BAB I
PENDAHULUAN

Bab ini merupakan bab pendahuluan yang berisikan mengenai hal-hal yang mendasar dalam proses penelitian ini serta sebagai gambaran laporan secara keseluruhan mengenai penelitian yang dilakukan. Bab ini meliputi latar belakang, perumusan masalah, tujuan, sasaran, ruang lingkup penelitian, metodologi penelitian, kerangka pemikiran dan sistematika pembahasan.

1.1. LATAR BELAKANG

1.1.1. Permasalahan Transportasi Perkotaan "Khususnya Kota Bandung"

Sebagian besar kota-kota di Indnesia telah mengalami kemacetan lalu lintas yang sangat tajam, luas pengembangan dan jaringan transportasi yang tidak efesien telah menjadi salah satu perhatian utama bagi kalangan pembuat kebijakan. Tanpa perubahan kebijakan dan investasi dibidang transportasi mendorong semakin meningkatnya penggunaan kendaraan bermotor dan ketergantungan pada bahan bakar fosil, sambil meningkatnya polusi udara, kemacetan telah menghabiskan waktu produktif warga perkotaan diperjalanan.

Masalah ini biasanya timbul pada kota yang penduduknya lebih dari 2 juta jiwa seperti kota Jakarta, Bandung, Surabaya, Medan dan Jogyakarta dan Makasar. Salah satu penyebab utama kemacetan diperkotaan adalah urbanisasi dan pola penggunaan alat transportasi, lalu lintas yang sangat cepat memburuk dan kondisi lingkungan yaang terdegradasi. Sebagai langkah awal, diperlukan komitmen politis yang kontinue untuk memberikan prioritas terhadap moda transportasi yang efisien (berkendara, berjalan kaki, bersepeda) sehingga mampu mengadaptasi pola penggunaan lahan yang sudah ada (Cervero, 1998).

Namun demikian, dibanyak kota-kota berkembang sepertinya pengaruh keputusan berlokasi yang baik bagi individu atau suatu lembaga disertai dukungan finansial yang mumpuni akan membentuk citra atau identitas dan pola tata guna lahan pada kota tersebut. Dengan demikan, peningkatan aktivitas penduduk akan mempengaruhi besarnya perjalanan yang dibutuhkan sehingga kota-kota seperti itu seringkali menjalankan ekspansi ruang dengan pesat dan kecenderungannya, seringkali menyukai bentuk kota yang tergantung pada mobil yang disertai pembangunan/pembukaan ruas-ruas jalan dipusat kota dengan maksud

meningkatkan atau mempertahankan pertumbuhan disepanjang koridor utama dan dipusat-pusat kota tersebut.

Sebagai kota yang sedang berkembang, Kota Bandung telah mengalami peralihan menjadi kota perdagangan barang dan jasa, dan banyak industri. Hal ini menjadi salah satu daya tarik untuk tinggal diperkotaan yang lebih menjanjikan peluang pekerjaan.

Tabel I-1
Persentase penduduk Indonesia yang tinggal di perkotaan

Tahun	% (Persen)
1920	5,8
1980	17
1990	25,4
1925	59,5

(Sumber : Sensus Penduduk Indonesia)

Dari **Tabel I-1** di atas, terlihat bahwa pada tahun 2025 sekitar 60% orang akan tinggal diperkotaan, selain tingginya jumlah penduduk diperkotaan semakin mempercepat ekspansi ruang kosong menjadi kawasan terbangun seperti kawasan industri, perumahan, perkantoran dan lain-lain. Faktor lain penyebab kemacetan di Kota Bandung adalah meningkatnya kecenderungan para pemakai jasa transportasi menggunakan kendaraan pribadi (mobil dan motor) dibandingkan dengan kendaraan umum. (Menurut Tamin, 2000) jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona tarikan pergerakan adalah tarikan lalu lintas yang mencakup lalu lintas yang menuju atau tiba kesuatu lokasi yang dipengaruhi oleh pergerakan lalu lintas zona eksternal dan zona internal dalam suatu daerah/kota.

Permasalahan transportasi perkotaan umumnya meliputi kemacetan lalulintas, parkir, angkutan umum, polusi dan masalah ketertiban lalu lintas (Munawar, 2004). Kemacetan lalulintas akan selalu menimbulkan dampak negatif, baik terhadap pengemudinya sendiri maupun ditinjau dari segi ekonomi dan lingkungan. Namun, meningkatnya kesadaran warga mendorong lahirnya penyelenggaraan *Car Free Day* Dago sebagai sikap parsipatif masyarakat dalam inisiatif global mengurangi penggunaan kendaraan bermotor.

