

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Permasalahan transportasi menjadi permasalahan yang serius di berbagai negara khususnya negara berkembang. Kota adalah mesin kegiatan ekonomi dan memainkan peranan penting dalam pembangunan nasional, tetapi menjadi kewalahan oleh kemacetan dan biaya terkait yang ditimbulkan baik bagi orang maupun bisnis. Urbanisasi yang cepat dan peningkatan kendaraan bermotor pribadi yang belum pernah terjadi sebelumnya, menciptakan krisis di seluruh wilayah yang apabila dibiarkan akan sangat membatasi pertumbuhan ekonomi dan kualitas hidup. Sebagai hasil dari peningkatan motorisasi, kualitas udara lokal memburuk, mengakibatkan implikasi kesehatan yang serius, tingkat kecelakaan yang jauh lebih tinggi daripada yang ada di negara maju, dan peningkatan pesat kontribusi transportasi terhadap gas rumah kaca secara global (Dean, 2009). Krisis mobilitas perkotaan yang melumpuhkan hampir banyak kota di Asia, Meskipun kemacetan lalu lintas telah lama diidentifikasi sebagai masalah, hal itu terus memburuk di hampir semua wilayah perkotaan di kawasan itu. Warga menjadi semakin sadar akan polusi udara lokal dan mereka mengalami berbagai masalah kesehatan terkait tingkat kecelakaan. Asia adalah salah satu pembuat kebijakan tertinggi di dunia dan khawatir tentang rumah kaca emisi gas setiap tahun yang sama, rata-rata global suhu naik menjadi 1,2 ° C di atas tingkat pra-industri, sangat dekat dengan aspirasi 1,5 derajat dan ancaman terhadap keamanan bahan bakar yang ditimbulkan oleh berkurangnya cadangan minyak dan harga bahan bakar yang sangat fluktuatif (Affairs, 2021) .

Perencanaan konvensional cenderung hanya mempertimbangkan beberapa dampak kesehatan masyarakat, seperti risiko kecelakaan dan polusi emisi diukur per kendaraan-kilometer, tetapi umumnya mengabaikan masalah kesehatan akibat transportasi yang kurang aktif (berkurangnya berjalan kaki dan aktivitas bersepeda), kecelakaan dan polusi tambahan yang disebabkan oleh peningkatan jarak tempuh kendaraan. Akibatnya, agen transportasi cenderung meremehkan strategi yang meningkatkan keragaman sistem transportasi dan mengurangi

Perjalanan kendaraan(Litman, 2013b). Dari permasalahan diatas ada sebuah implementasi kebijakan yaitu Bandung *Urban Mobility Project* yang telah dilaksanakan di Kota Bandung mengenai perubahan paradigma transportasi yang konvensional (paradigma lama) ke paradigma baru yang memperhatikan mengenai transportasi aktif bagi masyarakat yang memiliki banyak manfaat untuk memecahkan masalah yang terjadi saat ini dan kedepannya.

Implementasi kebijakan merupakan tahapan yang sangat penting dalam struktur kebijakan, karena melalui prosedur ini suatu proses kebijakan secara keseluruhan dapat mempengaruhi tingkat keberhasilan atau tidaknya tujuan tersebut tercapai, salah satunya adalah Implementasi Kebijakan mengenai Bandung *Urban Mobility Project* pada periode Walikota Ridwan Kamil pada tahun 2016 bekerjasama antara Pemerintahan Kota Bandung melalui Dinas Perhubungan. Kebijakan ini sesuai dengan Visi Transportasi Kota Bandung berdasarkan Perda 8 tahun 2008 dalam RPJPD (Bandung, 2008) yaitu terwujudnya Kota Bandung sebagai kota jasa yang bermartabat dan mewujudkan tata ruang yang aman, nyaman, produktif, efektif, efisien, berkelanjutan dan berwawasan lingkungan berbasis perdagangan, jasa dan industry kreatif yang bertaraf nasional. Belum lagi ditambah visi transportasi Kota Bandung 2030 (masterplan terdahulu) yaitu tercapainya transportasi angkutan umum kota bandung 2010-2030 yang handal, nyaman dan manusiawi.

