

## **BAB 1**

### **PENDAHULUAN**

Pada bab ini akan dibahas tentang pendahuluan yang merupakan bagian awal dari penelitian. Pendahuluan adalah awal suatu cara untuk mengetahui suatu masalah dengan cara mengumpulkan data-data dan informasi dari permasalahan yang berhubungan. Bab ini terdiri dari latar belakang masalah yang menjelaskan timbulnya alasan-alasan masalah yang diteliti, rumusan masalah yaitu inti-inti dari permasalahan yang telah dirumuskan, tujuan dan manfaat penelitian serta definisi operasional yang digunakan untuk membatasi penelitian agar tidak terlalu melebar dan menghindari kesalahan pemahaman.

#### **A. Latar Belakang Masalah**

Di antara kota yang terdapat di Indonesia yang sedang mengalami perkembangan salah satunya adalah Kota Cimahi. Kota Cimahi merupakan kota yang baru mengalami perubahan status dari kota Administratif menjadi kota Cimahi Otonom yang diresmikan pada tanggal 21 juni 2001 berdasarkan peraturan pemerintah no 9 tahun 2001. Bila dilihat dari letaknya Kota Cimahi mempunyai kedudukan strategis dalam hal pengembangan ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan dan berperan juga sebagai salah satu pusat pertumbuhan yang diarahkan dapat melayani wilayah pengembangannya, hal ini dikarenakan Kota Cimahi berbatasan langsung dengan Kota Bandung dan Kabupaten Bandung (Kurniawati 2005:3).

Kota Cimahi dengan luas wilayah 4.025,73 Ha, Secara Geografis Kota Cimahi berbatasan langsung dengan Kec. Parongpong dan Kec. Cisarua Kab. Bandung di sebelah Utara, Kec. Sukasari, Sukajadi, Andir, dan Bandung Kulon di sebelah Timur, Kec. Padalarang dan Ngamprah di sebelah Barat. Secara administratif, Kota Cimahi terdiri atas 3 kecamatan, yang dibagi lagi atas 15 kelurahan ( Kota Cimahi dalam Angka tahun 2010).

Kota Cimahi yang sudah memasuki tahun ke 9, dalam perkembangannya mengalami peningkatan status pemerintahan yang diharapkan dapat mendorong peningkatan pelayanan di bidang pemerintahan, pembangunan dan kependudukan, serta memberikan kemampuan dalam pemanfaatan potensi daerah. Sebagai wilayah otonom baru, Kota Cimahi memerlukan berbagai indikator dalam mengukur kinerja Kota tersebut baik itu pemerintahan yang berada di dalamnya, sarana prasarana, pendidikan, dan infrastruktur jalan karena Kota Cimahi merupakan jalur lalu lintas penghubung antara Kota Bandung dan Kabupaten Bandung sehingga diharapkan mampu tumbuh sebagai Kota industri, perdagangan, dan jasa (Dinas Perhubungan Kota Cimahi tahun 2010).

Pembangunan akan semakin meningkat jika lalu lintas perhubungan darat tidak mengalami hambatan, terutama dalam membawa hasil produksi dan bahan baku. Perhubungan darat merupakan salah satu sektor yang cukup besar peranannya dalam pembangunan karena kontribusinya dalam menembus keterisolasian suatu daerah (Firdausi 2006:2). Di Kota Cimahi peranan perhubungan darat cukup dominan terutama untuk menyalurkan produk-produk industri ke berbagai daerah. Selain itu perhubungan darat sangat dibutuhkan

dalam melayani kebutuhan penduduk terutama dalam menggerakkan roda perekonomian di wilayah kota ( Dinas Perhubungan Kota Cimahi tahun 2010).

