# BAB IV
# PEMBAHASAN

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai persepsi pengunjung berisikan hasil dan pembahasan dari data kuesioner yang telah diperoleh melalui survey langsung ke lapangan yang diambil dari 100 orang responden. Wilayah penelitian berada di Jl.H.Ir Djuanda sebagai tempat berlangsung penyelenggaraan *Car Free Day* Dago. Pembahasan ini meliputi:

1. Identifikasi karakteristik pengunjung (asal pengunjung sebagai titik awal pergerakan pengunjung, kepemilikan kendaraan, karakteristik penggunaan moda)
2. Analisis hubungan kepemilikan kendaraan, karakteristik penggunaan moda, dalam kaitan mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan di Kota Bandung
3. Analisis hubungan tingkat ketahuan responden dengan karakteristik penggunaan moda dalam kaitan mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan di Kota Bandung
4. Pembobotan manfaat *Car Free Day* Dago dalam kaitan mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan.

Penyelenggaraan *Car Free Day* Dago 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." Selain itu, pelaksanaan *Car Free Day* Dago juga merupakan salah satu pelaksanaan 7 agenda prioritas pembangunan di bidang lingkungan hidup melalui gerakan langit biru yang bertujuan mengurangi emisi gas buang dan peningkatan kualitas udara serta untuk meningkatkan kesehatan masyarakat dengan memberikan ruang untuk berolahraga dan rekreasi. Agenda tersebut disertai dengan aksi yang didasarkan dengan semangat partisipasi dari masyarkat dan komunitas kreatif bandung seperti: Gerakan Penghijauan, Hemat dan Menabung Air, Gerakan Cikapundung Bersih, Gerakan sejuta Bunga Untuk Bandung, Gerakan Udara Bersih, Program P4LH (Penanaman, Pembibitan, Pemeliharaan, dan Pengawasan Lingkungan Hidup) dan Program K3 (Ketertiban,

Kebersihan, Keindahan) serta Muatan Lokal Lingkungan Hidup Bagi Anak Sekolah. Maka, salah satu upaya untuk mendukung hal tersebut pemerintah Kota Bandung mencanangkan kegiatan penyelenggaraan *Car Free Day* Dagodengan melakukan penutupan ruas jalan yang diatur dalam KEPUTUSAN WALIKOTA BANDUNG NO : 551/Kep449-Dishub/2011 tentang penyelenggaraan *Car Free Day* Dago Bandung.

## 4.1. Identifikasi Karakteristik Pengunjung

### 4.1.1.Asal Pengunjung sebagai Titik Awal Pergerakan Pengunjung

Pengunjung yang menjadi responden penelitian ini didasarkan pada alamat sebagai titik awal pergerakan pengunjung menuju ketempat pelaksanaan *Car Free Day* Dago.Adapun penjelasan yang diberikan disini berdasarkan lokasi sesuai batas administratif kecamatan masing-masing pengunjung yang ada di *Car Free Day* Dago Kota Bandung dan sekitarnya. Berikut komposisi jumlah responden/pengunjung berdasarkan alamat sesuai batas administratif kecamatan masing-masing pengunjung, yang dapat dilihat pada table dibawah ini.

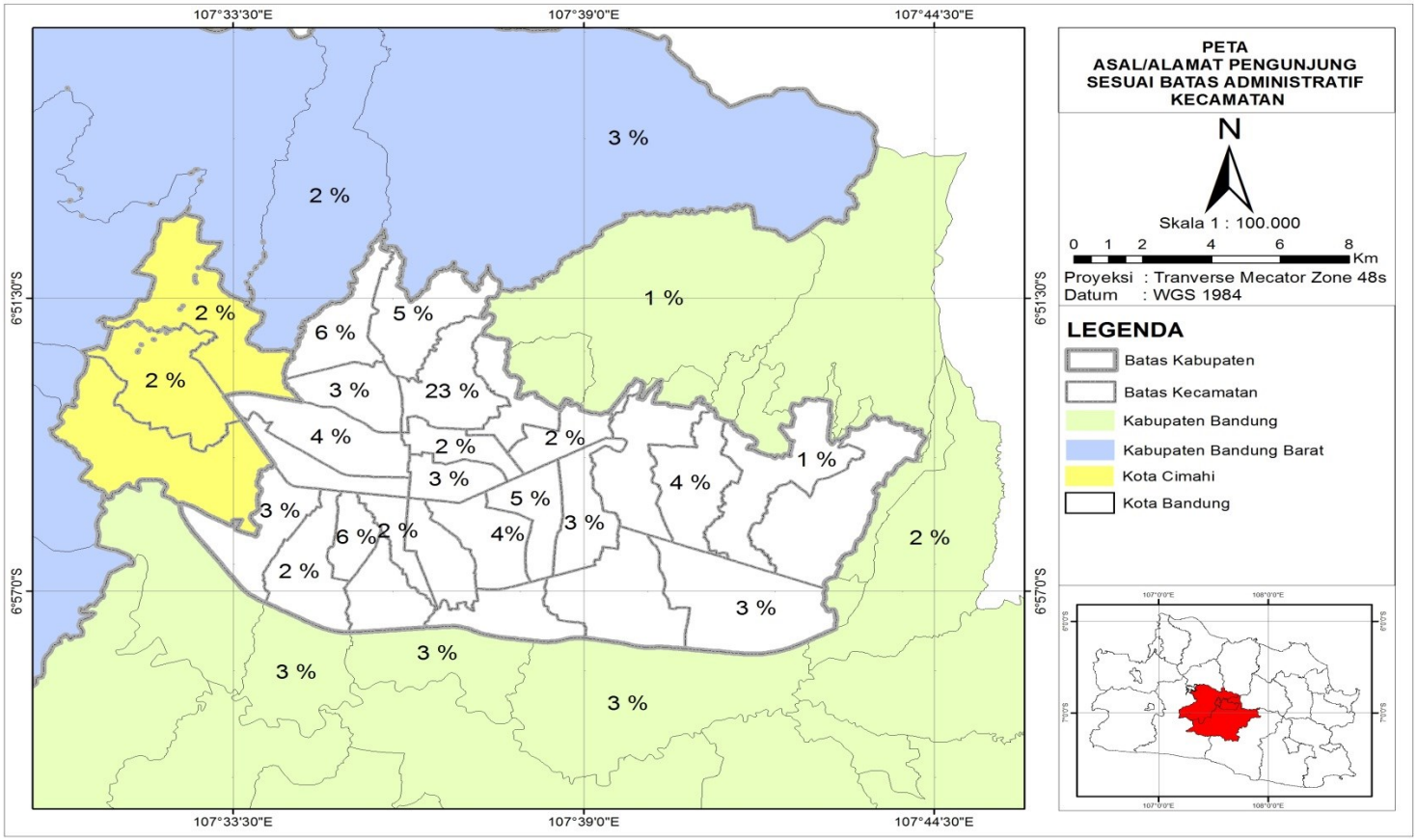
**Tabel IV-1**
**Karakteristik pengunjung berdasarkan alamat sesuai batas administratif kecamatan masing-masing pengunjung**

| No | Asal Pengunjung "Kecamatan" | Jumlah |
|---|---|---|
| 1 | Coblong | 23 |
| 2 | Lengkong | 4 |
| 3 | Sumur Bandung | 3 |
| 4 | Batununggal | 5 |
| 5 | Bojongloa Kaler | 6 |
| 6 | Cibeunying Kidul | 2 |
| 7 | Margahayu | 3 |
| 8 | Cicendo | 4 |
| 9 | Dayeukolot | 3 |
| 10 | Bojongsoang | 3 |
| 11 | Rancasari | 2 |
| 12 | Antapani | 4 |
| 13 | Cimahi Tengah | 2 |
| 14 | Bandung Kulon | 3 |
| 15 | Sukasari | 5 |
| 16 | Sukajadi | 3 |
| 17 | Arcamanik | 1 |

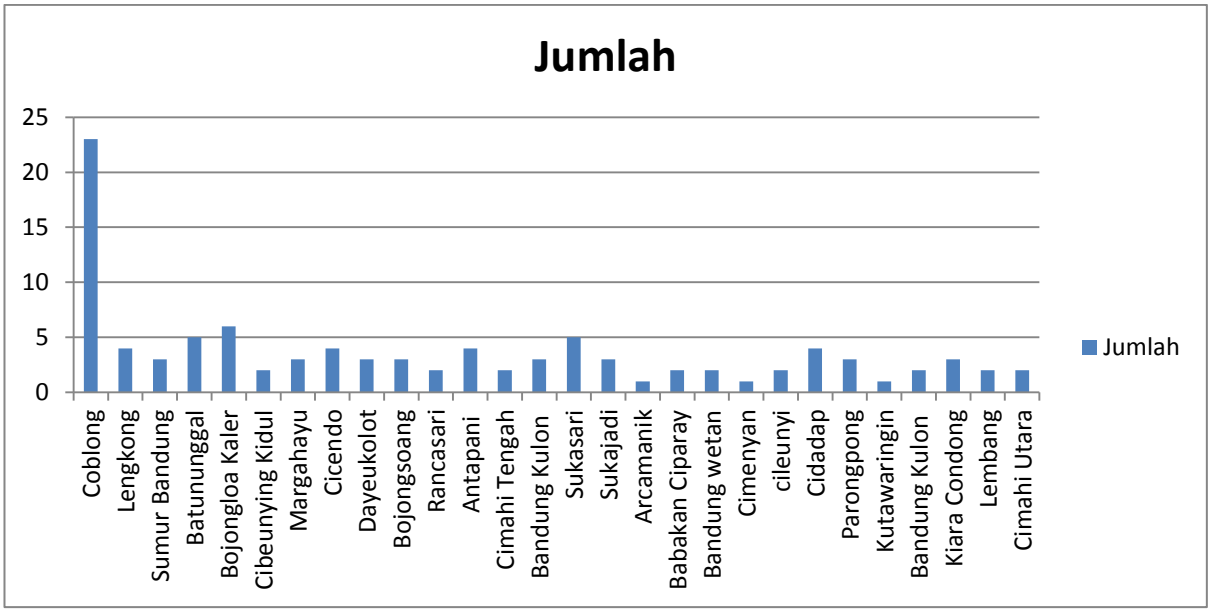
| No | Asal Pengunjung "Kecamatan" | Jumlah |
|---|---|---|
| 18 | Babakan Ciparay | 2 |
| 19 | Bandung wetan | 2 |
| 20 | Cimenyan | 1 |
| 21 | Cileunyi | 2 |
| 22 | Cidadap | 4 |
| 23 | Parongpong | 3 |
| 24 | Kutawaringin | 1 |
| 25 | Bandung Kulon | 2 |
| 26 | Kiara Condong | 3 |
| 27 | Lembang | 2 |
| 28 | Cimahi Utara | 2 |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan Tabel IV-1 dari 100 responden,dapat disimpulkan bahwa mayoritas proporsi pengunjung berdasarkan hasil kusioner berasal dari Kecamatan Coblong yaitu sebesar 23 persen. Sedangkan proporsi pengunjung paling sedikit berdasarkan hasil kusioner berasal dari Kecamatan Kutawaringin, Kecamatan Cimenyan, Kecamatan Arcamanik yaitu masing-masing 1 (satu) persen.