Bandung sebagai salah satu kota metropolitan mengalami permasalahan dengan jumlah penduduk Kota Bandung pada 2013 (BPS Kota Bandung) adalah 2.483.977 jiwa dengan luas wilayah 16.729,50 hektare (167,67 km), atau tingkat kepadatan penduduknya adalah 150 jiwa per hektar. Pertumbuhan jumlah penduduk kota bandung tersebut tentu berakibat pada aktivitas yang semakin padat dan membutuhkan mobilitas tinggi. oleh karena itu, tidaklah mengherankan apabila pertumbuhan penggunaan kendaraan bermotor terus meningkat. Pada tahun 2010, jumlah kendaraan bermotor adalah 1.215.585, rata-rata meningkat 11% per tahun, dengan rincian roda dua (motor) 859.411 unit, dan roda empat (mobil pribadi) 134.654 unit. Ledakan jumlah kendaraan bermotor itu menjadi pemicu berbagai masalah transportasi karena penambahan ruas jalan (1,29% per

tahun) tidak sebanding dengan penambahan jumlah kendaraan bermotor (9,34% per tahun).

Kebijakan transportasi dan keputusan perencanaan dapat mempengaruhi kesehatan dengan berbagai cara, bagaimana perjalanan seseorang dapat mempengaruhi kesehatan fisik dan mental (Litman, 2013a). Data *World Health Organization* (WHO) tahun 2012 menunjukkan 17,5 juta orang di dunia meninggal akibat penyakit kardiovaskuler atau 31% dari 56,5 juta kematian di seluruh dunia. Lebih dari 3/4 kematian akibat penyakit kardiovaskuler terjadi di negara berkembang yang berpenghasilan rendah sampai sedang padahal penyakit tersebut adalah bukan penyakit menular. Survei Sample Registration System (SRS) pada 2014 di Indonesia menunjukkan, Penyakit Jantung Koroner (PJK) menjadi penyebab kematian tertinggi pada semua umur setelah stroke, yakni sebesar 12,9%. Menurut data Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) bidang Kesehatan tahun 2016, menghabiskan biaya hampir 14,6 Triliun Rupiah. Sedangkan tahun 2015, menghabiskan biaya hampir 14,3 Triliun Rupiah. Paling besar biaya adalah untuk penyakit jantung, dimana terjadi peningkatan pembiayaan dibanding tahun 2015, yakni sebesar 6,9 Triliun Rupiah (48,25%) menjadi 7,4 Triliun Rupiah (50,7%) pada 2016. Permasalahan diatas terjadi karena partisipasi masyarakat untuk berolahraga yang masih rendah,. hasil survei Modul Sosial Budaya Pendidikan (MSBP) BPS tahun 2018 menunjukkan bahwa angka partisipasi masyarakat berolahraga secara nasional adalah 31,39%. Artinya penduduk usia 10 tahun ke atas yang melakukan olahraga dalam seminggu terakhir menurut provinsi baru mencapai 1/3 dari penduduk Indonesia. Dari 34 provinsi 12 provinsi (35,29%) dengan nilai di atas rata rata nasional dan 22 provinsi (64,70%) dengan nilai di bawah nilai nasional.

Penelitian yang dilakukan oleh Fonterra dalam rangka menyambut hari osteoporosis dunia menunjukkan bahwa Indonesia adalah negara di Asia Tenggara yang paling tidak aktif di mana 68 persen respondennya menyatakan mereka berolahraga kurang dari tiga kali seminggu. Dari total jumlah penduduk, masyarakat yang masuk kategori tidak bugar mencapai 76%. Dari angka tersebut, mereka yang masuk kategori sangat tidak bugar mencapai 53,63%. Hanya 5,86% masyarakat yang dikategorikan memiliki kondisi yang sangat bugar atau prima.

