cepat dan yang paling kanan bagi yang tercepat. Kemudian di jembatan penyeberangan yang melintang di atas jalan raya ini bahkan (pernah) digantung, persis di tengah setiap jalur, sebuah papan persegi empat bertuliskan angka kilometer setiap kecepatan yang dituntut di setiap jalur. Papan penunjuk disiplin lalu-lintas itu ternyata tidak pernah digubris oleh pemakai jalanan tanpa ditegur oleh polisi penegak disiplin lalu-lintas; yang bermobil lambat menggunakan jalur jalan yang paling kanan sehingga yang perlu bergerak cepat terpaksa mendahuluinya dari sebelah kiri. Sementara itu jalan raya yang berpagarkan gedung-gedung mewah itu tetap bernama "Jenderal" Sudirman, yaitu kepangkatan tertinggi dari suatu profesi yang bersendikan satu disiplin yang tinggi. Berdasarkan pengamatan pribadi di jalan cepat Jakarta-Bogor (Jagorawi) ada juga mobil yang setelah mendahului kendaraan di depannya tidak segera kembali ke jalur kiri sehingga kendaraan lain yang lebih cepat "terpaksa" mendahuluinya dari sebelah kiri.

Mengingat faktor-faktor teknologikal turut pula diperhitungkan dalam produksi dan konsumsi kecepatan, kiranya semakin jelas betapa faktor disiplin itu sangat diperlukan. Sebab, teknologi dan teknikalitas adalah hasil ilmu pengetahuan, sedangkan setiap jenis ilmu pengetahuan dalam dirinya

adalah satu disiplin berpikir dan berbuat. Maka itu ilmu pengetahuan di dunia akademi sudah lama disebut pula sebagai satu disiplin, lama sebelum dunia militer mempopulerkan istilah ini sebagai sendi pokok dari kehidupannya.

Akhirnya faktor "perencanaan terpadu" dalam proses produksi kecepatan. Perencanaan bukanlah ciri khas dari pemerintahan totaliter. Negara demokrasi juga memerlukan perencanaan. Sebab perencanaan tidak berlawanan dengan kemerdekaan pribadi, ia bahkan dibuat agar tidak menjadi negatif dan destruktif bagi kemerdekaan pribadi lainnya. Setiap kemerdekaan dan kemandirian pribadi dapat dinikmati dengan baik bila kemerdekaan bersama tetap terjaga dan dihormati. Inilah hakikat dari kontrak sosial yang menjadi dasar dari pembentukan suatu negara-bangsa yang merdeka, dasar dari kemerdekaan nasional.

Kalau pelaksanaan demokrasi sudah memerlukan suatu perencanaan, suatu perencanaan terpadu lebih diperlukan lagi bagi pelaksanaan yang baik (correct) dari demokrasi. Bukankah, seperti telah dikatakan di atas, di alam demokrasi kecepatan tersedia dan terbuka bagi setiap orang dan produksi dan konsumsi dari kecepatan itu sendiri adalah fungsi dari waktu, ruang dan disiplin, di samping teknologi, teknikalitas dan pembiayaan. Semua ini perlu dipadukan dalam suatu rencana yang menyeluruh. Hendaknya disadari bahwa setiap keputusan adalah suatu tindakan yang sungguh kompleks, berkesinambungan dan berkaitan.

Kesalahan dan kekurangan yang begitu elementer yang ditemui dalam pengoperasian Bandara baru ketika masih dinamakan "Cengkareng" adalah hasil dari tidak adanya suatu perencanaan terpadu, sebelum dan selama pembuatannya, sehingga segala sesuatu menjadi tidak sinkron dan tidak saling mendukung. Sesudah ia diresmikan menjadi "Soekarno-Hatta" akibat tidak adanya perencanaan yang bersendikan analisis ritme itu kiranya masih terasa.

Betapa tidak. Jalan ke arah Bandara yang secara logikal harus siap lebih dahulu sebagai keseluruhan masih jauh dari selesai. Ketidakselesaian ini pastilah bukan karena ketiadaan biaya tetapi persis akibat ketiadaan analisis ritme sebelumnya. Di samping jembatan layang yang belum rampung, masih ditemui berbagai keruwetan lalu-lintas berupa halte, pangkalan dan tempat-tempat kendaraan umum menaikturunkan penumpang, belum lagi dihitung disiplin para pemakai jalan -- sopir, pejalan kaki dan pedagang K-5. Semua ini dalam dirinya merupakan hambatan dan ketidakpastian yang membuat tidak mungkin membuat perhitungan yang pasti tentang jumlah waktu yang diperlukan untuk sampai di Bandara. Maka untuk menghilangkan risiko terlambat, orang menyediakan waktu yang relatif lama untuk menuju ke Bandara. Bila semua waktu ini diperhitungkan, belum dimasukkan keterlambatan

terbang dan penerimaan bagasi itu sendiri, akhirnya harus diakui bahwa kecepatan yang dijanjikan oleh kehadiran Bandara baru yang serba modern ini tidak dapat dinikmati secara maksimum sesuai dengan potensi yang dikandungnya.

