

# BAB I PENDAHULUAN

Pendahuluan berisi tentang latar belakang serta justifikasi topik pembahasan layak untuk dijadikan sebagai topik penelitian skripsi. Rumusan/Identifikasi Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, dan Sistematika Penelitian.

## 1.1 Latar Belakang

Perkembangan terjadi seiring dengan perkembangan waktu. Perkembangan tersebut dapat memberikan pengaruh baik dalam konteks sosial maupun lingkungan fisik. Perkembangan terjadi seiring dengan kemampuan manusia dalam menciptakan inovasi.

Salah satunya yakni perkembangan inovasi industri. Inovasi industri yang terus berkembang dari waktu ke waktu serta melahirkan inovasi-inovasi baru dimana inovasi tersebut didasari dari kebutuhan manusia yang juga berkembang dan bertumbuh.

Pada abad ke-19 menjadi dasar awal penemuan listrik, dimana penemuan tersebut menjadi penunjang awal pada produksi perakitan kendaraan secara massal pada tahun 1863-1947 oleh Henry Ford yang dikembangkan dimana pada saat itu mulai terjadinya produksi transportasi secara massal seperti kendaraan bermobil dan pesawat sebagai moda transportasi masyarakat (Tools, 2018).

Hingga kini perkembangan industri transportasi terus terjadi. Inovasi-inovasi baru mulai muncul dimana perkembangan teknologi tersebut ditunjang dengan koneksi jaringan yang diperluas dengan sistem *cyber physical production systems* yang sejak tahun 2011 diperkenalkan dengan perkembangan revolusi industri 4.0 (Luenendonk, 2019).

Di Indonesia dapat dilihat pengaruh revolusi industri baru dimana perkembangan dapat dirasakan dalam hal transportasi massal seperti transportasi listrik terbaru yaitu *Mass rapid Transit (MRT)* serta perkembangan

jaringan internet yang diperluas dan dikembangkan menjadi inovasi moda transportasi baru dengan sistem *ride-sharing* seperti taksi dan ojek online *Grab* dan *Go-Jek*.

Dalam sebuah kota transportasi memiliki peran penting bagi perkembangan kota tersebut. Transportasi memiliki peran penting dalam menunjang sistem ekonomi maupun sebagai penghubung dan penunjang mobilitas masyarakat di kota tersebut.

Pertumbuhan jumlah penduduk serta bertambahnya kebutuhan mobilitas masyarakat jika tidak dikontrol serta ditunjang dengan baik dapat menimbulkan volume mobilitas yang tidak terkontrol dapat menimbulkan permasalahan transportasi pada sebuah kota.

Pertumbuhan penduduk pada sebuah kota menyebabkan kebutuhan ruang yang bertambah baik untuk lahan pembangunan, mobilitas masyarakat, serta mobilitas kendaraan.

Kebutuhan ruang tersebut seringkali menyebabkan beberapa pengalihan fungsi ruang hijau dan ruang publik yang sebelumnya disediakan guna menunjang kebutuhan ruang untuk kepentingan individu maupun kepentingan pribadi.

Salah satu hal yang disebabkan oleh pertumbuhan penduduk serta kebutuhan ruang mobilitas masyarakat yakni terjadinya fenomena sosial individual *car culture* yang merupakan fenomena sosial yang sering terjadi dan masih berkembang diseluruh dunia baik pada negara maju maupun negara berkembang.

*Car culture* atau budaya bermobil Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2011 budaya adalah sesuatu yang sudah menjadi sebuah kebiasaan yang sukar untuk diubah. Sedangkan bermobil merupakan mengendarai mobil untuk digunakan sebagai penunjang aktivitas sehari-hari (KKBI, 2011).

Menurut Stevan Meltzer, 2012 *car culture* ialah praktik dan penggunaan mobil pribadi secara teratur atau konstan serta sebuah gaya hidup yang dibangun dengan menggunakan mobil sebagai pilihan utama transportasi dalam menunjang aktivitas sehari-hari (Meltzer, 2012).

Fenomena sosial individual *car culture* tersebut hingga kini masih terus berkembang dikalangan masyarakat perkotaan. terdapat beberapa alasan yang menjadi faktor terus berkembangnya hal tersebut yang terkadang mempengaruhi terhadap penggunaan ruang disuatu kawasan perkotaan.