Pembangunan di suatu wilayah akan cepat berkembang bila didukung infrastruktur dan sistem jaringan yang memadai di wilayah tersebut. Di era otonomi daerah setiap wilayah diberikan wewenang untuk mengembangkan daerah dan menggali potensi yang ada. Aksesibilitas wilayah merupakan kemudahan untuk mengakses sarana dan prasarana baik fisik maupun sosial dan antara wilayah satu dengan wilayah yang lainnya. (Bintarto 1982:91)

Salah satu variabel yang dapat dinyatakan apakah tingkat aksesibilitas itu tinggi atau rendah dapat dilihat dari banyaknya sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut. Semakin banyak sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut maka semakin mudah aksesibilitas yang didapat, begitu pula sebaliknya semakin rendah tingkat aksesibilitas yang didapat maka semakin sulit daerah itu dijangkau dari daerah lainnya (Bintarto, 1982:91).

Suatu wilayah berkembang secara alami sebagai daerah permukiman manusia di muka bumi. Tahap perkembangan suatu wilayah berawal dari daerah yang berkembang. Pada hakekatnya suatu wilayah memiliki perkembangan yang berbeda dengan wilayah lainnya (Bintarto, 1982:24). Wilayah dipandang sebagai suatu obyek studi dimana di dalamnya terdapat penduduk manusia yang sangat kompleks, telah mengalami proses interelasi antar manusia dan antara manusia dengan lingkungannya (Yunus, 2000).

Wilayah Kota Cimahi yang relatif kecil untuk ukuran sebuah kota yakni 4.025,73 hektar. Permasalahan kota yang terjadi di Kota Cimahi terus mendapat

perhatian, karena sektor ini mengalami kepesatan pertumbuhan sejalan dengan meningkatnya kebutuhan penduduk akan ruang mobilitasnya (Rumdhani 2006:7). Pesatnya perkembangan kota disatu sisi menimbulkan respon positif, di antaranya terbukanya lapangan kerja baru, terpenuhinya berbagai fasilitas sosial ekonomi penduduk. Tetapi disisi lain dapat menimbulkan respon negatif di antaranya masalah urbanisasi, slum area, masalah sampah, masalah kriminalitas, kemacetan lalu lintas dan infrastruktur yang kurang memadai. Mengakibatkan kebutuhan penduduk Kota Cimahi tidak terpenuhi (Dinas Perhubungan Kota Cimahi tahun 2010).

Setelah perubahan status kota yang dialami mulai pada saat itu pembangunan sarana dan prasarana umum semakin ditingkatkan karena kebutuhan penduduk yang mendesak serta fungsinya yang sangat penting bagi penduduk Kota Cimahi, seperti pembuatan jalan, gedung perkantoran pemerintah maupun swasta, pasar, sarana pendidikan, dan lain-lain. Dalam pembangunan kota, haruslah terlebih dahulu melihat bentuk fisik (morfologi) suatu kota tersebut agar dapat lebih mudah menggambarkan keadaan geografisnya. Bentuk suatu kota ditentukan oleh pola penyebaran pusat-pusat kegiatan kota itu atau bagaimana pola tata guna tanah yang berlaku pada kota itu ( Miro, 1997: 48).

Menurut Miro (1997:48) bentuk kota yang memusat (*Concentric Zone*) yaitu biasanya ada pada kota-kota kecil dan sedang dimana terdapat hanya 1 (satu) pusat kegiatan kota (*Central Bussiness District-CBD*) yang terdiri dari kawasan perkotaan, hotel, pusat perbelanjaan dan lingkungan CBD ini terdapat kawasan transisi yang melingkari CBD yang terdiri dari kawasan industri dan perumahan.

Di pinggir kota terdapat pemukiman-pemukiman mewah dan lingkaran jalan arteri primer dan sekunder.

Pemusatan kota ini akan membawa struktur jaringan jalan dan pola jaringan jalan disetiap kota tidak sama (berbeda) antara suatu kota dengan kota yang lainnya. Hal ini terjadi karena adanya jasa dan perdagangan yang ada di Kota Cimahi khususnya di Kecamatan Cimahi Tengah serta adanya jalan negara yang sering dilalui atau jalur perlintasan antar daerah dimulai dari jalan Cibeureum sampai jalan Padasuka.