**Gambar 4.1**
**Peta data asal pergerakan pengunjung sesuai batas administratif kecamatan**




**Gambar 4.2**
**Karakteristik pengunjung berdasarkan alamat sesuai batas administratif kecamatan masing-masing pengunjung**

Pada Tabel IV-1 dijelaskan lokasi tempat para responden. Sebanyak 23 orang responden memiliki lokasi tempat tinggal berada di kecamatan coblong, paling sedikit yaitu Kecamatan Arcamanik, Kecamatan Cileunyi, Kecamatan Cimenyan, dan Kecamatan Kutawaringin. Dapat dilihat pada Gambar 4.2 jumlah reponden yang berkunjung ke *Car Free Day* Dago dari masing-masing kecamatan, yang mana tingkat pengunjung yang paling besar adalah Kecamatan Coblong sebanyak 23 responden, Kecamatan Bojongloa Kaler 6 responden dan kecamatan sukasari 5 responden yang merupakan kecamatan yang memiliki radius paling dekat dengan area pelaksanaan *Car Free Day* Dago Bandung, adapun jumlah pengunjung dari kecamatan lainnya, dapat dilihat dari Tabel IV-1.

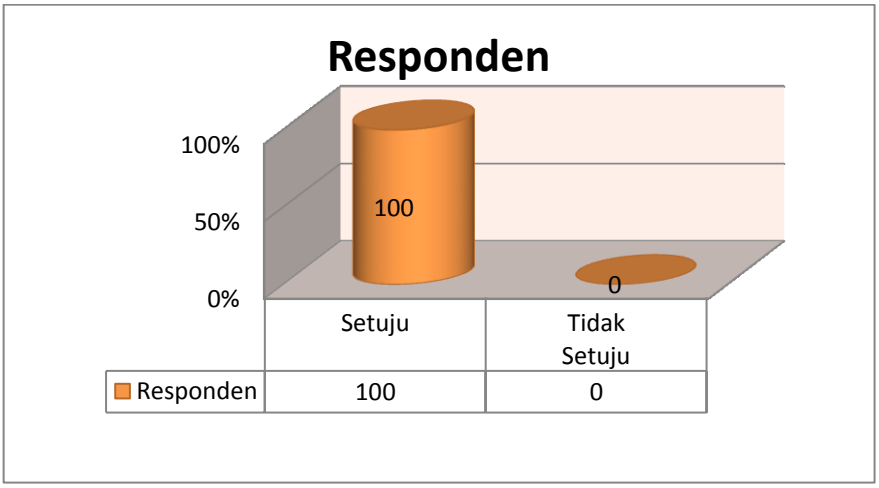
Berdasarkan proporsi perhitungan responden yang berkunjung ke *Car Free Day* DagoBandung berasal dari 4 Kota/Kabupaten Bandung Metropolitan Area (BMA) yaitu Kota Bandung, Kabupaten Bandung, Kota Cimahi dan Kabupaten Bandung Barat. Jadi jumlah proporsi pengunjung *Car Free Day* Dago berdasarkan hasil kusioner adalah 80 persen responden berasal dari Kota Bandung, 12 persen responden berasal dari Kabupaten Bandung, 5 persen respon.den berasal dari Kabupaten Bandung Barat dan 4 persen responden berasal dari Kota Cimahi.

Menurut pendapat responden terkait penyelenggaraan *Car Free Day* Dago yang diadakan dan berlangsung saat ini, yang didasarkan pada pernyataan setuju dan tidak setuju oleh masing-masing responden.

**Tabel IV-2**
**Pendapat responden terkait penyelenggaraan *Car Free Day* Dago**

| No. | Pendapat | Jumlah Responden |
|---|---|---|
| 1 | Setuju | 100 |
| 2 | Tidak setuju | 0 |
| **Total** | | **100** |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.3**
**Pendapat responden terkait penyelenggaraan *Car Free Day* Dago**

Berdasarkan Gambar IV-2 diatas, menunjukkan bahwa dari 100 respoden, menyatakan bahwa 100 persen responden mendukung terkait penyelenggaraan *Car Free Day* Dago. Dengan tujuan untuk mengetahui respon atau sikap pengunjung atas penyelenggaraan *Car Free Day* Dago sebagai bentuk kondisi dan keinginan masyarakat.

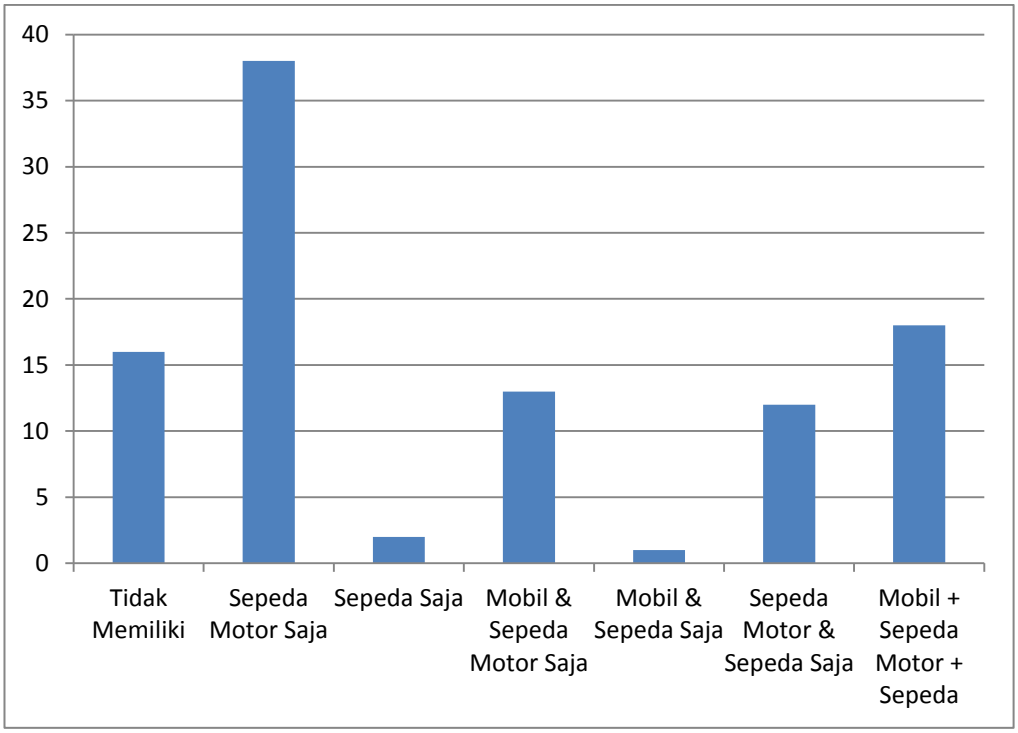
### 4.1.2 Kepemilikan Kendaraan

Dari 100 responden yang ditanyakan mengenai kepemilikan kendaraan, terdapat penjelasan mengenai jumlah dan jenis kendaraan yang dimiliki dari masing-masing responen. Adapun bentuk kepemilikan kendaraan yang diperoleh dari hasil kusioner sebagai berikut;

**Tabel IV-3**
**Bentuk Kepemilikan Kendaraan Responden**

| Kepemilikan Kendaraan | |
|---|---|
| **Bentuk** | **Jumlah** |
| Tidak Memiliki | 16 |
| Sepeda Motor Saja | 38 |
| Sepeda Saja | 2 |
| Mobil dan Sepeda Moto Saja | 13 |
| Mobil dan Sepeda Saja | 1 |
| Sepeda Motor dan Sepeda Saja | 12 |
| Mobil, Sepeda Motor dan Sepeda | 18 |

*(Sumber : Analisis 2015)*



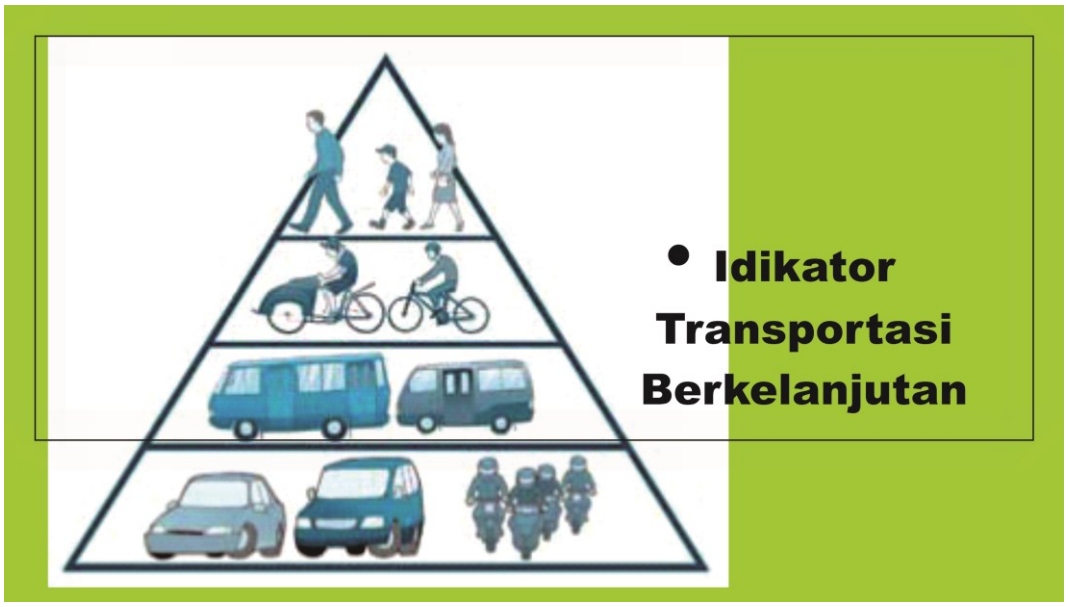

**Gambar 4.4**
**Bentuk kepemilikan kendaraan responden**

Berdasarkan Tabel IV-3 diatas, dari 100 responden, kategori kepemilikan kendaraan responden yang paling banyak adalah kepemilikan sepeda motor saja yaitu 38 persen dari total responden. Dan paling sedikit adalah kategori kepemilikan kendaraan mobil & sepeda saja, yaitu 1 persen dari total responden.

### 4.1.3 Karakteristik Penggunaan Moda yang Digunakan Responden

Pada penelitian ini jumlah responden yang menjadi sampel adalah 100 orang yaitu pengunjung yang sedang beraktivitas di area pelaksanaan *Car Free Day* Dago. Proses pemilihan responden yang dipilih adalah responden yang dijumpai dengan pertimbangan awal bahwa responden tersebut layak dijadikan sebagai responden dengan maksud mampu menjawab kusioner yang diberikan.

Sebagai kampanye praktis dan partisipatif yang melibatkan masyarakat, penyelenggaraan *Car Free Day* mengacu terhadap penggunaan transportasi berkelanjutan yaitu pengurangan emisi karbon yang menyebabkan meningkatnya efek rumah kaca. Berikut proyek Transportasi berkelanjutan berdasarkan pengurangan emisi karbon (CO2) dengan meminta pergeseran kebijakan kota menuju kota yang bisa menjadi alat untuk membangkitkan kesetaraan dan kesatuan sosial dengan mendukung pengembangan dan penggunaan angkutan umum (massal) dan kendaraan tidak bermotor seperti bersepada, berjalan kaki, *skateboard*, becak dan lain-lain.




