BAB III
GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

Bab ini membahas mengenai gambaran umum tentang Profil Wilayah Penelitian, aturan dan ketentuan dalam pelaksanaan *Car Free Day* Dago, pembanding pelaksanaan *Car Free Day* Bogota dengan *Car Free Day* Dago, peranan partisipasi masyarakat/LSM dalam pelaksanaan *Car Free Day* Dago, dampak positif dalam pelaksanaan *Car Free Day* Dago dan permasalahan & standar operasional prosedur (SOP) Pelaksanaan *Car Free Day* Dago

3.1. Profil Wilayah Penelitian "Jl, Ir, H Djhuanda"

Sebagai pusat kegiatan ekonomi, pendidikan dan perdagangan dan jasayang berkembang menjadi pusat tujuan wisata dan bisnis. Mobilitas warga Bandung dan derasnya arus wisata dari luar kota, seperti yang dapat dilihat tiap akhir pekan atau saat liburan, kawasan Dago khusunya Jl, Ir, H Djhuanda masih menjadi pilihan bagi para pelancong dan anak-anak muda di Kota Bandung dalam menunjukan eksistensi mereka. Para anak muda menghadirkan kegiatan-kegiatan kreatif untuk meramaikan kawasan tersebut menjadi sebuah ruang berkumpul yang menjadi bagian dari gaya hidup anak muda kota Bandung. Seperti pertunjukan musik yang meriah, komunitas-komunitas anak muda seperti klub motor, klub sepeda, komunitas *skateboard* dan komunitas lain yang sering berkumpul disepanjang Jl, Ir, H Djhuanda.

Dapat dikatakan bahwa Jl, Ir, H Djhuanda masih menjadi tempat yang menarik dan memiliki nilai tersendiri bagi para anak muda dan para wisatawan kota Bandung untuk menghabiskan waktu mereka berbelanja, seiring dengan banyaknya pengunjung mengukuhkan citra Jl, Ir, H Djhuanda sebagai wadahpariwisata, yang tidak dapat dipisahkan dari aktivitas belanja dan kuliner yang menyebabkan perkembangan dan pengembangan pusat perbelanjaan yang menjanjikan memotivasi untuk mengembangkan inovasi baru para pengusaha.

Inovasi tersebut adalah pengembangan *Distro* dan *Factory Outlet* sebagai bagian aktivitas yang berkembang yang sulit dikendalikan mengingat lokasi yang strategis yang mendorong perkembangan linier di sepanjang jalan tersebut, sehingga

cenderung memicu terjadinya kemacetan sebagai kondisi lalu lintas hariansepanjang jalan Jl, H, Ir Djhuanda (Sumber: RTRW KOTA BANDUNG 2011-2031). Setiap akhir pekan tepatnya pada hari minggu pagi, Jl. Ir, H Dhjuanda "Simpang Cikapayang-Dayang Sumbi" dijadikan sebagai wadah aktivitas publik yaitu tempat pelaksanaankegiatan *Car Free Day* Dago dan menjadi tempat bagi semua kalangan termasuk para anak-anak muda Kota Bandung untuk berkumpul, berbelanja dan berjalan bersama-sama menikmati sepanjang kawasan Dago.

Pelaksanaan *Car Free Day* Dago saat ini lebih mengarah menjadi tempat berkumpulnya warga Kota Bandung. hal ini dapat dilihat di lokasi ini cukup banyak kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat termasuk jalan santai, bersepeda, menikmati udara pagi, layanan publik, aksi sosial, menikmati hiburan-hiburan baik secara spontan maupun yang dikelola oleh berbagai *event organizer* serta perusahaan radio maupun lembaga lainnya. Yang dipermasalahkan adalah orang-orang datang ke *Car Free Day* Dago justru dengan membawa kendaraan dan parkir di persimpangan jalan sekitar *Car Free Day* Dago yang menyebabkan tingginya hambatan samping bagi pejalan kaki maupun kendaraan yang melintas yang sangat mempengaruhi pergerakan moda.