Angka tingkat kebugaran masyarakat ini diperoleh berdasarkan hasil Laporan Nasional Sport Development Index (SDI) 2021 yang dilakukan Kementerian Pemuda dan Olahraga (Kemenpora).

Berdasarkan data dari WHO (Elrahman, 2019) memperkirakan 1,35 juta orang tewas setiap tahun karena motor kecelakaan terkait kendaraan, dengan tingkat kematian lalu lintas jalan raya tertinggi di negara-negara berpenghasilan rendah. Kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab nomor 3 korban meninggal dunia di Indonesia, oleh karena itu sebaiknya ada kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah agar bisa menurunkan tingkat kecelakaan lalu lintas yang diantaranya, memperketat orang-orang yang bisa mengendarai kendaraan dengan tes mengemudi, menaikkan biaya parkir, menaikkan harga bahan bakar sehingga masyarakat akan cenderung menggunakan moda transportasi umum, transportasi umum adalah moda yang relatif aman, dengan hanya sekitar satu per dua puluh tingkat kematian penumpang sebagai perjalanan mobil (Beck, Dellinger, & O'Neil, 2007). Beberapa kebijakan yang pernah dilakukan di negara lain, memperkirakan bahwa menaikkan pajak bensin negara satu sen dapat mengurangi kematian lalu lintas per kapita 0,25% dan kematian lalu lintas per mil kendaraan 0,26% (Grabowski & Morrisey, 2006). (Leigh & Geraghty, 2008) memperkirakan kenaikan harga bensin 20% yang berkelanjutan akan mencegah 2.000 kematian akibat kecelakaan lalu lintas (5% dari total), ditambah 600 kematian akibat polusi udara. Perpindahan 1% dari mode bermotor ke mode tidak bermotor biasanya mengurangi emisi sebesar 2–4% (Litman, 2013a). Studi oleh Chi, Cosby, Quddus, Gilbert, & Levinson, (2010) menunjukkan dengan meningkatkan harga bahan bakar mengurangi tingkat kecelakaan per mil, jadi 1% pengurangan perjalanan kendaraan mengurangi kecelakaan lebih banyak dari 1%. Para profesional transportasi dapat membuat pilihan untuk memenuhi misi ini untuk menciptakan sistem yang aman, efisien, dan dapat diakses dengan manfaat tambahan untuk mempromosikan kesehatan publik, terlepas dari apakah mereka mempertimbangkan mempromosikan kesehatan sebagai bagian dari tanggung jawab pekerjaan mereka atau tidak (Dannenberg & Sener, 2015).

Pada tahun 2010, U.S. DOT mengeluarkan pernyataan kebijakan yang sangat mendukung dimasukkannya jaringan pejalan kaki dan sepeda sebagai

bagian dari program dan fasilitas transportasi. Pembentukan jaringan berjalan kaki dan bersepeda yang terhubung dengan baik merupakan komponen penting bagi komunitas yang layak huni, dan desain mereka harus menjadi bagian dari pengembangan proyek bantuan federal. Berjalan kaki dan bersepeda menumbuhkan komunitas yang lebih aman, lebih layak huni, dan ramah keluarga, mempromosikan aktivitas fisik dan kesehatan lalu mengurangi emisi kendaraan dan penggunaan bahan bakar (Dannenbergh & Sener, 2015). Sistem transportasi aktif memiliki jaringan moda yang berbeda dari moda transportasi biasa seperti jalan raya, transit, area pejalan kaki, dan sepeda (termasuk jaringan komunikasi informasi) yang memungkinkan wisatawan berpindah dari satu lokasi ke lokasi lain. Koneksi antar moda memberikan kemampuan untuk mentransfer antar jaringan modal. Selain itu, pola penggunaan lahan metropolitan dan struktur kelembagaan untuk menyediakan layanan transportasi mempengaruhi kinerja sistem secara keseluruhan (Meyer, 2016). Aktivitas fisik seseorang bergantung pada pilihan pribadi, dan desain sistem transportasi dapat memberikan kontribusi besar pada pilihan pribadi dengan membuat peluang berjalan dan bersepeda aman, nyaman dan menarik. Infrastruktur transportasi aktif seperti trotoar yang dirancang dengan baik dan terawat dengan baik, jalur sepeda, dan penyeberangan jalan, mendorong berjalan kaki dan bersepeda. Pengembangan sistem angkutan umum yang lebih baik juga memberikan manfaat tambahan untuk mendorong aktivitas fisik, karena sebagian besar pengguna angkutan berjalan ke dan dari perjalanan kereta atau bus mereka (Dannenbergh & Sener, 2015).

