BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

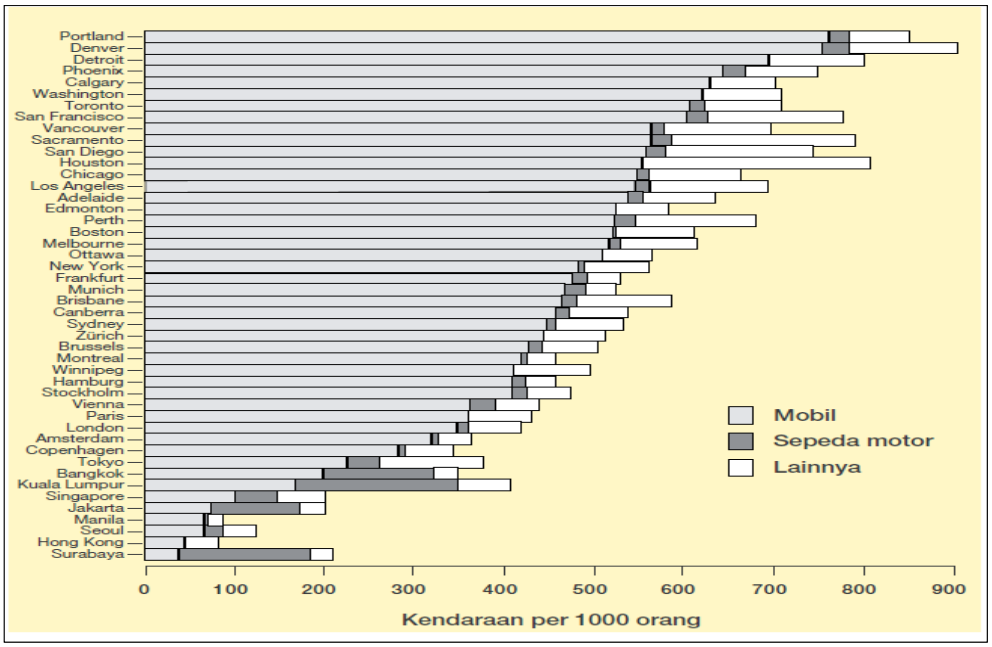
Bab ini berisikan penjelasan mengenai teori dan kebijakan-kebijakan/peraturan yang berhubungan dengan tema penelitian yang bersumber dari studi literatur (pustaka), dimana di dalamnya terdiri dari penjelasan mengenai Fenomena kota tanpa mobil di ranah perkotaan, transportasi berkelanjutan**,** keterlibatan *Stakeholder*, partisipasi masyarakat.

2.1. Fenomena Kota tanpa Mobil di Ranah Perkotaan

Kegiatan bebas mobil dimulai setengah abad yang lalu dikota-kota tua eropa seperti, Denmark, Swedia, Germany dan Belanda yang dirancang untuk mengekplorasi pusat kota dan lingkungan perkotaan menjadi zona pejalan kaki yang lebih menarik dengan mengubah menjadi festival dan pasar. Sehingga masyarakat dapat menvisualisasikan dan terlibat pergesaran kebijakan untuk menemukan alternatif moda angkutan yang lebih efisien dan biaya yang efektif, upaya zona pejalan kaki tersebut ditindak lanjuti dengan pembangunan sistem angkutan dengan menghubungkan angkutan langsung ke kawasan pejalan kaki. (Sheurer,2008) menunjukkan bahwa sekitar bahwa 75% dari penduduk seperti di Dortmund, 41% dari penduduk dikota-kota Jerman Barat hidup tanpa mobil, dan 50% dikota-kota Jerman Timur atau kota-kota besar Eropa dari Amsterdam, Copenhagen, Edinburgh, dan Wina.

Penolakan penerapan transportasi berkelanjutan diranah perkotaan seringkali muncul dari tingkah laku para pembuat kebijakan dengan mencerminkan :

1. Sepeda dianggap sebagai bentuk sarana transportasi tradisional, samasekali tidak modern dan tidak cocok dengan citra sebuah kota maju
2. Pembuatan jalan baru yang bertingkat, jalan layang, pelebaran jalan atau peningkatan arus lalu lintas sering dianggap sebagai jalan keluar akibat kemacetan yang sudah ada
3. Pejalan kaki, pengguna sepeda dan supir angkutan umum dianggap sebagai sumber masalah kemacetan



Gambar 2.1
Kepemilikan kendaraan di kota-kota besar dunia
(Sumber : Kemajuan bebas mobil di ranah urban, Andy Likuski, 2009)

Seiring dengan manfaat dan semakin populernya, momentum gerakan tanpa mobil banyak terjadi diluar Eropa seperti kota-kota Amerika maupun amerika latin yang berorientasi pada penggunaan sepeda (*ciclovia*) dan dikaitkan dengan hari bebas tanpa mobil sebagai inisiatif pembatasan penggunaan kendaraan bermotor yang berkembang menjadi pemanfaatn ruang jalan sebagai wadah aktivitas publik. Berdasarkan adaptasi dari buku yang ditulis Michael Dobbins (2009, p.p134-137) dan organisasi "*Project of Public Spaces*", sebuah Pusat Kegiatan Warga sebagai ruang publik dapat memiliki aktivitas sebagai berikut di dalamnya:

1. Pendidikan (institusional)
2. Kesehatan (institusional)
3. Layanan Publik (institusional)
4. Komunitas (Institusional)
5. Berjalan-jalan (rekreasi)
6. Berolahraga (rekreasi)
7. Bersantai (rekreasi)
8. Budaya (rekreasi)

9. Belanja (rekreasi)

Perubahan daya tarik Kota Bandung saat ini tentunya mempengaruhi perkembangan ruang-ruang rekreasi yang muncul dan memiliki segmen pasar tersendiri, fasilitas rekreasi yang berkembang di Bandung memang tidak hanya untuk warga Bandung sendiri, tetapi lebih banyak digunakan untuk menarik pengunjung dari luar kota. Itulah yang disebut dengan komersialisasi kota, dimana konsep citra kota dijadikan penarik nilai komersialisasi untuk pendapatan kota.

Keberadaan taman hiburan ini semakin menciptakan kesenjangan sosial di Kota Bandung dengan adanya pembatasan harga dimana elemen masyarakat tidak memiliki kesempatan dan akses yang sama). Harga yang ditawarkan hanya mampu dijangkau oleh masyarakat kelas menengah ke atas. Fenomena tersebut mengukuhkan Bandung menjadi kota modern yang terkesan hanya untuk kalangan menengah ke atas sehingga sangat bertentangan dengan aspirasi publik dimana perencanaan/pembanguanan suatu kota itu disesuaikan dengan kebutuhan, kondisi dan keinginan dimasyarakat.

Meskipun juga terdapat tempat-tempat hiburan yang terjangkau, namun tidak semenarik tempat-tempat rekreasi di atas. Beberapa lokasi tempat rekreasi yang hanya bisa dinikmati oleh kalangan menengah ke atas seperti : mall-mall yang ada di Bandung terutama mall-mall ekslusif PVJ Mall, BSM, BCW, Ciwalk, dll, kemudian Trans Studio, FO dan Distro, serta kafe-kafe dan restoran mahal. Sedangkan untuk masyarakat menengah kebawah biasanya menghabiskan waktu di taman-taman kota, pusat perbelanjaan yang terjangkau ataupun diarea pelaksanaan *Car Free Day*. Berikut tipologi ruang-ruang rekreasi berdasarkan kelas sosial masyarakat (Wardhani,2012).

2.2 Transportasi Berkelanjutan

Tujuan utama dari Transportasi Berkelanjutan berbasis Lingkungan (EST) adalah untuk membangun pemahaman bersamatentang kebijakan dan implementasi/praktik teknologi transportasi yang ramah lingkungan seperti

- Merangsang teknologi kendaraan yang hemat bahan bakar
- Nol kematian, yang didasarkan pada infrastruktur transportasi yang ramah bagi pejalan kaki dan pengguna sepeda

- Standar kebisingan dan pengendalian emisi
- Peningkatan pelayanan angkutan umum dan penerapan manajemen permintaan transportasi yang mengadopsi keadilan sosial (aman, handal, terjangkau, dan efisien)

Konsep transportasi berkelanjutan ini telah diterapkan hampir diseluruh dunia termasuk di Indonesia karena dampak positif yang ditimbulkan untuk lingkungan, masyarakat dan ekonomi.

2.2.1 Definisi Transportasi Berkelanjutan

Indikator transportasi berkelanjutan merupakan sebuah perlengkapan yang digunakan untuk menganalisa pengaruh dari objek transportasi terhadap lingkungan serta untuk memeriksa berbagai kemungkinan dan kondisi yang akan terjadi dari penerapan konsep transportasi berkelanjutan tersebut. Berbagai ahli transportasi telah mencoba membuat daftar perlengkapan dari indikator tersebut sehingga daftar tersebut semakin bervariasi dan bermacam-macam. Indikator ini diperlukan dalam penerapan suatu sistem trasnportasi agar berkelanjutan. Sistem transportasi tersebut harus memperhatikan berbagai indikator yang ada agar bisa bermanfaat bagi lingkungan dan masyarakat. (Litman, 2003) menyebutkan beberapa indikator penerapan konsep transportasi berkelanjutan

Tabel II-1
Idikator proyek transportasi berkelanjutan

Indikator	**Meliputi**	
	Dinaikkan	**Diturunkan**
Ekonomi	**1.** Aksesibilitas ke tempat komersial. **2.** Implementasi kebijakan dan perencanaan pelatihan **3.** Moda split: perjalanan dengan, jalan kaki,bersepeda,dan kendaraan umum. **4.** Kecepatan dan kemampuan angkutan **5.** Hubungan antara institusi yang menangani transportasi dengan para investasi.	1. Waktu perjalanan rata-rata 2. Bagian pengeluaran rumah tangga untuk transportasi pribadi sebesar 20% 3. Biaya untuk pengeluaran fasilitas jalan, pelayanan kendaraan dan fasilitas parkir