Tempat-tempat parkir di *Car Free Day* Dago yaitu berlokasi di Taman Cikapayang, depan tugu Bandung *Creative Emerging City*, Jalan Hasanudin (dekat Rumah Sakit Borromeus), Jalan Ganesha, Jalan Teuku Umar,depan Circle K dekat Jl. Dayang Sumbi, dan Jl. Dayang Sumbi. Dalam setiap pelaksanaan *Car Free Day* Dago, Satpol PP turun melakukan pemantauan, penertiban dan penindakan di *Car Free Day* di Jl. H, Ir Juanda (Dago), sebagai bentuk untuk mengarahkan maksud dan mengevalusai pelaksanaan *Car Free Day* sebagai ruang publik.

3.2. Aturan dan Ketentuan dalam Pelaksanaan *Car Free Day* Dago, Kota Bandung

3.2.1. Aturan dalam Pelaksanaan *Car Free Day* Dago

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 Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban,

Kebersihan, dan keindahan. Selain itu, kegiatan *Car Free Day* di Kota Bandung dibatasi 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 Kota Bandung.

Kegiatan *Car Free Day* sebagai sumber sampah yang tergolong ke dalam sumber sampah yang berasal dari kegiatan lainnya. Pengelolaan sampah merupakan tanggung jawab pemerintah, masyarakat, dan pelaku usaha yang berada di Kota Bandung. Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 9 Tahun 2011 ini harus dijalankan secara optimal karena tujuan *Car Free Day* adalah untuk menumbuhkembangkan kesadaran pengguna, pedagang, dan berbagai elemen lainnya pada kegiatan *Car Free Day* untuk membuang sampah pada tempatnya. (radio Chevy 103.5 FM, narasumber: Feby Ivalerina K, S.H., LL.M.



Gambar 3.1
Sosialisasi Perda Kota Bandung terkait sampah atau kebersihan di *Car Free Day* Dago Bandung
(Sumber : Dokumen Pribadi)

3.2.2. Ketentuan dalam Pelaksanaan *Car Free Day* Dago

Berdasarkan salinan surat keputusan Walikota No : 551/Kep.449-Dishub 2011 ketentuan dalam pelaksanaan *Car Free Day* Dago adalah sebagai berikut :

1. *Car Free Day* dilaksanakan setiap hari minggu mulai pukul 06.00 WIB s/d 10.00 WIB
2. Kendaraan bermotor baik roda dua, roda empat, atau lebih dilarang memasuki kawasan *Car Free Day*
3. Pedagang tidak diperbolehkan mealakukan aktivitas perdagangan dibadan jalan dan trotoar pada kawasan *Car Free Day*.
4. Masyarakat dilarang membawa hewan kekawasan *Car Free Day*
5. Becak dan delman tidak diperbolehkan memasuki kawasan *Car Free Day*
6. Masyarakat dilarang membuang sampah semabarangan dikawasan *Car Free Day*
7. Masyarakat dilarang keras membawa senjata tajam dan minuman keras kekawasan *Car Free Day*
8. Masyarakat harus menjaga kebersihan dan ketertiban dikawasan *Car Free Day*
9. Tingkat kebisingan dari suara musik dan radio tidak melebihi ambang batas suara yang sudah ditetapkan.



Gambar 3.2
Ketentuan aktivitas pengunjung dalam pelaksanaan *Car Free Day* Dago
(Sumber : Dokumen Pribadi)

3.3. Studi Banding Pelaksanaan *Car Free Day*

3.3.1. Pelaksanaan *Car Free Day* Dago

Percepatan proses transit posisi spasial penduduk dari desa ke kota, yang tercermin dalam tingkat pertumbuhan penduduk yang tinggi di kota-kota besar di Indonesia, terutama di Kota Bandung, sebagai ibukota provinsi Jawa Barat, berdampak pada lokasi spasial penduduk yang didasarkan terhadap karakteristik sosial-ekonomi penduduk dan sistem transportasi yang berkembang didalamnya. Dampak migrasi ini biasa ditemuin. Seperti disebagian besar ibukota Provinsi di Indonesia bahkan diseluruh dunia. ibu kota menjadi padat karena memiliki daya tarik tersendiri bagi penduduk lokal secara umum, dimana didalamnya sebagian besar entitas pemerintah pusat maupun daerah, perdagangan, industri dan jasa.

