

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Penelitian**

Kota merupakan tempat berkumpulnya sebagian besar penduduk dengan berbagai macam kondisi sosial ekonomi baik perbedaan budaya yang disebabkan oleh faktor-faktor alami dari lokasi kota tersebut ataupun dari gejala-gejala yang ditimbulkan oleh adanya aktivitas dan mobilitas penduduk yang terpusat untuk menunjang kehidupan mereka. Pengertian Kota menurut Bintarto (1984, hlm. 36) bahwa

Kota dapat diartikan sebagai suatu sistem jaringan kehidupan manusia yang ditandai dengan strata sosial ekonomi yang heterogen dan coraknya yang matrealistis, atau dapat pula diartikan sebagai benteng budaya yang ditimbulkan oleh unsur-unsur alami dan non alami dengan gejala-gejala pemusatan penduduk yang cukup besar dengan corak kehidupan yang bersifat heterogen dan matrealistis dibandingkan dengan daerah belakangnya

Adapun definisi kota menurut Hofmeister (dalam Daldjoeni 1992, hlm. 48) bahwa

Kota adalah suatu pemusatan keruangan dari tempat tinggal dan tempat kerja manusia yang kegiatannya umum di sektor sekunder dan tersier, dengan pembagian kerja ke dalam dan arus lalu lintas yang beraneka antara bagian-bagiannya dan pusatnya, yang pertumbuhannya sebagian besar disebabkan oleh tambahan kaum pendatang dan mampu melayani kebutuhan barang dan jasa bagi wilayah yang jauh letaknya.

Dari definisi tersebut dijelaskan bahwa kota merupakan suatu tempat yang strategis dan terdapat berbagai fasilitas seperti sarana dan prasarana yang dapat menunjang aktivitas penduduk kota yang sebagian besar bekerja pada sektor perdagangan dan jasa. Dengan lokasi yang strategis, terjadi pemusatan penduduk yang mana pertumbuhan penduduk tersebut tidak hanya dipengaruhi oleh pertumbuhan penduduk di dalam kota itu sendiri, melainkan juga dipengaruhi oleh adanya kaum pendatang atau masyarakat yang bermigrasi

NO. DAFTAR FPIPS:  
4574/UN.40.2.4/PL/2015

Ketersediaan sarana dan prasarana transportasi di suatu kota sangat penting untuk mendukung aktivitas manusia sehari-hari, melihat kebutuhan manusia yang semakin kompleks sehingga mendorong tingginya mobilitas yang dilakukan oleh manusia itu sendiri. Kegiatan transportasi diantaranya memiliki peranan penting dan strategis untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam bidang ekonomi, sosial budaya dan politik, dalam menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, menunjang mobilitas penduduk, barang dan jasa, serta dalam penunjang pengembangan wilayah. Untuk itu diperlukan sistem transportasi yang tepat dan terarah agar mampu melayani mobilitas penduduk, barang dan jasa serta pengembangan wilayah secara efektif dan efisien ke seluruh wilayah di suatu negara.

Kota Bandung terus mengalami perkembangan, dilihat dari segi kependudukan yang terus bertambah dari tahun ke tahun. Menurut data kependudukan dari Badan Pusat Statistik Kota Bandung pada tahun 2007 tercatat jumlah total penduduk yaitu 2.329.928 jiwa dengan luas 167,29 Km<sup>2</sup>; pada tahun 2010 jumlah total penduduk yaitu 2.417.287 jiwa dengan luas wilayah yang masih sama yaitu 167,29 Km<sup>2</sup>. Adapun jumlah penduduk Kota Bandung menurut kecamatan dan luas wilayah serta kepadatan penduduk per Km<sup>2</sup> Tahun 2012, bahwa Kota Bandung memiliki 30 Kecamatan dengan luas total 167,31 Km<sup>2</sup>, jumlah penduduk 2.455.517 orang, dan kepadatan penduduk 14.676 orang/Km<sup>2</sup>. Dengan kondisi kepadatan penduduk di Kota Bandung yang kian meningkat, sehingga pemerintah perlu mencanangkan beberapa program terkait transportasi kota agar kebutuhan mobilitas penduduk kota dapat terpenuhi.