Indikator	Meliputi	
Sosial	**1.** Keamanan **2.** Tingkat keamanan **3.** Kesehatan:berjalanteratur dan bersepeda **4.** Aktivitas transportasi dapat meningkatkan kualitas masyarakat local untuk bergerak tanpa kendaraan **5.** Kualitas aksesibilitas pelayanan transportasi tidak bermotor **6.** Kualitas fasilitas transportasi dan meningkatkan pelayanan terhadap masyarakat cacat **7.** Tingkat pengaruh transportasi tergantung kepada modeling dan perencanaan transportasi **8.** keputusan perencanaan keterlibatan masyarakat dalam penentuan transportasi.	-
Lingkungan	**1.** Mengurangi dampak terhadap tata guna lahan **2.** Perlindungan habitat **3.** Efisiensi sumber daya	1. Konumsi bahan bakar fosil perkapita dan emisi dari CO2 dan emisi dari perubahan iklim lainnya. 2. Emisi udara percapita 3. Polusi udara

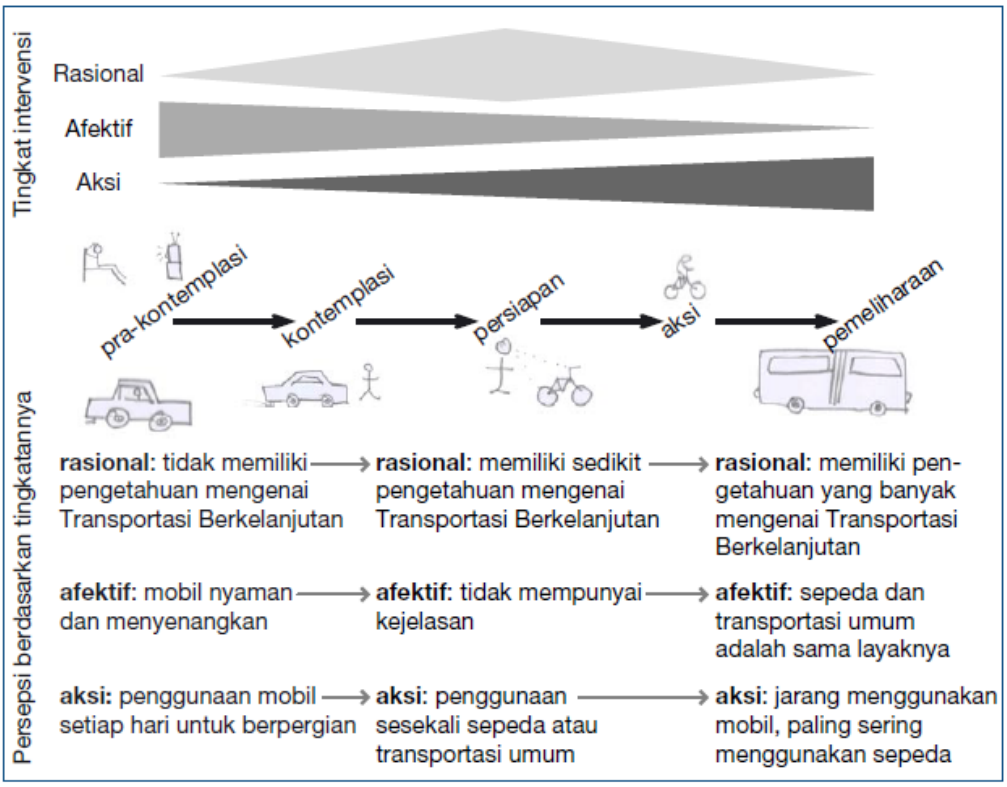
Sumber : Comprehensive sustainable transportation indicators(Litman, 2003)

Proyek transportasi berkelanjutan mengacu pada pengurangan emisi karbon yang menyebabkan meningkatnya efek rumah kaca. Berikut proyek Transportasi berkelanjutan berdasarkan pengurangan emisi karbon (CO2) yaitu angkutan massal dan kendaraan tidak bermotor. Penyelenggaraan *Car Free Day* di Kota Bandung dilaksanakan berdasarkan ketentuan Pasal 93 Peraturan Daerah Kota Bandung nomor 2 Tahun 2008 tentang penyelenggaraan perhubungan di Kota Bandung yang telah diamanatkan dalam manajemen lalu lintas yaitu dilakukan dengan pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan Pejalan Kaki."