Peluang pekerjaan dan kesejahteraan yang ditawarkan oleh mereka menambah arus migrasi yang kuat dan menghasilkan pendatang dari kota-kota lain, daerah pedesaan, dan bahkan negara lain. bahwa salah satu fenomena demografis yang paling menarik ini terjadi karena pertumbuhan ekonomi, peluang kerja, dan peluang hidup yang layak dibandingkan didaerah asal para pendatang atau disebut transisi spasial dari populasibesar di daerah pedesaan, kota kecil menjadi kota besar yang meliputi seluruh kegiatan utama dalam suatu kota dan pinggirannya, penduduknya mengusahakan kegiatan ekonomi (Kanafi, 1983).

Perilaku penduduk, kualitas sumber daya manusia dan menajemen transportasi yang diterapkan sangat berpengaruh terhadap variasi besaran lalu lintas dari jam ke jam dalam satu hari, dari minggu ke minggu dalam satu bulan, dari bulan kebulan dalam satu tahun dan seterusnya. Munculnya ide *Car Free Day* di Kota Bandung, tidak terlepas dari dampak perubahan sosial–ekonomi yang berkembang didalamnya yang membentuk dan menimbulkan kompleksitas permasalahan yang ditanggung dan menjadi beban masyarakatnya sendiri dalam beraktivitas sehari-hari baik waktu, tenaga maupun biaya.

Peliknya permasalahan lalu lintas dan meningkatnya modernisasi masyarakat dalam penggunaan kendaraan mendorong timbulnya berbagai permasalahan perkotaan di Indonesia, tidak terkecuali di Kota Bandung sendiri. Dengan demikian

nampak gejala-gejala fisik, sosial dan prilaku masyarakat itu sendiri yang mengganggu ketenangan kota seperti polusi udara, kemacetan dan kebisingan. Seperti pada umumnya masyarakat perkotaan masih disibukkan dengan urusan pekerjaannya yang lupa dengan permasalahan lingkungan yang yang timbul di kota itu sendiri. Dengan semakin kompleksnya permasalahan yang terjadi dan meluasnya dampak yang dirasakan masyarakat mendorong berbagai aktivis dan komunitas membuat sebuah kekuatan lokal yang mampu mengajak masyarakat untuk peduli terhadap permasalahan tersebut



Gambar 3.3
Orasi atau aksi penggiat lingkungan di kawasan *Car Free Day* Dago
(Sumber : Dokumen Pribadi)

Menurut teori Berger dan Neuhaus (1977) Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) lingkungan tersebut dijadikan sebagai institusi mediasi yang berfungsi menyalurkan kepentingan warga yang memiliki kesamaan dalam prinsip (pemikiran) atas dampak yang timbul dan resolusi terhadap kualitas udara dengan tujuan utama kampanye mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Kegiatan ini juga menjadi ajang promosi sarana transportasi alternatif selain kendaraan pribadi dan promosi uapaya-upaya perbaikan dan peningkatan kualitas sarana –sarana alternatif tersebut. Sehingga melalui pelaksanaan *Car Free Day* Dago akan dapat mengurangi

pencemaran udara dilokasi pelaksanaan dan meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap pentingnya membatasi penggunaan kendaraan pribadi.