Sebagai kampanye praktis yang rutin dilaksanakan, manfaat pelaksanaan *Car Free Day* Dago awalnya adalah untuk mepublikasikan manfaat penggunaan angkutan umum, sepeda, sepatu roda dan moda alternatif lainnya bagi warga kota. Seiring dengan perkembangan dan penyelenggaraan *Car Free Day* sampai saat ini, adalah sebuah langkah awal untuk mendapatkan momentum katalisator dalam proses yang jauh lebih besar dan berkesinambungan dalam meningkatkan kesadaran penduduk perkotaan untuk menciptakan ruang publik. Tujuan dari proyek ini adalah untuk :

- Mendorong penggunaan alat transportasi alternatif selain kendaraan pribadi seperti angkutan umum, sepeda dan fasilitas pejalan kaki
- Meningkatkan kesadaran dan menginformasikan kepada warga kota bahwa apabila penggunaan kendaraan pribadi tidak bisa dikendalikan baik dari sisi kelancaran pergerakan masyarakat maupun dari segi kualitas udara kota maka akan sangat merugikan masyarakat secara keseluruhan baik dari segi ekonomi, lingkungan dan kesehatan masyarakat sehingga mendorong menurunnya kemampuan suatu kota.
- Dapat mensimulasikan suasana dan kondisi kota yang humanis, dimana masyarakat memiliki kesetaraan akses dan kesamaan guna terhadap ruang terbuka publik sehingga diharapkan meningkatkan rasa memiliki kota
- Menambah simpul-simpul ruang sebagai bentuk peran pemerintah dalam upaya mengatasi minimnya tempat dan fasilitas kegiatan olahraga dan rekreasi bagi masyarakat dalam rangka meningkatkan gaya hidup sehat di masyarakat

1.1.2. Munculnya Ide *Car Free Day* di Kawasan Dago

Sebagai kota metropolitan terbesar ke empat setelah Jakarta, Surabaya, Medan, Bandung merupakan salah satu tujuan wisatawan, mulai dari wisata belanja, pendidikan, fesyen, kuliner dan menjadi salah satu kota paling modern di Indonesia. *Car Free Day* merupakan isu perkotaan yang diadaptasi sebagai isu global, Penyelenggaraan *Car Free Day* Dago pertama kali digagas oleh *Republic of Entertainment* melalui kegiatan *Dago Walking Day* pada tanggal 20 April 2008

yang bertempat di sepanjang Jalan Ir. H. Juanda (Dago) hingga Taman Ganesha dalam rangka memperingati Hari Bumi tanggal 22 April.

Kegiatan yang sama dilakukan tahun berikutnya, yaitu pada hari Minggu, 19 April 2009 kali ini mengambil lokasi dari Simpang Dago hingga Taman Cikapayang. Barulah pada Tahun 2010, yaitu pada Tanggal 9 Mei 2010, *Dago Walking Day* diadakan bersamaan dengan peresmian areal Dago *Car Free Day* oleh Pemerintah Kota Bandung dan didukung beberapa komunitas kreatif Bandung lainnya.

Inisiatif pelaksanaan awal *Car Free Day* saat itu, merupakan bagian dari pendekatan yang bertujuan untuk mengurangi polusi udara dari kendaraan berbahan bakar fosil (bermotor) sebagai dampak modernisasi penggunaan alat transportasi. Ide dibalik *Car Free Day* adalah untuk mempertimbangkan kembali transportasi perkotaan dengan prospek berbagi jalan yang lebih efisien.

Sebagai isu perkotaan yang diadaptasi oleh fenomena pembangunan berkelanjutan dengan memberikan kesempatan bagi warga kota atau masyarakat luas khususnya masyarakat perkotaan yang ada dicekungan Bandung untuk ikut mengambil tindakan pribadi dan konstruktif yang didasarkan inisiatif global untuk mengurangi efek rumah kaca. Pelaksanaan *Car Free Day* Dago diharapkan akan memberikan demonstrasi praktis tentang bagaimana kualitas udara dapat ditingkatkan di pusat kota atau lokasi lain.

Seiring berjalannya waktu, kegiatan *Car Free Day* di Kota Bandung memiliki fungsi baru sebagai ruang publik yang keberadaannya mulai langka akibat pertumbuhan kota yang diimbangi akan pembangunan gedung dan bangunan sehingga perlahan mengikis kebaradaan ruang terbuka hijau. Sebagai dampak tingginya kebutuhan lahan dan nilai lahan dalam satuan harga mengakibatkan fenomena pelebaran kota, dimana jarak tempat tinggal penduduk dengan lokasi bekerja menjadi sangat jauh sehingga memaksa masyarakat untuk memiliki kendaraan.

Adapun dampak sebagai akumulasi penggunaan kendaraan pribadi adalah kemacetan dan polusi udara sehingga masyarakat merasa tidak nyaman dengan kota yang mereka tinggali dan kurangnya ruang privasi bagi warga yang disikapi dengan kesadaran beberapa elemen masyarakat sebagai bentuk gerakan sosial

untuk mendorong perubahan gaya hidup sehat di masyarakat yaitu dengan mendorong pemerintah untuk pentingnya menyediakan/memberikan simpul-simpul ruang bagi masyarakat dalam berolahraga maupun rekreasi.