Pelaksanaan *Car Free Day* juga merupakan salah satu pelaksanaan 7 agenda prioritas pembangunan di bidang lingkungan hidup melalui gerakan langit biru yang bertujuan pada dasarnya, program langit biru ini bertujuan untuk:

- Terciptanya mekanisme kerja dalam pengendalian pencemaran udara yang berdaya guna dan berhasil guna
- Terkendalinya pencemaran udara

- Tercapainya kualiatas udara ambien yang diperlukan untuk kesehatan manusia dan mahluk hidup lainnya
- Terwujudnya perilaku manusia sadar lingkungan



Gambar 2.2
Interaksi mengenai tingkat kesadaran dengan tingkat aksinya dalam penerapan transportasi berkelanjutan
(Sumber : GTZ, meningkatkan kesadaran masyarakat akan transportasi perkotaan berkelanjutan p, 18)

2.2.1.1 Angkutan Massal

Sistem transportasi massal merupakan prioritas utama dalam transportasi berkelanjutan, hal ini menciptakan alternatif untuk mengurangi kendaraan bermotor, secara bersamaan mengurangi kemacetan lalu lintas, meningkatkan kualitas udara, dan memfasilitasi akses masyarakat miskin terhadap pekerjaan, pendidikan, pasar, dan jasa. Angkutan massal adalah satu-satunya pilihan selain kendaraan tidak bermotor untuk memberikan kesempatan warga untuk berjalan kaki dan menggunakan sepeda.

Sebuah sistem angkutan massal adalah aspek yang sangat diperlukan dari sistem transportasi yang berkelanjutan untuk sebuah kota besar, dan dapat memainkan peran penting di negara-negara berkembang dalam membentuk

pembangunan masa depan kota, menuju ke bentuk kota yang ramah angkutan. Namun demikian, mungkin tidak realistis untuk mengharapkan berkurangnya kemacetan di kota-kota berkembang.

Dibeberapa kota besar masyarakat miskin kota mengeluarkan hingga 30% dari pendapatannya untuk transportasi. Orang-orang miskin biasanya menetap di wilayah denganharga sewa rendah yaitu pada pinggiran kota dan memakan waktu hingga 2 sampai 4 jam diperjalanan setiap harinya. Yang sangat penting, dalam jangka panjang dana publik dialirkan ke pembangunan jalan, subsidi bahan bakar dan fasilitas mobilitas pendukung lainnya yang tidak digunakan untuk perbaikan kesehatan, pendidikan, lahan umum "ruang publik" dan kualitas hidup masyarakat miskin kota. Kepemilikan mobil secara umum lebih dipengaruhi oleh ketersediaan lahan parkir dan biaya kepemilikan dibandingkan dengan ketersediaan angkutan massal.

Tabel II-2 :
Kecenderungan dalam penggunaan transportasi publik di kota-kota internasional sebagai contoh, 1970 - pertengahan 1990-an

Persentase seluruh perjalanan bermotor dengan transportasi umum					
Negara	1970	1980	1990	"93-96"	Kesimpulan
Tokyo	65	51	48	?	Trend perkembangan alat penggerak mobilitas perkotaan dikota-kota besar asia, cenderung menggunakan pada penggunaan kendaran bermotor
Hongkong				?	
Seoul	81	74	63	?	
Singapura	42	?	?	51	
Manila	?	70	67	70	
Bangkok	53	?	39	?	
Kuala lumpur	37	33	32	24	
Jakarta	61	58	52	53	
Surabaya	?	36	35	33	

Sumber : Barter, 1999, GTZ SUTP

Mass Rapid Transit adalah layanan transportasi penumpang, biasanya dengan jangkauan lokal, yang tersedia bagi siapapun dengan membayar ongkos yang telah ditentukan. Angkutan ini biasanya beroperasi pada jalur khusus tetap atau jalur umum potensial yang terpisah dan digunakan secara eksklusif, sesuai jadwal yang ditetapkan dengan rute atau lini yang didesain dengan perhentian-perhentian tertentu, walaupun *Mass Rapid Transit* dan trem terkadang juga beroperasi dalam lalu lintas yang beragam. Inidirancang untuk memindahkan

sejumlah besar orang dalam waktu yang bersamaan. Contohnya antara lain *Bus Rapid Transit*, *Heavy Rail Transit*, Metro, Kereta Komuter dan *Light Rail Transit.*

Jenis *Mass Rapid Transit*	**Definisi**
Bus Rapid Transit	Satu bentuk angkutan berorientasi pelanggan dan mengkombinasikan stasiun, kendaraan, perencanaan dan elemen-elemen sistem transportasi yang terpadu dan memiliki satu identitas unik.
Metro	Sebuah jalur rel penumpang listrik di wilayah dalam kota dengan kapasitas dan frekuensi yang tinggi, dan pemisahan jalur dari sistem transportasi lainnya.[Sistem angkutan cepat ini biasa ditempatkan di terowongan bawah tanah atau rel melayang yang berada di atas tanah.
Kereta komuter	Kereta komuter atau kereta pinggiran merupakan porsi operasional jalur kereta penumpang yang membawa penumpang di dalam wilayah perkotaan, atau antara wilayah perkotaan dengan wilayah pinggiran, secara umum lebih berat, jauhnya jarak rata-rata lebih panjang, dan pengoperasiannya dilakukan di luar jalur-jalur yang merupakan bagian dari sistem jalan kereta dalam sebuah wilayah.
Light Rail Transit	sistem jalur kereta listrik metropolitan yang dikarakteristikkan atas kemampuannya menjalankan gerbong atau kereta pendek satu per satu sepanjang *jalur-jalur khusus eksklusif* pada lahan bertingkat, struktur menggantung, *subway*, atau biasanya di jalan, serta menaikkan dan menurunkan penumpang pada lintasan atau tempat parkir mobil (TCRP, 1998).
Heavy Rail Transit	"sistem angkutan menggunakan kereta berkinerja tinggi, mobil rel bertenaga listrik yang beroperasi di jalur-jalur khusus eksklusif, biasanya tanpa persimpangan, dengan bangunan stasiun besar" (TCRP, 1988).

