

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi sudah ada sejak zaman manusia lahir di muka bumi.

Keberadaan transportasi tidak lain adalah sebagai penunjang aktivitas manusia sehari-hari, dan sebagai sarana mobilitas manusia di darat, laut, maupun udara. Seperti halnya dengan sepeda yang sudah lama menjadi alat transportasi umum yang sangat terkenal. Sejak ditemukannya sepeda dengan roda depan yang sangat besar (*high wheel bicycle*) dan roda belakang sangat kecil pertama kalinya oleh orang Inggris bernama James Starley pada tahun 1885, sepeda menjadi alat transportasi wajib karena mudah dan praktis.

Tren sepeda roda dua mendunia setelah berdirinya pabrik sepeda pertama kali di Coventry, Inggris pada tahun 1885 (Komunitas Siklus, 2006: 10). Pabrik yang didirikan James Starley ini makin menemukan momentum setelah tahun 1888 John Dunlop menemukan teknologi ban angin (*pneumatic tire*). Setelah dipasang ban angin, laju sepedapun tidak lagi berguncang. James Starley dan John Kemp Starley berhasil menciptakan sepeda yang aman dikendarai (*safety bicycle*) dengan memiliki rantai untuk menggerakan roda belakang dan ukuran kedua rodanya sama. Selain itu, sepeda juga tidak memerlukan bahan bakar. Sejak saat itu pula kemudian bermunculan banyak penciptaan-penciptaan model sepeda baru.

Tren sepeda sebagai alat transportasi dan gaya hidup pada awalnya hanya ada di Inggris, Belanda, Prancis, dan negara-negara Eropa lainnya yang notabene adalah negara cikal-bakalnya sepeda. Ekspansi negara-negara Eropa ke berbagai belahan dunia (termasuk Indonesia) inilah yang turut menyebarkan tren sepeda ke seluruh dunia. Sepeda kemudian menjadi alat transportasi yang terkenal di semua negara, terutama negara-negara jajahan Eropa yang pada waktu itu belum terlalu mengenal sepeda karena transportasi mereka pada umumnya masih menggunakan kuda atau gerobak.



Salah satu negara jajahan yang mempunyai tren cukup tinggi terhadap sepeda adalah Indonesia. Hal ini dipengaruhi oleh penjajahan yang cukup lama oleh Inggris dan Belanda. Tercatat pada akhir abad 18, banyak para bangsawan Indonesia yang telah mempunyai sepeda. Pada saat itu sepeda adalah barang yang mahal dan hanya para bangsawan dan orang-orang terpandang saja yang mampu membelinya. Barulah di awal abad 19 yaitu masa penjajahan Belanda sebelum perang dunia kedua, sepeda mulai bisa dimiliki oleh orang-orang biasa karena adanya ekspor besar-besaran oleh Inggris dan Belanda. Hal ini kemudian memicu adanya komunitas-komunitas sepeda dan balap sepeda di kalangan pribumi. Balap sepedapun menjadi tren yang mumpuni di kalangan rakyat Indonesia. Pada saat itu, Semarang dan Bandung menjadi pusat tren sepeda di Indonesia.

Meskipun pada saat masa penjajahan Jepang kegiatan yang berhubungan dengan sepeda sempat terhenti, namun pasca kemerdekaan, sepeda *ngetren* kembali. Bahkan tahun 1948, sudah ada komunitas sepeda

asal Bandung bernama Super Jet yang kemudian berganti nama menjadi Sangkuriang. Hal ini kemudian menjadi inspirasi bagi daerah-daerah lain di Indonesia untuk mendirikan komunitas sepeda, diantaranya Solo, Yogyakarta, Semarang, Surabaya, Medan, Jakarta, dan beberapa daerah lainnya.

Hingga sampai saat ini tren sepeda tidak terkikis oleh zaman yang semakin pesat dalam mengembangkan teknologi transportasi. Sepeda masih tetap eksis di kalangan masyarakat Indonesia dari berbagai latar belakang status sosial. Bahkan sepeda sudah menjadi hobi bagi beberapa kalangan masyarakat di berbagai wilayah Indonesia. Persamaan hobi ini mendorong keinginan masyarakat untuk membuat suatu komunitas, seperti yang dilakukan oleh masyarakat Banyumas. Masyarakat Banyumas yang memiliki hobi di bidang sepeda mendirikan komunitas sepeda yang bernama Banyumas Cycling Community yang selanjutnya disingkat BCC.