Kebijakan ini bisa dilaksanakan sesuai dengan UU Keolahragaan Pasal 73 ayat 1 yang tertulis bahwa “Pemerintah, pemerintah daerah dan masyarakat bertanggung jawab atas perencanaan, pengadaan, pemanfaatan, pemeliharaan dan pengawasan prasarana olahraga” dari pasal tersebut hal yang harus diketahui bahwa prasarana dan sarana olahraga bukan hanya mengenai penyediaan tempat olahraga baik itu indoor ataupun outdoor bahkan mengenai fasilitas kesehatan publik dimana yang akan digunakan dalam kehidupan sehari-hari masyarakat dalam beraktivitas. Sesuai dengan UU Keolahragaan Pasal 73 ayat 2 yang tertulis bahwa “ Pemerintah dan pemerintah daerah menjamin ketersediaan prasarana olahraga sesuai dengan standar dan kebutuhan Pemerintah dan pemerintah

daerah” Sehingga pemerintah harus bisa menyediakan prasarana dan sarana olahraga yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat bahkan kita tahu bahwa pemerintah Indonesia sedang gencar-gencarnya dalam pembangun dan moda transportasi seperti MRT, MRL dan hal lainnya yang bisa dibuat sebaik mungkin.

Aktivitas fisik dapat mengurangi resiko penyakit kronis dan gangguan yang berhubungan dengan gaya hidup, resiko-resiko ini termasuk peningkatan trigliserida dan kadar kolesterol, obesitas, tekanan darah tinggi, penyakit jantung koroner dan stroke (APHA, 2010). Orang yang aktif secara fisik cenderung hidup lebih lama dan memiliki risiko lebih rendah terkena penyakit jantung, stroke, diabetes, depresi dan beberapa jenis kanker (Dannenberg & Sener, 2015). Berdasarkan Dannenberg & Sener (2015) desain sistem transportasi dapat memberikan kontribusi besar pada pilihan pribadi dengan membuat peluang untuk berjalan kaki dan bersepeda dengan aman, nyaman, dan menarik. Sehingga cenderung bermanfaat untuk banyak hal terutama perihal kesehatan dimasyarakat. Transportasi aktif terutama aktivitas fisik untuk berpindah dari satu tempat tujuan ke tempat lain, biasanya dengan berjalan kaki atau bersepeda (Riggs, 2012). Transportasi aktif seperti berjalan kaki dan bersepeda ini dapat mendorong lingkungan yang sehat dengan mengurangi polusi udara jika dipilih sebagai pengganti transportasi bermotor (APHA, 2010). Resiko-resiko ini dapat dikurangi melalui strategi yang ditargetkan seperti menggunakan kendaraan transit yang lebih bersih di jalan-jalan utama kota dan menemukan trotoar dan jalan setapak. Hal ini cenderung meningkat transpor aktif secara signifikan karena lebih banyak tujuan berada dalam jarak berjalan kaki dan bersepeda dan itu termasuk perbaikan untuk berjalan, bersepeda, dan transportasi umum seperti trotoar dan persimpangan yang lebih baik, lalu lintas yang menenangkan, jalur sepeda dan bus (Dannenberg & Sener, 2015).