Sumber : Barter, 1999, GTZ SUTP

Tabel II-3
Beberapa kota penting memajukan BRT (Angkutan Massal)

No	Kota	Sistem Angkutan
1	Curitiba, Brasil	Sistem BRT pertama di dunia, diresmikan pada tahun 1970 dan digunakan oleh lebih dari 75% dari populasi.
2	Guadalajara, Meksiko	Garis Macrobus awal berjalan 16 km. Ketika selesai, itu akan mengambil 55.000 kendaraan pribadi dari jalan
3	Guangzhou, Cina	Kapasitas tertinggi sistem BRT di Asia, sistem 23 km

No	Kota	Sistem Angkutan
		yang dibuka pada tahun 2010 membawa lebih dari 750.000 penumpang setiap hari
4	Guatemala City, Guatemala	Ini pertama Amerika Tengah BRT dibuka pada tahun 2007. awal 11 km termasuk didedikasikan busway median dengan on-tingkat asrama stasiun. Sistem ini mengurangi waktu perjalanan sebesar 20%
5	Istanbul, Turki	Metrobus BRT membawa 450.000 penumpang per hari lebih dari 43 km dari busway terpisah, sehingga kecepatan perjalanan mencapai 40 km per jam - mengurangi waktu perjalanan sebesar 75%.
6	Djakarta, Indonesia	TransJakarta menggunakan sebagian besar CNG bus di 10 koridor, membawa lebih 300.000 pengendara harian
7	Mexico City, Meksiko	Sistem Metrobus membawa 320.000 penumpang per hari. Kecelakaan turun 30%, dan koridor melihat pergeseran moda 5% dari kendaraan pribadi ke angkutan umum.
8	Bogota, Kolombia	"TransMilenio" mulai beroperasi pada tahun 2000, Terdiri darikendaraan dan juga memiliki layanan"pengumpan" ke pinggiran kota maupun pusatkota, dan menjadisistem angkutan bus cepatterbesardi dunia, denganperkiraan rata-rata 1.700.000orang menggunakansetiap hari

Sumber : Land Transport Authority singapore, 2010

2.2.1.2 Kendaraan Tidak Bermotor

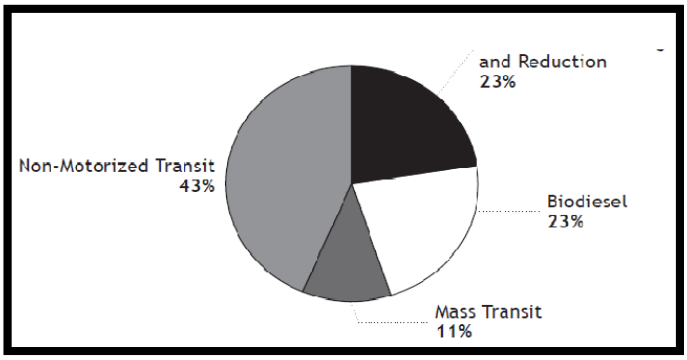
Kebijakan transportasi perkotaan (Berdasarkan KM 41 Tahun 2005 tentang Rencana Strategis Departemen Perhubungan, Tahun 2005–2009) bersasaran pada peningkatan tata cara dan konsep pembinaan, serta inovasi pengembangan dan teknologi transportasi perkotaan. Pembangunan transportasi perkotaan terutama di kota-kota besar dan metropolitan diprioritaskan pada pengembangan dan pemaduan jaringan pelayanan dikawasan perkotaan sesuai dengan hirarki pengguna jalan yaitu mengutamakan pengguna tidak bermotor.



Gambar 2.3
Hirarki pengguna jalan

Didalam penerapan dan publikasi bahwa inisiatif masyarakat memainkan peran penting dalam pengujian pendekatan baru, meningkatkan kesadaran ide-ide baru, piloting strategi inovatif, dan menginformasikan dan merangsang dialog kebijakan dengan cara yang hemat biaya. Misalnya, inisiatif masyarakat dan dengan organisasi masyarakat/komunitas/LSM di Bogota, meminta pergeseran kebijakan kota menuju kota yang bisa menjadi alat untuk membangkitkan kesetaraan dan kesatuan sosial dengan mendukung pengembangan angkutan umum/massal, pengembangan pejalan kaki, sepeda, bahkan pembatasan penggunaan kendaraan bermotor. Berikut transformasi sistem transportasi di Bogota sebagai kota berkelanjutan. Sistem transportasi Bogota terdiri dari:

- Sistem bus transit
- Pedestrian
- Meningkatkan penggunaan sepeda
- Disinsentif untuk penggunaan mobil pribadi.