Faktor utama yang menyebabkan fenomena tersebut terus berkembang hingga kini yakni terjadinya ketidak tegasan sikap pemerintah dalam menegakan regulasi yang telah dibuat untuk menertibkan masyarakat tersebut. Ketidak optimalan regulasi pemerintah tersebut dapat dilihat dimana terdapat pengalihan fungsi ruang publik menjadi ruang pribadi.

Serta ketidak optimalnya infrastruktur transportasi penunjang mobilitas masyarakat seperti minimnya transportasi publik yang dapat menjangkau semua tempat serta tidak sebandingnya pertumbuhan kendaraan dengan pelebaran ruas jalan sebagai ruang mobilitas kendaraan menjadi faktor pendukung lainnya terus berkembangnya fenomena sosial individu *car culture*.

Tabel 1. 1 Tingkat Kepadatan Jalan (VC Ratio) Pada Jalan Nasional Th 2010-2014

NO	NO. PROP	NAMA PROPINSI	TINGKAT KEPADATAN JALAN (VCR)				
			2010	2011	2012	2013	2014
1	01	ACEH	0,36	0,24	0,22	0,21	0,15
2	03	SUMUT	0,19	0,21	0,21	0,28	0,30
3	06	SUMBAR	0,23	0,25	0,24	0,32	0,31
4	09	RIAU	0,18	0,15	0,14	0,14	0,15
5	10	KEPRI	0,36	0,30	0,30	0,31	0,27
6	11	JAMBI	0,59	0,20	0,20	0,25	0,16
7	13	BENGKULU	0,19	0,15	0,14	0,07	0,08
8	15	SUMSEL	0,21	0,29	0,29	0,17	0,18
9	16	BABEL	0,28	0,34	0,32	0,42	0,32
10	17	LAMPUNG	0,24	0,24	0,24	0,25	0,28
11	20	DKI Jakarta	1,33	0,86	0,97	1,42	1,60
12	21	BANTEN	0,55	0,73	0,76	0,68	0,76
13	22	JABAR	0,48	0,53	0,50	0,61	0,60
14	24	JATENG	0,41	0,46	0,44	0,59	0,53
15	26	D.I.Yogja	0,47	0,36	0,34	0,53	0,49
16	28	JATIM	0,44	0,52	0,41	0,41	0,43
17	30	KALBAR	0,12	0,26	0,27	0,54	0,49
18	32	KALTENG	0,05	0,05	0,05	0,05	0,04
19	34	KALTIM	0,06	0,07	0,07	0,05	0,07
20	36	KALSEL	0,20	0,29	0,24	0,20	0,21
21	40	BALI	0,41	0,61	0,44	0,47	0,68
22	42	NTB	0,10	0,19	0,18	0,55	0,54
23	44	NTT	0,12	0,47	0,37	0,41	0,34
24	50	SULUT	0,20	0,18	0,19	0,27	0,19
25	51	GORONTALO	0,16	0,14	0,15	0,24	0,14
26	52	SULTENG	0,10	0,11	0,11	0,16	0,16
30	60	MALUKU	0,04	0,05	0,04	0,10	0,10
31	61	MLKU UTAR	0,35	0,15	0,12	0,17	0,30
32	62	PAPUA	0,23	0,15	0,16	0,19	0,19
33	63	PAPUA BARAT	0,03	0,03	0,03	0,04	0,04

Sumber: Direktorat Jendral Bina Marga, 2015

Provinsi Jawa Barat memiliki kepadatan kendaraan tertinggi ketiga di seluruh Indonesia. Melihat dari besaran persentase kepadatan kendaraan serta terdapatnya regulasi pemerintah serta beberapa faktor yang mempengaruhi

berkembangnya budaya bermobil seperti yang telah disebutkan di paragraf sebelumnya terjadi di Kota Depok Provinsi Jawa Barat, hal tersebut dijadikan salah satu landasan penulis dalam menentukan lokasi penelitian.