Dalam rangka mengatasi minimnya ruang terbuka bagi masyarakat, bertepatan dengan aksi inisiatif global dalam mengurangi efek rumah kaca membuat penyelenggaraan *Car Free Day* Dago sebagai kampanye praktis untuk mengimplementasikan kampanye penyadaran masyarakat agar lebih efisien dalam penggunaan alat transportasi (penggunaan sarana transportasi alternatif) dan mendorong gaya hidup sehat melalui penyediaan simpul-simpul ruang terbuka publik baik untuk olahraga maupun rekreasi yang dapat menjangkau semua lapisan warga. Sehingga keberadaan pelaksanaan *Car Free Day* Dago menjadi sangat penting dalam menekankan perubahan pola perilaku masyarakat terhadap lingkungan yang berkelanjutan yaitu mempromosikan penggunaan sarana transportasi alternatif dalam rangka mengurangi pencemaran udara.

1.1.3. Perkembangan Pelaksanaan *Car Free Day* Dago

Menurut (Prasetyo & Argo, 2013) *Car Free Day* merupakan isu perkotaan yang diadaptasi sebagai isu global, tapi prakteknya bergantung pada identitas lokalnya dimana *Car Free Day* tersebut berlangsung, termasuk yang terjadi di Kota Bandung. Tarik menarik global–lokal, serta pengaruh budaya, peristiwa sosial, ekonomi dan lingkungan akan sangat mempengaruhi citra dan identitas produksi ruang tersebut.

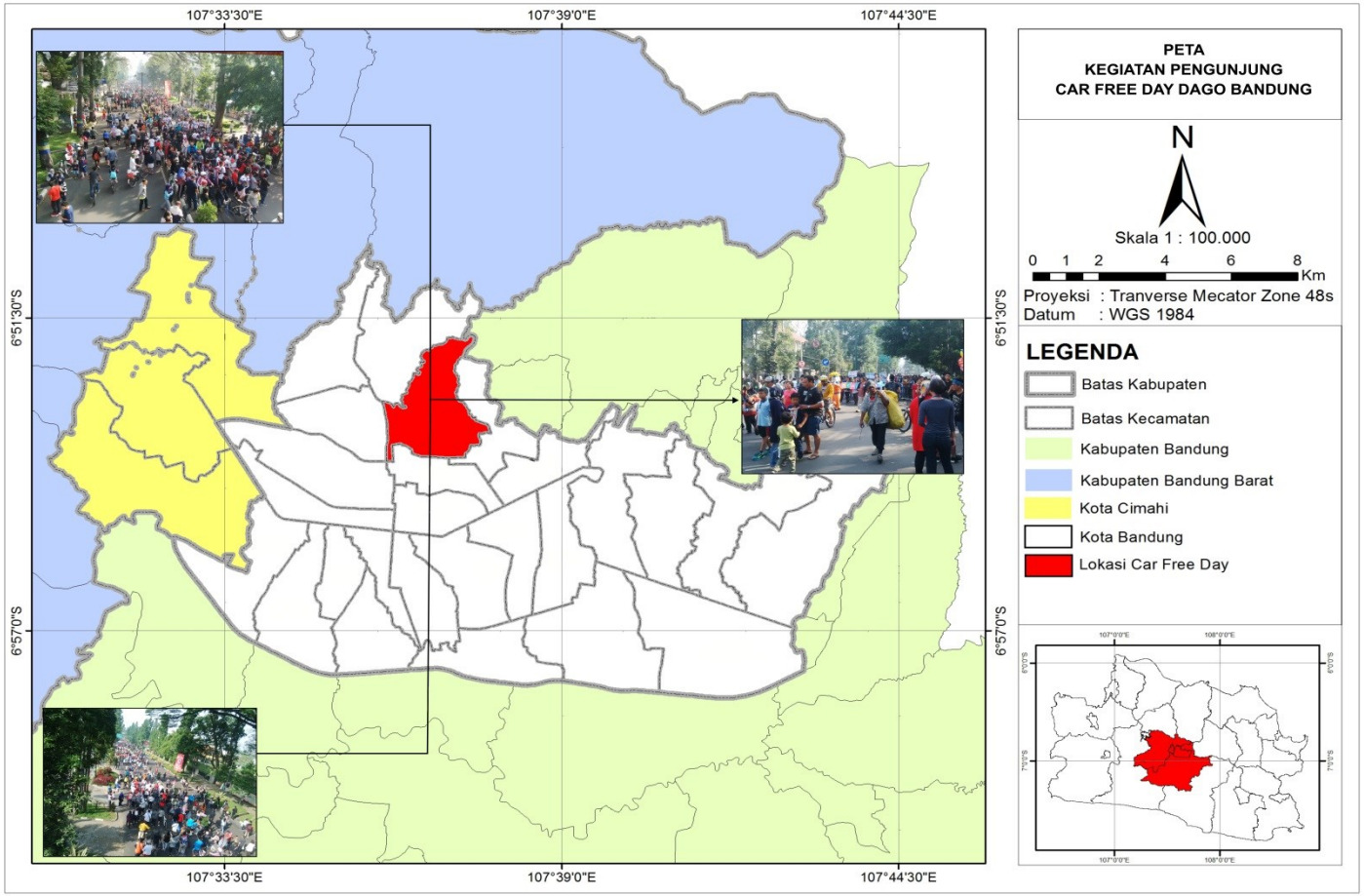
Keseluruhan situasi sosial yang meliputi aspek tempat (*places*), pelaku (*actor*), dan aktivitas (*activity*) yang berinteraksi secara sinergis dan bersamaan akan berpengaruh terhadap pola aktivitas masyarakat dalam kaitan mengemas pelaksanaan *Car Free Day* tersebut terhadap tujuan yang ingin dicapai. Kegiatan *Car Free Day* di Kota Bandung saat ini belum diatur dalam suatu aturan secara khusus, keberadaanya masih berada dalam ruang lingkup Peraturan Daerah Kota Bandung Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan, dan keindahan.