Keberadaan komunitas sepeda sendiri dinilai masyarakat dalam dua bentuk, ada yang menilai sebagai hal positif dan ada pula yang menilainya sebagai hal negatif. Masyarakat yang menilai positif mengapresiasi bahwa komunitas sepeda memberikan dampak baik bagi para anggotanya karena sering melakukan kegiatan *gowes bareng* sebagai bentuk olahraga yang menyehatkan tubuh dan dapat menambah jaringan sosial. Sedangkan, masyarakat yang menilai komunitas sepeda secara negatif menilai komunitas sepeda biasanya berkumpul bersama tanpa arah dan tujuan tertentu, melakukan *gowes* atau *touring* menggunakan sepeda yang membuang-buang waktu dan biaya.

Anggota komunitas sepeda BCC sendiri terdiri dari masyarakat Banyumas dengan berbagai latar belakang status sosial. Pertanyaan yang muncul apakah komunitas sepeda BCC memiliki fungsi bagi para anggotanya selain sebagai wadah untuk mempererat tali persaudaraan, ternyata menimbulkan ketertarikan peneliti untuk meneliti tentang fungsi yang ada pada komunitas sepeda BCC. Berdasarkan uraian tersebut penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul Fungsi Sosial Keberadaan Komunitas Sepeda Banyumas Cycling Community (BCC).

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang dikemukakan di atas, maka dapat diidentifikasi beberapa permasalahan sebagai berikut:

1. Sampai saat ini tren sepeda tidak terkikis oleh zaman yang semakin pesat dalam mengembangkan teknologi transportasi.
2. Terdapat banyak komunitas sepeda di berbagai wilayah Indonesia yang bisa dikaji secara sosiologis.
3. Terdapat dua bentuk penilaian masyarakat terhadap keberadaan komunitas sepeda, yakni penilaian positif dan penilaian negatif.
4. Fungsi sosial komunitas sepeda BCC selain sebagai wadah untuk mempererat tali persaudaraan belum terjelaskan.

C. Batasan Masalah

Berdasarkan pada identifikasi masalah di atas, maka peneliti perlu membatasi masalah yang dikaji, pembatasan ini dilakukan agar penelitian dapat memiliki fokus yang jelas dan tegas. Pada akhirnya penelitian ini

lebih difokuskan pada “Fungsi Sosial Keberadaan Banyumas Cycling Community (BCC)”.

D. Rumusan Masalah

1. Bagaimana proses terbentuknya BCC?
2. Apa saja faktor yang melatarbelakangi terbentuknya BCC?
3. Apa saja kegiatan yang dilakukan BCC?
4. Bagaimana fungsi sosial keberadaan BCC?

E. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui proses terbentuknya BCC.
2. Mengetahui faktor-faktor yang melatarbelakangi terbentuknya BCC.
3. Mengetahui kegiatan-kegiatan yang dilakukan BCC.
4. Mengetahui fungsi sosial keberadaan BCC.

F. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan bisa memberikan manfaat bagi semua pihak, adapun manfaat penelitian ini menjadi dua macam yaitu, sebagai berikut:

1. Manfaat Teoretis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wacana pengetahuan kajian sosiologi terutama yang berkonsentrasi pada kajian komunitas, serta dapat menjadi bahan referensi bagi setiap kalangan yang membutuhkan. Hasil penelitian ini juga diharapkan dapat memberi kontribusi terhadap kajian-kajian yang berkaitan dengan komunitas.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Akademis

Penelitian ini diharapkan mampu menambah khasanah keilmuan di lingkungan akademis dan dapat dijadikan acuan untuk penelitian selanjutnya.

b. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan mampu menjadi acuan bagi masyarakat terutama untuk para masyarakat yang memiliki hobi sepeda sebagai bahan acuan dan pertimbangan untuk bergabung dengan komunitas sepeda atau untuk tidak bergabung dengannya.

c. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan mampu menambah pengetahuan peneliti melalui pengalaman yang ditemui di lapangan.