



## KAJIAN EFEKTIVITAS PELAKSANAAN KEGIATAN *CAR FREE DAY* DI JALAN JENDERAL SUDIRMAN KOTA PEKANBARU

### AN EFFECTIVENESS STUDY OF CAR FREE DAY ACTIVITIES ON SUDIRMAN STREET IN PEKANBARU

Ade Wahyudi<sup>a\*</sup>, Febby Asteriani<sup>a</sup>, Rona Muliana<sup>a</sup>, Siti Nurhaliza<sup>a</sup>

<sup>a</sup>Universitas Islam Riau; Kota Pekanbaru

\*Korespondensi: adewahyudi@eng.uir.ac.id

#### Info Artikel:

- Artikel Masuk: 11 Oktober 2021
- Artikel diterima: 27 Juni 2024
- Tersedia Online: 30 Juni 2024

#### ABSTRAK

*Car Free Day* merupakan sebuah program di Kota Pekanbaru yang bertujuan untuk memberikan edukasi terkait pengurangan jumlah kendaraan pribadi, ruang inklusi sosial dan ruang komunikasi di Kota Pekanbaru. Penelitian ini bertujuan untuk melakukan kajian efektivitas pelaksanaan kegiatan *car-free day* di ruas Jalan Jenderal Sudirman. Metoda kombinasi dilakukan untuk mengetahui efektivitas dari kegiatan CFD terhadap perubahan penggunaan kendaraan bermotor. Dari sisi pengunjung, terlebih dahulu diidentifikasi karakteristik, pengetahuan, persepsi dan perilaku perjalanan pengunjung. Kemudian, dari sisi pemerintah dilakukan analisis pemangku kepentingan untuk mengetahui sumberdaya, kemampuan mobilisasi, kekuasaan, dan corak kepemimpinan. Dari hasil analisis pengunjung, 64% mengatakan kegiatan *car-free day* hanya sebatas *new urban activism*. Menariknya, hampir 90% pengunjung menggunakan kendaraan bermotor ke area CFD, dan hanya 10% yang berjalan kaki, bersepeda, dan menggunakan Transmetro. Dari hasil analisis pemangku kepentingan, Dinas Lingkungan Hidup dan Kebersihan Kota Pekanbaru tidak mendukung kegiatan CFD karena jumlah sampah dan polusi udara semakin meningkat pasca kegiatan tersebut. Keadaan semakin buruk akibat pemindahan titik kemacetan di beberapa ruas jalan akibat penutupan jalan dan sistem parkir yang *on-street parking*. Dilihat dari efektivitas, *car-free day* tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pengetahuan pengunjung (sig. 0.139), perubahan moda transportasi (sig. 0.239), dan persepsi pengunjung (sig. 0.308). Sehingga, dapat dinilai bahwa efektivitas program *car free day* ini masih sangat rendah karena masih banyaknya masyarakat yang tidak memahami tujuan utama dari kegiatan ini dan masih tumpang tindihnya kewenangan dan tanggungjawab pemangku kepentingan yang terlibat dalam perumusan kebijakan hingga evaluasi kegiatan.

**Kata Kunci:** *Car Free Day, Travel Behaviour, Stakeholders, Non-Motorized Transportation*

#### ABSTRACT

*Car free day* is a program in Pekanbaru which aims to educate people to reduce the vehicles usage, increase social inclusivity and communication spaces. This research aims to conduct a study of the effectiveness of a *car-free day* event on Jenderal Sudirman Street. The combination method is applied where a qualitative approach is used to analyze the characteristics, knowledge, perception, and travel behavior of *car-free day* visitors. Afterward, the stakeholder analysis involves recognizing the resource capacity, mobilization power, policy, and leadership pattern. The crosstab analysis measures the correlation and effect of a *car-free day* activity in travel behavior change into non-motorized transportation. The result showed that 64% of respondents thought that this activity was only as *new urban activism*. Surprisingly, nearly 90% of respondents rode private vehicles to reach the CFD area, while only 10% used active transportation. So, it diverts traffic congestion and air pollution in other streets and produces more trash on Sudirman street. Interestingly, the government has provided 14 parking areas for CFD visitors, which is insufficient and has worsened the traffic flow. Stakeholder analysis explained that the conflict occurred between the regional environmental office and the industrial and revenue office since they disagreed and were disappointed due to its negative impact on the environment. Crosstab analysis provided information that the effectiveness of a *car-free day* program has no significant effect on visitor knowledge (sig. 0.139), transportation change (sig. 0.239), and visitor perception (sig. 0.308). In conclusion, the effect of a *car-free day* program has not been effective enough in changing travel behavior into non-motorized transportation since many visitors do not know the primary purpose of this activity. Therefore, many clashes among stakeholders occurred due to a

