

**PRAKTEK GAYA HIDUP BERWAWASAN LINGKUNGAN
PADA KOMUNITAS PENGGUNA SEPEDA, KRL, DAN
TRANSJAKARTA DI METROPOLITAN JAKARTA**

TUGAS AKHIR

Oleh:

YULIA WIDIASTUTI

L2D 005 409



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2009**

PRAKTEK GAYA HIDUP BERWAWASAN LINGKUNGAN PADA KOMUNITAS PENGGUNA SEPEDA, KRL, DAN TRANSJAKARTA DI METROPOLITAN JAKARTA

ABSTRAK

Gaya hidup merupakan perilaku seseorang yang ditunjukkan dalam aktivitas, minat dan opini yang dimilikinya. Gaya hidup berkaitan dengan bagaimana seseorang membentuk image di mata orang lain dan seringkali muncul dikarenakan seseorang merasa butuh pengakuan dari lingkungan masyarakat. Seperti kita ketahui bahwa Jakarta sebagai ibukota negara sekaligus sebagai kota metropolitan menjadi tumpuan bagi kegiatan ekonomi penduduknya. Hal ini menyebabkan tingginya kebutuhan pergerakan masyarakat, baik masyarakat Kota Jakarta sendiri maupun masyarakat luar Jakarta yang bekerja dan beraktivitas di Jakarta. Tingginya angka perjalanan di Jakarta menimbulkan berbagai permasalahan transportasi, misalnya kemacetan, polusi udara, dan perubahan iklim global. Dari berbagai masalah lingkungan yang disebabkan oleh aktivitas transportasi, maka diperlukan suatu gaya hidup berwawasan lingkungan. Salah satunya yaitu kebiasaan untuk menggunakan kendaraan umum ataupun kendaraan non-motorized.

Kemudian untuk mendukung perubahan perilaku masyarakat yang pro lingkungan, diperlukan dukungan kebijakan pemerintah. Akan tetapi seringkali terjadi kesulitan dalam mengubah visi menjadi aksi. Pada dasarnya kesulitan ini dimulai dengan tidak jelasnya konsep perencanaan yang dibuat, sehingga kebijakan yang telah disusun sulit dipahami oleh masyarakat (Artiningsih dkk, 2008). Di Jakarta, terdapat beberapa komunitas pengguna moda transportasi tertentu, antara lain komunitas pengguna sepeda (Bike-to-Work Community), KRL (KRL-Mania), dan Transjakarta (suaratransjakarta). Gaya hidup berwawasan lingkungan yang dimiliki ketiga komunitas tercermin dalam pemilihan kendaraan umum dan kendaraan non-motorized untuk mengakomodasi pergerakannya. Selain itu penggunaan ketiga moda transportasi tersebut (sepeda, KRL, dan Transjakarta) juga secara tidak langsung mendukung upaya pemerintah untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengkaji praktek gaya hidup berwawasan lingkungan yang dilakukan komunitas pengguna moda transportasi pro lingkungan di Kota Metropolitan Jakarta. Untuk mencapai tujuan tersebut digunakan pendekatan penelitian kuantitatif dengan cara berpikir deduktif. Sedangkan metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Metode kualitatif ini digunakan untuk mengolah data yang diperoleh melalui wawancara yang dilakukan terhadap anggota komunitas pengguna sepeda, KRL, dan Transjakarta. Data ini diperoleh dengan melakukan wawancara terhadap beberapa anggota komunitas yang kemudian dianalisis dengan metode deskriptif kualitatif. Selain itu teknik pemilihan sampel yang digunakan dalam wawancara adalah purposive sample dikarenakan tujuan dari wawancara telah ditentukan yaitu terhadap anggota komunitas pengguna sepeda, KRL, dan Transjakarta .