Selanjutnya sesuai dengan Instruksi Presiden nomor 1 tahun 2017 tentang Gerakan Masyarakat Hidup Sehat (GERMAS), diharapkan seluruh komponen bangsa berperilaku sehat untuk meningkatkan kualitas hidup. Diharapkan, dapat meningkatkan produktifitas sehingga dapat menurunkan biaya pelayanan kesehatan. Tahun 2017 Germas difokuskan pada 3 kegiatan, yakni peningkatan aktifitas fisik, peningkatan konsumsi buah dan sayur serta deteksi dini atau

periksa kesehatan secara berkala. Kesadaran masyarakat untuk berolahraga memberikan kontribusi dalam pembangunan individu dan masyarakat yang cerdas, sehat, terampil, tangguh, kompetitif, sejahtera, dan bermartabat. Hal tersebut mengandung makna bahwa kedudukan olahraga amat penting dan strategis dalam posisinya, karena memiliki kompetensi yang tinggi dalam memengaruhi keberhasilan pembangunan sektor lainnya terutama yang berkaitan dengan peningkatan kualitas sumber daya manusia dan kehidupan masyarakatnya (Farhan, 2011: 82). Jika dikaitkan dengan Indeks Pembangunan Manusia, dalam ranahnya olahraga menjadi aspek dalam upaya membangun kualitas hidup yang damai, aman, maju, adil, makmur, sejahtera dan demokratis berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (Ma'mun, 2016). SDI adalah indeks gabungan yang mencerminkan keberhasilan pembangunan olahraga berdasarkan empat dimensi dasar, yaitu ruang terbuka, sumber daya manusia, partisipasi warga masyarakat, dan derajat kebugaran jasmani (Mutohir & Maksun, 2007) Ada dua paradigma besar yang menjadi titik tumpu pengembangan New SDI, yakni pembangun olahraga (development of sport) dan pembangun melalui olahraga (development trough sport), pada New SDI empat dimensi masih di pertahankan dan ditambah dengan ruang terbuka olahraga, SDM olahraga, partisipasi, kebugaran, performa, kesehatan, literasi fisik, perkembangan persona, dan ekonomi sehingga menjadi Sembilan dimensi. Saat ini tingkat kebugaran masyarakat Indonesia tergolong sangat yang rendah. Indeks Pembangunan Manusia (IPM) merupakan salah satu indikator dalam mengukur kemajuan pembangunan. IPM mengukur sejauh mana masyarakat dapat mengakses pembangunan. Dalam IPM Kota Bandung Tahun 2021 adalah 81,96. IPM Kota Bandung mengalami kenaikan setiap tahunnya. Sejak 2017 IPM Kota Bandung telah mengalami peningkatan 1,65 poin. Pada tahun 2017 IPM Kota Bandung adalah sebesar 80,31. Angka ini mengalami kenaikan di tahun 2018 yaitu mencapai 81,06. Pada tahun 2019 IPM Kota Bandung kembali meningkat dan mencapai 81,62. Dari Grafik di atas dapat terlihat bahwa dari tahun 2017 hingga 2021 IPM berfluktuasi.

Melalui pembangunan dan pengembangan olahraga tidak saja dapat mengangkat harkat dan martabat bangsa melalui pergaulan internasional,

melainkan juga sebagai salah satu media yang dapat menggerakkan ekonomi kerakyatan serta industri olahraga, menanamkan nilai kebersamaan, jati diri, dan perdamaian antarbangsa sebagai perwujudan Nation And Character Building. Untuk mewujudkan tercapainya tujuan tersebut, pembangunan olahraga harus dijadikan sebagai gerakan nasional. Gerakan nasional ini perlu terus dibangun dan ditingkatkan agar lebih meluas dan merata di seluruh tanah air untuk menumbuhkan dan menciptakan budaya olahraga yang sehat. Perlunya penyediaan sarana dan prasarana olahraga yang memadai baik di lingkungan sekolah, pekerjaan maupun pemukiman sehingga memungkinkan segenap lapisan warga masyarakat melakukan olahraga dan berbagai aktivitas jasmani sesuai dengan UU Keolahragaan Pasal 73 ayat 3. Peran olahraga dalam mendukung terciptanya sumber daya manusia yang memiliki kualitas fisik yang baik sudah tidak diragukan lagi. Selain bermanfaat untuk jasmani, olahraga juga berperan dalam pengembangan karakter bangsa. Olahraga mampu melahirkan kebiasaan yang baik seperti jujur, disiplin, sportif, tanggung jawab, dan kerja sama (Siti Kosasih, 2013: 1). Olahraga sangat berperan untuk manusia, dan olahraga selalu dibutuhkan sepanjang zaman. Di samping itu, pembangunan olahraga juga dijadikan sebagai alat untuk memperlihatkan eksistensi bangsa melalui pembinaan prestasi yang setinggi-tingginya (Kusnan, 2013: 48).