**Gambar 4.5**
**Hirarki pengguna jalan sebagai indikator transportasi berkelanjutan**

Pada Gambar 4.5, menjelaskan mengenai jenis moda berdasarkan hirarki pengguna jalan sebagai proyek kategori transportasi berkelanjutan yang mengacu pada Pengurangan Emisi Gas Karbon. Adapun kesimpulan yang dapat diambil dari diatas adalah : indikator moda yang digunakan pengunjung ke *Car Free Day* maupun moda andalan yang digunakan pengunjung dalam beraktivitas dikelompokkan :

**a) Hirarki pengguna jalan sebagai proyek transportasi berkelanjutan**

- Berjalan kaki
- Angkutan umum
- Sepeda / *Skateboard*

**b) Hirarki pengguna jalan sebagai proyek transportasi tidak transportasi berkelanjutan**

- Sepeda Motor
- Mobil Pribadi

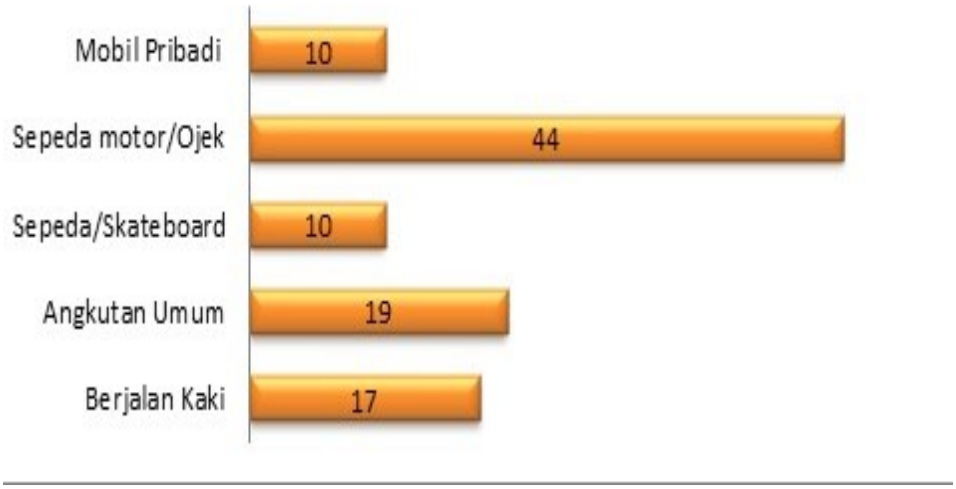
### 4.1.3.1.Moda yang Digunakan Menuju *Car Free Day* Dago

Pengunjung *Car Free Day* Dago yang menjadi responden penelitian ini memilih moda yang beragam untuk sampai ke area pelaksanaan *Car Free Day*, mulai dari moda yang termasuk transportasi berkelanjutan maupun moda yang tidak termasuk transportasi berkelanjutan seperti Mobil pribadi, sepeda motor/ojek, angkutan umum, berjalan kaki, *skateboard* dan sepeda. Dari 100 responden, responden dengan moda berjalan kaki 17 responden, pengguna moda angkutan umum 19 responden, pengguna moda sepeda/*skateboard* 10 responden, pengguna moda sepeda motor/ojek 44 responden dan pengguna moda mobil 10 responden. Berikut hasil penghitungan dapat dilihat pada Tabel IV-4 di bawah ini.

**Tabel IV-4**
**Moda yang digunakan ke *Car Free Day* Dago**

| No | Jenis Moda | Jumlah |
|---|---|---|
| **1** | Berjalan Kaki | 17 |
| **2** | Angkutan Umum | 19 |
| **3** | Sepeda/Skateboard | 10 |
| **4** | Sepeda motor/Ojek | 44 |
| **5** | Mobil Pribadi | 10 |

*Sumber : analisis 2015*




**Gambar 4.6**
**Pemilihan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago**

Berdasarkan Gambar 4.6 diatas**,** dari 100 responden, dapat disimpulkan mayoritas responden menggunakan moda sepeda motor/ojek dengan proporsi penggunaan 44 persen dari total responden dan paling sedikit menggunakan moda mobil pribadi dengan proporsi penggunaan masing-masing 10 persen dari total responden. Karakteristik pemilihan moda yang digunakan responden masih mengutamakan kemudahan mengakses jenis moda, kepemilikan moda dan kecepatan moda yang digunakan dalam mencapai lokasi tujuan yaitu penggunaan moda kategori tidak berkelanjutan.

### 4.1.3.2 .Moda Andalan yang Digunakan Responden dalam Beraktivitas

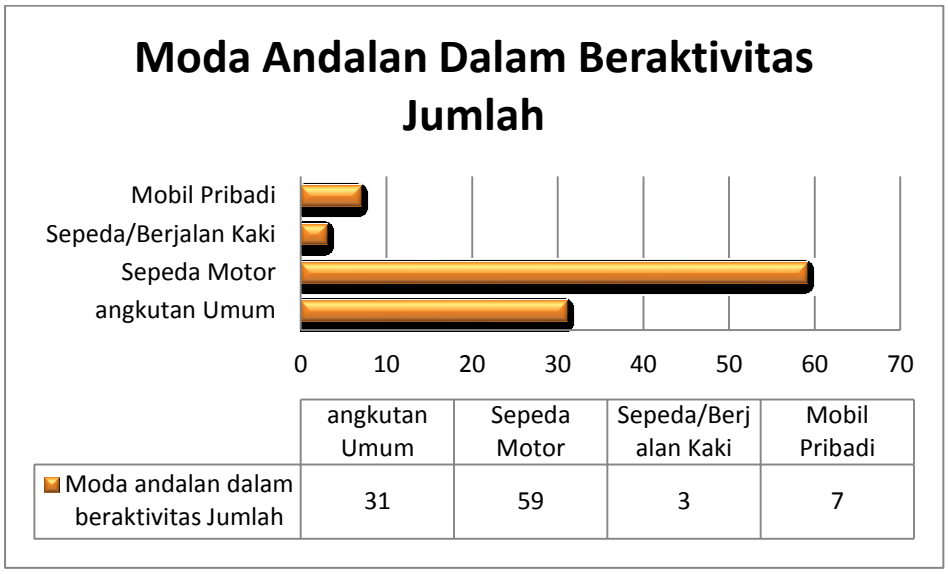
Pengunjung *Car Free Day* Dago yang menjadi responden penelitian ini menggunakan moda andalan yang cukup beragam dalam beraktivitas, mulai dari moda yang termasuk transportasi berkelanjutan maupun moda yang tidak termasuk transportasi berkelanjutan seperti angkutan umum, sepeda motor/ojek, sepeda/berjalan kaki dan mobil pribadi. Dari 100 responden, dengan moda andalan dalam beraktivitas sebagai pengguna angkutan umum 31 responden, pengguna sepeda motor 59 responden, pengguna sepeda/berjalan kaki 3 responden, dan pengguna moda mobil 7 responden. Berikut hasil penghitungan dapat dilihat pada Tabel IV-5 di bawah ini.

**Tabel IV-5**

**Moda andalan yang digunakan dalam beraktivitas**

| No | Jenis Moda | Jumlah |
|---|---|---|
| 1 | Angkutan Umum | 31 |
| 2 | Sepeda Motor/Ojek | 59 |
| 3 | Sepeda/Berjalan Kaki | 3 |
| 4 | Mobil Pribadi | 7 |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.7**
**Moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas**

Berdasarkan Gambar 4.7 diatas**,** dari 100 responden, dapat disimpulkan mayoritas responden menggunakan moda sepeda motor dengan proporsi penggunaan 59 persen dari total responden dan paling sedikit menggunakan moda sepeda/berjalan kaki dengan proporsi penggunaan 3 persen dari total responden. Karakteristik pemilihan moda yang digunakan responden masih mengutamakan kemudahan mengakses jenis moda, kepemilikan moda dan kecepatan moda yang digunakan dalam mencapai lokasi tujuan yaitu penggunaan moda kategori tidak berkelanjutan.

## 4.2. Analisis Kepemilikan Kendaraan

Untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan antara kepemilikan kendaraan dan pemilihan penggunaan moda oleh responden, maka penilitian ini

dibantu dengan menggunakan analisis tabulasi silang. Metode tabulasi silang digunakan untuk melihat hubungan antara dua variabel dalam satu tabel. Tabulasi silang merupakan cara termudah untuk menyampaikan informasi lebih dari dua variabel. Sebagai bagian dari analisa tabulasi silang dilakukan juga uji *Chi-Square* untuk menentukan signifikansi hubungan antara satu variabel dengan variabel lainnya (Santoso dan Tjiptono, 2015, p. 215).

Ha: Ada hubungan yang signifikan antara kepemilikan kendaraan dengan penggunaan moda

Ho: Tidak ada hubungan yang signifikan antara kepemilikan kendaraan dengan penggunaan moda

Dengan ketentuan pengambilan keputusan dapat dilakukan dengan :

a) Berdasarkan perbandingan *Chi-Square*
   - Jika *Chi-Square* Hitung <*Chi-Square* Tabel, maka Ho diterima;
   - Jika *Chi-Square* Hitung >*Chi-Square* Tabel, maka Ho ditolak.

b) Berdasarkan probabilitas
   - Jika probabilitas > 0,05, maka Ho diterima;
   - Jika probabilitas < 0,05, maka Ho ditolak.

Dalam analisis *crosstabs* akan dilakukan penilaian hubungan antara karakteristik kepemilikan kendaraan dengan penggunaan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago maupun penggunaan moda andalan dalam beraktivitas sehari-hari.

### 4.2.1 Hubungan antara Kepemilikan Kendaraan dengan Moda yang Digunakan ke *Car Free Day* Dago

Untuk melihat ada atau tidaknya hubungan yang signifikan antara kepemilikan kendaraan responden berdasarkan hasil yang diperoleh dari kusioner (Tidak Memiliki, sepeda motor saja, sepeda saja, mobil & sepeda motor saja, mobil dan sepeda saja, dan mobil+sepeda motor+sepeda) dengan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago. Maka akan dilakukan menggunakan analisis tabulasi silang antara kepemilikan kendaraan masing-masing responden dengan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago

Ha: Ada hubungan yang signifikan antara kepemilikan kendaraan masing-masing responden dengan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago.