Ada tiga analisis yang dilakukan dalam penelitian ini. Analisis pertama yaitu analisis perilaku gaya hidup berwawasan lingkungan. Analisis ini mencakup latar belakang tergabung dalam masing-masing komunitas, apa saja alasan mereka menggunakan sepeda, KRL, atau Transjakarta, serta karakteristik anggota komunitas. Analisis kedua yang dilakukan yaitu analisis terhadap kebijakan transportasi yang ada di Kota Jakarta, dan yang ketiga adalah analisis keberlanjutan komunitas. Ada tiga hal yang dikaji dalam analisis ini, yaitu manfaat yang diperoleh anggota komunitas selama menjadi anggota komunitas, apa saja keuntungan dan kerugian selama mereka menggunakan moda transportasi pro lingkungan, dan bagaimana cara mereka menularkan gaya hidup yang dimilikinya kepada orang lain yang belum tergabung dalam komunitas.

Dari analisis yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa perilaku berwawasan lingkungan pada ketiga komunitas berbeda-beda. Walaupun ada kesamaan pola, namun memiliki makna yang berbeda untuk masing-masing komunitas. Selain itu juga diperoleh kesimpulan bahwa perilaku berwawasan lingkungan yang dilakukan oleh ketiga komunitas tidak didasari oleh adanya kebijakan pemerintah, tetapi karena kemauan dan kesadaran sendiri. Awal mula pembentukan komunitas berkelanjutan itu sendiri dimulai dari adanya inisiatif dari beberapa orang untuk mempelopori pembentukan komunitas yang kemudian melakukan berbagai cara penuliran kepada orang-orang yang belum tergabung dalam komunitas.

Keyword: gaya hidup berwawasan lingkungan, kebijakan, komunitas, transportasi

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Gaya hidup adalah perilaku seseorang yang ditunjukkan dalam aktivitas, minat dan opini khususnya yang berkaitan dengan citra diri untuk merefleksikan status sosialnya (Susanto, 2006). Gaya hidup menunjukkan bagaimana dia ingin dipersepsikan oleh orang lain, sehingga gaya hidup sangat berkaitan dengan bagaimana ia membentuk *image* di mata orang lain. Perbedaan aktivitas, minat, maupun status sosial yang dimiliki seseorang, menjadikan gaya hidup yang dimiliki setiap orang berbeda-beda pula. Kemudian seiring dengan maraknya masalah-masalah lingkungan, muncul gaya hidup yang ramah lingkungan (berwawasan lingkungan). Gaya hidup ini terbentuk atas keinginan untuk menjaga kelestarian lingkungan. Adanya gaya hidup berwawasan lingkungan ini menjadikan masyarakat lebih peduli terhadap keberlanjutan lingkungan.

Gaya hidup berwawasan lingkungan perlu dimiliki oleh masyarakat yang tinggal di kota-kota besar. Hal ini mengingat banyaknya masalah-masalah lingkungan yang muncul seiring dengan pesatnya perkembangan suatu kota. Begitu pula yang terjadi di Kota Jakarta. Seperti kita ketahui bahwa Jakarta sebagai ibukota negara sekaligus sebagai kota metropolitan menjadi tumpuan bagi kegiatan ekonomi penduduknya. Urbanisasi tumbuh sangat pesat, sehingga jumlah penduduknya juga semakin pesat pertambahannya. Jumlah penduduk di Kota Jakarta terdiri dari penduduk awal dan penduduk siang. Penduduk siang ini dimaksudkan para penduduk yang datang dari dalam dan luar Jakarta untuk bekerja. Pada awal tahun 2005 tercatat jumlah penduduk Jakarta sekitar 8,5 juta dan siang hari menjadi 17,6 juta (cahayahayati, 2005). Jumlah penduduk yang banyak dan terus bertambah tersebut juga dibarengi dengan tingkat daya beli yang cukup tinggi terhadap kendaraan bermotor. Tidak mengherankan jika pada tahun 2004 jumlah kendaraan bermotor yang bergerak di Jakarta setiap harinya mencapai 4,95 juta (kendaraan roda dua 53%, mobil pribadi 30%, bus 7%, dan truk 10%) (Soejachmoen dkk, 2004).