Sesuai dengan Ma'mun (2019) Prisdent Soeharto developed a sports policy motto to socialize sports and encourage the community to exercise called memasyarakatkan olahraga dan mengolahragakan masyarakat (making sport a habit and promoting sport in society). Kebijakan yang pernah diambil ini bisa menjadi patokan seberapa pentingnya untuk meningkatkan kesehatan publik terkait dengan dampak perencanaan transportasi olahraga, memerlukan waktu khusus, keterampilan, dan biaya dengan tahapan kebijakan (Strittmatter, Stenling, Fahlén, & Skille, 2018) empat fase proses kebijakan olahraga: 1. definisi masalah /pengaturan agenda 2. perumusan kebijakan 3. implementasi kebijakan; dan 4. Evaluasi. Perencanaan transportasi didalamnya terdapat proses mendefinisikan masalah, mengidentifikasi alternatif, mengevaluasi solusi potensial, dan memilih tindakan yang disukai memenuhi tujuan masyarakat dengan cara yang mencakup semua transportasi layak mode (Meyer, 2016).

Kebijakan Bandung *Urban Mobility Project* yang diimplementasikan di Kota Bandung di dalamnya ada sebuah kebijakan yaitu Bike Sharing dengan nama boseh ( Bike On Street Everybody Happy) boseh ini adalah penyewaan sepeda dimana masyarakat bisa menggunakannya dengan mengambil dan menyimpan kembali di stasiun-stasiun (shelter) terdekat dengan tarif yang begitu murah sesuai dengan Peraturan Walikota Nomor 1120 Tahun 2017 penyewaan barang dan jasa bike sharing ini sesuai dengan UU Keolaraagan Pasal 74 ayat 3 yang tertulis bahwa “Sarana Olahraga sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diproduksi, diperjualbelikan, dan/atau disewakan untuk Masyarakat umum, baik untuk pendidikan, pelatihan maupun untuk kompetisi wajib memenuhi standar kebersihan, kesehatan, keselamatan, dan lingkungan. Bike sharing ini memiliki jalur khusus sepeda ketika menggunakannya dimana oleh masyarakat bisa digunakan dalam kehidupan sehari-hari baik untuk berolahraga, rekreasi dan menjadi moda transportasi namun untuk jalur sepeda khususnya untuk boseh masih menggunakan jalur kendaraan umum yang membuat pengguna kurang nyaman dan berbahaya karena bisa mengakibatkan kecelakaan, berbeda dengan jalur sepeda gowes di Kota Jakarta yang telah dibatasi dengan beton yang memisahkan jalur sepeda dan kendaraan umum (Jalan Sudirman-Thamrin) dengan ketentuan yang berlaku yang membuat pengguna bisa lebih merasa aman, nyaman dan terhindar dari kecelakaan dalam menggunakan gowes karena tidak akan terganggu oleh pengguna kendaraan bermotor hal ini bisa dilakukan oleh boseh dengan memilih jalan-jalan di Kota Bandung yang memungkinkan untuk diterapkan, sementara bagi pemerintah bisa memperoleh manfaat finansial dari ongkos pinjam sepeda dan pemasangan iklan atau sponsor di shelter atau sepeda. Pembangunan sarana jalur sepeda dan bike sharing bertujuan untuk mengembalikan budaya bersepeda pada masyarakat kota bandung. dengan demikian, sistem transportasi hijau (green transport) yang terpadu dengan pembangunan kota berdesain TOD akan segera terwujud. Program *bike sharing/boseh* mengacu pada Pasal 62 dan 213 ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 2009 mengenai pembangunan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan yang ramah lingkungan serta fasilitas pendukung bagi pesepeda, pengadaan fasilitas pendukung bagi pesepeda, sehingga pada pelaksanaannya pemerintah daerah Kota