Ho: Tidak ada hubungan yang signifikan antara kepemilikan kendaraan masing-masing responden dengan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago

**Tabel IV-6**
**Tabulasi silang kepemilikan moda * Moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago**

| | | Moda yang Digunakan Ke *Car Free Day*Dago | | | | | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Berjalan Kaki | Angkutan Umum | Sepeda /Skate board | Sepeda Motor/ ojek | Mobil Pribadi | |
| **Bentuk Kepemilikan Moda Responden** | Tidak Memiliki | 6 | 8 | 0 | 2 | 0 | 16 |
| | Sepeda Motor Saja | 7 | 5 | 1 | 25 | 0 | 38 |
| | Sepeda Saja | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| | Mobil+Sepeda Motor | 0 | 2 | 0 | 5 | 6 | 13 |
| | Mobil+Sepeda | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | Sepeda Motor+Sepeda | 0 | 2 | 4 | 6 | 0 | 12 |
| | Mobil+Sepeda Motor+Sepeda | 4 | 1 | 3 | 6 | 4 | 18 |
| **Total** | | 17 | 19 | 10 | 44 | 10 | 100 |

*(Sumber :Analisis 2015)*

Berdasarkan Tabel IV-6, terlihat tabel silang yang memuat hubungan diantara kedua variabel yaitu hubungan kepemilikan kendaraan masing-masing responden dengan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago. Dari tabel diatas dapat disimpulkan responden yang termasuk dengan kepemilikan kendaraan sepeda motor saja mayoritas menggunakan sepeda motor/ojek ke *Car Free Day* Dago.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (*Chi-Kuadrat*) hitung sebesar 88.354.Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis.Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas 0,000 < 0,05 maka $H_a$ diterima dan $H_o$ ditolak. Maka dapat

dismpulkan kepemilikan kendaraan mempengaruhi jenis moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago.

#### 4.2.1.1Hubungan Kepemilikan Kendaraan dengan Moda yang Digunakan Responden ke *Car Free Day* Dago sebagai Upaya untuk Mendukung Transportasi Berkelanjutan

Untuk melihat ada atau tidaknya hubungan yang signifikan antara kepemilikan kendaraan dengan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago sebagai upaya mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan. Maka akan dilakukan analisis menggunakan analisis tabulasi silang antara kepemilikan kendaraan dengan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago sebagai upaya mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan.

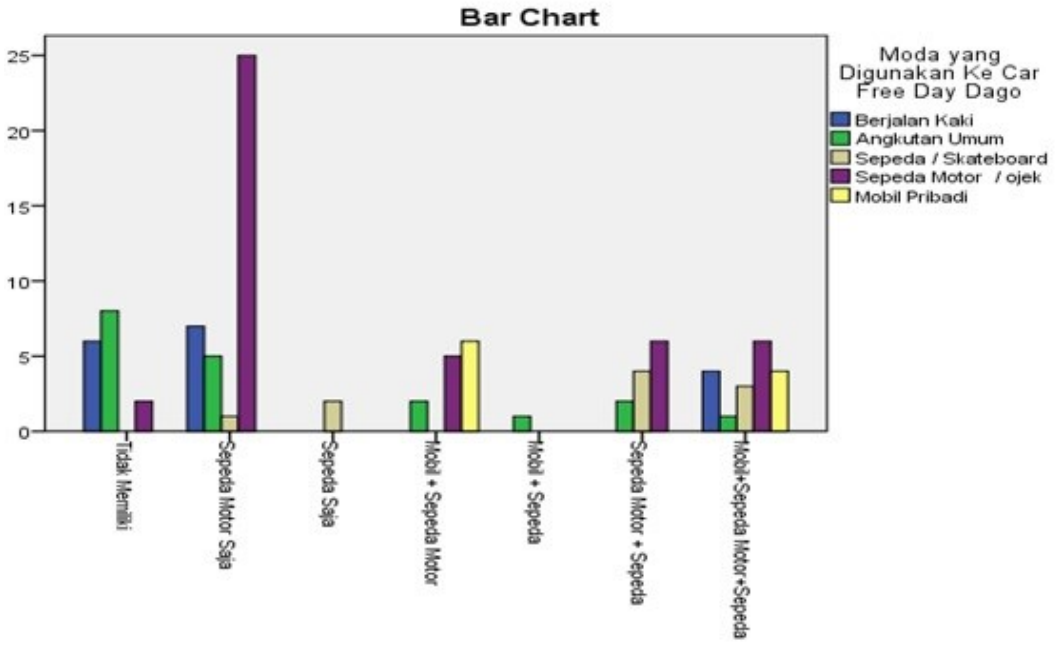
Ha: Ada hubungan yang signifikan antara kepemilikan kendaraan responden dengan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago sebagai upaya mendukung transportasi berkelanjutan.

Ho: Tidak ada hubungan yang signifikan antara kepemilikan kendaraan dengan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago sebagai upaya mendukung transportasi berkelanjutan.

**Tabel IV-7**
**Hubungan kepemilikan moda * Moda yang digunakan ke *Car Free Day* Dago sebagai upaya mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan**

| | | Kategori transportasi berkelanjutan | | Total |
|---|---|---|---|---|
| | | Termasuk | Tidak Termasuk | |
| Bentuk kepemilikan moda responden | Tidak Memiliki | 14 | 2 | 16 |
| | Sepeda Motor Saja | 12 | 26 | 38 |
| | Sepeda Saja | 2 | 0 | 2 |
| | Mobil + Sepeda Motor | 2 | 11 | 13 |
| | Mobil + Sepeda | 1 | 0 | 1 |
| | Sepeda Motor + Sepeda | 6 | 6 | 12 |
| | Mobil+Sepeda Motor+Sepeda | 8 | 10 | 18 |
| **Total** | | 45 | 55 | 100 |

*Sumber : Hasil Analisis 2015*




**Gambar 4.8**
**Hubungan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago yang termasuk kategori transportasi berkelanjutan dengan kepemilikan kendaraan**

Dari Tabel IV-7 diatas, dapat disimpulkan bahwa;

1. Responden yang tidak memiliki kendaraan/moda dengan pemilihan moda yang digunakan ke *Car Free Day* Dago, mayoritas termasuk kategori transportasi berkelanjutan.
2. Responden dengan bentuk kepemilikan kendaraan sepeda motor saja dengan pemilihan moda yang digunakan ke *Car Free Day* Dago, mayoritas tidak termasuk kategori transportasi berkelanjutan
3. Responden dengan bentuk kepemilikan kendaraan sepeda saja dengan pemilihan moda yang digunakan ke *Car Free Day* Dago, mayoritas termasuk kategori transportasi berkelanjutan
4. Responden dengan bentuk kepemilikan kendaraan mobil dan sepeda motor saja dengan pemilihan moda yang digunakan ke *Car Free Day* Dago, mayoritas tidak termasuk kategori transportasi berkelanjutan
5. Responden dengan bentuk kepemilikanv iiiiiiiiiiiiii9 kendaraan mobil saja dengan pemilihan moda yang digunakan ke *Car Free Day* Dago, mayoritas termasuk kategori transportasi berkelanjutan

6. Responden dengan bentuk kepemilikan kendaraan sepeda motor dan sepeda saja dengan pemilihan moda yang digunakan ke *Car Free Day* Dago, memiliki proporsi yang sama antara termasuk dan tidak termasuk kategori transportasi berkelanjutan yaitu masing-masing 6 persen.
7. Responden dengan bentuk kepemilikan kendaraan mobil, sepeda motor dan sepeda dengan pemilihan moda yang digunakan ke *Car Free Day* Dago, mayoritas tidak termasuk kategori transportasi berkelanjutan

**Tabel IV-8**
**Hubungan bentuk kepemilikan moda/kendaraan dengan pemilihan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago untuk mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan**

| Bentuk Kepemilikan Kendaraan | Kategori transportasi berkelanjutan | |
|---|---|---|
| | Termasuk | Tidak Termasuk |
| Tidak Memiliki | ✓ | |
| Sepeda Motor Saja | | ✓ |
| Sepeda Saja | ✓ | |
| Mobil & Sepeda Moto Saja | | ✓ |
| Mobil & Sepeda Saja | ✓ | |
| Sepeda Motor & Sepeda Saja | Memiliki proporsi yang sama | |
| Mobil + Sepeda Motor + Sepeda | | ✓ |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 22.839.Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas 0,001 < 0,05 maka $H_a$ diterima dan $H_o$ ditolak. Maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara kepemilikan kendaraan masing–masing responden dengan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago sebagai upaya mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan di Kota Bandung.

### 4.2.2.Hubungan antara Kepemilikan Kendaraan dengan Moda Andalan yang Digunakan Responden dalam Beraktivitas

Untuk melihat ada atau tidaknya hubungan yang signifikan antara kepemilikan kendaraan responden berdasarkan hasil yang diperoleh dari kusioner (Tidak Memiliki, sepeda motor saja, sepeda saja, mobil & sepeda motor saja, mobil dan sepeda saja, dan mobil+sepeda motor+sepeda) dengan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas. Maka akan dilakukan analisis menggunakan analisis tabulasi silang antara kategori kepemilikan kendaraan/moda masing-masing responden dengan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas

Ha: Ada hubungan yang signifikan antara kepemilikan kendaraan dengan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas

Ho: Tidak ada hubungan yang signifikan antarakepemilikan kendaraan dengan moda andalan yang digunkan responden dalam beraktivitas

**Tabel IV-9**
**Tabulasi silang kepemilikan moda * Moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas**

| | | Moda Andalan Dalam Beraktivitas | | | | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Angkutan Umum | Sepeda Motor | Sepeda / Berjalan Kaki | Mobil Pribadi | |
| **Kategori Kepemilikan Moda** | Tidak Memiliki | 16 | 0 | 0 | 0 | 16 |
| | Sepeda Motor Saja | 5 | 33 | 0 | 0 | 38 |
| | Sepeda Saja | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | Mobil + Sepeda Motor | 2 | 9 | 0 | 2 | 13 |
| | Mobil + Sepeda | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | Sepeda Motor + Sepeda | 4 | 7 | 1 | 0 | 12 |
| | Mobil+Sepeda Motor+Sepeda | 2 | 10 | 1 | 5 | 18 |
| **Total** | | 31 | 59 | 3 | 7 | 100 |

*Sumber : Hasil Analisis 2015*

Berdasarkan Tabel IV-9, terlihat tabel silang yang memuat hubungan diantara kedua variabel yaitu hubungan antara kategori kepemilikan kendaraan dengan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas. Dari tabel

diatas dapat disimpulkan responden yang termasuk kategori kepemilikan kendaraan sepeda motor saja mayoritas menggunakan sepeda motor / ojek ke *Car Free Day Dago*. Demikian untuk data yang lain.

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (*Chi-Kuadrat*) hitung sebesar 103,867.Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis.Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas 0,000 < 0,05 maka $H_a$ diterima dan $H_o$ ditolak. Maka dapat dismpulkan kepemilikan kendaraan mempengaruhi moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas.

#### 4.2.2.1. Hubungan antara Kepemilikan Kendaraan dengan Moda Andalan yang Digunakan Responden dalam Beraktivitas sebagai Upaya untuk Mendukung Transportasi Berkelanjutan

Untuk melihat ada atau tidaknya hubungan yang signifikan antara kepemilikan kendaraan dengan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas sebagai upaya untuk mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan. Maka akan dilakukan analisis menggunakan analisis tabulasi silang antara kepemilikan kendaraan dengan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas sebagai upaya untuk mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan.