Hal ini terjadi karena tingginya ketergantungan masyarakat Kota Bandung terhadap penggunaan kendaraan pribadi. Bahkan untuk perjalanan jarak dekat seperti ke ruko depan komplek rumah, mengambil uang ke atm dan lain-lain warga Kota Bandung terbiasa menggunakan mobil pribadi. Melalui pelaksanaan *Car Free Day* Dago diharapkan meningkatkan pemahaman masyarakat bahwa penggunaan kendaraan pribadi harus dibatasi.

Aktivitas *Car-Free Day* Dago yang berlangsung saat ini lebih banyak menyajikan acara-acara yang kurang memiliki hubungan dengan dengan sejarah lahirnya pelaksanaan *Car Free Day* Dago, banyak acara-acara tersebut berorientasi pada promosi pada bidang bisnis, pengumpulan dana, sebagai wadah ulang tahun lembaga atau perusahaan dan pengenalan program lembaga atau dinas (sumber: hasil pengamatan), Seyogianya acara *Car Free Day* Dago dikemas dengan kampanye yang bertemakan lingkungan hidup seperti kampanye penurunan kebiasaaan penggunaan kendaraan pribadi atau kampanye mengubah gaya hidup masyarakat kepada penggunaan angkutan umum/massal maupun kendaraan tidak bermotor seperti yang diterapkan di kota Bogota Colombia yang didasarkan pada sifat partisipatif dan kontruktif antara kebijakan pemerintah dan perilaku warganya dalam mewujudkan tranportasi yang berkelanjutan.

3.3.2. Pelaksanaan *Car Free Day* Bogota

Amerika Latin dan Karibia telah menjadi episentrum proses urbanisasi yang cepat. Hal ini telah menimbulkan serangkaian tantangan sehubungan dengan ketentuan infrastruktur, pelayanan publik, perumahan, lapangan kerja, transportasi, pelayanan kesehatan, pendidikan, dan populasi yang terus meningkat. Meskipun pertumbuhan kota telah memberikan kontribusi untuk meningkatkan standar hidup bagi banyak orang, tetapi tidak semua perubahan telah menguntungkan. Kehidupan perkotaan juga memiliki dampak negatif pada kualitas hidup masyarakat, terutama yang paling miskin.

Perubahan perkotaan yang termasuk merugikan adalah kontaminasi lingkungan, tidak memadainya pelayanan publik dan transportasi, meningkatnya kenakalan dan ketidaknyaamanan/privasi, peningkatan penyalahgunaan zat, kerusakan ruang fisik, sosial dan ruang rekreasi yang lebih sedikit daripada ruang untuk mobil. Hal ini disebabkan penggunaan kendaraan bermotor menjadi sistem mobilitas perkotaan yang paling disukai masyarakat.

Ciclovia pertama yang terdaftar muncul ditahun 1960-an. Sejak 1970-an, inisiatif ini secara bertahap menyebar ke banyak sudut benua Amerika, khususnya kota-kota Amerika Latin hasil yang baik dan respon positif terhadap *Ciclovías* telah membantu menyebarkan berita tentang pengalaman ini. The *Ciclovia recreativa* Bogotá, yang dimulai pada tahun 1974 atau dikenal sebagai "Ciclovia," dianggap sebagai pelopor dalam Amerika dan telah menginspirasi orang banyak di kota-kota lain. Amerika Latin dan Karibia telah menjadi episentrum proses urbanisasi yang cepat. Hal ini telah menimbulkan serangkaian tantangan sehubungan dengan ketentuan infrastruktur, pelayanan publik, perumahan, lapangan kerja, transportasi, pelayanan kesehatan, pendidikan, dan populasi yang terus meningkat.

Pertumbuhan terbesar gerakan ini dimulai pada milenium baru yaitu Pada awal 1990-an, Walikota Bogota Antanas Mockus Memulai Budaya *Citizen* dengan niat kampanye perubahan perilaku masyarakat menuju masyarakat yang sopan. Mockus meletakkan dasar pembangunan untuk investasi perintis di sistem angkutan umum yaitu dengan melihat hubungan kendaraan bermotor dengan pejalan kaki. Pemerintahan selanjutnya, yang dipimpin oleh Walikota Enrique Peñalosa, dengan jawaban Strategi Mobilitas yang diprioritaskan angkutan umum dan moda transportasi tidak bermotor, mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, dan membujuk warga untuk menggunakan alat transportasi alternatif.