Pemberlakuan Peraturan Daerah Kota Bandung tersebut seyogianya dapat membatasi perilaku manusia di Kota Bandung khususnya dalam program *Car Free Day* saat ini. Selain itu, kegiatan *Car Free Day* di Kota Bandung dibatasi

juga oleh Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 9 Tahun 2011 Tentang Pengelolaan Sampah yang bertujuan untuk menghadapi permasalahan sampah yang ada di Kota Bandung yang memberikan dampak negatif bagi estetika, kebersihan, kenyamanan, dan kesehatan masyarakat.

Kondisi kegiatan *Car Free Day* Dago saat ini lebih cenderung kepada suatu ajang hiburan dan ruang rekreasi bagi masyarakat Kota Bandung, dengan berbagai aktivitas yang dilakukan didalamnya. Para pengunjung menikmati hiburan-hiburan dan berbelanja di sepanjang area *Car Free Day*. Dengan semakin padatnya masyarakat yang berdatangan ke area *Car Free Day*, berdampak pada

- Meningkatnya kondisi lalu lintas mulai dari titik awal pengunjung sampai ke daerah sekitar Kawasan Dago.
- Menurunnya jumlah dan kualitas akses yang tersedia, akibat peningkatan jumlah kendaraan pengunjung yang parkir dan bergerak dipinggiran area tersebut.
- Hilangnya fungsi pejalan kaki akibat *parking on street* dan pedagang kaki lima (PKL)
- Meningkatnya produksi sampah yang dihasilkan akibat kurangnya sikap kooperatif yang ditunjukan antara pelaksana dan masyarakat untuk mengemas muatan pesan dan sistem aktivitas yang disajikan kepada pengunjung



Gambar 1.1
Bentuk kegiatan pengunjung *Car Free Day* Dago

Menurut *(Prasetyo & Argo,2012) Car Free Day* Dago merupakan manipulasi citra kota melalui aktivitas tertentu agar kota tersebut dapat dipandang sebagai lingkungan hidup perkotaan yang berkelanjutan. Sebagai fenomena aksi global dalam mengurangi efek rumah kaca, melalui *Car Free Day* Dago yang dibungkus sebagai ruang terbuka publik. Pelaksanaan *Car Free Day* Dago saat ini, dimaksudkan untuk mendukung transportasi berkelanjutan yaitu, upaya untuk mendukung penggunaan angkutan umum/massal dan tidak bermotor.

1.2. RUMUSAN MASALAH

Pelaksanaan *Car Free Day* di Kota Bandung saat ini belum diatur dalam suatu aturan secara khusus, keberadaanya masih berada dalam ruang lingkup Peraturan Daerah Kota Bandung Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan, dan keindahan. Sebagai salah satu upaya mempromosikan penggunaan sarana transportasi alternatif, dengan maksud penyadaran masyarakat untuk mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan yaitu penggunaan angkutan umum/massal dan tidak bermotor di Kota Bandung.

Permasalahan–permasalahan diatas menimbulkan pertanyaan yang harus dijawab dalam penelitian init yaitu :

- Bagaimana karakteristik pengunjung yaitu titik awal pergerakan pengunjung dan bentuk kepemilikan masing-masing kendaraan/moda yang dimiliki pengunjung.
- Bagaimana pemilihan penggunaan moda oleh pengunjung
  a. Moda yang digunakan pengunjung ke *Car Free Day* Dago?
  b. Moda andalan responden dalam berkativitas?
- Bagaimana tingkat ketahuan pengunjung tentang tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago, dalam rangka mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan?
- Bagaimana manfaat yang dirasakan pengunjung terkait penyelenggaraan *Car Free Day* Dago saat ini, untuk mendukung transportasi berkelanjutan di Kota Bandung?