Bandung. Sebagai contoh di negara-negara Eropa bike sharing ini sudah menjadi industry olahraga dimana pengguna bisa memilih sepeda, perlengkapan bersepeda dengan jenis yang sesuai dengan keinginannya baik digunakan dalam harian atau bulanan dengan jalur sepeda yang telah terpisah dengan jalur kendaraan bermotor dan bahkan untuk pariwisata olahraga telah disediakan jalur sepeda dengan rute dan tujuan melewati atau ke tempat pariwisata <https://capitalbikeshare.com>.

Dari uraian di atas, peneliti ingin menelaah lebih jauh tentang implementasi Bandung *Urban Mobility Project* dalam proses pentingnya olahraga sebagai salah satu aspek dalam pencapaian pembangunan nasional khususnya di Kota Bandung. Sejauh yang diamati peneliti pelaksanaan kebijakan Bandung *Urban Mobility Project* khususnya pada bike sharing ini belum pernah atau belum banyak dilakukan, hal ini peneliti harap menambah dan memperkaya keilmuan khususnya dalam penelitian kebijakan olahraga dalam sarana dan prasarana olahraga. Secara spesifik peneliti akan mencoba mengungkap, bagaimana Pemerintah Kota Bandung melalui Dinas Perhubungan sebagai pemangku kepentingan kebijakan dalam mengimplementasikan Bandung *Urban Mobility Project*.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang, identifikasi masalah, yang telah di uraikan diatas maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana perencanaan penyelenggaraan pembangunan olahraga di masyarakat melalui *bike sharing* di Kota Bandung sebagai implementasi Bandung *Urban Mobility Project*?
2. Bagaimana pengorganisasian penyelenggaraan pembangunan olahraga di masyarakat melalui *bike sharing* di Kota Bandung sebagai implementasi Bandung *Urban Mobility Project*?
3. Bagaimana pelaksanaan penyelenggaraan pembangunan olahraga di masyarakat melalui *bike sharing* di Kota Bandung sebagai implementasi Bandung *Urban Mobility Project*?
4. Bagaimana pengawasan penyelenggaraan pembangunan olahraga di masyarakat melalui *bike sharing* di Kota Bandung sebagai implementasi Bandung *Urban Mobility Project*?

### 1.3 Tujuan Penelitian

Pada setiap bentuk kegiatan, akan selalu ada tujuan yang menjadi target pencapaian. Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah dikemukakan, tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah untuk mengetahui gambaran penyelenggaraan pembangunan olahraga di masyarakat melalui *Bike Sharing* di Kota Bandung sebagai implementasi Bandung *Urban Mobility Project* yaitu, sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui perencanaan penyelenggaraan pembangunan olahraga di masyarakat melalui *bike sharing* di Kota Bandung sebagai implementasi Bandung *Urban Mobility Project*!
2. Untuk mengetahui pengorganisasian penyelenggaraan pembangunan olahraga di masyarakat melalui *bike sharing* di Kota Bandung sebagai implementasi Bandung *Urban Mobility Project*!
3. Untuk mengetahui pelaksanaan penyelenggaraan pembangunan olahraga di masyarakat melalui *bike sharing* di Kota Bandung sebagai implementasi Bandung *Urban Mobility Project*!
4. Untuk mengetahui penyelenggaraan pembangunan olahraga di masyarakat melalui *bike sharing* di Kota Bandung sebagai implementasi Bandung *Urban Mobility Project*!

