

BAB I

PENDAHULUAN

Bagian ini merupakan kajian pendahuluan yang memunculkan gejala-gejala kesenjangan yang terjadi dilapangan dengan teori yang ada, sehingga perlu dilakukannya penelitian ini. Adapun sistematika dari penulisan pada bab ini antara lain ; a. latar belakang b. rumusan masalah, c. tujuan penelitian, d. manfaat penelitian, e. serta hipotesis yang merupakan jawaban sementara terhadap masalah penelitian dan masih harus diuji kebenarannya.

A. Latar Belakang

Menurut Bintarto (1983: 36) “Perkotaan (*urban*) dapat diartikan sebagai daerah yang memiliki suasana kehidupan dan penghidupan yang modern”. Dengan kata lain kota identik dengan tingkat kesejahteraan, serta penerapan teknologi yang tinggi. Suatu perkotaan biasanya memiliki berbagai macam fungsi. Sebagaimana yang dikemukakan oleh Maryani (2002: 1) bahwa:

Perkotaan tidak hanya berfungsi sebagai wadah dimana tempat beraglomerasinya penduduk dalam jumlah banyak, melainkan dijadikan sebagai pusat berbagai kegiatan, seperti pusat pemerintahan, perdagangan, transportasi, komunikasi dan jasa lainnya, sehingga tidak heran kalau perkotaan berfungsi sebagai *growth pole* dan *center place*. Kota seringkali dijadikan tumpuan harapan untuk memperbaiki standar kehidupan, sehingga tidak heran kota memberikan daya tarik bagi daerah

sekitarnya untuk mengadu nasib, sehingga konsep urbanisasi menjadi begitu melekat pada setiap kota di dunia termasuk Indonesia.

Urbanisasi yang selama ini terjadi ternyata menimbulkan dampak negatif bagi daerah perkotaan. Dikarenakan arus urbanisasi yang mengalir ke daerah perkotaan menyebabkan pertumbuhan penduduk kota meningkat dengan pesat, sehingga pertumbuhan penduduk kota tidak hanya melalui pertumbuhan penduduk alami kota saja, melainkan arus urbanisasi turut andil besar dalam meningkatnya jumlah penduduk di perkotaan. Hal yang semacam ini menimbulkan kota-kota raksasa yang jumlah penduduknya sangat banyak dan kepadatan penduduk yang sangat tinggi. Akibat jumlah penduduk yang padat di daerah perkotaan menimbulkan persaingan-persaingan penggunaan ruang dalam kota menjadi ketat.

Perkembangan lingkungan permukiman di daerah perkotaan tidak terlepas dari pesatnya laju pertumbuhan penduduk perkotaan baik karena faktor pertumbuhan penduduk kota itu sendiri maupun karena faktor urbanisasi. Adapun sebab yang menimbulkan terjadinya urbanisasi menurut Kirmanto (2001:1) adalah :

Dampak negatif urbanisasi yang telah berlangsung selama ini lebih disebabkan oleh tidak seimbangnya peluang untuk mencari nafkah di daerah perdesaan dan perkotaan, sehingga memunculkan adanya daya tarik kota yang dianggap mampu memberikan masa depan yang lebih baik bagi masyarakat perdesaan atau luar kota, sementara latar belakang modal para pendatang yang sangat terbatas baik dalam bentuk uang, pendidikan maupun keterampilan, maka lapangan pekerjaan yang dapat

mereka masuki sangat termarginalkan. Sehingga tingkat pengangguran baik itu pengangguran terbuka, setengah pengangguran, pengangguran terselubung semakin tinggi yang berdampak pada tingginya tingkat kemiskinan di perkotaan.

Seiring dengan pertumbuhan penduduk di daerah perkotaan, maka kebutuhan penyediaan akan prasarana dan sarana permukiman akan meningkat pula. Rumah dan fasilitas permukiman yang memadai merupakan kebutuhan pokok yang sangat penting bagi manusia dalam melangsungkan kehidupannya. Pemenuhan kebutuhan prasarana dan sarana permukiman yang terjangkau dan layak huni belum sepenuhnya dapat disediakan baik oleh masyarakat maupun pemerintah, sehingga memberikan kontribusi terjadinya lingkungan permukiman kumuh.