1.3. TUJUAN

Tujuan dari penelitian ini berjudul "Evaluasi Penyelenggaraan *Car Free Day* Dago, untuk mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan di Kota Bandung" yaitu

- Mengidentifikasi karakteristik pengunjung yaitu titik awal pergerakan pengunjung dan bentuk kepemilikan masing-masing kendaraan/moda yang dimiliki pengunjung
- Mengevaluasi penyelenggaraan *Car Free Day* Dago dilihat dari kategori kepemilikan kendaraan dan pemilihan pengunaan kendaraan/moda, baik moda yang digunakan ke *Car Free Day* Dago maupun moda andalan dalam beraktivitas dalam rangka mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan di Kota Bandung.
- Mengetahui tingkat ketahuan pengunjung pengunjung tentang tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago, dalam rangka mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan
- Mengetahui bobot manfaat yang dirasakan pengunjung terkait penyelenggaraan *Car Free Day* Dago saat ini, untuk mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan di Kota Bandung

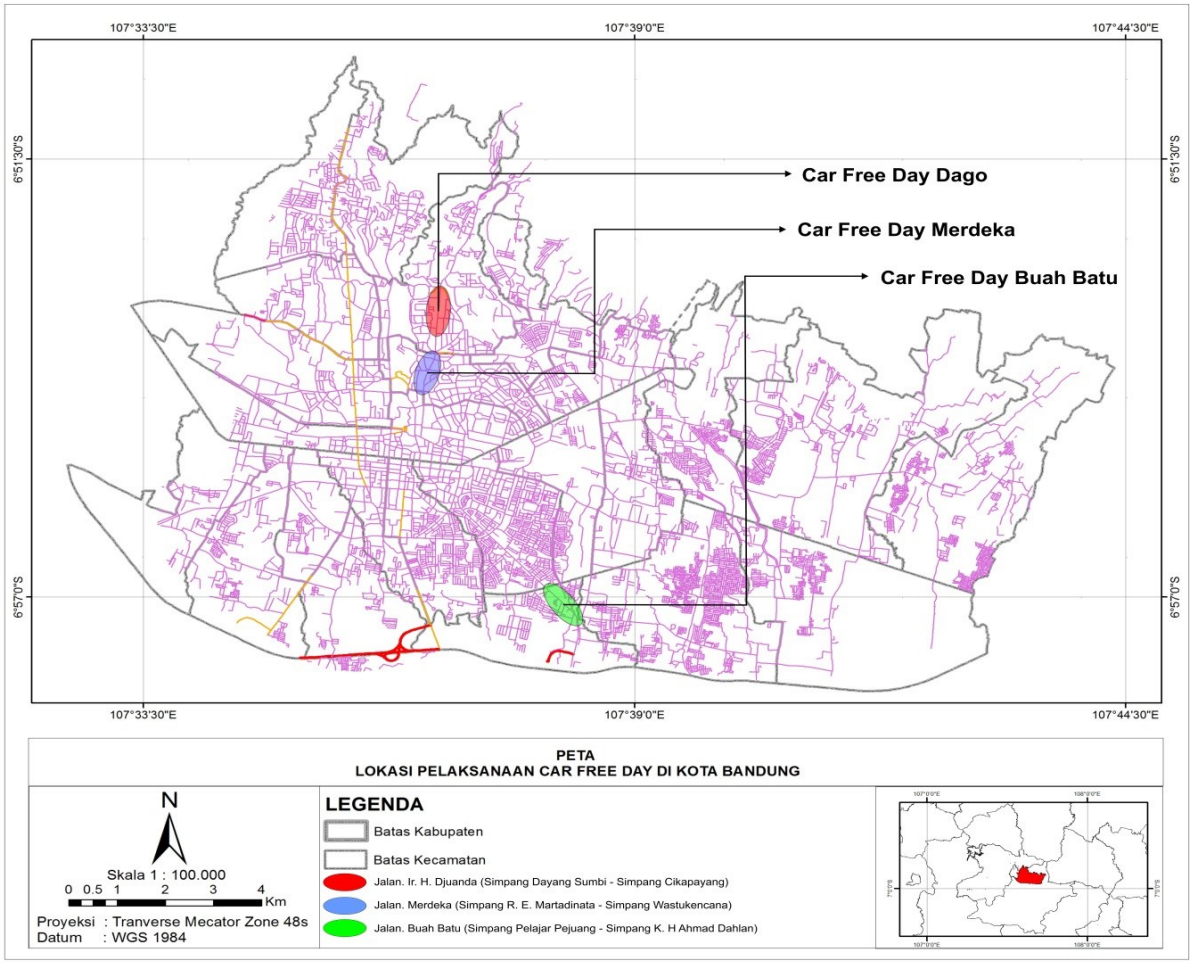
1.4. SASARAN

Melihat dan mengefektifkan pesan kampanye yang disampaikan dalam pelaksanaan *Car Free Day* Dago, untuk mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan di Kota Bandung.

1.5. RUANG LINGKUP PENELITIAN

1.5.1. Ruang Lingkup Wilayah

Penelitian ini merupakan studi kasus yang lokasinya berada di Jl IR, H Djuanda yaitu sepanjang jalan Simpang Dago hingga Cikapayang. Dengan panjang area 1200 meter (1,2 Km) yang meliputi Kawasan Dago dengan segmen sebagai tempat pelaksanaan *Car Free Day* Dago setiap minggunya.