Pusat Kota Cimahi berada di Kecamatan Cimahi Tengah, yang terbagi lagi menjadi 6 kelurahan yaitu Kelurahan Baros, Kelurahan Cigugur Tengah, Kelurahan Karang Mekar, Kelurahan Setiamanah, Kelurahan Padasuka, dan Kelurahan Cimahi. Melihat Kota Cimahi semakin padat penduduknya, sedangkan lahan di Kota Cimahi yang kecil mengakibatkan pusat-pusat kota ini mengalami perubahan baik secara fisik maupun sosial agar dapat meningkatkan kota tersebut (Sekertariat Kecamatan Cimahi Tengah tahun 2010).

Dewasa ini dengan adanya pemusatan kota dan pertumbuhan penduduk yang meningkat di Kota Cimahi mengakibatkan makin banyaknya kendaraan yang di gunakan oleh penduduk untuk menjalankan aktifitasnya baik kendaraan umum atau pribadi. Sehingga mulai terjadi kemacetan di beberapa titik ruas jalan di Kota Cimahi, kemacetan tersebut sudah pada kondisi sangat parah apalagi pada waktu pagi hari pukul 06.30-0800, siang hari pukul 12.00-13.00 dan sore hari pukul 17.00-18.00, karena panjang jalan yang tersedia tidak sebanding dengan jumlah kendaraan, serta kondisi jalan yang tidak memungkinkan. Selain itu volume

kendaraan di Kota Cimahi khususnya yang berada di Kecamatan Cimahi Tengah meningkat. Infrastruktur jalan belum mencukupi, minimnya lampu lalu lintas, serta tidak adanya terminal angkutan yang layak disediakan oleh pemerintah untuk para angkutan jalan (Dinas Perhubungan Kota Cimahi 2010).

Seiring dengan berjalannya waktu pemerintah Cimahi membuat aturan pada tahun 2005 dengan rekayasa diberlakukannya jalan satu arah di beberapa ruas jalan di Kota Cimahi. Rekayasa jalan satu arah ini diperuntukan agar tidak terjadi kemacetan secara terus meningkat di kota Cimahi, salah satunya yaitu di Jl. Gatot Subroto, Jl. Gandawijaya, Jl. Gedung Empat, Jl. SMP, Jl. Stasiun Cimahi, dan Jl. Dustira.

Dari hasil pengamatan sementara di lapangan, setelah perubahan tersebut digunakan kebutuhan penduduk jadi terganggu karena akses jalan semakin panjang misalnya yang semula jarak dapat ditempuh dalam waktu 5 menit sekarang mencapai 10 menit. Bagi pendatang baru mungkin peraturan baru ini akan membingungkan, apalagi ditambah dengan pergantian seluruh nama jalan di Kota Cimahi dengan minimnya marka dan rambu yang kurang jelas.

Menurut Harris (1966:4) Akses diukur berdasarkan wilayah dengan rata-rata sebanding dengan akses dari setiap zona kawasan untuk beberapa kawasan di semua bidang lainnya. Wilayah ini biasanya berada pada pusat bisnis (CBD) di bagian dalam daerah analisis lalu lintas, saluran sensus atau kombinasi dari semuanya. Langkah yang paling akurat mencakup jarak pemisahan perjalanan, jarak rute, waktu perjalanan, biaya, kurangnya keamanan dan kenyamanan, fasilitas dan kombinasi.

Setiap wilayah mempunyai kebutuhan yang berbeda-beda setiap orang misalnya saja akses yang mereka butuhkan dari tempat kerja, perusahaan, pekerja dirumah mereka, rumah-rumah, apartement, tanah kosong tempat pembelian atau olahraga, serta yang melayani kesehatan penduduk (Rumah sakit) dan fasilitas keamanan. Kategori ini harus dibagi menjadi tingkatan yang lebih sempit, termasuk yang didefinisikan oleh ras, pendapatan, jenis kelamin, ukuran keluarga dan sejenisnya (Harris, 1966:4). Hal ini terjadi di Kota Cimahi kebutuhan penduduk sangatlah penting karena akan mengubah pola kebiasaan penduduk yang sebelumnya, tetapi pada sisi lain pendapatan penduduk Kota Cimahi dengan dibukanya rekayasa jalan satu arah cukup meningkat dan mendapatkan respon yang besar bagi penduduk Kota Cimahi, misalnya saja pendapatan penduduk menjadi meningkat karena penduduk sekitar mencari nafkah dengan berdagang bahkan di daerah tersebut dijadikan central bisnis.