Permukiman kumuh merupakan masalah yang dihadapi oleh hampir semua kota-kota besar di Indonesia. Menurut data dari BPS Jawa Barat (2009) Kota Bandung merupakan Ibu Kota Provinsi Jawa Barat memiliki luas wilayah 16.729,65 Ha dengan jumlah penduduk berdasarkan Survei Sosial Ekonomi Daerah (Suseda) pada tahun 2009 mencapai 2.374.198 jiwa (penduduk laki-laki 1.210.164 jiwa dan perempuan 1.164.034 jiwa). Pada siang hari, jumlah orang yang ada di Kota Bandung meningkat hampir dua kali lipat. Hal ini terjadi karena banyaknya penduduk di luar Kota Bandung yang bekerja di Kota Bandung. Rata-rata kepadatan penduduk Kota Bandung 14.190,41 jiwa/km² dengan Laju Pertumbuhan Penduduk (LPP) sebesar 1,90%.

Besarnya jumlah penduduk tersebut membawa konsekuensi semakin besarnya tekanan terhadap Lingkungan hidup dan sumber daya alam. Peningkatan jumlah penduduk membawa konsekuensi pada peningkatan kebutuhan prasarana dan sarana sosial seperti perumahan. Pada masyarakat berpenghasilan menengah ke bawah, tidak terpenuhinya kebutuhan lahan secara memadai menyebabkan munculnya kantong-kantong permukiman kumuh di beberapa lokasi di Kota Bandung.

Berdasarkan data dari BPS Kota Bandung (2009) pada tahun 2004 jumlah kepadatan penduduk di Kota Bandung adalah 13.346 jiwa/km². Kemudian pada tahun 2005 sampai dengan 2008 senantiasa mengalami peningkatan yang signifikan. Pada tahun 2005 jumlah kepadatan penduduk adalah 13.505 jiwa/km², pada tahun 2006 jumlah kepadatan penduduk 13.729,74 jiwa/km², pada tahun 2007 jumlah kepadatan penduduk 13.927,48 jiwa/km², kemudian pada tahun 2008 menjadi 14.192,11 jiwa/km². Hal ini menunjukkan kecenderungan peningkatan jumlah kepadatan penduduk di Kota Bandung setiap tahunnya, dengan kata lain bertambah pula kebutuhan permukiman yang harus disediakan di Kota Bandung.

Menurut data kawasan kumuh di Kota Bandung yang telah dikeluarkan oleh Dinas Tata Ruang dan Cipta Karya terlihat bahwa sebaran lokasi kawasan kumuh di Kota Bandung pada tahun 2000

menunjukkan bahwa hampir disetiap kelurahan terdapat kawasan permukiman kumuh, baik yang berstatus kampung kota maupun permukiman liar. Berdasarkan penelitian yang dilakukan BKKBN kota Bandung, sejak krisis moneter tahun 1997 yang selanjutnya menjadi krisis ekonomi di Kota Bandung telah menyebabkan peningkatan jumlah keluarga pra-sejahtera, yaitu dari 5.558 KK pada bulan Agustus 1998 menjadi 9967 KK pada bulan September pada tahun yang sama.

Berdasarkan RKPD (Rencana Kerja Pembangunan Daerah) 2009, ada enam wilayah di Kota Bandung yang penduduknya terbanyak, yaitu Bandung Kulon 120.733 jiwa, Batununggal (117.753), Kiaracondong (115.305), Babakan Ciparay (108.725), Bojongloa Kaler (106.867), Cibeunying Kidul (100.927).

Berdasarkan RTRW Kota Bandung 2013 (2004) terdapat 62 titik kawasan kumuh yang tersebar di beberapa kecamatan di Kota Bandung. Beberapa daerah kumuh yang terdapat di Kota Bandung antara lain di Kelurahan Tamansari, Andir, Braga, Cigondewah, dan Cicadas yang berada di atas tanah milik pemerintah daerah. Keberadaan lingkungan permukiman kumuh memberikan dampak citra ketidakberdayaan, ketidakmampuan dan bahkan ketidakpedulian pemerintah terhadap pengaturan pelayanan kebutuhan-kebutuhan hidup warga kota.

Penduduk yang hidup di lingkungan permukiman kumuh pada umumnya tidak memiliki cukup uang untuk membeli dan mendirikan rumah tinggal yang layak, sehingga mereka tinggal disembarang tempat termasuk didaerah-daerah marginal (Daldjoeni, 1998: 38). Lahan-lahan kosong yang ada diperkotaan menjadi sasaran untuk dijadikan tempat bermukim bagi kaum migran yang belum mempunyai tempat tinggal dengan latar belakang ekonomi yang lemah tidak memungkinkan untuk membeli lahan di perkotaan yang relatif sangat mahal. Sempadan sungai dan sempadan jalur kereta api menjadi lahan strategis sebagai kantong-kantong pusat tumbuh dan berkembangnya permukiman kumuh di perkotaan. Lemahnya pengawasan serta lambannya tindakan yang dilakukan oleh pemerintah menimbulkan tumbuh dan berkembangnya permukiman kumuh didaerah tersebut secara ilegal.