### 1.4 Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian mengenai implementasi kebijakan Bandung *Urban Mobility Project* pada *Bike Sharing* (Boseh) di Kota Bandung, diharapkan akan memperoleh dan mempunyai manfaat sebagai berikut :

#### a. Secara teoritis

Secara teoritis penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat yaitu :

Memberikan sumbangan pemikiran bagi pembaharuan tentang teori-teori implementasi kebijakan khususnya dalam jasa penyediaan sarana dan prasarana olahraga , sebagai gambaran kepada baik pengusaha dan pemerintah tentang implementasi kebijakan Bandung *Urban Mobility Project* melalui *bike sharing* (boseh) yang diberikan.

Memberikan sumbangan ilmiah dalam ilmu kebijakan dan manajemen khususnya dalam pemberian jasa sarana dan prasarana olahraga.

Sebagai pijakan dan referensi pada penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan peningkatan kemampuan manajemen dalam hal tingkat kepuasan penggunaan jasa sarana dan prasarana olahraga menjadi bahan kajian selanjutnya.

#### **b. Secara praktis**

Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat yaitu :

1. Bagi masyarakat  
Dengan adanya penelitian ini akan menjadikan salah satu cara untuk berolahraga yang lebih efektif dan efisien.
2. Bagi Pemerintah Khususnya Kota Bandung  
Dengan adanya penelitian ini bisa dijadikan bahan evaluasi dan tolak ukur untuk pengembangan Boleh itu sendiri agar bisa memberikan manfaat yang lebih banyak khususnya untuk masyarakat.
3. Bagi Peneliti  
Lebih bisa mengetahui tentang sarana dan prasarana publik yang dapat membantu kegiatan olahraga dan rekreasi masyarakat yang murah namun banyak manfaatnya.
4. Bagi bokeh (*bike sharing*) Kota Bandung  
Dapat diketahuinya Bagaimana penyelenggaraan pembangunan olahraga melalui bike sharing di Kota Bandung sebagai implementasi Bandung *Urban Mobility Project*, lalu hasil penelitian ini bisa menjadi pertimbangan atau acuan untuk menentukan cara yang tepat untuk perkembangan dan kemajuan *Bike Sharing*.
5. Bagi Peneliti selanjutnya  
Memberikan saran, gambaran dan referensi kepada peneliti selanjutnya dalam penelitian yang berkaitan dengan pemberian layanan jasa sarana dan prasarana olahraga.

### **1.5 Struktur Organisasi Tesis**

Gambaran lebih jelas isi dari keseluruhan tesis disajikan dalam struktur organisasi tesis yang mengacu pada Sistematika penulisan tesis pada pedoman penulisan karya ilmiah UPI akademik 2019 yang disusun sebagai berikut:

**BAB I Pendahuluan:** berisi penjelasan latar belakang masalah penelitian dalamnya membahas bagaimana implementasi kebijakan *Bandung Urban Mobility Project* melalui *Bike Sharing* yang diberikan. Adapun pembahasan rumusan masalah penelitian yang dibagi menjadi satu pertanyaan, serta tujuan penelitian dan manfaat penelitian yang diungkapkan secara teoritis dan praktis.

**BAB II Kajian Pustakadan Kerangka Pemikiran:** bab ini berisikan konsep-konsep, dalil-dalil, hukum-hukum dan rumus-rumus utama serta turunannya mengenai implementasi implementasi kebijakan *Bandung Urban Mobility Project* melalui *Bike Sharing* di Kota Bandung. Posisi teoritis peneliti yang berkenan dengan masalah yang diteliti serta hipotesis penelitian.

**BAB III Metode Penelitian:** bab ini merupakan bagian yang bersifat prosedural, yakni bagian yang mengarahkan pembaca untuk mengetahui bagaimana peneliti merancang alur penelitiannya.

**BAB IV Temuan dan Pembahasan:** hasil penelitian dan pembahasan, dalam bab ini dipaparkan pembahasan terhadap temuan-temuan penelitian yang di peroleh dari Jurnal dan kebijakan olahraga.

**BAB V Kesimpulan dan Saran:** pada bab ini dibahas mengenai kesimpulan terkait implementasi kebijakan kebijakan *Bandung Urban Mobility Project* melalui *Bike Sharing* di Kota Bandung.