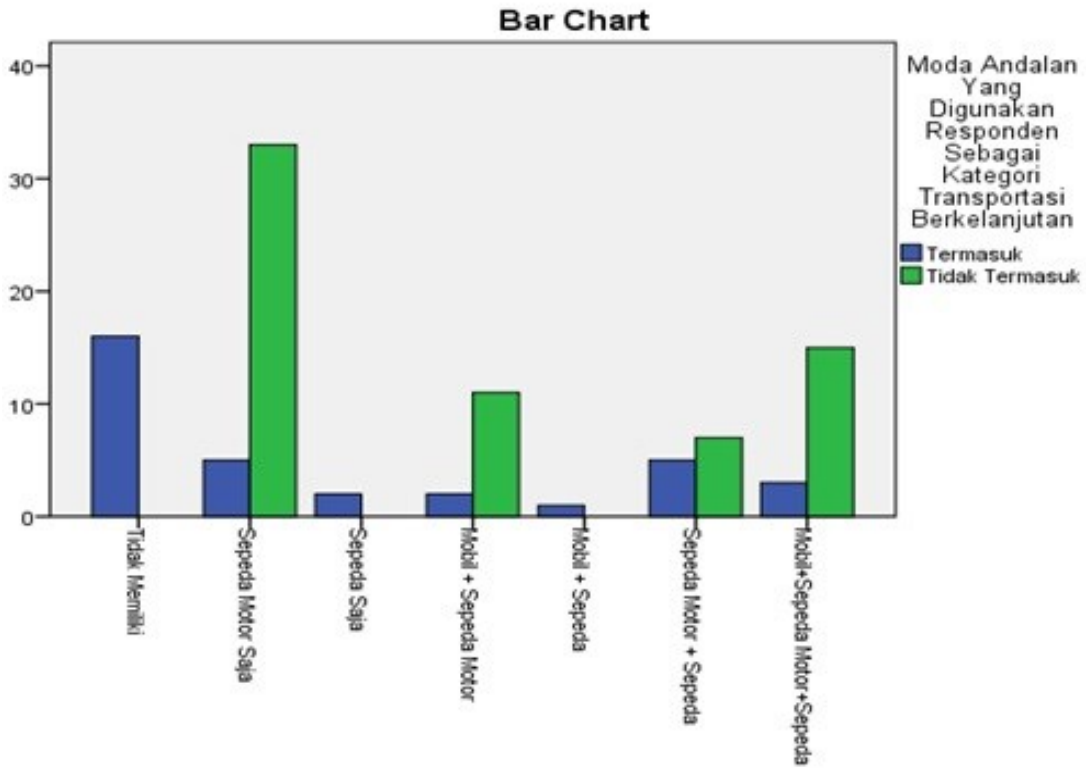
Ha: Ada hubungan antara antara kepemilikan kendaraan dengan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas sebagai upaya untuk mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan.

Ho: Tidak ada hubungan antara kepemilikan kendaraan dengan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas sebagai upaya untuk mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan

**Tabel IV-10**
**Tabulasi silang kepemilikan moda * Moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas untuk mendukung transportasi berkelanjutan**

| | | Kategori transportasi berkelanjutan | | **Total** |
|---|---|---|---|---|
| | | Termasuk | Tidak Termasuk | |
| **Bentuk Kepemilikan Moda Responden** | Tidak Memiliki | 16 | 0 | 16 |
| | Sepeda Motor Saja | 5 | 33 | 38 |
| | Sepeda Saja | 2 | 0 | 2 |
| | Mobil + Sepeda Motor | 2 | 11 | 13 |
| | Mobil + Sepeda | 1 | 0 | 1 |
| | Sepeda Motor + Sepeda | 5 | 7 | 12 |
| | Mobil+Sepeda Motor+Sepeda | 3 | 15 | 18 |
| **Total** | | 34 | 66 | 100 |

*Sumber : Hasil Analisis 2015*




**Gambar 4.9**
**Hubungan kepemilikan kendaraan dengan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas untuk mendukung transportasi berkelanjutan**

Dari tabel IV-10, dapat disimpulkan bahwa

1. Responden yang tidak memiliki kendaraan/moda dengan penggunaan moda andalan dalam beraktivitas, mayoritas termasuk kategori transportasi berkelanjutan di Kota Bandung.
2. Responden dengan bentuk kepemilikan kendaraan sepeda motor saja dengan penggunaan moda andalan dalam beraktivitas, mayoritas tidak termasuk kategori transportasi berkelanjutan di Kota Bandung.
3. Responden dengan bentuk kepemilikan kendaraan sepeda saja dengan penggunaan moda andalan dalam beraktivitas, mayoritas termasuk kategori transportasi berkelanjutan di Kota Bandung.
4. Responden dengan bentuk kepemilikan kendaraan mobil dan sepeda motor saja dengan penggunaan moda andalan dalam beraktivitas, mayoritas tidak termasuk kategori transportasi berkelanjutan di Kota Bandung.
5. Responden dengan bentuk kepemilikan kendaraan mobil saja dengan penggunaan moda andalan dalam beraktivitas, mayoritas termasuk kategori transportasi berkelanjutan di Kota Bandung.
6. Responden dengan bentuk kepemilikan kendaraan sepeda motor dan sepeda saja dengan penggunaan moda andalan dalam beraktivitas, mayoritas tidak termasuk kategori transportasi berkelanjutan di Kota Bandung.
7. Responden dengan bentuk kepemilikan kendaraan mobil, sepeda motor dan sepeda dengan penggunaan moda andalan dalam beraktivitas, mayoritas tidak termasuk kategori transportasi berkelanjutan di Kota Bandung.

**Tabel IV-11**
**Hubungan bentuk kepemilikan moda/kendaraan dengan pemilihan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas berdasarkan kategori transportasi berkelanjutan**

| Bentuk Kepemilikan Kendaraan | Kategori Transportasi Berkelanjutan | |
|---|---|---|
| | Termasuk | Tidak Termasuk |
| Tidak Memiliki | ✓ | |

| Bentuk Kepemilikan Kendaraan | Kategori Transportasi Berkelanjutan | |
|---|---|---|
| | Termasuk | Tidak Termasuk |
| Sepeda Motor Saja | | ✓ |
| Sepeda Saja | ✓ | |
| Mobil & Sepeda Moto Saja | | ✓ |
| Mobil & Sepeda Saja | ✓ | |
| Sepeda Motor & Sepeda Saja | | ✓ |
| Mobil + Sepeda Motor + Sepeda | | ✓ |

*Sumber : Analisis 2015*

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (*Chi-Kuadrat*) hitung sebesar 22.839. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas 0,00 < 0,05 maka $H_a$ diterima dan $H_o$ ditolak. Maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara kepemilikan kendaraan dengan pemilihan moda andalan dalam beraktivitas sebagai upaya mendukung pengembangan kategori transportasi berkelanjutan di Kota Bandung.

## 4.3 Hubungan Tujuan Penyelenggaraan C*ar Free Day* Dago Berdasarkan Pengetahuan Responden dengan Karakteristik Penggunaan Moda

### 4.3.1 Hubungan Tujuan Penyelenggaraan C*ar Free Day* Dago Berdasarkan Pengetahuan Responden dengan Pemilihan Moda yang Digunakan Responden ke *Car Free Day* Dago

Untuk melihat ada atau tidaknya hubungan yang signifikan antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan pemilihan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago. Maka akan dilakukan analisis menggunakan analaisis tabulasi silang antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan pemilihan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago.

Ha: Ada hubungan yang signifikan antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan

pemilihan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago.

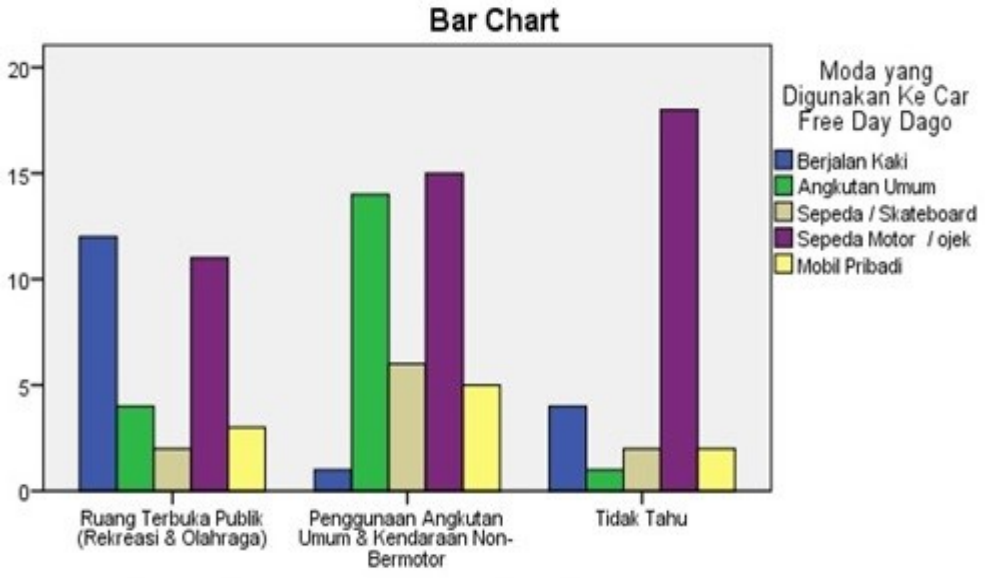
Ho: Tidak ada hubungan yang signifikan antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan pemilihan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago.

**Tabel IV-12**
**Tabulasi silang tujuan penyelenggaraan C*ar Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden * Moda yang digunakan ke *Car Free Day Dago***

| | | **Moda yang Digunakan Ke *Car Free Day Dago*** | | | | | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Berjalan Kaki | Angkutan Umum | Sepeda /*Skateboard* | Sepeda Motor/ ojek | Mobil Pribadi | |
| Tujuan Penyelenggaraan C*ar Free Day* Dago Berdasarkan Pengetahuan Responden | Ruang terbuka publik (rekreasi dan olahraga) | 12 | 4 | 2 | 11 | 3 | 32 |
| | Penggunaan angkutan umum dan kendaraan tidak bermotor | 1 | 14 | 6 | 15 | 5 | 41 |
| | Tidak Tahu | 4 | 1 | 2 | 18 | 2 | 27 |
| **Total** | | 17 | 19 | 10 | 44 | 10 | 100 |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan Tabel IV-12 diatas, dari 100 responden, tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden, mayoritas responden menyatakan untuk penggunaan angkutan umum dan kendaraan bermotor dalam kaitan mengurangi polusi udara yaitu 41 persen. Sedangkan, paling sedikit adalah menyatakan tidak tahu yaitu sebesar 27 persen dari total keseluruhan responden.