Tabel 1. 2 Jumlah Kendaraan Bermotor 2010 - 2014

Jenis Kendaraan Bermotor	Jumlah Kendaraan Bermotor				
	2010	2011	2012	2013	2014
Mobil Penumpang	8,891,041	9,548,866	10,432,259	11,484,514	12,599,038
Mobil Bus	2,250,109	2,254,406	2,273,821	2,286,309	2,398,846
Mobil Barang	4,687,789	4,958,738	5,286,061	5,615,494	6,235,136
Sepeda Motor	61,078,188	68,839,341	76,381,183	84,732,652	92,976,240
<b>Jumlah</b>	<b>76,907,127</b>	<b>85,601,351</b>	<b>94,373,324</b>	<b>104,118,969</b>	<b>114,209,260</b>

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2019

Tabel 1. 3 Persentase Kenaikan Panjang Jalan Nasional 2010-2014

No.	Bagian	Lebar Jalan	Persentase Kenaikan Panjang Jalan (%)					Rata-Rata (%)
			2010	2011	2012	2013	2014	
1	Jalan Raya	>14 M	4.67	4.98	4.87	5.12	5.62	5.05
2	Jalan Sedang	7 - 14 M	22.71	23.13	23.13	25.28	24.84	23.82
3	Jalan Kecil	5 - 7 M	44.39	42.65	44.93	43.01	45.85	44.17
4	Jalan Sub Standar	< 5 M	28.24	29.24	27.07	26.05	23.68	26.95
Total Persentase Kenaikan Panjang Jalan Pada Tahun 2010-2014								5

Sumber: Direktorat Jendral Bina Marga, 2014

Berdasarkan data pertumbuhan kendaraan dan jalan di Kota Depok, Provinsi Jawa Barat dapat dilihat bahwa pertumbuhan kendaraan pribadi dengan jenis mobil pribadi mengalami *persentase* kenaikan sebesar 30% sejak tahun 2010 hingga tahun 2014. Berbanding terbalik dengan *persentase* kenaikan ruas jalan di Kota Depok yang hanya sebesar 5% sepanjang tahun 2010-2014 (Binamarga, 2015).

Pertumbuhan jumlah kendaraan yang tidak diimbangi dengan pertumbuhan kapasitas jalan dalam mewadahi mobilitas kendaraan hal tersebut akan menimbulkan dampak yakni menumpuknya volume kendaraan dan hal tersebut merupakan salah satu dampak yang ditimbulkan akibat fenomena sosial individual *car culture* di perkotaan khususnya Kota Depok.

## 1.2 Rumusan/Identifikasi Masalah

Berdasarkan pemaparan yang telah dijelaskan di latar belakang, dapat ditarik Rumusan Masalah yaitu: Terjadinya ketidak optimalan pemerintah dalam menerapkan serta menegakkan regulasi yang telah dibuat dan terinci dalam RUTR-RDTR Kota Depok No. 1 Tahun 2015 serta keterkaitan regulasi pemerintah dengan faktor berkembangnya fenomena *car culture* seperti tidak sebandingnya pertumbuhan kendaraan bermobil dengan ruas jalan, fasilitas ruang publik yang minim sehingga hal tersebut berakibat pada pemanfaatan ruang terbuka publik.

Pertanyaan Penelitian:

- a. Bagaimana penerapan regulasi pemerintah terhadap ruang terbuka publik yang terjadi dilokasi penelitian?
- b. Dampak seperti apa yang ditimbulkan akibat terjadinya fenomena sosial individual *car culture* terhadap penggunaan ruang publik dilokasi penelitian?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini dibagi menjadi dua kategori yaitu, tujuan penelitian secara umum dan tujuan penelitian secara khusus.

### 1. Tujuan Umum

Tujuan umum dari penelitian ini yaitu penulis ingin mengidentifikasi faktor yang mempengaruhi terjadinya fenomena budaya bermobil di Kota Depok.

### 2. Tujuan Khusus

Tujuan khusus dari penelitian ini yaitu penulis ingin mengobservasi bagaimana dampak sosial dan mengobservasi perubahan lingkungan fisik kawasan yang ditimbulkan akibat terjadinya fenomena sosial individual *car culture* di Kawasan Komplek Marinir. Serta penulis ingin mengobservasi

taman publik di Kawasan Komplek Marinit menggunakan standar penilaian *The Place Diagram* oleh PPS (*Project for Public Space*) (PPS, 2005).