Sebagai implementasi proyek mobilitas tidak bermotor pemerintah kota bogota membangun jaringan/rute sepeda sepanjang 344 km untuk komuter sehari-hari. setiap hari Minggu dan hari libur, pemerintah juga menutup 121 Km dari jalan arteri utama untuk membuat jalur sepeda sementara dengan penggunaan rekreasi atau ruang terbuka publik, hal ini berlaku setiap hari minggu dari jam 07.00 – 14.00.

Melalui suara warga, pembatasan penggunaan kendaraan mengarah pada pembentukan *Car Free Day* tahunan yaitu Kamis pertama setiap bulan Februari, selama perayaan tersebut seluruh kota dilarang menggunakan kendaraan pribadi.

Berjalan adalah transportasi penting bagi banyak orang terutama orang miskin sehingga pemerintah kota menciptakan 17 Km koridor pejalan kaki dengan menghubungkan daerah berpenghasilan rendah ke komersial dan distrik bisnis. Untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, Bogotá menciptakan pembatasan jalan berbasis pada nomor plat yaitu Program "pico y placa" bertujuan mengurangi kemacetan saat puncak dengan penurunan 40% dalam penggunaan mobil pribadi. Dua kali seminggu, mobil pribadi dilarang beredar: 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.

Pada tanggal 29 Februari 2000, pemerintahan Penalosa diundang warga Bogota untuk membayangkan bagaimana kota akan tanpa mobil. Bogota menyelenggarakan pertama (dan terbesar didunia) *Car Free Day*. Hal ini terbukti menjadi sangat populer sehingga warga memilih dalam referendum diseluruh kota untuk membuat acara tahunan. Dari hasil pemilihan umum tersebut, warga bogota menyepakati (64 %) setiap hari sabtu pertama bulan februari merupakan hari tanpa kendaraan (*Car Free Day*). Pada tahun 2015 warga bogota sepakat untuk tidak menggunakan mobil dari jam 06.00 – 09.00 dan jam 16.30 – 20.30 setiap hari.

3.4. Peranan Partisipasi Masyarakat/LSM dalam Pelaksanaan *Car Free Day* Dago

Terbangunnya partisipasi dan kerjasama *multi-stakeholder* yang awalnya diinisiasi oleh sekelompok orang (LSM), yang kemudian diakomodasikan dalam sebuah aturan walikota, merupakan upaya untuk mendukung atau mencanangkan pelaksanaan *Car Free Day* Dago sebagai aktivitas publik yang ramah dan berwawasan lingkungan. Sebagai upaya menuju kota yang berkelanjutan dan bervisi sosial, prasyarat yang harus diterapkan adalah menngembangkan infrastruktur dan sarana angkutan massal, jalur sepeda dan fasilitas pejalan kaki.

Seiring dengan tumbuhnya *green life-style* yang digaungkan melalui pembangunan yang diterapkan/digagas pemerintahan saat ini. Adapun penerapan pembangunan tersebut berdasarkan elemen lingkungan yang terkandung didalamnya yang dapat memberikan atau menghadirkan batasan-batasan bagi pembuat keputusan yang beroperasi didalamnya. Elemen pembatas ini dapat berupa :