**Gambar 4.10**
**Hubungan tujuan penyelenggaraan *Car Free Day Dago* berdasarkan pengetahuan responden dengan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago**

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (*Chi-Kuadrat*) hitung sebesar 28.329.Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas 0,00 < 0,05 maka $H_a$ diterima dan $H_o$ ditolak. Maka dapat disimpulkan bahwa tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden mempengaruhi moda yang digunakan responden *Car Free Day* Dago

#### 4.3.1.1.Hubungan Tujuan Penyelenggaraan C*ar Free Day* Dago Berdasarkan Pengetahuan Responden dengan Pemilihan Moda yang Digunakan Responden ke *Car Free Day* Dago untuk Mendukung Transportasi Berkelanjutan

Untuk melihat ada atau tidaknya hubungan yang signifikan antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago untuk mendukung transportasi berkelanjutan. Maka akan dilakukan analisis menggunakan analaisis tabulasi silang antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago untuk mendukung transportasi berkelanjutan.

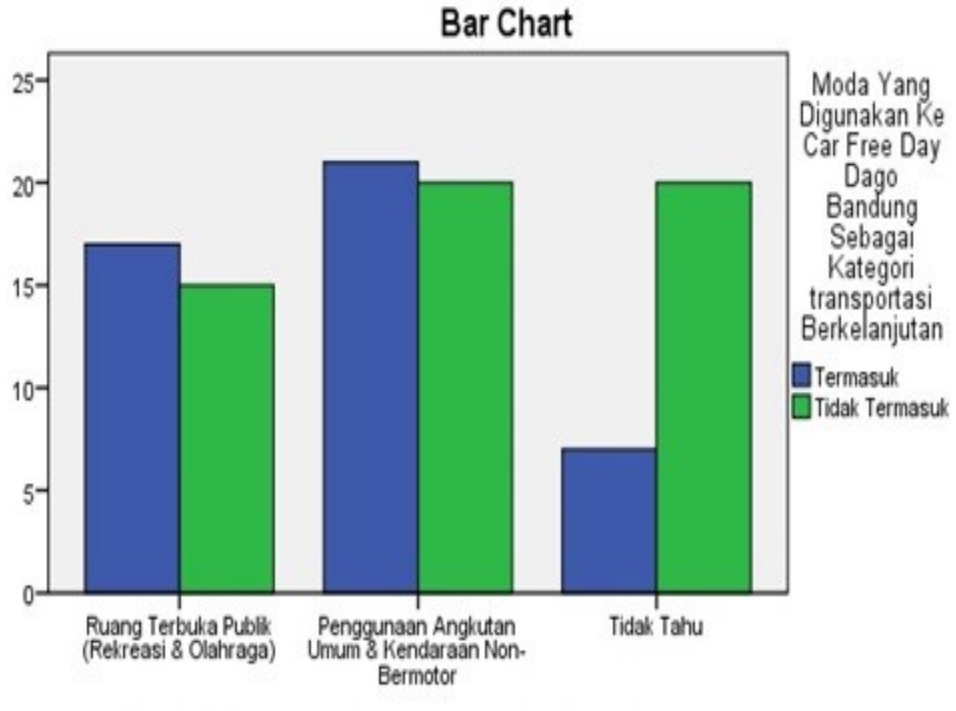
Ha: Ada hubungan antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago untuk mendukung transportasi berkelanjutan

Ho: Tidak ada hubungan yang signifikan antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago untuk mendukung transportasi berkelanjutan.

**Tabel IV-13**
**Tabulasi silang tujuan penyelenggaraan C*ar Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan pemilihan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago untuk mendukung transportasi berkelanjutan**

| | | **Transportasi Berkelanjutan** | | **Total** |
|---|---|---|---|---|
| | | Termasuk | Tidak Termasuk | |
| **Tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden** | Ruang terbuka publik (rekreasi dan olahraga) | 17 | 15 | 32 |
| | Penggunaan angkutan umum dan kendaraan tidak bermotor | 21 | 20 | 41 |
| | Tidak tahu | 7 | 20 | 27 |
| **Total** | | 45 | 55 | 100 |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.11**
**Hubungan tujuan penyelenggaraan C*ar Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan pemilihan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago untuk mendukung transportasi berkelanjutan**

Berdasarkan Tabel IV-13 diatas, dari 100 responden dapat disimpulkan bahwa:

1. Tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden yang menyatakan sebagai ruang terbuka publik (rekreasi dan olahraga), mayoritas responden tidak termasuk kategori mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan
2. Tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden yang menyatakan sebagai kampanye penggunaan angkutan umum & kendaraan tidak bermotor dalam rangka mengurangi polusi udara, mayoritas responden termasuk kategori mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan
3. Tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden yang menyatakan tidak tahu tentang tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago diadakan, mayoritas responden tidak termasuk kategori transportasi berkelanjutan.

**Tabel IV-14**
**Hubungan tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan pemilihan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago sebagai kategori transportasi berkelanjutan**

| No | Tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago Berdasarkan pengetahuan responden | **Kategori Transportasi Berkelanjutan** | |
|---|---|---|---|
| | | **Termasuk** | **Tidak Termasuk** |
| 1 | Ruang terbuka publik (rekreasi dan olahraga) | | ✓ |
| 2 | Penggunaan angkutan umum dan kendaraan tidak-bermotor | ✓ | |
| 3 | Tidak tahu | | ✓ |

*Sumber:Hasil Analisis, 2015*

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 5,463. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp.Sig (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas 0,065 > 0,05 maka $H_a$ diterima dan $H_o$ ditolak. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan moda yang digunakan responden ke *Car Free Day* Dago sebagai upaya untuk mendukung transportasi berkelanjutan

### 4.3.2 Hubungan Tujuan Penyelenggaraan *Car Free Day* Dago Berdasarkan Pengetahuan Responden dengan Pemilihan Moda Andalan yang Digunakan Responden dalam Beraktivitas

Untuk melihat ada atau tidaknya hubungan yang signifikan antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan pemilihan/penggunaan moda andalan yang digunakan dalam beraktivitas. Maka akan dilakukan analisis menggunakan analisis tabulasi silang, antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan pemilihan/penggunaan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas.

Ha: Ada hubungan yang signifikan antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan

pemilihan / penggunaan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas.

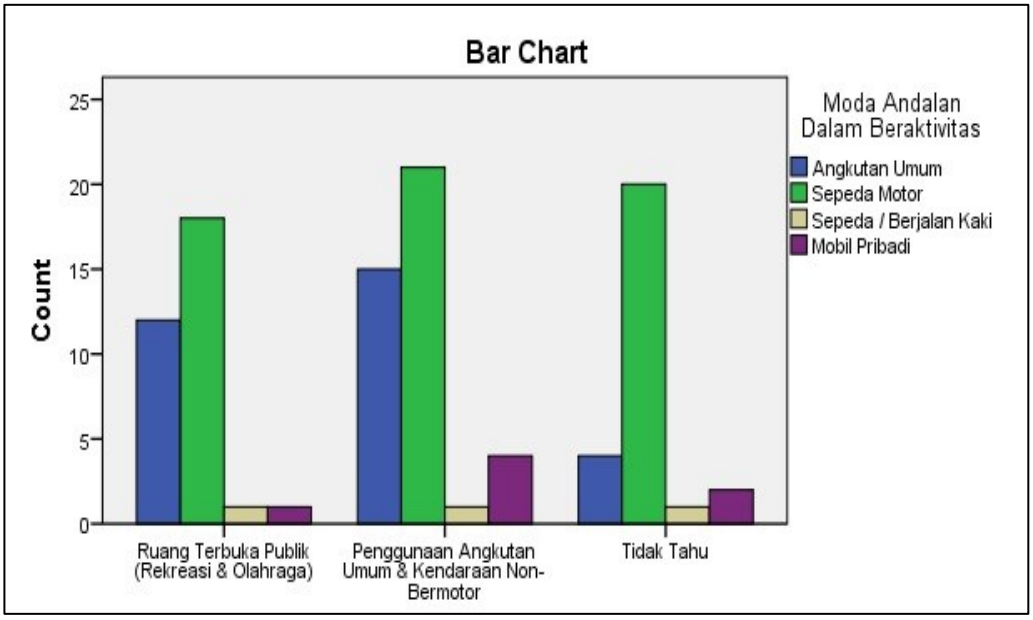
Ho: Tidak ada hubungan yang signifikan antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan pemilihan / penggunaan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas.

**Tabel IV-15**
**Tabulasi silang tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden * pemilihan penggunaan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas**

| | | Moda Andalan Dalam Beraktivitas | | | | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Angkutan Umum | Sepeda Motor | Sepeda / Berjalan Kaki | Mobil Pribadi | |
| **Tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago Berdasarkan pengetahuan responden** | Ruang Terbuka Publik (Rekreasi dan Olahraga) | 12 | 18 | 1 | 1 | 32 |
| | Penggunaan Angkutan Umum dan Kendaraan tidak-bermotor | 15 | 21 | 1 | 4 | 41 |
| | Tidak Tahu | 4 | 20 | 1 | 2 | 27 |
| **Total** | | 31 | 59 | 3 | 7 | 100 |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan Tabel IV-15 di atas, dari 100 responden, tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden yang menyatakan untuk penggunaan angkutan umum dan kendaraan tidak bermotor, mayt6oritas responden menyatakan menggunakan sepeda motor sebagai moda andalan dalam beraktivitas yaitu sebesar 21 responden.




**Gambar 4.12**
**Hubungan antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas**

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (*Chi-Kuadrat*) hitung sebesar 5,859. Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas 0,439 > 0,05 maka $H_a$ diterima dan $H_o$ ditolak. Maka dapat disimpulkan bahwa tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden tidak mempengaruhi pemilihan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas

#### 4.3.2.1 Hubungan Tujuan Penyelenggaraan *Car Free Day* Dago Berdasarkan Pengetahuan Responden dengan Pemilihan Moda Andalan yang Digunakan Responden dalam Beraktivitas untuk Mendukung Transportasi Berkelanjutan

Untuk melihat ada atau tidaknya hubungan yang signifikan antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan pemilihan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas sebagai upaya untuk mendukung transportasi berkelanjutan. Maka akan dilakukan analisis menggunakan analisis tabulasi silang antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan pemilihan moda andalan

yang digunakan responden dalam beraktivitas sebagai upaya untuk mendukung transportasi berkelanjutan.

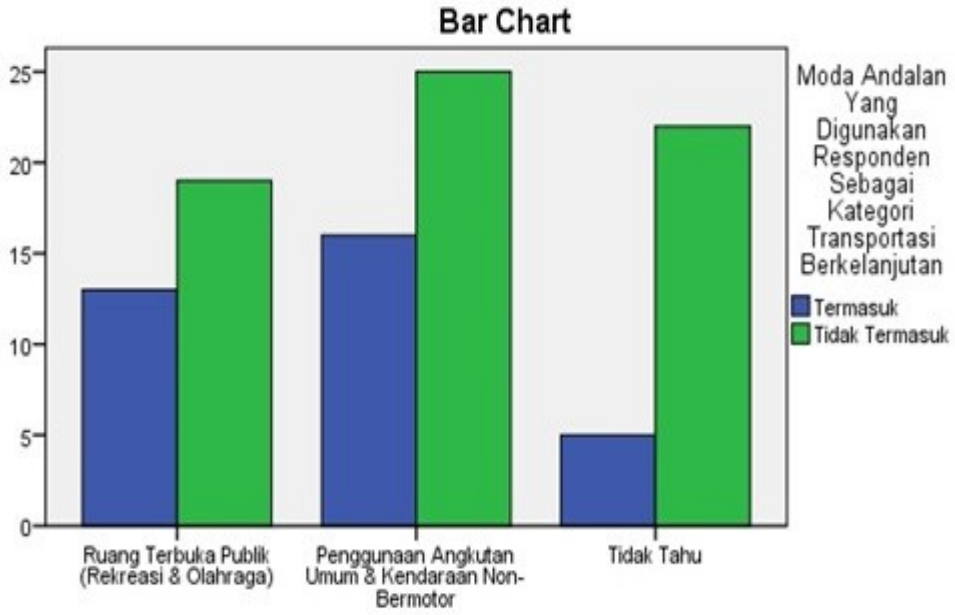
Ha: Ada hubungan yang signifikan antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan pemilihan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas sebagai upaya untuk mendukung transportasi berkelanjutan.