Gambar 2.4
Proyek transportasi berkelanjutan mengacu pada Pengurangan emisi gas karbon

Dari gambar diatas menunjukkan bahwa transportasi tidak bermotor yang meliputiberjalan, bersepeda, dan bentuk lain dari transportasi manusia yang bertenaga hewan, merupakan penyumbang atau berkontribusi paling besar dalam pengurangan emisi gas karbon dari sektor transportasi. Namun, bersepeda dan berjalan dibuat sulit oleh infrastruktur tidak ramah. Kurangnya trotoar, kurangnya rute sepeda yang memadai, kurangnya bahu jalan, dan perkembangan pola lalu lintas yang berbahaya, sehingga menjadi faktor utama mencegah banyak masyarakat bersepeda dan berjalan.

Bentuk kepemilikan kendaraan yang mengarah pada kendaraan bermotor serta pertumbuhan kendaraan yang cukup tinggi di kota-kota besar ini tidak saja menimbulkan masalah kemacetan lalu lintas tetapi juga menimbulkan masalah lain seperti kecelakaan lalu lintas, polusi udara, dan kebisingan. Sekitar 87 % kontribusi pencemaran udara berasal dari sektor transportasi. Saat ini jumlah dan penggunaan kendaraan bermotor bertambah dengan tingkat pertumbuhan ratarata 12% per tahun. Komposisi terbesar adalah sepeda motor (73% dari jumlah kendaraan pada tahun 2002-2003 dan pertumbuhannya mencapai 30% dalam 5 tahun terakhir). Rasio jumlah sepeda motor dan penduduk diperkirakan 1:8 pada akhir tahun 2005;

Sebagai dampak perkembangan pola lalu lintas yang berorientasi pada penggunaan kendaraan bermotor, bersepeda atau berjalan sering orang miskin, kaum marjinal, dan anak-anak dan orang tua yang menanggung beban paling besar. Peningkatan bersepeda dan infrastruktur berjalan juga dapat merevitalisasi daerah perkotaan inti, penyediaan ruang terbuka yang lebih, meningkatkan

ekonomi lokal, tidak menghasilkan suara dan polusi, dan merupakan bentuk mobilitas yang sehat.

Beberapa model kebijakan yang dapat dikembangkan untuk pengendalian pencemaran udara, yaitu:

- Kebijakan emisi kenderaan, yaitu pengendalian emisi atau gas buang dari sumber kendaraan bermotor
- Kebijakan bahan bakar, yaitu dengan penyediaan bahan bakar yangramah lingkungan
- Kebijakan pembatasan populasi kendaraan, yaitu melalui:
    a. Pembatasan usia kenderaan, umur efisien dari kenderaan mobil diperkirakan 10 tahun, sementara umur efisien dari motor adalah 5 tahun
    b. pembatasan terbatas, yaitu denan menetapkan setiap hari jenis plat nomor mobil apa yang boleh jalan (plat mobil ganjil/genap)
    c. Jalur terbatas melalui program pemberlakuan hari tanpa berkenderaan, jalan satu arah, jalur bus terpisah, tarif jalur padat, dsb
    d. Larangan masuk, seperti kebijakan ”*Three in one*”
    e. Larangan parkir, yaitu pembatasan jumlah mobil yag boleh parkir di suatu daerah
    f. Daerah bebas mobil
    g. Hari tanpa mengemudi
    h. Bersepeda
    i. Pengaturan jam operasi
    j. Pelarangan kendaraan luar kota

2.3. *Best Practice* Penyelenggaraan *Car Free Day* Bogota sebagai Kota Berkelanjutan

Kamis 24 Februari 2000, pelaksanaan *Car Free Day* pertama diadakan dibogota, di mana seluruh kota dari 7 juta orang ditutup untuk semua mobil pribadi, dan warga diwajibkan menggunakan sepeda, bus dan taksi untuk pergi bekerja dan sekolah, dan menarik semua kendaraan pribadi dari jalanan dan membuka ruang publik untuk akses yang lebih besar untuk moda atau angkutan umum dan transportasi alternatif (tidak bermotor).

Pada penyelenggaraan *Car Free Day* tersebut, daerah perkotaan dibatasi untuk pengendara sepeda, pejalan kaki, dan pengguna angkutan umum yang memicu dialog dinamis yang mempertanyakan jalur pembangunan infrastruktur transportasi dan pola transportasi kota pada jangka panjang. Sejak itu, Bogotá terus bergerak menuju akses yang lebih besar dan keberlanjutan dengan menggunakan mandat *Car Free Day* untuk memperluas dan mempromosikan transportasi umum dan alternatif.