Gambar 1.2
Peta lokasi penyelenggaraan *Car Free Day* Dago

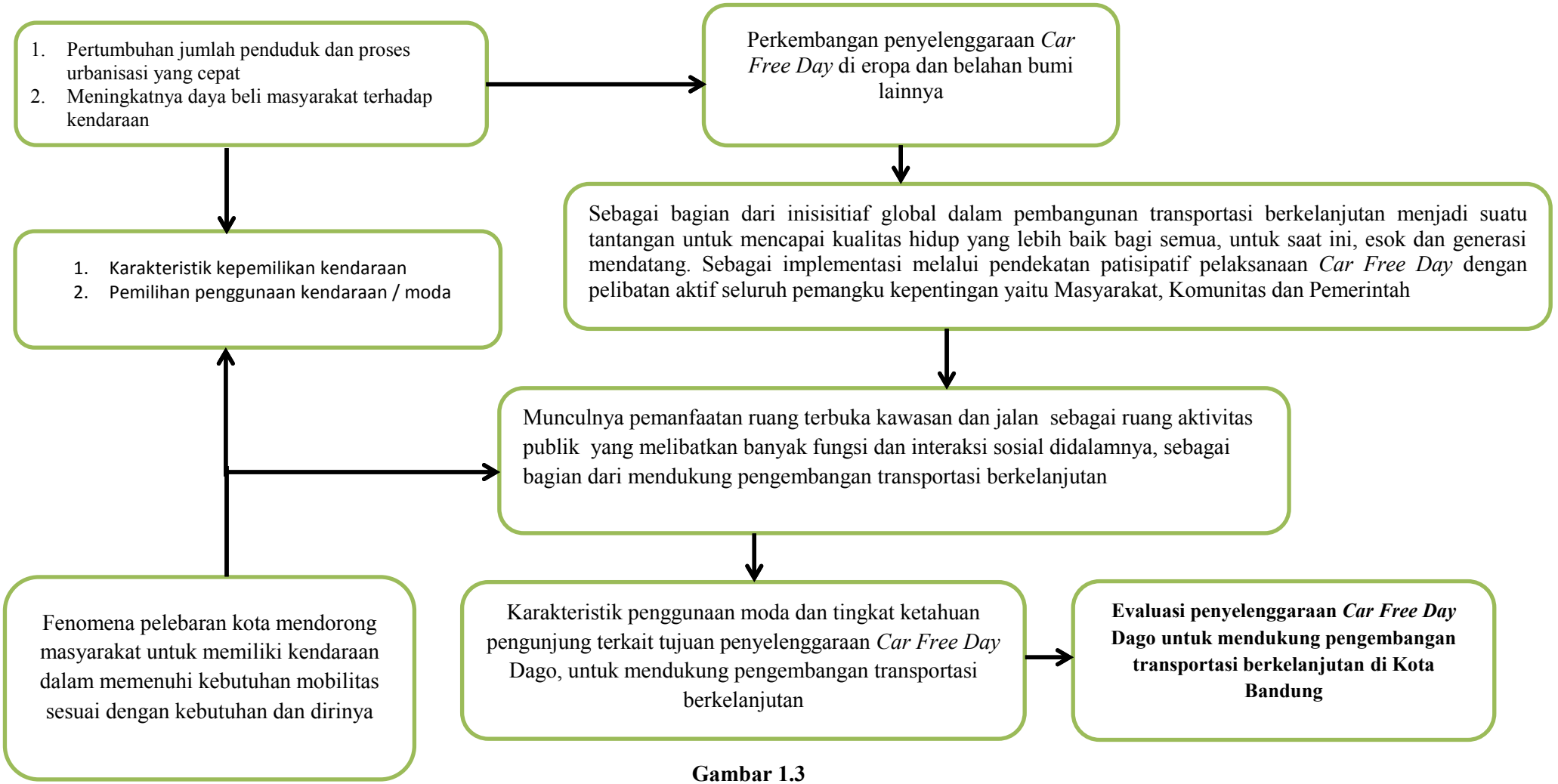
1.5.2 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi mencakup pembahasan tentang dampak dan aktivitas pengunjung terkait maksud dan tujuan pelaksanaan *Car Free Day* diadakan, yang didasarkan pada beberapa elemen : karakteristik penggunaan moda, kepemilikan kendaraan, manfaat *Car Free Day* terhadap pengunjung. Dimana untuk melaksanakan program hari bebas berkendaraan, memerlukan kemauan politik yang sangat kuat, diamana harus ada hubungan yang sangat kompatibel antara pemerintah dan masyarakat lokal setempat, yang secara langsung akan mempengaruhi program tersebut.