Pada tahun 2010 dilakukan pembangunan prasarana baru, yaitu berupa jalur sepeda seperti yang telah dikutip oleh Aldy (2010, hlm. 1) bahwa “Tahun ini, Kota Bandung akan membuat jalur khusus sepeda... Pertama, pembangunan trotoar jalur sepeda di sisi timur Jalan Ir. H. Djuanda (dari Jln. Diponegoro-Simpang Dago)...”.

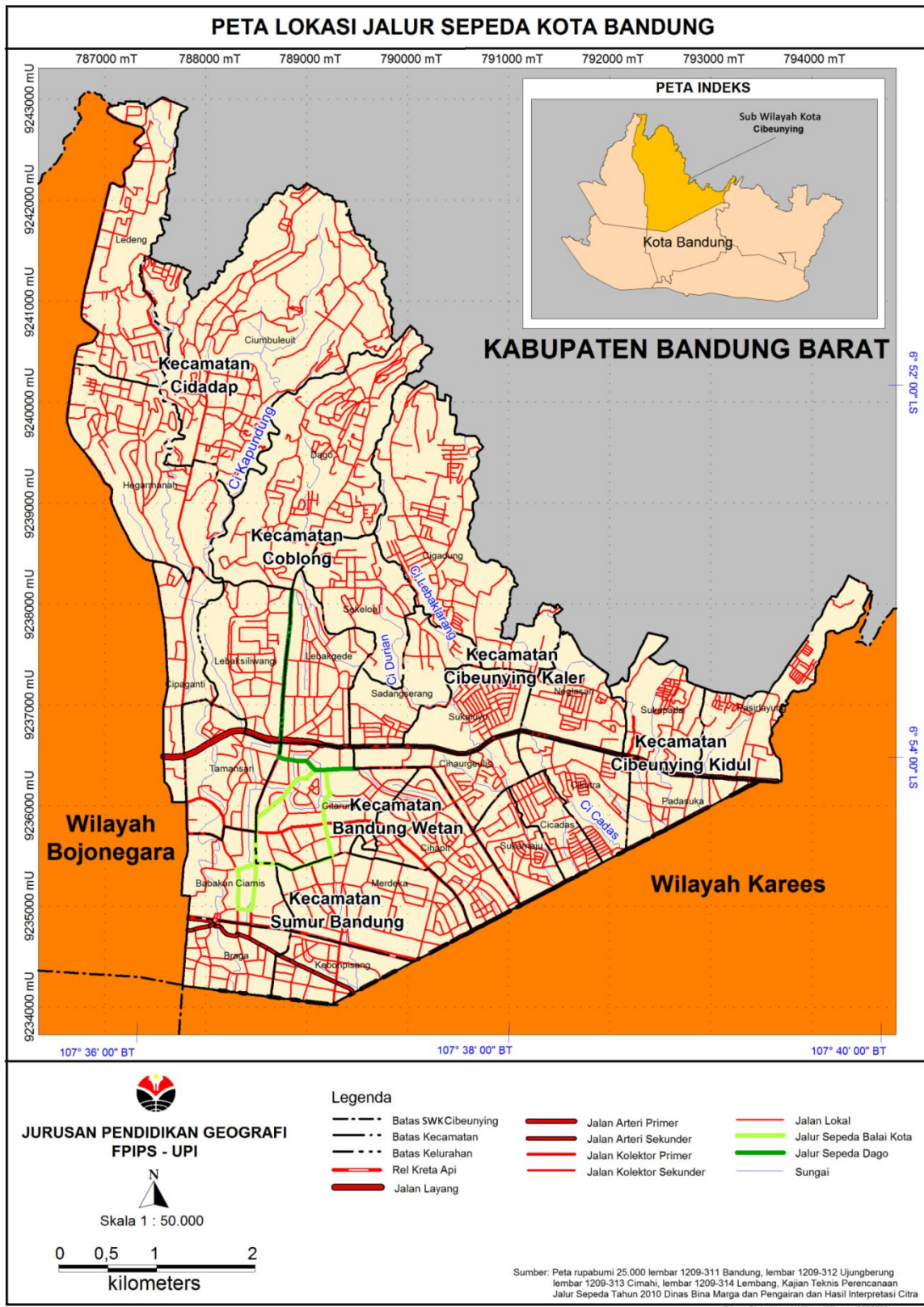
Seiring dengan adanya prasarana baru di Kota Bandung, munculah beragam kegiatan yang menunjang aktivitas bersepeda, salah satunya yaitu *car free day* pada minggu, seperti yang dikutip oleh Putranto (2011, hlm. 1) bahwa “karena tren aktivitas