Demikianlah, kita sudah bertekad untuk bersama-sama negara-bangsa lainnya di dunia ini memasuki era dromokrasi. Ini kita buktikan dengan pembuatan "Bandara Internasional Jakarta Soekarno-Hatta." Ini kita pertegas lagi dengan kehendak mengikutsertakan seorang astronot Indonesia dalam penerbangan pesawat ulang-alik Discovery milik Amerika Serikat yang, bila ketinggian terbang adalah 500 kilometer, akan meluncur dengan kecepatan gerak sebesar 26.000 kilometer per jam atau sama dengan 10 kali kecepatan pesawat Concorde yang laju terbangnya sudah mencapai 3 kali kecepatan suara. Tidak ada bangsa mana pun yang memaksa kita turut memasuki era tersebut. Kita lakukan itu bukan sekedar ikut-ikutan tetapi karena mengetahui manfaat dan kebajikannya bagi perkembangan negara-bangsa, bagi kepentingan nasional.

Maka demi pemanfaatan yang maksimal dari perkembangan kecepatan ini, kita perlu menyadari sepenuhnya keharusan untuk menggarap dengan baik dan secara terpadu semua faktor pokok dan faktor-faktor tambahan yang menentukan kesuksesan pelaksanaan dari dromokrasi tersebut. Sebab, kecepatan itu tidak hanya mengenai gerakan dan lalu-lintas, ia praktis telah menyentuh segenap aspek hidup dan seluruh kehidupan manusiawi, bahkan kemampuan mental manusia seperti cepat tanggap, cepat membaca, cepat berhitung, cepat berpikir, cepat mengerti, cepat berproduksi, cepat mandiri, dan lain-lain.

Kalau sekarang kita renungkan faktor-faktor pokok yang merupakan penentu dari kecepatan pada khususnya, dari keberhasilan dromokrasi pada umumnya, akan segera terlihat betapa semua itu menyangkut keadaan mental manusia, mental kita semua. Bagaimana sikap, perlakuan dan reaksi kita terhadap pengetahuan, terhadap waktu, terhadap ruang, terhadap kedisiplinan dan terhadap keharusan berpikir integratif. Sedangkan psikologi eksperimental dan psikologi klinikal, berdasarkan penelitian yang serius, berkesimpulan bahwa keseluruhan sikap, tingkah laku dan reaksi dari orang-orang dewasa telah terbentuk sebelum orang berumur 6 tahun.

Bila demikian menjadi jelas betapa menentukan sekali peranan pendidikan bagi keberhasilan dromokrasi karena pendidikanlah -- baik formal maupun nonformal -- yang pada tingkat pertama dan terakhir membina dan membentuk mental manusia menjadi seideal yang dikehendaki. Bila demikian menjadi jelas pula kiranya betapa penting sekali pendidikan anak balita, pendidikan

prasekolah, pendidikan keluarga dalam proses pembentukan mental (sikap dan reaksi) yang ideal itu. Dengan ini menjadi jelas juga kiranya betapa wajib belajar yang dimulai pada usia 7 tahun itu sudah kurang memadai sebab sudah terlambat, terutama untuk anak-anak dari orang tua yang tidak atau kurang terdidik, di sektor mana pun mereka hidup dan berada. Orang tua seperti ini pada umumnya sulit memberikan pendidikan prasekolah atau pendidikan keluarga yang dengan sadar mengarahkan anak-anak ke semangat ilmiah, ke dinamika waktu dan ruang, yang mengajar anaknya hidup di suatu dunia yang dimensinya terus berubah, yang datanya terus berganti.

Kita sudah memasuki era dromokrasi dan dromokrasi ini terus menantang kita, kini lebih menantang lagi dari di masa yang lalu. Jawaban terhadap tantangan ini bukan hanya berupa membangun prasarana dan sarana lalu-lintas darat, air dan udara, tetapi juga, bahkan lebih-lebih, berupa membangun satu sistem pendidikan nasional futuris secara cepat sesuai dengan hakikat dan dinamika dromokrasi itu sendiri. Sistem pendidikan nasional yang memperhitungkan unsur masa depan inilah yang kiranya dapat membantu anak cucu kita kelak tidak hanya menarik manfaat yang maksimal dari dromokrasi, tetapi juga meneruskan usaha kita mewujudkan sepenuhnya suatu masyarakat maju, sejahtera dan berkeadilan sosial berdasarkan Pancasila seperti yang dicita-citakan oleh kedua tokoh proklamator kemerdekaan nasional yang namanya -- Soekarno-Hatta -- kita abadikan pada Bandara Internasional Jakarta yang baru itu.