#### 1.4 Manfaat Penelitian

Dengan tulisan ini, penulis berharap bahwa penelitian ini dapat bermanfaat bagi Penentu Kebijakan (Pemerintah), Akademisi, Dunia Usaha, dan Masyarakat Umum.

##### 1. Manfaat Bagi Pemerintah/Penentu Kebijakan

Penulis berharap penentu kebijakan dapat memahami seberapa besar peranan pemerintah dalam menekan laju budaya bermobil. Banyak hal yang dapat dilakukan pemerintah dalam menekan laju budaya bermobil seperti dalam penataan kawasan, penyediaan infrastruktur penunjang aktivitas masyarakat umum, serta konsistensi dalam penegakan aturan dan penegasan sanksi bagi pelanggar.

##### 2. Manfaat Bagi akademisi

Studi penelitian ini diharapkan dapat menjadi wawasan baru bagi pembaca serta menambah wawasan ketajaman penulis dalam memahami dan menyikapi permasalahan-permasalahan perkotaan.

##### 3. Manfaat Bagi Pelaku Usaha dan Pelaku Industri

Studi penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan respon masyarakat di bidang usaha agar turut membantu dalam menekan laju pertumbuhan budaya bermobil karena faktor kemacetan yang akan sangat berimbas kepada bidang perekonomian serta penekanan laju perkembangan budaya bermobil dapat menambah peningkatan kinerja pada bidang usaha.

##### 4. Manfaat Bagi Masyarakat Umum

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi kepada masyarakat umum bahwa dampak yang ditimbulkan oleh budaya bermobil sangat luas. Oleh karena itu diharapkan masyarakat umum juga ikut



membantu pemerintah dalam menekan laju pertumbuhan budaya bermobil dengan mulai menggunakan transportasi publik untuk mobilitas sehari-hari.

## 1.5 Sistematika Penulisan

Agar tujuan yang telah ditetapkan dapat dipenuhi, maka perlu adanya sistematika pembahasan dalam penyusunan penulisan penelitian dengan urutan sebagai berikut :

### BAB I PENDAHULUAN

Merupakan gambaran atau ringkasan mengenai penelitian yang akan dilakukan antara lain sebagai berikut: latar belakang permasalahan, rumusan masalah yang memunculkan pertanyaan yang akan menjadi bahan bahasan pada penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika pembahasan.

### BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Berisikan tentang teori dan literatur yang akan digunakan berkaitan dengan perkotaan, ruang publik, *car culture*, perkembangan teknologi kendaraan bermotor, sirkulasi (pergerakan) dan parkir, serta landasan teori yang digunakan sebagai penentu konsep besar penelitian dan hipotesis penelitian.

### BAB III METODE PENELITIAN

Bagian ini membahas mengenai kerangka kerja penelitian yang dilandaskan oleh tinjauan pustaka mulai dari landasan dasar penelitian, landasan penulisan, konteks penentu wilayah penelitian, metode penelitian deskriptif yang digunakan sebagai metode penelitian, metode pendekatan yang kualitatif dan kuantitatif, variabel penelitian, sampai strategi atau langkah-langkah yang digunakan dalam penelitian ini.

### BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas secara ringkas tentang analisis dan hasil pengamatan dalam penelitian ini dengan menggunakan teori serta literatur yang terkait dengan topik pembahasan. Data yang mendukung tersebut yaitu: apa yang dimaksud

*car culture*, analisis faktor yang mempengaruhi, dampak yang ditimbulkan pada konteks sosial maupun lingkungan fisik, serta kemungkinan-kemungkinan pemecahan solusi yang dapat usulkan dalam menghadapi fenomena *car culture* sesuai dengan konteks penelitian yakni pada kawasan Komplek Marinir.

## BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Berisi tentang kesimpulan atau hasil akhir dari hasil analisis yang telah dilakukan pada bab sebelumnya, serta saran terhadap hasil penelitian sesuai konteks yang berhubungan dengan bahasan penelitian yaitu pengaruh yang ditimbulkan akibat *car culture* pada ruang publik, serta usulan solusi yang dapat dimanfaatkan dalam menyikapi masalah *car culture* yang terjadi di kawasan Jalan Komplek Marinir, Kelurahan Rangkapan Jaya Baru, Kec. Pancoran Mas, Kota Depok.