Hari bebas kendaraan bermotor (*Car Free Day*) merupakan salah satu upaya menyeluruh kampanye praktis dalam pengembangan dan implementasi untuk meningkatkan penggunaan moda transportasi berkelanjutan. Berdasarkan Strategi Inovasi Lingkungan Asia – Pasifik (APEIS), penyelenggaraan *Car Free Day* bukanlah untuk menghapus semua kendaraan bermotor dari jalan-jalan, melainkan untuk membujuk warga menggunakan moda transportasi yang efektif dan, dimana perilaku transportasi sangat berdampak terhadap kualitas hidup masyarakat, seperti tersedianya ruang terbuka publik yang aman, mempromosikan masyarakat yang aktif dan sehat, dan menyediakan ruang rekreasi sebagai interaksi sosial.
Pembahasan dalam penelitian ini berawal dari:

1. Bangkitan kendaraan yang masih tinggi didaerah sekitar pelaksanaan *Car Free Day* Dago yang disebabkan banyaknya pengunjung yang membawa kendaraan roda empat dan roda dua yang parkir di sekitar kawasan atau ruas-ruas jalan yang terdapat di sekitar area pelaksanaan *Car Free Day* Dago
2. Kurangnya efektifnya manfaat penyelenggaraan *Car Free Day* Dago terhadap pengunjung maupun masyarakat luas apabila diintegrasikan dengan penggunaan transportasi berkelanjutan (angkutan massal dan kendaraan tidak bermotor), hal ini tercermin dari pemilihan moda yang digunakan pengunjung dan bangkitan kendaraan secara keseluruhan dijalan-jalan Kota Bandung sendiri yang masih tinggi khususnya pada saat pelaksanaan *Car Free Day Dago.*

3. Tidak adanya penataan aktivitas pengunjung yang mendorong kurang efektifnya publisitas muatan pesan yang disampaikan terhadap pengunjung dan masyarakat luas. Dalam mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan di Kota Bandung.



Gambar 1.3
Kerangka pemikiran

1.6. Metodologi Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini mencakup metode pengumpulan data, tehnik pengambilan sampel dan metode analisis data. Berikut akan dijelaskan mengenai metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini.

1.6.1. Metode Pengumpulan Data

Dalam pembuatan laporan penelitian ini dilakukan beberapa cara untuk mengumpulkan informasi-informasi yang terkait dengan pelaksanaan *Car Free Day* Dago. Data/informasi itu terdiri dari data primer dan data sekunder. Untuk lebih jelasnya diuraikan di bawah ini:

1.6.1.1 Data Primer

Data primer adalah data yang dapat dicari melalui observasi (pengamatan) dan kuesioner. Observasi adalah cara untuk mendapatkan suatu data dengan melakukan kegiatan langsung ke lapangan. Kuesioner adalah cara untuk mendapatkan data dengan memberikan pertanyaan-pertanyaan yang secara tertutup dalam beberapa lembar kertas. Dalam studi ini menggunakan data primer yaitu menyebar kuesioner kesetiap pengunjung yang ditemui di wilayah studi. Penyebaran kuesioner ini dilakukan untuk mengetahui atau mencari informasi terkait karekteristik penggunaan moda, tingkat ketahuan pengunjung, bentuk kepemilikan kendaraan, asal pengunjung sebagai titik awal pergerakan pengunjung dan persepsi manfat pengunjung dan muatan pesan yang muncul dan disampaikan kepada pengunjung sebagai kemasan (citra) dari hasil *Car Free Day* tersebut.

1.6.1.2 Data Sekunder

Data sekunder diperoleh tidak dari pengamatan langsung di lapangan melainkan dari instansi – instansi terkait, seperti: Dinas Perhubungan Kota Bandung, Satuan Pamong Praja (satpol PP), PD Kebersihan Kota Bandung dan Kepolisian sebagai instansi yang memiliki kewenangan dan bertanggung jawab dalam pelaksanaan *Car Free Day* di Kota Bandung. Pengumpulan data dengan menggunakan data sekunder, yaitu dengan meminta data/dokumen berupa *softcopy* maupun *hardcopy* dan wawancara berkaitan dengan uraian tugas masing-masing instansi dan teknis operasional serta kebijakan terkait pelaksanaan *Car Free Day* di Kota Bandung khususnya di wilayah studi.

1.6.2. Teknik Pengambilan Sampel

Sampel adalah sebagian dari populasi yang dipergunakan sebagai sumber data. Didalam penelitian ini, penarikan sampel yang digunakan adalah *Sampling Incidental/*kebetulan. *Sampling Incidental* yaitu penentuan sampel berdasarkan kebetulan yaitu siapa saja yang secara kebetulan/*incidental* bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel bila dipandang orang yang kebetulan ditemui cocok sebagai sumber data (Sugiyono, 2005). Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode penelitian survey, yaitu penelitian yang mengambil sample dari suatu populasi dan menggunakan kuesioner sebagai alat pengumpul data yang utama. Populasi merupakan keseluruhan obyek penelitian sebagai sumber data yang memiliki karakteristik tertentu di dalam suatu penelitian, dan sample merupakan himpunan bagian dari populasi yang menjadi obyek sesungguhnya.

Menurut Pamela L.Alreck dan Robert B. Seetle dalam bukunya The Survey Research Hanbook untuk populasi yang besar, sampel minimum kira-kira 100 responden dan sampel maksimumnya adalah 1000 responden, secara lebih rinci Jack E. Fraenkel dan Norman E. Wallen menyatakan bahwa minimum sampel adalah 100 untuk studi deskriptif. Maka jumlah pengunjung yang ditemui di area *Car Free Day* Dago yang dijadikan sampel adalah sebanyak 100 orang.