1. Sosial, merupakan hasil hubungan dengan sistem-sistem lain didalam lingkungan;termasuk didalamnya komitmen, panduan, hukum, kebijakan dan faktor lainnya yang muncul karna ada interksi yang muncul didalam pelaksanaan *Car Free Day* tersebut
2. Teknologi, menyangkut faktor ekonomi, fisik, manusia dan organisasi atau LSM, yang muncul karna adanya kebutuhan fasilitas, sarana-prasarna yang dibutuhkan stakeholder untuk mendukung tercapainya pelaksananaan *Car Free Day* tersebut
3. Alamiah, terdiri atas kejadian-kejadian yang tidak melibatkan unsur manusia
4. Kuasi-alamiah, terjadi karena efek yang tidak dimaksudkan dari aksi individu dan organisai dalam mencapai tujuan. Termasuk terbuka kemungkinan adanya gugatan keberatan, saran dan solusidari masyarakat tersebutterutama yang akan terkena dampak langsung dari suatu kegiatan pelaksanaan *Car Free Day Dago* tersebut,memiliki kesempatan dan akses yang sama untuk berkiprah/berkontribusi dalam proses pembangunan.

3.5. Dampak Positif Pelaksanaan *Car Free Day* Dago

Dampak positif lain yang hadir dari penerapan *Car Free Day* Dago ini adalah animo masyarakat untuk berolahraga yang meningkat. Ruas-ruas jalan yang ditetapkan sebagai kawasan *Car Free Day* hampir selalu dipenuhi masyarakat yang berolahraga. Mulai dari sekedar berjalan kaki, bersepeda, *skateboard*, musik bahkan aksi sosial. Kondisi ini berdampak langsung kepada peningkatan kualitas kesehatan masyarakat dan mendorong tumbuhnya nilai–nilai kebersamaan masyarakat sebagai bentuk persatuan dan kesatuan untuk memberikan kontribusi dalam perubahan yang diinginkan dengan mengekspresikan keinginan baik secara individu atau melalui

kelompok masyarakat secara bersama-sama yang disertai kejelasan tanggung jawab (sistem monitoring, evaluasi, transparansi, sosialisasi sehingga terbuka kemungkinan adanya gugatan, saran, dan solusi) sehingga adanya pemahaman dan kesadaran yang kuat akan muatan pesan–pesan yang disampaikan terhadap hasil-hasil yang diterima pengunjung dalam setiap pelaksanaan *Car Free Day* tersebut diadakan.



Gambar 3.4
Aktivitas pengunjung *Car Free Day* Dago, Bandung
(Sumber : Dokumen Pribadi)

Dari Gambar 3.4 diatas, ruang pelaksanaan *Car Free Day* Dago ditujukan untuk sebagai ruang terbuka publik yang berfungsi sebagai tempat rekreasi, olahraga, aktivitas ekonomi yang direkomendasikan (makanan/minuman), menampung kebutuhan beberapa aktivitas sosial dan kreativitas yang semestinya merupakan hak dari warga sebagai bentuk implikasi pembukaan ruang-ruang publik di tempat lain di Kota Bandung, baik untuk saat ini maupun di masa mendatang.

3.6. Permasalahan dan Standar Operasional Prosedur (SOP) Pelaksanaan *Car Free Day*

Sebagai aktivitas publik yang melibatkan banyak fungsi, pelaksanaan *Car Free Day* merupakan penutupan ruas jalan dengan aktivasi sebagai ruang publik untuk sarana berolahraga maupun rekreasi bagi masyarakat Kota Bandung. Sebagai dampak tingginya animo masyarakat dan keberlangsungan akan pelaksanaan *Car Free Day* Dago tersebut sebagai ruang publik yang menjangkau semua kalangan, mendorong timbulnya beberapa permasalahan dan masukan dari masayakat.