*shortage of coordination and communication; the policy and responsibility are still overlapping and unclear at the government level.*

**Keywords:** Car Free Day, Travel Behaviour, Stakeholders, Non-Motorized Transportation

Copyright © 2024 GJGP-UNDIP

This open access article is distributed under a Creative Commons Attribution (CC-BY-NC-SA) 4.0 International license.

## 1. PENDAHULUAN

*Car free day* merupakan hari bebas kendaraan bermotor yang bertujuan untuk meningkatkan interaksi masyarakat perkotaan, mewujudkan udara perkotaan yang bersih dari polusi secara temporer, sebagai sarana ruang terbuka dan berolahraga, ruang berkomunikasi dan inklusi sosial, serta sebagai wadah dalam meningkatkan ekonomi lokal masyarakat karena banyaknya kegiatan promosi, bazar makanan, dan lain-lain (Sabil, 2016). Namun, tingkat pengetahuan dan persepsi pengunjung terhadap pelaksanaan kegiatan *car free day* masih tergolong rendah, atau hanya sekedar mengikuti tren semata (*Urban New Activism*). Hal ini terjadi karena, mayoritas pengunjung yang baru atau pengunjung yang rutin mengunjungi kegiatan ini menggunakan kendaraan bermotor atau mobil yang justru menimbulkan permasalahan transportasi dan polusi udara (Ardiansyah, 2011; Hussein, 2016; Farda & Balijepalli, 2018).

Dalam upaya mengurangi permasalahan polusi udara dari kendaraan bermotor, Pemerintah Kota Pekanbaru menerapkan hari bebas kendaraan bermotor (*car-free day*) setiap hari Minggu Pukul 06.00 – 09.00 WIB dengan tujuan agar dapat meningkatkan inklusi sosial masyarakat melalui berbagai kegiatan dan aktivitas yang dilakukan selama *car free day* berlangsung. Pada dasarnya, kegiatan *car-free day* sudah menjadi fokus dan perhatian para perencana terkait bagaimana kegiatan ini dapat memberikan manfaat bagi masyarakat dan pemerintah lokal selaku pembuat keputusan. Sehingga, diharapkan dengan adanya kegiatan *car-free day* ini mampu meningkatkan komunikasi dan interaksi masyarakat, mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan bermotor, mengurangi emisi karbon, dan kemacetan lalu-lintas (Arwini et al., 2015).

Pada dasarnya, *Car-free day* merupakan sebuah skema manajemen rekayasa lalu-lintas dengan cara menutup beberapa ruas jalan selama waktu tertentu, sehingga para pengguna jalan tidak dapat melintasi jalan tersebut selama kegiatan ini berlangsung (Leo et al., 2017). Selama kegiatan ini berlangsung, interaksi dan komunikasi antar pengunjung akan terbentuk karena hanya pejalan kaki dan pesepeda yang diperbolehkan berada di kawasan *car-free day*. Kegiatan ini juga dapat menciptakan berbagai macam gerakan sosial, lingkungan, olahraga, seni dan ruang terbuka publik bagi masyarakat yang tinggal di kawasan perkotaan (Kanaf & Razif, 2010). Namun, kondisi yang berbeda terjadi di Kota Pekanbaru dimana justru kegiatan ini mendorong banyak pengunjung untuk menggunakan kendaraan bermotor menuju kawasan *car-free day* sehingga hal ini berdampak terhadap peningkatan jumlah emisi karbon dioksida dan memindahkan titik kemacetan ke ruas jalan lainnya. Disamping itu, kegiatan yang dominan dilakukan ada olahraga dan sebagai tempat jual-beli berbagai makanan yang menghasilkan sampah dan membuat kotor ruas Jalan Jenderal Sudirman. Sehingga, penelitian ini bertujuan untuk melakukan kajian efektivitas pelaksanaan kegiatan *car-free day* di kawasan Ruas Jalan Jenderal Sudirman.