Tabel II -4
Pembanding penyelenggaraan Car Free Day berdasarkan lokasi pelaksanaan

NO	Lingkup	*Car Free Day* Internasional	*Car Free Day* Bogota	*Car Free Day* Dago
1	**Latar Belakang**	Inisiatif Global Mengurangi efek rumah kaca	Bagian dari inisiatif Global dalam mengurangi efek rumah kaca	Bagian dari inisiatif global dalam mengurangi efek rumah kaca
2	**Permasalahan Utama**	Meningkatnya kebutuhan bahan bakar minyak didunia sebagai isu yang cukup penting bagi pemimpin negara-negara Eropa dan Amerika serikat, dimana kegiatan ekonomi negara tersebut berada pada sektor industri.	Sebagai episentrum proses urbanisasi dinegara-negara amerika latin yang menimbulkan serangkaian tantangan sehubungan dengan kurang memadainya ketentuan infrastruktur, pelayanan publik, perumahan, lapangan kerja, transportasi, pelayanan kesehatan, pendidikan, dan populasi yang terus meningkat.	Permasalahan sampah dan peliknya permasalahan lalu lintas sebagai dampak meningkatnya modernisasi masyarakat dalam penggunaan kendaraan mendorong timbulnya berbagai permasalahan perkotaan di Indonesia, tidak terkecuali di Kota Bandung.
3	**Faktor Pendorong**	Krisis Suez yiatu terganggunya pasokan minyak dunia, yaitu perang saudara masing-masing pemilik jalur pelayaran global tersebut, sebagai jalur pengiriman minyak dari negara-negara penghasil	1. Meningkatnya kenakalan dan ketidaknyaamanan / privasi, 2. peningkatan penyalahgunaan zat 3. kerusakan ruang fisik 4. Kesenjangan/kesetaraan sosial dan 5. ruang rekreasi yang lebih sedikit daripada ruang untuk mobil.	1. Gejala-gejala fisik seperti sanitasi yang buruk dan banjir 2. Sosial dan prilaku masyarakat itu sendiri yang mengganggu ketenangan kota seperti polusi udara, kemacetan dan kebisingan
4	**Gerakan tentang *Car***	Sebagai proyek percontohan kampanye Uni Eropa ”Kota tanpa Mobil” (”In Town	Reformasi lahan kota dengan meletakkan dasar pembangunan untuk sistem angkutan umum dan moda transportasi tidak bermotor seperti pembangunan jalur khusus sepeda dan	Merupakan gerakan langit biru yang bertujuan mengurangi emisi gas buang dan meningkatkan kesehatan masyarakat dengan memberikan

NO	Lingkup	*Car Free Day* Internasional	*Car Free Day* Bogota	*Car Free Day* Dago
	Free Day	Without My Car") dalam Bentuk Minggu Mobilitas Eropa (*European Mobility Week*). sehingga melalui demonstrasi praktis tentang bagaimana kualitas udara dapat ditingkatkan dipusat kota atau lokasi lain dengan mempertimbangkan kembali transportasi perkotaan dengan prospek berbagi jalan yang lebih efisien.	pejalan kaki yaitu dengan maksud melihat hubungan kendaraan bermotor dengan pejalan kaki sebagai bentuk kesetaraan sosial. 1. Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, dan 2. Membujuk warga untuk menggunakan alat transportasi alternatif. Kebijakan yang dihasilkan: 1. Pembangunan Jaringan / rute sepeda khusus sepanjang 344 km untuk komuter sehari-hari 2. Pembangunan Jaringan / rute pejalan kaki sepanjang 17 km untuk komuter sehari-hari 3. Menciptakan pembatasan jalan berbasis pada nomor plat yaitu Program "pico y placa". lisensi pelat berakhir pada 1, 2, 3, dan 4 dilarang beredar pada hari Senin; 5, 6, 7, dan 8 pada hari Selasa; 9, 0, 1, dan 2 pada hari Rabu; 3, 4, 5, dan 6 pada hari Kamis; dan 7, 8, 9, dan 0 pada Jumat. 4. Melalui refrendum, pada tahun 2015 warga bogota sepakat untuk tidak menggunakan mobil dari jam 06.00 – 09.00 dan jam 16.30 – 20.30 setiap hari.	simpul-simpul ruang untuk berolahraga dan menambah ruang terbuka hijau. Agenda tersebut disertai dengan aksi yang didasarkan dengan semangat partisipasi dari masyarakat dan komunitas kreatif bandung seperti : 1. Gerakan Penghijauan 2. Hemat dan Menabung Air, 3. Gerakan Cikapundung Bersih, 4. Gerakan sejuta Bunga Untuk Bandung, 5. Gerakan Udara Bersih, 6. Program K3 (Ketertiban, Kebersihan, Keindahan) dan 7. Program P4LH (Penanaman, Pembibitan, Pemeliharaan, dan Pengawasan Lingkungan Hidup)
	Dasar Pembangunan		• Angkutan massal "transmilenio" , • Jalur pejalan kaki, • Rute sepeda • Perluasan ruang terbuka publik dan hijau	• Penataan Pedagang Kaki Lima • Transportasi "TMB" • Taman dan hutan kota, • Sampah dan sanitasi

