

# BAB 1 PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Di sektor transportasi, peningkatan mobilisasi dengan kendaraan pribadi menimbulkan peningkatan penggunaan kendaraan yang tidak terkendali sedangkan penambahan ruas jalan tidak mampu untuk memenuhi hal tersebut (Dishubkominfo Kota Surakarta, 2012). Dominasi kendaraan pribadi akan meningkatkan kemacetan, polusi udara (NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub>, Partikel, HC/VOC, CO, SO<sub>2</sub>, Pb), konsumsi bahan bakar, dan emisi gas rumah kaca (CO<sub>2</sub> dan NH<sub>4</sub>). Hal tersebut dianggap sebagai pemicu permasalahan lingkungan dan perubahan iklim yang sudah menjadi perhatian secara global, demikian juga Pemerintah Indonesia yang menindaklanjuti kesepakatan *Bali Action Plan pada The Conferences of Parties (COP) ke-13 United Nations Frameworks Convention on Climate Change (UNFCCC)* dan hasil COP ke-15 di Copenhagen dan COP ke-16 di Cancun serta komitmen Pemerintah Indonesia dalam pertemuan G-20 di Pittsburg untuk menurunkan emisi gas rumah kaca sebesar 26 % dengan usaha sendiri dan 41 % jika mendapat bantuan internasional pada tahun 2020 dari kondisi tanpa adanya rencana aksi (*bussines as usual / BAU*). Untuk mencapainya maka perlu disusun langkah – langkah untuk menurunkan emisi gas rumah kaca (Bappenas, 2011). Melalui Peraturan Presiden Nomor 61 Tahun 2011 dibuatlah usulan aksi mitigasi di lima bidang prioritas (Pertanian, Kehutanan dan Lahan Gambut, Energi dan Transportasi, Industri, Pengelolaan Limbah) serta kegiatan pendukung lainnya.

Dalam upaya menurunkan emisi gas rumah kaca muncul ide – ide dari segi teknologi otomotif berupa kendaraan ramah lingkungan dengan memanfaatkan energi alternatif yang relatif hemat dan tidak menimbulkan polusi. Selain itu solusi permasalahan transportasi diupayakan dengan mengembangkan konsep *sustainable transport* (transportasi yang berkelanjutan) yang berfokus pada penyediaan kebutuhan mobilitas dan aksesibilitas masyarakat secara aman, terjangkau, dan ramah lingkungan. Pergerakan dengan kendaraan tidak bermotor / NMT (*non-motorized transport*) menjadi bagian dalam konsep transportasi yang berkelanjutan karena kelebihanannya yaitu tidak menimbulkan polusi udara (gas rumah kaca dan lain - lain), polusi suara yang kecil, efisien untuk menempuh jarak pendek dan penggunaan ruang jalan, dapat

dinikmati oleh masyarakat dari berbagai lapisan, aktivitas berolahraga, tidak memerlukan bahan bakar fosil (sumber yang tidak dapat diperbarui), mengurangi tingkat kecelakaan akibat kendaraan berkecepatan tinggi (Susantono, 2012). Untuk perjalanan jarak beberapa kilometer, bersepeda merupakan alternatif transportasi yang lebih sehat dan ramah lingkungan dibandingkan kendaraan bermotor.

Peraturan Presiden Nomor 61 Tahun 2011 yang menetapkan Rencana Aksi Nasional Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (RAN-GRK) merupakan pedoman nasional untuk penurunan emisi yang akan dilakukan bersama oleh Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, swasta/pelaku usaha dan masyarakat. Di lingkup Pemerintah Daerah Tingkat II dalam hal ini adalah Kota Surakarta juga memiliki landasan hukum lain yang juga perlu disinergikan pelaksanaannya diantaranya adanya Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang maka Pemerintah Kota Surakarta menyusun penataan ruang ke dalam Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surakarta Tahun 2011-2031. Selain itu dalam Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga mengatur tentang perlunya jalur sepeda. Dalam mewujudkan visi kota sebagai kota budaya yang berbasis pada sektor jasa, perdagangan, wisata, olahraga, pendidikan dan industri, pengelolaan transportasi menjadi salah satu kuncinya. Kota Surakarta atau lebih dikenal dengan sebutan “Solo” mendeklarasikan sebagai *Ecocultural City* dalam pengembangan tata kelola ruang perkotaan untuk mewujudkan kota warisan budaya yang ramah lingkungan (Pemerintah Kota Surakarta, 2012).

Kota Surakarta juga memiliki jalur lambat untuk kendaraan tidak bermotor di beberapa ruas jalan. Beberapa dekade lalu sepeda menjadi kendaraan yang banyak digunakan sebelum kendaraan bermotor mendominasi lalu lintas jalan raya. Jalur lambat diperlukan pada jalan dengan lalu lintas kendaraan berkecepatan tinggi agar tidak terjadi *mix-traffic* dengan kendaraan yang berkecepatan rendah. Upaya untuk membuat jalan lebih aman dan nyaman bagi pengguna kendaraan tidak bermotor terutama sepeda diperlukan agar banyak orang yang memilih untuk bersepeda (ITDP, 2012). Selain itu penyediaan fasilitas pendukung yang sesuai perlu diupayakan untuk menarik masyarakat untuk bersepeda. Upaya pemerintah berupa kebijakan transportasi, saat ini masih dalam proses implementasi sehingga strategi yang diterapkan khususnya terkait pengembangan bersepeda memerlukan masukan-

masukannya untuk dilakukan perbaikan-perbaikan yang lebih rasional dan mendapat dukungan masyarakat.