Menurut data Kota Cimahi dalam angka ( KCDA, 2010) panjang jalan di Kota Cimahi pada akhir tahun 2009 adalah 118.956 Meter. Jika dirinci menurut pengelolanya maka sebesar 3,25 persen di antaranya adalah jalan nasional, 7,05 persen merupakan jalan propinsi, dan sisanya jalan kota. Dari seluruh panjang jalan di Kota Cimahi, jalan yang diaspal mendekati 70-75 persen, sedangkan sisanya jalan yang diperkeras, dan jalan tanah. Dari seluruh jalan yang dikelola Kota Cimahi, hanya 83.492 M (70,19 persen) dalam kondisi baik, sepanjang 21.299 M ( 17,90 persen ) dalam kondisi sedang, dan 14.165 M (11,90 persen) dalam kondisi rusak. Ruas jalan di Kota Cimahi tidak begitu luas, hanya 141 km. Permasalahan jumlah kendaraan pribadi di Kota Cimahi jauh lebih banyak

daripada jumlah kendaraan umum. Kendaraan pribadi jumlahnya mencapai 25.000 unit, sedangkan kendaraan umum hanya 3.000 unit.

Aksesibilitas yang ada di Kota Cimahi menjadi begitu penting bagi seluruh penduduk yang ada di Kota Cimahi terutama bagi penduduk sekitar jalan satu arah maupun diluar Kota Cimahi. Maka dari itu penulis merasa tertarik untuk meneliti Kota Cimahi, terutama yang berkenaan dengan respon penduduk pada rekayasa jalan satu arah terhadap aksesibilitas di Kota Cimahi. Dengan kurangnya keamanan, kenyamanan, dan kebutuhan, penduduk terganggu hal itu menjadi permasalahan yang menarik untuk dikaji.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan pada latar belakang masalah yang telah dikemukakan, maka penelitian ini memfokuskan kajian pada “Bagaimana Respon Penduduk Pada Rekayasa Jalan Satu Arah Terhadap Aksesibilitas di Kota Cimahi”. Secara lebih rinci masalah penelitian dirumuskan dalam bentuk pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana respon penduduk diberlakukannya rekayasa jalan satu arah terhadap kondisi sosial ekonomi penduduk di Kota Cimahi?
2. Bagaimana respon penduduk diberlakukannya rekayasa jalan satu arah terhadap aksesibilitas penduduk di Kota Cimahi?



### **C. Batasan Masalah**

Masalah dalam penelitian ini dibatasi sebagai berikut:

1. Penduduk adalah orang yang bermata pencaharian sebagai pedagang di sekitar yang diberlakukan satu arah.
2. Aksesibilitas adalah jarak, waktu, biaya angkutan, dan sarana angkutan yang digunakan oleh penduduk yang tinggal di sekitar jalan yang diberlakukan satu arah.
3. Sosial ekonomi meliputi pendidikan, mata pencaharian, dan pendapatan.
4. Rekayasa jalan satu arah merupakan perubahan jalan, dengan perubahan jalan di jalan Gatot Subroto, jalan Gedung Empat, jalan Gandawijaya, jalan Stasiun dan jalan Dustira.

### **D. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian dari permasalahan yang akan dibahas, yaitu :

1. Mengidentifikasi respon penduduk diberlakukannya rekayasa jalan satu arah terhadap kondisi sosial penduduk di Kota Cimahi.
2. Menganalisis respon penduduk diberlakukannya rekayasa jalan satu arah terhadap aksesibilitas penduduk di Kota Cimahi.

### **E. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini adalah :

1. Diharapkan dapat dijadikan bahan referensi untuk peneliti selanjutnya.

2. Sebagai suatu studi banding antara teori-teori yang pernah didapatkan dibangku kuliah serta literatur-literatur lainnya dengan praktek sesungguhnya yang terjadi di lapangan.
3. Sebagai bahan pengayaan dalam proses belajar mengajar pada materi tentang jalan dan transportasi.
4. Sebagai bahan masukan kepada penduduk Kota Cimahi maupun sekitarnya tentang diberlakukannya rekayasa jalan satu arah.
5. Sebagai bahan masukan kepada pemerintah Kota Cimahi supaya lebih memberikan arahan tentang respon diberlakukannya rekayasa jalan satu arah.