Ho: Tidak ada hubungan yang signifikan antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan pemilihan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas sebagai upaya untuk mendukung transportasi berkelanjutan.

**Tabel IV-16**
**Hubungan tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden *pemilihan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas sebagai upaya untuk mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan**

| | | Kategori transportasi berkelanjutan | | Total |
|---|---|---|---|---|
| | | Termasuk | Tidak Termasuk | |
| Tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden | Ruang terbuka publik (rekreasi dan olahraga) | 13 | 19 | 32 |
| | Penggunaan angkutan umum dan kendaraan tidak bermotor | 16 | 25 | 41 |
| | Tidak tahu | 5 | 22 | 27 |
| **Total** | | 34 | 66 | 100 |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.13**
**Hubungan antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan pemilihan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas sebagai untuk mendukung transportasi berkelanjutan**

Berdasarkan Tabel IV-16 di atas, dari 100 responden dapat disimpulkan di bahwa:

1. Tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden yang menyatakan sebagai ruang terbuka publik (rekreasi dan olahraga) dengan pemilihan moda andalan dalam beraktivitas mayoritas tidak termasuk kategori transportasi berkelanjutan.
2. Tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden yang menyatakan sebagai kampanye penggunaan angkutan umum dan tidak bermotor dalam rangka mengurangi polusi udara dengan pemilihan moda andalan dalam beraktivitas mayoritas tidak termasuk kategori transportasi berkelanjutan.
3. Tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden yang menyatakan tidak tahu dengan pemilihan moda andalan dalam beraktivitas mayoritas tidak termasuk kategori transportasi berkelanjutan.

**Tabel IV-17**
**Hubungan antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan pemilihan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas untuk mendukung transportasi berkelanjutan**

| No | Tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago Berdasarkan pengetahuan responden | Kategori transportasi berkelanjutan | |
|---|---|---|---|
| | | Termasuk | Tidak Termasuk |
| 1 | Ruang terbuka publik (rekreasi dan olahraga) | | ✓ |
| 2 | Penggunaan angkutan umum dan kendaraan tidak bermotor | | ✓ |
| 3 | Tidak tahu | | ✓ |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Pada Tabel *Chi-Square Test* menunjukkan hasil dari analisis *Chi Square* (Chi-Kuadrat) hitung sebesar 3,971.Hasil ini untuk membuktikan hipotesis yang dibuat dari hasil analisis.Dapat dilihat pada *Asymp. Sig. (2-sided)* menunjukkan nilai probabilitas 0,137 > 0,05 maka $H_a$ diterima dan $H_o$ ditolak. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara tujuan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan pengetahuan responden dengan pemilihan moda andalan yang digunakan responden dalam beraktivitas untuk mendukung transportasi berkelanjutan di Kota Bandung

## 4.4 Bobot Manfaat Pelaksanaan *Car Free Day* Dago Berdasarkan Persepsi Pengunjung

Berikut akan menjelaskan tentang hasil analisis untuk menggambarkan manfaat pelaksanaan *Car Free Day* Dago saat ini di Kota Bandung. Skor dan bobot dibuat berdasarkan persepsi responden. Penelitian ini dibagi kedalam 5 variabel penilaian yang memiliki skor, 5 untuk penilaian sangat besar manfaatnya, 4 untuk penilaian besar manfaatnya, 3 untuk penilaian cukup manfaatnya, 2 untuk penilaian kecil manfaatnya dan 1 untuk penilaian sangat kecil manfaatnya. Pada tabel dibawah ini dijelaskan jumlah penilaian manfaat *Car Free Day* Dago untuk mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan berdasarkan

**Tabel IV-18**
**Manfaat pelaksanaan *Car Free Day* Dago berdasarkan persepsi pengunjung untuk mendukung transportasi berkelanjutan**

| No | Manfaat | Jumlah | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ***SBM*** | ***BM*** | ***CM*** | ***KM*** | ***SKM*** |
| **1** | Menyediakan ruang terbuka (olahraga dan rekreasi) | **26** | **43** | **21** | **9** | **1** |
| **2** | Reclaiming (Bentuk gerakan sosial sebagai sikap perjuangan) atas hak masing-masing pengguna jalan. | **12** | **32** | **37** | **15** | **4** |
| **3** | Mengurangi pencemaran / polusi udara dan polusi suara. | **37** | **31** | **21** | **7** | **4** |
| **4** | Mempromosikan penggunaan sarana transportasi alternatif sepeda, skateboard dan angkutan umum | **19** | **33** | **31** | **14** | **3** |
| **5** | Mengurangi lalu lintas. | **21** | **27** | **26** | **20** | **6** |
| **6** | Mendukung gaya hidup sehat | **43** | **38** | **11** | **7** | **1** |
| **TOTAL** | | **158** | **204** | **147** | **72** | **19** |

Catatan : SBM (Sangat Besar Manfaatnya), BM (Besar Manfaatnya), CM (Cukup Manfaatnya), KM (Kecil Manfaatnya) dan SKM (Sangat Kecil Manfaatny)
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan Tabel IV-18 dijelaskan dari 100 responden,

- Mayoritas responden menilai besar manfaatnya, untuk menyediakan ruang terbuka (olahraga dan rekreasi).
- Mayoritas responden menilai besar manfaatnya, sebagai gerakan sosial untuk mengekspresikan sebagai sikap perjuangan atas hak masing-masing pengguna jalan,
- Mayoritas responden menilai sangat besar manfaatnya untuk mengurangi polusi udara dan polusi udara,
- Mayoritas responden menilai besar manfaatnya, untuk mempromosikan penggunaan sarana transportasi alternatif sepeda, *skateboard* dan angkutan umum
- Mayoritas responden menilai besar manfaatnya untuk mengurangi lalu lintas.

- Mayoritas responden menilai sangat besar manfaatnya, untuk mendukung gaya hidup sehat

Berikut hasil analisis tentang skor manfaat penilaian penyelenggaraan *Car Free Day* Dago untuk mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan, yang didapat sesuai dengan penilaian persepsi responden

**Tabel IV-19**
**Bobot manfaat pelaksanaan *Car Free Day* Dago berdasarkan persepsi pengunjung untuk mendukung di Kota Bandung**

| No | Manfaat | Skor | | | | | Bobot |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | ***SBM*** | ***BM*** | ***CM*** | ***KM*** | ***SKM*** | |
| **1** | Menyediakan ruang terbuka (olahraga dan rekreasi) | **130** | **172** | **63** | **18** | **1** | **384** |
| **2** | Reclaiming (Bentuk gerakan sosial sebagai sikap perjuangan) atas hak masing-masing pengguna jalan. | **60** | **128** | **111** | **30** | **4** | **333** |
| **3** | Mengurangi pencemaran / polusi udara dan polusi suara. | **185** | **124** | **63** | **14** | **4** | **390** |
| **4** | Mempromosikan penggunaan sarana transportasi alternatif sepeda, skateboard dan angkutan umum | **95** | **132** | **93** | **28** | **3** | **351** |
| **5** | Mengurangi lalu lintas. | **105** | **108** | **78** | **40** | **6** | **337** |
| **6** | Mendukung gaya hidup sehat | **215** | **152** | **33** | **14** | **1** | **415** |
| **TOTAL BOBOT** | | **790** | **816** | **441** | **144** | **19** | **2210** |

Catatan : SBM (Sangat Besar Manfaatnya), BM (Besar Manfaatnya), CM (Cukup Manfaatnya), KM (Kecil Manfaatnya) dan SKM (Sangat Kecil Manfaatny)
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Pada tabel diatas, Maka diketahui berdasarkan persepsi responden tingkat besaran manfaat penyelenggaraan *Car Free Day* Dago saat ini, untuk mendukung transportasi berkelanjutan di Kota Bandung adalah besar manfaatnya, dengan total skor sebesar 816. Berikut ranking manfaat penyelenggaraan *Car Free Day* Dago untuk mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan di Kota Bandung.

**Tabel IV-20**
**Ranking manfaat penyelenggaraan *Car Free Day* Dago untuk mendukung transportasi berkelanjutan di Kota Bandung**

| No | Manfaat | Ranking | Bobot |
|---|---|---|---|
| 1 | Mendukung gaya hidup sehat | I | 415 |
| 2 | Mengurangi pencemaran / polusi udara dan polusi suara. | II | 390 |
| 3 | Menyediakan ruang terbuka (olahraga dan rekreasi) | III | |
| 4 | Mempromosikan penggunaan sarana transportasi alternatif sepeda, skateboard dan angkutan umum | IV | 351 |
| 5 | Mengurangi lalu lintas. | V | 337 |
| 6 | Bentuk gerakan sosial sebagai sikap mempromosikan hak masing-masing pengguna jalan. | VI | 333 |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Kegiatan Warga dalam *Car Free Day* Dago merupakan bentuk aktivitas publik yang dilaksanakan dibadan jalan sebagai sikap partisipati masyarakat mempromosikan atau mendukung pembangunan transportasi berkelanjutan untuk mengurangi polusi udara di pusat kota. Dari tabel diatas, berdasarkan penilaian persepsi responden tentang manfaat penyelenggaraan *Car Free Day* Dago, untuk mendukung transportasi berkelanjutan di Kota Bandung, dapat disimpulkan bahwa manfaat yang paling besar dirasakan pengunjung adalah untuk mendukung gaya hidup sehat sedangkan yang paling kecil dirasakan pengunjung adalah kampanye hak masing-masing pengguna jalan dengan bobot sebesar 333.

## 4.5 Evalusi Penyelenggaraan *Car Free Day* Dago, untuk Mendukung Pengembangan Transportasi Berkelanjutan di Kota Bandung

Berdasarkan hasil analisis diatas, penyelenggaraan *Car Free Day* Dago memiliki manfaat untuk mendorong masyarakat bergerak aktif, baik menggunakan kendaraan bermotor mupun tidak bermotor menuju *Car Free Day* Dago dengan motivasi untuk rekreasi dan olahraga dalam menunjang gaya hidup sehat sebagai dampak minimnya ruang terbuka publik. Namun, pergerakan pengunjung tersebut meningkatkan pergerakan bangkitan lalu lintas, sebagai dampak kurangnya kesadaran masyarakat dan peran aktif dari pihak terkait untuk

mengefektifkan muatan pesan penyelenggaraan *Car Free Day* Dago sebagai sikap partisipatif dalam inisiatif global mengurangi pencemaran udara akibat penggunaan alat transportasi. Berikut evaluasi penyelenggaraan *Car Free Day* Dago berdasarkan hasil analisis *crosstabulation* dalam kaitan untuk mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan di Kota Bandung.