NO	Lingkup	*Car Free Day* Internasional	*Car Free Day* Bogota	*Car Free Day* Dago
			• Reformasi lahan melalui pembangunan rusun bagi warga miskin	
	Penyelenggaraan/Pelaksanaan	22 september "hari bebas kendaraan bermotor"	Setiap hari minggu, pukul 07.00 – 14.00 dan hari libur (selama 7 jam) skala kota bogota yaitu dengan penutupan jalan sepanjang " 121 km jalan arteri utama ", jalur sepeda dan jalur pejalan kaki permanen yang dibangun pemerintah	Setiap hari minggu, pukul 06.00 – 10.00 (selama 4 jam) penutupan beberapa jalan seperti 1. Jalan IR.H. DJUANDA (Simpang Dayang sumbi-Simpang Cikapayang) 2. Jalan MERDEKA (Simpang RE. Martadinata-Simpang Wastu Kencana) 3. Jalan BUAH BATU (Simpang Pelajar Pejuang- Simpang KH Ahmad Dahlan)
	Kondisi Pergerakan lalu lintas		 1. *Transmilenio (BRT)* 2. *Sepeda* 3. *Mobil Pribadi*	 1. Mobil Pribadi 2. Sepeda Motor 3. Angkutan Kota

NO	Lingkup	*Car Free Day* Internasional	*Car Free Day* Bogota	*Car Free Day* Dago
	Bentuk Perayaan Car Free Day	Penutupan Jalan	 Sumber: Ochoa, 2008 	 Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2015 

2.4. Partisipasi Masyarakat

Smith (2008) menjelaskan, menumbuhkan keinginan dan kebutuhan merupakan bagian dari kegiatan pengembangan masyarakat dan menjadi cara terbaik untuk menyediakan struktur bagi warga untuk terlibat dalam kegiatan perbaikan masyarakat (budaya, ekonomi, sosial dan lingkungan) secara luas. Beberapa upaya untuk melibatkan masyarakat dalam pembuatan keputusan yang berdampak kepada lingkungan hidup mereka :

- Peran penting dari partisipasi
- Suatu kondisi dimana partisipasi masyarakat akan muncul
- Pendekatan pelibatan masyarakat dalam program bina sosial-masyarakat dan program peningkatan kualitas lingkungan

Parwoto (1994) keuntungan yang bisa diperoleh dari partisipasi aktif masyarakat antara lain:

- Masyarakat dapat membawa perubahan yang diinginkan dengan mengeksperesikan keinginan, baik secara individu atau melalui kelompok masyarakat secara bersama-sama.
- Masyarakat sadar akan persoalan yang mereka hadapi dan potensi yang mereka miliki dan saling belajar dalam proses pembangunan dengan rekan-rekan seperjuangan/senasib.
- Tumbuhnya masyarakat mandiri, yang mampu mengambil keputusan-keputusan untuk menentukan masa depan mereka.
- Masing-masing individu atau kelompok masyarakat akan belajar aktif bagaimana membuat perubahan yang diinginkan.
- Masyarakat akan belajar untuk memahami dan menghargai kebutuhan individu dan kepentingan semua kelompok masyarakat
- Masyarakat akan belajar cara mengatasi dan menghindari konflik kepentingan untuk kesejahteraan masyarakat.

Pembangunan berbasis peran masyarakat adalah pembangunan dengan orientasi yang optimal pada pendayagunaan masyarakat, baik secara langsung maupun tidak langsung, masyarakat di berikan kesempatan aktif untuk beraspirasi

dan berkontribusi untuk merumuskan program-program pembangunan kota dan lingkungan yang sesuai dengan tingkat kebutuhannya.

Manfaat peran aktif masyarakat dalam tahap pembangunan :

1. Adanya pemahaman dan kesadaran masyarakat akan hak, kewajiban, dan peranannya didalam proses pembangunan, sehingga tumbuh rasa memiliki dan tanggung jawab yang kuat terhadap hasil-hasilnya.
2. Dapat meminimalkan konflik, sehingga mempercepat proses kegiatan secara keseluruhan, serta terbangunnnya suatu ikatan dimasyarakat.
3. Keputusan yangdiambil akan bersifat efesien dan efektif jika sesuai dengan kondisi yang ada, kebutuhan yang ada, keinginan, maupun sumber daya di masyarakat.
4. Dapat membentuk dan membangun kepercayaan diri setempat, dalam hal kemampuan bermasyarakat dan bekerja sama.

Sedangkan prinsip utama yang digunakan pembangunan berbasis masyarakat antara lain :

- Berdasarkan kesepakatan dan hasil kerjasama (kesepakatan yang dicapai adalah hasil dialog dan negosiasi berbagai pihak yang terlibat ataupun pihak yang terkena dampak perencanaan/pembangunan).
- Sesuai dengan aspirasi publik (perencanaan disesuaikan dengan kebutuhan, kondisi dan keinginan dimasyarakat).
- Kejelasan tanggung jawab (adanya sistem monitoring, evaluasi dan pelaporan yang transparan dan terbuka bagi publik sehingga terbuka kemungkinan adanya gugatan keberatan, saran dan solusi dan masyarakat tersebut).
- Kesempatan yang sama (setiap anggota masyarakat atau pemangku kepentingan, terutama yang akan terkena dampak langsung dari suatu kegiatan pembangunan, memiliki kesempatan dan akses yang sama untuk berkiprah/berkontribusi dalam proses pembangunan.

.