Tabel III-1
Pendapat dan saran responden tentang penataan sistem aktivitas yang berlangsung dalam pelaksanaan *Car Free Day* Dago

	Masalah yang ditemui	Saran
Responden	1. Kurangnya kesadaran beberapa pengunjung terkait kebersihan dan keindahan yang berkaitan dengan sampah, berupa brosur dan bungkus makanan / minuman yang dibuang pengunjung disembarang tempat 2. Penataan Pedagang kaki lima, adanya pedagang yang berjuaan diluar rekomendasi yang diberikan pengelola (pemerintah), tata letak pedagang yang tidak teratur seperti persimpangan menuju ke *Car Free Day* Dago 3. Sosial, adanya anak jalanan dan pemulung diarea pelaksanaan *Car Free Day* Dago sehingga mengganggu kenyamanan pengunjung 4. Adanya hewan peliharaan yang dibawa pengunjung 5. Masih adanya kendaraan sepeda motor yang melintas 6. Adanya pengunjung yang merokok di *Car Free Day* Dago	1. Penegakan hukum dan penataan kaki lima sesuai aturan yang ada 2. Area pelaksanaan *Car Free Day* Dago lebih di perluas sehingga memungkinkan pengunjung untuk berolahraga bersepeda atau berjalan santai 3. Pengawasan kepada pengunjung yang membawa hewan peliharaan dan merokok 4. Memperbanyak tempat sampah yang ada di area *Car Free Day* Dago 5. Adanya sosialisasi dan peran dari pihak terkait tentang tujuan dan penataan aktivitas pengunjung dalam setiap pelaksanaan *Car Free Day* Dago

Berdasarkan **Tabel III-1** dibawah ini, masing-masing *stakeholder* memerlukan adanya sosialisasi peranan dan fungsi dalam mengubah situasi, kondisi dan keberlanjutan pelaksanaan *Car Free Day Dago* tersebut, yang dilindungi dalam

sebuah payung hukum atau aturan sebagai pedoman dan acuan dalam meminimalkan kesalahan fungsi masing–masing aktor yang terlibat sehingga berjalan sebagaimana mestinya. Dengan adanya kejelasan tanggung jawab (adanya sistem monitoring, evaluasi dan pelaporan yang transparan dan terbuka bagi publik) sehingga terbuka kemungkinan adanya gugatan keberatan, saran dan solusi dari masyarakat tersebut.

Tabel III-2
Standar Operasional Prosedur (SOP) pelaksanaan *Car Free Day Dago*

Susunan	**Tim Koordinasi**	**Fungsi/Tugas**
	Wakil Walikota Bandung	Mengarahkan kebijakan penyelenggaraan *Car Free Day*
Pengarah II	Sekretaris Daerah Kota Bandung	Mengarahkan teknis operasional kebijakan pelaksanaan *Car Free Day*
Ketua Umum	Asisten Pemerintahan Kota Bandung	1. Memimpin rapat koordinasi penyelenggaraan *Car Free Day* 2. Mengkoordinasikan penyelenggaraan *Car Free Day* dengan pemangku kepentingan 3. Melaksanakan evaluasi penyelenggaraan *Car Free Day* 4. Melaporkan penyelenggaraan *Car Free Day*
Ketua Pelaksana	Kepala Dinas Perhubungan	1. Menyusun rencana teknis operasional *Car Free Day* Menyusun kebutuhan sarana dan prasarana pelaksanaan *Car Free Day* 2. Memimpin pelaksanaan kegiatan *Car Free Day* 3. Mengkoordinasikan penyelenggaraan *Car Free Day* 4. Melaksanakan evaluasi setiap pelaksanaan *Car Free Day* 5. Menyusun laporan setiap pelaksanaan kegiatan *Car Free Day*
Wakil Ketua I	Kepala kepolisian resort kota besar bandung Anggota: 1. Kepala satuan lalu lintas kepolisian resort kota besar bandung	1. Membantu ketua pelaksana dalam pemetaan titik – titik penutupan jalan dan rekayasa jalan serta operasional penyelenggaraan *Car Free Day* 2. Membantu ketua pelaksana dalam merencanakan,