**Tabel IV-21**
**Evaluasi penyelenggaraan *Car Free Day* Dago, untuk mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan Di Kota Bandung**

<table>
<tr><th rowspan="2">No</th><th rowspan="2">Aspek</th><th colspan="2">Kondisi Eksisting</th><th colspan="2">Hasil tabulasi silang</th><th rowspan="2">Permasalahan</th><th rowspan="2">Arahan</th></tr>
<tr><th>“Best Practice” Car Free Day Bogota</th><th>Car Free Day Dago</th><th>Moda andalan dalam beraktivitas</th><th>Moda yang digunakan ke Car Free Day Dago</th></tr>
<tr><td>1</td><td>Kepemilikan Kendaraan</td><td>• Jaringan/rute khusus sepeda sepanjang 344 Kilometer untuk komuter sehari-hari<br>• Jaringan/rute khusus pejalan kaki sepanjang 17 Kilometer untuk komuter sehari-hari<br>• Pembatasan kendaraan dengan plat nomor yaitu Program "pico y placa". lisensi pelat berakhir pada 1, 2, 3, dan 4 dilarang beredar pada</td><td>– Bentuk kepemilikan kendaraan pengunjun adalah mayoritas hanya memiliki sepeda motor saja dengan proporsi 38 persen<br>– Pemilihan penggunaan moda andalan dalam beraktivitas oleh pengunjung, mayoritas menggunakan kendaraan bermotor (mobil dan sepeda motor yaitu 66 % ( 59 % sepeda motor dan 7 % mobil)<br>– Pemilihan moda yang digunakan pengunjung ke car free day dago,</td><td>
<table>
<tr><th rowspan="2">Bentuk Kepemilikan Kendaraan</th><th colspan="2">Kategori Transportasi Berkelanjutan</th></tr>
<tr><th>Termasuk</th><th>Tidak Termasuk</th></tr>
<tr><td>Tidak Memiliki</td><td>✓</td><td></td></tr>
<tr><td>Sepeda Motor Saja</td><td></td><td>✓</td></tr>
<tr><td>Sepeda Saja</td><td>✓</td><td></td></tr>
<tr><td>Mobil & Sepeda Motor Saja</td><td></td><td>✓</td></tr>
<tr><td>Mobil dan Sepeda Saja</td><td>✓</td><td></td></tr>
<tr><td>Sepeda Motor dan Sepeda Saja</td><td></td><td>✓</td></tr>
<tr><td>Mobil + Sepeda Motor</td><td></td><td>✓</td></tr>
</table>
</td><td>
<table>
<tr><th rowspan="2">Bentuk Kepemilikan Kendaraan</th><th colspan="2">Kategori Transportasi Berkelanjutan</th></tr>
<tr><th>Termasuk</th><th>Tidak Termasuk</th></tr>
<tr><td>Tidak Memiliki</td><td>✓</td><td></td></tr>
<tr><td>Sepeda Motor Saja</td><td></td><td>✓</td></tr>
<tr><td>Sepeda Saja</td><td>✓</td><td></td></tr>
<tr><td>Mobil & Sepeda Moto Saja</td><td></td><td>✓</td></tr>
<tr><td>Mobil & Sepeda Saja</td><td>✓</td><td></td></tr>
<tr><td>Sepeda Motor & Sepeda Saja</td><td colspan="2">Memiliki proporsi yang sama</td></tr>
<tr><td>Mobil + Sepeda Motor + Sepeda</td><td></td><td>✓</td></tr>
</table>
</td><td>• Kurangnya pengawasan petugas sehingga adanya kendaraan yang melintas di area Car Free Day Dago<br>• Alih fungsi trotoar dan jalan di sekitar pinggiran area Car Free Day Dago akibat tidak adanya lahan parkir<br>• Banyaknya pengunjung</td><td>Melihat hubungan bentuk kepemilikan kendaraan dengan karakteristik pemilihan penggunaan moda oleh pengunjung. Seyogianya pelaksanaan Car Free Day Dago terus dipertahankan dan diperluas di Kota Bandung, dengan meletakkan</td></tr>
</table>

| No | Aspek | Kondisi Eksisting | | Hasil tabulasi silang | | Permasalahan | Arahan |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **"Best Practice" Car Free Day Bogota** | ***Car Free Day* Dago** | **Moda andalan dalam beraktivitas** | **Moda yang digunakan ke *Car Free Day* Dago** | | |
| | | 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 | mayoritas menggunakan kendaraan bermotor (mobil dan sepeda motor yaitu 54 %( 44 % sepeda motor dan 10 % mobil) | + Sepeda<br><br>Dari tabel diatas, responden yang tidak memiliki kendaraan dan responden yang memiliki sepeda saja, termasuk kategori mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan dalam kaitan pemiliahan penggunaan moda andalan dalam beraktivitas. Sehingga disimpulkan bahwa responden mengutamakan kemudahan mengakses jenis moda, kepemilikan moda dan kecepatan moda yang digunakan dalam mencapai lokasi tujuan yaitu penggunaan moda kategori tidak berkelanjutan | Dari tabel diatas, responden yang tidak memiliki kendaraan, responden yang memiliki sepeda saja, responden yang memiliki mobil & sepeda saja termasuk kategori mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan dalam kaitan pemiliahan penggunaan moda ke *Car Free Day* Dago. Adapun responden yang memiliki sepeda motor dan sepeda saja memiliki proporsi yang sama, hal ini sangat penting, bahwa *Car Free Day* Dago merupakan salah satu aktivitas publik, mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan | yang berpartisipasi sehingga kapasitas area pelaksanaan *Car Free Day* Dago tidak memungkinkan pengunjung untuk berolahraga baik bersepeda maupun berjalan santai | dasar pembangunan angkutan umum yang ramah dan menekan kepemilikan / penggunaan kendaraan sepeda motor, dalam kaitan mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan |

<table>
<tr><th rowspan="2">No</th><th rowspan="2">Aspek</th><th colspan="2">Kondisi Eksisting</th><th colspan="2">Hasil tabulasi silang</th><th rowspan="2">Permasalahan</th><th rowspan="2">Arahan</th></tr>
<tr><th>“Best Practice” Car Free Day Bogota</th><th>Car Free Day Dago</th><th>Moda andalan dalam beraktivitas</th><th>Moda yang digunakan ke Car Free Day Dago</th></tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Tingkatan pengunjung</td>
<td>• Dilarang membawa kendaraan ke area pelaksanaan Car Free Day<br>• Menyediakan fasilitas parkir khusus sepeda dan menyediakan bus untuk membawa sepeda ke area pelaksanaan Car Free Day.<br>• Melalui refrendum, pada tahun 2015 warga bogota sepakat untuk tidak menggunakan mobil dari jam 06.00 – 09.00</td>
<td>– Mayoritas pengunjung menyatakan bahwa penyelenggaraan Car Free Day Dago bertujuan untuk penggunaan angkutan umum da kendaraan non bermotor dalam kaitan mengurangi polusi udara<br>– Berdasarkan persepsi pengunjung, pengetahuan tentang tujuan penyelenggaraan Car Free Day Dago tidak mempengaruhi pemilihan penggunaan moda dalam beraktivitas<br>– Berdasarkan persepsi pengunjung, pengetahuan tentang tujuan Car Free Day Dago tidak</td>
<td>
<table>
<tr><th rowspan="2">No</th><th rowspan="2">Berdasarkan Katahuan Pengunjung</th><th colspan="2">Kategori Transportasi Berkelanjutan</th></tr>
<tr><th>Termasuk</th><th>Tidak Termasuk</th></tr>
<tr><td>1</td><td>Ruang Terbuka Publik (Rekreasi dan Olahraga)</td><td></td><td>✓</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Penggunaan Angkutan Umum dan Kendaraa tidak bermotor</td><td></td><td>✓</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Tidak Tahu</td><td></td><td>✓</td></tr>
</table>
Dari tabel diatas, dapat disimpulkan tingkat ketahuan dalam tujuan penyelenggaraan Car Free Day Dago tidak
</td>
<td>
<table>
<tr><th rowspan="2">No</th><th rowspan="2">Berdasarkan Ketahuan Pengunjung</th><th colspan="2">Kategori Transportasi Berkelanjutan</th></tr>
<tr><th>Termasuk</th><th>Tidak Termasuk</th></tr>
<tr><td>1</td><td>Ruang Terbuka Publik (Rekreasi dan Olahraga)</td><td></td><td>✓</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Penggunaan Angkutan Umum & Kendaraan tidak bermotor</td><td>✓</td><td></td></tr>
<tr><td>3</td><td>Tidak Tahu</td><td></td><td>✓</td></tr>
</table>
Berdasarkan tingkat ketahuan pengunjung terkait tujuan penyelenggaraan Car Free Day Dago yang menyatakan untuk penggunaan angkutan umum dan
</td>
<td>• Kurangnya sosialisasi dan peran dari pihak terkait, terhadap maksud dan tujuan penyelenggaraaan Car Free Day Dago dalam kaitan mendukung penggunaan angkutan umum dan tidak bermotor.<br>• Kurangnya kesadaran masyarakat atas rekomendasi yang</td>
<td>Sosialisasi dengan menekankan dan membujuk warga untuk menggunakan angkutan umum dan tidak bermotor seperti sepeda, skateboard, berjalan kaki dll. yaitu menyediakan fasilitas pejalan kaki, parkir sepeda dan layanan bus gratis menuju kawasan Car</td>
</tr>
</table>

| No | Aspek | Kondisi Eksisting | | Hasil tabulasi silang | | Permasalahan | Arahan |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **"Best Practice" Car Free Day Bogota** | ***Car Free Day* Dago** | **Moda andalan dalam beraktivitas** | **Moda yang digunakan ke *Car Free Day* Dago** | | |
| | | dan jam 16.30 – 20.30 setiap hari | mempengaruhi pemilihan penggunaan moda yang digunakan pengunjung ke *Car Free Day* Dago, kecuali responden yang menyatakan "penggunaan Penggunaan Angkutan Umum dan Kendaraan tidak bermotor" mayoritas responden termasuk kategori mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan di Kota Bandung | berpengaruh terhadap pemilihan penggunaan moda andalan pengunjung dalam beraktivitas yaitu mengutamakan kebutuhan mobilitas yang sesuai dengan masing-masing diri masing-masing pengunjung yaitu penggunaan moda kategori tidak berkelanjutan. | tidak bermotor termasuk kategori pengembangan transportasi berkelanjutan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tingkat ketahuan pengunjung berpengaruh terhadap pemilihan moda yang digunakan pengunjung ke *Car Free Day* Dago | diberikan pengelola (pemerintah, sehingga citra *Car Free Day* Dago merupakan ruang terbuka publik baik olahraga maupun rekreasi | *Free Day* Dago |

*Sumber : Hasil analisis 2015*