## 1.2 Permasalahan

Berbagai kebijakan dan strategi dipersiapkan pemerintah baik dari pemerintah pusat sampai pemerintah kota untuk melaksanakan pembangunan yang pro lingkungan. Pengembangan transportasi yang berkelanjutan dilakukan Pemerintah Kota Surakarta dalam upaya mengatasi masalah peningkatan mobilitas penduduk agar dapat memberi kelancaran mobilitas orang dan distribusi barang. Keberadaan jalur lambat di beberapa ruas jalan utama yang telah lama dimiliki Kota Surakarta memberi nilai lebih bagi para pengguna kendaraan tidak bermotor (sepeda dan becak), meski di beberapa segmen dalam kondisi rusak dan tidak dilakukan penanganan/pemeliharaan yang memadai. Selain itu berkembangnya sektor bisnis dan perdagangan baik formal maupun informal menimbulkan besarnya kebutuhan ruang untuk berdagang dan parkir sehingga jalur lambat tidak dapat dilalui dengan nyaman oleh pengguna kendaraan tidak bermotor (sepeda/becak).

Sepeda yang dulu banyak diminati masyarakat, tergeser oleh kendaraan bermotor yang saat ini mendominasi lalu lintas di jalan raya. Berkembangnya gerakan masyarakat berupa komunitas sepeda di Kota Surakarta seperti *Bike to Work*, Sepeda Onthel Lawas Solo (SOLO), dan lain – lainnya menjadi wadah masyarakat untuk menyalurkan hobi bersepeda dalam berbagai bentuk motivasi dan kesamaan, sehingga menjadikan sepeda mulai dipopulerkan kembali. Keinginan agar jalur lambat dapat dioptimalkan disampaikan para pesepeda demi mendapat rasa nyaman dan aman dalam bersepeda. Selain itu melalui komunitas ini bisa dijadikan penggerak masyarakat untuk ikut serta dalam mewujudkan transportasi yang berkelanjutan dan memberikan hak bagi pesepeda yang menjadikan sepeda satu-satunya moda transportasi yang terjangkau.

Agar dapat menggerakkan keinginan masyarakat untuk bersepeda maka perlu diketahui motivasi apa yang dapat mempengaruhinya berikut kendala-kendala apa yang dapat menghambat. Kajian tentang motivasi bersepeda perlu dilakukan sehingga bersepeda dapat diminati masyarakat dan ditingkatkan demi mewujudkan transportasi yang ramah lingkungan di Kota Surakarta.

### 1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

Penelitian ini dimaksudkan melakukan kajian strategi pengembangan untuk mengembangkan fasilitas bersepeda yang diminati masyarakat terkait dengan motivasi yang mempengaruhi bersepeda.

Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi faktor yang mempengaruhi minat masyarakat maupun kendala-kendala untuk bersepeda.
2. Menyusun peringkat pilihan fasilitas bersepeda yang dianggap penting berdasarkan preferensi masyarakat.
3. Menyusun usulan strategi pengembangan fasilitas bersepeda.

### 1.4 Batasan Penelitian

Dengan adanya keterbatasan waktu, biaya, dan tenaga, serta sesuai tujuan penelitian yang ingin dicapai maka penentuan teknik penyebaran kuesioner dilakukan berdasarkan keterjangkauan para surveyor terhadap responden. Penelitian dilakukan berdasarkan preferensi masyarakat. Penelitian kuantitatif-kualitatif ini terbatas dari jenis responden yang terjaring karena tidak dilakukan secara *purposive sampling* sehingga proporsi sampel terhadap komposisi populasi tidak sama.

Kuesioner berupa jajak pendapat mengenai peringkat fasilitas bersepeda menurut persepsi masyarakat menjadi salah satu bentuk masukan prioritas yang dapat dijadikan pertimbangan usulan pengembangan fasilitas bersepeda. Selain itu berbagai advis kebijakan dan *best practice* yang menjadi rujukan untuk rekomendasi dalam tahap *monitoring* dan evaluasi kebijakan tersebut. Strategi yang diusulkan berdasarkan konsep manajemen mobilitas transportasi perkotaan.

### 1.5 Sistematika Penulisan

Penulisan penelitian ini secara garis besar dibagi menjadi beberapa bab sebagai berikut:

Bab 1 Pendahuluan membahas mengenai latar belakang, permasalahan, lokasi penelitian, maksud dan tujuan penelitian, batasan penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab 2 Tinjauan Pustaka, berisi mengenai kajian maupun referensi yang mendukung penelitian ini.

Bab 3 Metode Penelitian, berisi kerangka penelitian, desain penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, kesimpulan/rekomendasi, dan jadwal penelitian.

Bab 4 Data dan Analisis, berisi penyajian hasil olah data dari survei yang dilaksanakan.

Bab 5 Pembahasan, berisi pembahasan dari analisa data dan pertimbangan dalam penentuan strategi yang direkomendasikan.

Bab 6 Kesimpulan dan Rekomendasi, berisi capaian dari tujuan dalam penelitian ini dan rekomendasi.