Kondisi permukiman yang dibangun cenderung seadanya, bahkan tidak layak untuk dihuni dengan berbagai pertimbangan kondisi yang ada, seperti halnya resiko akan terjadinya penggusuran. Menurut Peraturan Pemerintah No.35 tahun 1991 menyebutkan:

Sempadan sungai merupakan kawasan sepanjang kiri kanan sungai, termasuk sungai buatan, kanal, saluran irigasi primer, yang mempunyai manfaat penting untuk mempertahankan kelestarian fungsi sungai. Perlindungan terhadap sempadan sungai dilakukan untuk melindungi dari kegiatan yang dapat mengganggu dan merusak kualitas air sungai, kondisi fisik pinggir dan dasar sungai serta mengamankan aliran sungai.

Sempadan sungai adalah kawasan yang mempunyai manfaat penting untuk mempertahankan kelestarian fungsi sungai. Perlindungan terhadap sempadan sungai ditetapkan oleh Kepres No 32 pasal 1 tahun 1990 tentang pengelolaan kawasan lindung menyebutkan, kawasan lindung adalah kawasan yang ditetapkan dengan fungsi utama melindungi kelestarian lingkungan hidup. Lingkungan hidup yang dimaksud antara lain sumber daya alam, sumberdaya buatan, nilai sejarah, serta budaya bangsa.

Begitupun dengan sempadan jalur kereta api yang merupakan garis batas luar pengamanan jalur kereta api. Berdasarkan Keputusan Menhub Nomor: KM 52 tahun 2000, Pasal 1 ayat 3 dan 7 menyebutkan bahwa :

Jalur kereta api adalah daerah yang meliputi daerah manfaat jalan kereta api, daerah milik jalan kereta api, dan daerah pengawasan jalan kereta api, termasuk bagian bawah dan ruang bebas di atasnya, yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api.

Pendirian bangunan di sempadan sungai dapat mengganggu ekologi sungai, sedangkan bangunan di sempadan jalur kereta api dapat mengganggu lalu lintas kereta api, selain dari itu terdapat aturan yang melarang didirikannya bangunan di daerah tersebut. Bangunan yang ada disekitar sempadan sungai dan sempadan jalur kereta api cenderung kumuh hal ini dikarenakan mayoritas penghuni di daerah tersebut terdiri dari masyarakat menengah kebawah yang berasal dari masyarakat *urban*.

Menurut Maryani (2002: 49) “keberadaan kawasan permukiman kumuh di perkotaan sangat mengganggu keindahan dan ketertiban kota”. Sehingga menjadikan keberadaan permukiman kumuh sebagai suatu permasalahan perkotaan yang sekiranya perlu ada suatu upaya yang tepat untuk menanggulangi permasalahan tersebut.

Dalam kajian ini akan mencoba membandingkan antara permukiman kumuh yang terdapat di sempadan sungai Cikapundung dengan sempadan jalur kereta api yang ada di Kota Bandung, dengan melihat tingkat kekumuhan berdasarkan faktor-faktor yang mengakibatkan lingkungan tersebut menjadi kumuh. Sungai Cikapundung dipilih karena menurut (BAPPEDA, 2009) merupakan salah satu sungai besar yang melintasi Kota Bandung. Sungai Cikapundung memiliki panjang 28 km, mulai dari hulu sungai di Kabupaten Bandung Barat, melintasi Kota Bandung dan Kabupaten Bandung di Selatan. Dari 15,5 km yang melintas di Kota Bandung, 8,5 km kondisinya cukup parah karena di kanan kiri bibir sungai dipadati bangunan rumah penduduk, kumuh dan rawan banjir.

Memperhatikan permasalahan yang ada maka penulis mengangkat judul “Studi Tingkat Kekumuhan Permukiman di Sempadan Sungai Cikapundung dan Sempadan Jalur Kereta Api di Kota Bandung”. Penulis memilih judul ini karena didalamnya terdapat suatu fenomena geografi perkotaan yang menarik. Terdapat interaksi antara manusia

dengan lingkungannya dalam rangka memenuhi kebutuhan akan ruang untuk dijadikan tempat tinggal.

B. Rumusan Masalah

Mengingat luasnya permasalahan permukiman kumuh ini, maka penulis membatasi permasalahan yang dikaji dengan mengajukan beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimana perbedaan karakteristik permukiman kumuh di sempadan Cikapundung dan sempadan jalur kereta api di Kota Bandung ?
2. Bagaimana faktor yang melatar belakangi terbentuknya permukiman kumuh di sempadan Cikapundung dan sempadan jalur kereta api di Kota Bandung ?
3. Bagaimana perbandingan tingkat kekumuhan permukiman di sempadan Cikapundung dan sempadan kereta api di Kota Bandung ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi perbedaan karakteristik permukiman kumuh di sempadan Cikapundung dan sempadan jalur kereta api di Kota Bandung.