Susunan	Tim Koordinasi	Fungsi/Tugas
	2. Kepala bidang lalu lintas dan parkir pada dinas perhubungan Kota Bandung	operasionalisasi dan mengkoordinasikan ketentraman dan ketertiban penyelenggaraan *Car Free Day*
Sekretaris	Sekretaris Dinas Perhubungan Kota Bandung	1. Menyiapkan jadwal acara dan undangan rapat 2. Menyiapkan tempat rapat 3. Menghimpun laporan dari setiap koordinator 4. Menyusun bahan laporan tim
Koordinator bidang rekayasa jalan & Wakil koordinator	Kepala satuan lalu lintas kepolisian resort kota besar bandung beserta unsur-unsurnya & Kepala bidang lalu lintas dan parkir pada dinas perhubungan kota bandung beserta unsur-unsurnya	1. Menyusun rencana / pemetaan penutupan jalan dan rekayasa jalan 2. Membuat rencana operasional pelaksanaan penutupan jalan dan rekayasa jalan 3. Menyiapkan kebutuhan sarana dan prasarana pelaksanaan penutupan jalan dan rekayasa arus lalu lintas 4. Melaksanakan penutupan jalan dan pengalihan jalan / rekayasa jalan, 5. Melaksanakan evaluasi pelaksanaan penutupan jalan dan rekayasa jalan 6. Membantu pihak kepolisian dalam mengatur arus lalu lintas
Koordinator bidang ketentraman, kebersihan dan ketertiban & wakil koordinator	Kepala bidang operasional pada satuan polisi pamong praja kota bandung & kepala unit pendidikan dan rekayasa kepolisian resort kota besar bandung Anggota : 1. Kepala seksi penentraman pada bidang operasional satuan polisi pamong praja Kota Bandung 2. Kepala seksi penertiban	1. Menyusun rencana pelaksanaan kebersihan, ketertiban, dan keamanan 2. Membuat rencana operasional kebersihan, ketertiban, dan keamanan 3. Menyiapkan kebutuhan sarana dan prasarana pelaksanaan kebersihan, ketertiban, dan keamanan 4. Membagi tugas penempatan pos jaga 5. Mengkoordinasikan kebersihan,

Susunan	Tim Koordinasi	Fungsi/Tugas
	pada bidang operasional satuan polisi pamong praja Kota Bandung 3. Unsur kepolisian pada kepolisian resort kota besar bandung 4. Unsur satuan satuan polisi pamong praja kota bandung 6. Unsur kecamatan dan kelurahan pada tempat penyelenggaraan *Car Free Day* 5. Unsur perusahaan daerah " PD kebersihan Kota Bandung " 6. Unsur perusahaan daerah " Air minum Kota Bandung "	ketertiban, dan keamanan 6. Melaksanakan kebersihan, ketertiban, dan keamanan 7. Menindak pedagang kaki lima dan pengunjung yang membawa senjata tajam, miras dan hewan peliharaan kedalam kawasan *Car Free Day* 7. Menertibkan reklame 8. Mensosialisasikan kepada pengunjung untuk tidak membuang sampah sembarangan
Koordinator hubungan masyarakat dan olahraga & wakil koordinator	Kepala bidang hubungan masyarakat pada dinas komunikasi dan informatika kota bandung & kepala bidang keolahragaan pada dinas pemuda dan olahraga Kota Bandung Anggota : 1. Kepala seksi kemitraan media dan publikasi pada dinas komunikasi dan informatika 2. Kepala seksi bina olahraga masyarakat pada dinas pemuda dan olahraga Kota Bandung 3. Unsur dinas komunikasi dan informatika Kota Bandung 4. Unsur dinas pemuda dan olahraga Kota	1. Melaksanakan pemetaan pos informasi /media 2. Memberikan pelayanan dan penyebaran informasi 3. Membina masyarakat yang berolahraga pada jalur *Car Free Day* 4. Menyediakan sarana dan prasarana pertolongan pertama pada kecelakaan 5. Menghimabau masyarakat apabila masyarakat tersebut melanggar ketentuan yang sudah ditetapkan**.**

Susunan	Tim Koordinasi	Fungsi/Tugas
	Bandung	

Sumber : Salinan surat keputusan Walikota No : 551/Kep.449-Dishub 2011