#### **F. Definisi Operasional**

Penelitian ini membahas mengenai bagaimanakah dampak rekayasa jalan satu arah di Kota Cimahi, variabel yang akan dibahas yaitu dampak yang terjadi secara (fisik dan sosial). Tetapi sebelum itu perlu diketahui definisi mengenai judul yakni **“Respon Penduduk Pada Rekayasa Jalan Satu Arah Terhadap Aksesibilitas di Kota Cimahi”** untuk menghindari kesalah pahaman, penulis akan memberikan penjelasan mengenai konsep yang terkandung dalam penelitian ini.

1. Respon menurut Wikipedia (2010) adalah istilah yang digunakan oleh psikologi untuk menamakan reaksi terhadap rangsang yang diterima oleh panca indra. Respon biasanya diwujudkan dalam perilaku yang dimunculkan setelah dilakukan perangsangan. Respon dapat diartikan sebagai bentuk penilaian perilaku atau jawaban dari kuesioner, yang muncul dikarenakan adanya reaksi

terhadap rangsangan dari lingkungan, yang diterima oleh panca indra dan akan membentuk tingkah laku baru yang nampak maupun yang tidak nampak. Respon dalam penelitian ini adalah penduduk yang berada disekitar jalan satu arah, pengguna jalan, dan pedagang kaki lima yang mengalami respon dengan diberlakukannya rekayasa jalan satu arah.

2. Rekayasa Jalan satu arah (*one way traffic system*), merupakan jalan yang hanya digunakan searah (*one direction*). Jalan satu arah ini mempunyai manfaat untuk meningkatkan kapasitas, yang antara lain menurut DIRJEN Perhubungan Darat (dalam kurniawati 2005:27). Rekomendasi ini mempertimbangkan adanya kegiatan-kegiatan yang tidak mengganggu lalu lintas. Rekayasa jalan satu arah ini yang dimaksud oleh penulis berada di Kecamatan Cimahi Tengah yaitu di Jl. Gatot subroto, Jl. Gandawijaya, Jl. Gedung Empat, Jl. SMP, Jl. Stasiun Cimahi, dan Jl. Dustira.
3. Kondisi sosial ekonomi adalah pengertian sosial ekonomi menurut Kaare Svalatoga (1989:26) adalah posisi yang ditempati individu atau keluarga dengan ukuran yang umum berlaku tentang kepemilikan kultural, pendapatan efektif, pemeliharaan barang dan potensi dalam aktifitas kelompok dan komunitasnya. Kondisi sosial ekonomi yang dimaksud adalah kondisi sosial ekonomi penduduk yang di batasi hanya mata pencaharian penduduk sebagai pedagang yang berada di sekitar jalan satu arah. Dengan melihat mata pencaharian, tingkat pendidikan, jasa, dan tingkat pendapatan penduduk. Hal itu menjadi faktor kebutuhan yang tidak terbatas jumlahnya maupun jenisnya bagi penduduk khususnya penduduk kota Cimahi.

4. Aksesibilitas menurut Tamin (2000:32) merupakan konsep yang menghubungkan system pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan system jaringan transportasi yang menghubungkannya. Salah satu dimensi aksesibilitas perkotaan yang penting adalah hubungan yang terbentuk antara perumahan dan lokasi tempat kerja melalui penyediaan jaringan jalan yang ada. Aksesibilitas tersebut terdiri dari prasarana (sistem jaringan jalan) yang ada beserta ketersediaan sarana untuk melakukan pergerakannya (angkutan pribadi maupun angkutan umum). Oleh karena itu, penulisan ini bertujuan untuk melakukan kajian terhadap salah satu dimensi aksesibilitas perkotaan yang penting, yaitu berupa pemetaan permintaan pergerakan penduduk ke tempat kerja serta pengaruhnya terhadap perkembangan wilayah di Kota Cimahi setelah di bukanya jalan satu arah.