NO. DAFTAR EPIPS:  
4574/UN.40.2.4/PL/2015

sepeda yang marak di Kota Bandung seperti kegiatan *car free day* setiap hari minggu, masyarakat pun serentak mencari-cari sepeda untuk sekedar bergaya, rutinitas sehari-hari maupun olah raga”. Akan tetapi, jika dilihat secara keseluruhan jalur sepeda yang telah dibuat oleh Pemerintah Kota Bandung masih belum dapat dipastikan tingkat pemanfaatannya sebagai prasarana transportasi yang mampu menunjang kebutuhan penduduk Kota Bandung.

Melihat keadaan umum yang dipaparkan di atas, selain untuk mengetahui jalur sepeda yang ada apakah sudah dapat memenuhi kebutuhan masyarakat khususnya para pengguna sepeda, sehingga butuh kajian lebih lanjut untuk pengembangan informasi selanjutnya. Berdasarkan hal-hal yang dipaparkan di atas pula peneliti merasa tertarik untuk meneliti lebih jauh bagaimana respon masyarakat Kota Bandung terhadap keberadaan jalur sepeda di Kota Bandung dan bagaimana kesiapan masyarakat Kota Bandung untuk menggunakan moda transportasi sepeda, sehingga dapat dikaitkan dengan pemanfaatan dan kebutuhan dari masyarakat pengguna sepeda di Kota Bandung. Terdapat 3 Jalur sepeda menurut Kajian Teknis Perencanaan Jalur sepeda Kota Bandung sebagai prasarana rekreasi dan transportasi bagi pesepeda akan tetapi pada kenyataannya baru terdapat 2 Jalur sepeda, yaitu Jalur Sepeda Dago dan Jalur Sepeda Balai Kota, Dinas Bina Marga dan Pengairan (2010).

NO. DAFTAR FPIPS:  
4574/UN.40.2.4/PL/2015



Gambar 1.1. Peta Lokasi Jalur Sepeda Kota Bandung  
 NO DAFTAR FPIPS: 4574/UN.40.2.4/PL/2015

**B. Rumusan Masalah Penelitian**

1. Bagaimana respon masyarakat Kota Bandung terhadap keberadaan jalur sepeda?
2. Bagaimana kesiapan masyarakat Kota Bandung untuk menggunakan moda transportasi sepeda?
3. Apakah jalur sepeda yang ada di Kota Bandung sudah dapat memenuhi kebutuhan masyarakat pengguna sepeda?

**C. Tujuan Penelitian**

1. Mengidentifikasi bagaimana respon masyarakat Kota Bandung terhadap keberadaan jalur sepeda.
2. Mengidentifikasi bagaimana kesiapan masyarakat Kota Bandung untuk menggunakan moda transportasi sepeda.
3. Meninjau tentang kesesuaian kebutuhan masyarakat pengguna sepeda terhadap jalur sepeda yang ada di Kota Bandung.

**D. Manfaat/ Signifikansi Penelitian**

1. Sebagai bahan informasi tentang bagaimana respon masyarakat Kota Bandung terhadap keberadaan jalur sepeda.
2. Sebagai bahan informasi tentang bagaimana kesiapan masyarakat Kota Bandung untuk menggunakan moda transportasi sepeda.
3. Sebagai bahan informasi mengenai jalur sepeda yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat pengguna sepeda di Kota Bandung demi terciptanya keselarasan antara pengguna dan prasarana yang dibuat.
4. Sebagai bahan informasi bagi masyarakat khususnya di Kota Bandung mengenai kebijakan Pemerintah Kota Bandung terhadap keberadaan jalur sepeda sebagai salah satu prasarana rekreasi maupun transportasi darat.

NO. DAFTAR FPIPS:  
4574/UN.40.2.4/PL/2015