Sektor transportasi merupakan sektor yang paling vital yang menandai denyut kehidupan sebuah kota. Sebuah kota bisa dianggap mati jika di dalamnya tidak ada dinamika pergerakan penduduk dari satu tempat ke tempat yang lain. Makin besar skala sebuah kota, dapat dipastikan makin banyak pula jumlah orang yang bergerak di dalam kota setiap waktunya. Banyaknya pergerakan yang terjadi tiap harinya, menyebabkan para pelaku pergerakan, baik dengan mobil atau angkutan umum, bisa mengalami kestressan yang disebabkan oleh (Gatersleben dan Uzzell, 2007): (1) kemacetan yang mengakibatkan lamanya waktu perjalanan, (2) tingkah laku pengguna jalan lain, dan (3) kurangnya sarana transportasi yang layak bagi pengguna kendaraan umum. Oleh

karena itu, strategi yang seharusnya diambil adalah dengan melakukan upaya pengendalian jumlah penggunaan kendaraan pribadi dan peningkatan pelayanan kendaraan umum.

Selain kemacetan, tingginya angka perjalanan yang dilakukan oleh masyarakat (terutama yang menggunakan kendaraan pribadi) menimbulkan kerugian dalam pemborosan nilai waktu dan biaya operasi kendaraan (terutama bahan bakar). Terlebih dengan mahalannya harga bahan bakar yang berasal dari minyak bumi yang persediaannya juga terus berkurang. Selain itu tingkat polusi di Jakarta juga semakin parah. Para pengendara sepeda motor harus mengenakan penutup mulut jika mereka tidak mau menghirup udara kotor pembuangan dari kendaraan bermotor. Masalah lain terkait transportasi yaitu adanya *issue* pemanasan global. Fenomena ini dipacu oleh meningkatnya kegiatan manusia yang berkaitan dengan penggunaan Bahan Bakar Fosil (BBF) dan kenaikan alih guna lahan. Kegiatan tersebut dapat mengakibatkan peningkatan emisi gas rumah kaca di atmosfer, diantaranya adalah gas karbondioksida (CO₂), metan (CH₄), nitrius oksida (NO₂). Dikatakan sebagai gas rumah kaca karena gas-gas tersebut meneruskan cahaya matahari sekaligus menyerap dan memantulkan radiasi balik yang dipancarkan bumi. Jadi, suhu di atmosfer meningkat, bagaikan di dalam rumah kaca (Artiningsih, 2007).

Dari berbagai masalah lingkungan yang disebabkan oleh aktivitas transportasi, maka diperlukan suatu gaya hidup berwawasan lingkungan yang terbentuk dari adanya keinginan untuk menjaga kelestarian lingkungan. Manusia sebagai individu memiliki peran yang sangat penting dalam membentuk suatu masyarakat yang bersahabat dengan lingkungan (*environmentally friendly*) dan masyarakat dituntut memiliki kepedulian terhadap upaya pelestarian alam dan lingkungan serta menghormati eksistensi makhluk lain di bumi ini (Junaedi, 2007). Salah satu gaya hidup berwawasan lingkungan yang dimiliki masyarakat terkait dengan masalah transportasi yaitu kebiasaan untuk menggunakan kendaraan umum. Apabila masyarakat banyak yang menggunakan kendaraan umum, maka jumlah pergerakan atau jumlah kendaraan yang bergerak dapat dikurangi. Selain itu alternatif penggunaan sepeda oleh masyarakat juga merupakan gaya hidup berwawasan lingkungan yang perlu dipertimbangkan. Hal ini dikarenakan sepeda merupakan kendaraan *non-motorized* yang selain menyehatkan juga tidak menggunakan energi BBF.