1.6.3. Teknik Analisis Data

Berikut metode yang digunakan dalam analisis penelitian ini:

1. **Metode Analisis Deskriptif Kualitatif**

   Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif yang bertujuan untuk mempelajari dan menganalisis : terkait karekteristik penggunaan moda, tingkat ketahuan pengunjung, bentuk kepemilikan kendaraan, asal pengunjung sebagai titik awal pergerakan dan persepsi manfaat yang disampaikan kepada pengunjung sebagai kemasan (citra) dari hasil penyelenggaraan *Car Free Day*.

2. **Analisis tabulasi silang (nilai *chi-square*)**, untuk mengetahui hubungan antara bentuk kepemilikan kendaraan dengan karakteristik pemilihan penggunaan moda, (moda yang digunakan ke *Car Free Day* Dago dan moda andalan dalam beraktivitas) dan tujuan penyelenggaraaan *Car Free*

Day Dago berdasarkan pengetahuan responden maka dilakukan analisis menggunakan analisis tabulasi silang *(*nilai *chi-square).* Ada tidaknya hubungan antara bentuk kepemilikan kendaraan dengan karakteristik pemilihan penggunaan moda, (moda yang digunakan ke *Car Free Day* Dago dan moda andalan dalam beraktivitas) dan tujuan penyelenggaraaan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dapat diketahui dengan nilai *chi-square*. Output yang dihasilkan adalah hubungan antara bentuk kepemilikan kendaraan dengan karakteristik pemilihan penggunaan moda, (moda yang digunakan ke *Car Free Day* Dago dan moda andalan dalam beraktivitas) dan tingkat ketahuan pengunjung tentang tujuan penyelenggaraaan *Car Free Day* Dago, untuk mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan di Kota Bandung.

3. Metode Pembobotan Skoring

Menurut Malczewski (1999), terdapat beberapa cara pembobotan, pembobotan bisa dilakukan dengan metode *ranking, rating, pairwise, comparison, dan trade-off analysis*. Pada penelitian ini metode yang digunakan adalah metode ranking menggunakan *scoring* dengan metode pemberian bobot yang sederhana, dimana dalam penyusunannya bobot dibuat dalam tingkatan tertentu. Kriteria dan bobot dibuat berdasarkan persepsi responden. Penelitian ini dibagi kedalam 5 variabel yang memiliki skor dari 5 untuk penilaian manfaat *Car Free Day* dari sangat besar manfaatnya, dan sampai 1 untuk penilaian manfaat *Car Free Day* dari sangat kecil manfaatnya

Tabel I-2
Pembobotan manfaat *Car Free Day* Dago berdasarkan persepsi pengunjung dengan metode ranking

No	Persepsi	Bobot
1	Sangat Besar manfaatnya (SBM)	**5**
2	Besar Manfaatnya (BM)	**4**
3	Cukup Manfaatnya (CM)	**3**
4	Kecil Manfaatnya (KM)	**2**
5	Sangat Kecil Manfaatnya (SKM)	**1**

Output yang dihasilkan adalah untuk mengetahui manfaat yang paling dirasakan masing-masing pengunjung dalam setiap penyelenggaraan *Car Free Day* diadakan/dilaksanakan

1.7. Sistematika Penulisan

Secara sistematis penulisan penelitian ini dijabarkan sebagai berikut :

Bab I Pendahuluan, yang berisikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran studi, ruang lingkup wilayah dan materi, kebutuhan data, kerangka pemikiran studi, teknik pengumpulan data, metodologi penelitian studi, analisis data dan sistematika penulisan.

Bab II Tinjauan Pustaka, Fenomena kota tanpa mobil diranah perkotaan, transportasi berkelanjutan, *Best Practice* penyelenggaraan *Car Free Day* Bogota sebagai kota berkelanjutan dan partisipasi masyarakat.

Bab III Gambaran Umum Wilayah Penelitian, yang berisikan gambaran umum wilayah studi yaitu Profil wilayah penelitian "Jl, Ir, H Djhuanda, aturan dan ketentuan dalam pelaksanaan *Car Free Day* Dago, pembanding penyelenggaraan *Car Free Day* berdasarkan lokasi pelaksanaan, Peranan partisipasi masyarakat/LSM dalam pelaksanaan *Car Free Day* Dago, dampak positif pelaksanaan *Car Free Day* di Kota Bandung dan permasalahan & standar operasional prosedur (SOP) pelaksanaan *Car Free Day* di Kota Bandung

Bab IV Hasil dan Pembahasan, Dalam bab ini menjelaskan mengenai analisis yang berkaitan dengan hasil penyebaran kuesioner, dimana analisis yang digunakan adalah anilisis tabulasi silang dan pembobotan berdasarkan rangking.

Bab V Kesimpulan dan Saran, yang berisikan kesimpulan dari penelitian ini dan saran bagi pemerintah daerah dan penelitian lanjutan.