2. Mengidentifikasi faktor-faktor yang menjadi penyebab terjadinya permukiman kumuh di sempadan Cikapundung dan sempadan jalur kereta api di Kota Bandung.
3. Menganalisis tingkat perbandingan kekumuhan permukiman di sempadan Cikapundung dan sempadan jalur kereta api di Kota Bandung.

D. Manfaat Penelitian

Setiap penelitian sudah semestinya memiliki sejumlah manfaat, baik bagi peneliti maupun bagi pihak-pihak lain yang terkait dengan permasalahan yang dikaji dalam penelitian. Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi penulis dapat menambah wawasan dan pemahaman peneliti mengenai kajian permukiman kumuh di perkotaan.
2. Menjadi sumber informasi bagi masyarakat mengenai permukiman kumuh di sempadan Cikapundung dan sempadan jalur kereta api di Kota Bandung.
3. Sebagai bahan masukan bagi dinas terkait dalam pengambilan kebijakan khususnya mengenai permukiman kumuh di sempadan Cikapundung dan sempadan jalur kereta api di Kota Bandung.
4. Menjadi rekomendasi bagi rekan mahasiswa yang akan melakukan penelitian pada objek yang berkaitan.

E. Defenisi Oprasional

Judul rencana penelitian ini adalah "Studi Tingkat Kekumuhan Permukiman di Sempadan Cikapundung dan Sempadan Jalur Kereta Api di Kota Bandung". Untuk menjaga agar tidak terjadi kesalahpahaman dalam penafsiran penelitian ini maka akan diuraikan definisi operasional yaitu sebagai berikut:

1. Tingkat kekumuhan

Berdasarkan Dirjen Perumahan dan Permukiman (2002) tingkat kekumuhan adalah ukuran kekumuhan suatu kawasan kumuh dibandingkan dengan kawasan lainnya. Nilai dari tingkat kekumuhan di dapat dari indikator kekumuhan, yang meliputi kondisi fisik dan sosial ekonomi permukiman.

2. Permukiman

Menurut Sumaatmadja (1988:191) "permukiman adalah bagian dari permukaan bumi yang dihuni oleh manusia meliputi segala prasarana dan sarana yang menunjang kehidupannya dan menjadi satu kesatuan dengan tempat tinggal yang bersangkutan".

4. Sempadan Cikapundung

Sempadan sungai Cikapundung adalah kawasan sepanjang kiri kanan sungai yang mempunyai manfaat penting untuk mempertahankan kelestarian fungsi sungai. Perlindungan terhadap sempadan sungai dilakukan untuk melindungi fungsi

sungai dari kegiatan budidaya yang dapat mengganggu dan merusak kondisi sungai dan mengamankan aliran sungai.

5. Sempadan jalur kereta api

Berdasarkan Keputusan Menhub Nomor: KM 52 Pasal 1 ayat 3 dan 7 tahun 2000 menyebutkan, “sempadan jalur kereta api adalah garis batas luar pengamanan jalur kereta api”. Sedangkan jalur kereta api adalah daerah yang meliputi daerah manfaat jalan kereta api, daerah milik jalan kereta api, dan daerah pengawasan jalan kereta api, termasuk bagian bawah dan ruang bebas di atasnya, yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api. Ruang bebas dalam pengertian jalur kereta api adalah ruang tertentu yang senantiasa bebas dan tidak mengganggu gerakan kereta api sehingga kereta api dapat berjalan dengan bebas dan aman.

F. Hipotesis penelitian

Menurut Arikunto (2006: 73) pada umumnya hipotesis dirumuskan untuk menggambarkan hubungan dua variable akibat. Namun demikian, ada hipotesis yang menggambarkan perbandingan satu variable dari dua sampel. Dalam hal ini untuk menguji perbandingan tingkat kekumuhan permukiman di sempadan Sungai Cikapundung dan sempadan jalur kereta api di Kota Bandung, maka hipotesisnya adalah :

1. Hipotesis Nol (H_0)

Tidak terdapat perbedaan tingkat kekumuhan permukiman yang signifikan antara sempadan sungai Cikapundung dengan sempadan jalur kereta api di Kota Bandung.

2. Hipotesis Alternatif (H_1)

Terdapat perbedaan tingkat kekumuhan permukiman yang signifikan antara sempadan sungai Cikapundung dengan sempadan jalur kereta api di Kota Bandung.