Dewasa ini masyarakat lebih selektif dalam menentukan pilihan. Berbagai pertimbangan mengenai pemilihan moda telah mempengaruhi pola pikir mereka. Penggunaan Transjakarta, KRL, atau sepeda kini menjadi pilihan masyarakat untuk mengakomodasi pergerakannya. Adanya komunitas pengguna KRL (KRL-Mania), Transjakarta (suaratransjakarta) maupun sepeda (*Bike-to-Work Community*) muncul sebagai trend gaya hidup yang berwawasan lingkungan. Adanya ketiga komunitas tersebut yang lebih memilih untuk menggunakan kendaraan umum (KRL dan Transjakarta) serta kendaraan *non-motorized* (sepeda) mengindikasikan bahwa semakin banyak

masyarakat yang peduli terhadap keberlanjutan lingkungan, disamping adanya unsur *captive* (paksaan).

Komunitas didefinisikan sebagai sebuah kelompok sosial dari beberapa organisme yang berbagi lingkungan, umumnya memiliki ketertarikan yang sama (zoehrie, 2008). Begitu pula yang terjadi pada komunitas B2W, KRL-mania, dan suaratransjakarta. Ketertarikan akan hal yang sama (penggunaan masing-masing moda) membuat keterikatan diantara sesama anggota komunitas. Penelitian ini difokuskan pada komunitas karena terkait dengan gaya hidup berwawasan lingkungan, maka upaya keberlanjutannya akan mudah terwujud apabila didukung oleh sekelompok orang yang memiliki ketertarikan dan minat yang sama terhadap suatu hal. Upaya keberlanjutan yang dilakukan sekelompok orang tentu saja akan lebih mudah terwujud dibandingkan dengan perseorangan yang mengupayakannya.

Pemilihan ketiga komunitas tersebut (B2W, KRL-mania, dan suaratransjakarta) sebagai obyek penelitian pada dasarnya dengan alasan adanya komunitas yang mewadahi para pengguna moda transportasi tersebut. Selain itu juga dengan mempertimbangkan jenis moda transportasi yang digunakan. Upaya untuk mengatasi berbagai masalah transportasi salah satu solusinya adalah dengan meminimalkan jumlah kendaraan yang bergerak di suatu ruas jalan. Kemudian untuk meminimalkan jumlah kendaraan yang bergerak, maka diperlukan penggunaan kendaraan yang mampu memuat banyak orang sekaligus. Alasan inilah yang mendasari pemilihan moda transportasi KRL dan Transjakarta. Selain itu pengguna kedua moda transportasi tersebut juga memiliki komunitas yang ditandai dengan adanya milist.

Adapun untuk komunitas pengguna sepeda, sebenarnya selain B2W ada beberapa komunitas pengguna sepeda lain. Namun yang benar-benar menggunakan sepeda sebagai alat transportasi untuk bekerja dan aktivitas lainnya, hanya B2W sedangkan komunitas sepeda lain hanya untuk hobi dan kesenangan. Pemilihan komunitas B2W sebagai salah satu komunitas yang berwawasan lingkungan adalah dengan pertimbangan bahwa sepeda merupakan moda transportasi *non-motorized* yang tentu saja tidak menggunakan energi BBF.

Oleh karenanya menarik untuk dikaji bagaimana gaya hidup berwawasan lingkungan yang dilakukan oleh anggota komunitas-komunitas tersebut agar kemudian dapat diduplikasi di daerah-daerah lain untuk membentuk komunitas berkelanjutan.

1.2 Perumusan Masalah

Perubahan suatu kondisi masyarakat memerlukan dukungan kebijakan dari pemerintah. Oleh karenanya dukungan kebijakan pemerintah Jakarta juga diperlukan untuk mendorong perubahan perilaku masyarakat dalam bertransportasi. Berbagai kebijakan transportasi telah dikeluarkan oleh pemerintah DKI Jakarta, misalnya *car free day*, *three in one*, dan Pola