## 2. DATA DAN METODE

### 2.1 Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metoda kombinasi, dimana metoda kualitatif digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik pengunjung, perspepsi pengunjung serta pemangku kepentingan yang berpengaruh dalam pelaksanaan kegiatan *car-free day*. Sementara itu, metoda kuantitatif menggunakan analisis *crosstab* untuk melihat efektivitas kegiatan *car-free day* di Jalan Jenderal Sudirman.

Studi yang dilakukan dalam penelitian ini terkait efektivitas kegiatan *car-free day* dalam mengubah perilaku pengguna kendaraan bermotor di ruas jalan Jenderal Sudirman. Jenis

penelitian ini adalah deksriptif kuantitatif dengan cara mengidentifikasi dan inventarisasi kondisi dan fenomena yang terjadi pada *car-free day*, identifikasi permasalahan kegiatan *car-free day* terhadap transportasi, kejelasan kegiatan dan legalisasi, serta menyusun kriteria berdasarkan penilaian pengunjung yang digunakan untuk menilai *car-free day* dalam mengubah perilaku penggunaan kendaraan pribadi. Metode deksriptif dalam penelitian ini digunakan untuk mengidentifikasi dan menggambarkan kondisi pengunjung, dampak kegiatan *car-free day* terhadap kondisi lalu lintas serta penilaian pengunjung terhadap *car-free day*.

## 2.2 Teknik Sampling

Penentuan teknik sampling dalam penelitian ini adalah *non-probability sampling*. *Non probability sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang yang sama bagi setiap unsur/anggota populasi untuk dipilih (Sugiyono, 2013). Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *accidental sampling*, yaitu subjek kebetulan bertemu dengan peneliti pada saat melakukan penelitian dapat digunakan sebagai sampel. Alasan peneliti menggunakan teknik ini adalah karena peneliti akan meneliti pengunjung yang sedang melakukan aktifitasnya di kegiatan *car-free day* pada ruas Jalan Jenderal Sudirman. Disamping itu, teknik sampling dalam menentukan pemangku kepentingan yang terlibat dalam pelaksanaan kegiatan *car-free day* dilakukan dengan teknik *purposive sampling*, atau hanya pemangku kepentingan yang bersinggungan langsung dengan pelaksanaan kegiatan *car-free day* yang dijadikan sebagai sumber informasi.

## 2.3 Metoda Analisis

### 2.3.1 Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif dari fenomena *car-free day* bertujuan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada termasuk didalamnya fenomena alamiah maupun fenomena buatan manusia. Fenomena itu bisa berupa bentuk, aktifitas, karakteristik, perubahan, hubungan, kesamaan dan perbedaan antara fenomena yang satu dengan fenomena lainnya (Creswell, 2014). Dalam penelitian ini, analisis deskriptif bertujuan untuk menjelaskan karakteristik kegiatan pengunjung (gender, usia, pendapatan, dan persepsi), tujuan pengunjung, perilaku pengunjung, sumber informasi yang diperoleh, moda transportasi dan jarak tempuh. Karakteristik pengunjung *car free day* diperlukan untuk melihat profil pengunjung sebelum dilakukan penilaian terkait efektifitas kegiatan pelaksanaan kegiatan *car free day*. Berikutnya, analisis penilaian dan pemahaman persepsi pengunjung terhadap pelaksanaan kegiatan *car free day* dilakukan untuk mengukur sejauhmana pemahaman dan pandangan pengunjung akan makna dan tujuan dari kegiatan *car free day*, serta melihat bagaimana dampak yang ditimbulkan dari kegiatan ini terhadap kondisi lalu-lintas di sekitarnya.

### 2.3.2 Analisis Chi-square

Analisis Chi-Square merupakan analisis statistik non parametik, digunakan untuk menguji apakah frekuensi data yang diamati dari suatu variabel kategorik sesuai dengan frekuensi harapan (Mahieu et al., 2021). Rumus Uji *Chi-Square*:

$$x^2 = \sum \left[ \left( \frac{f_o - f_e}{f_e} \right)^2 \right]$$

Keterangan :

- $x^2$  = Chi Square
- $f_o$  = Frekuensi hasil observasi
- $f_e$  = Frekuensi yang diharapkan pada populasi penelitian, dengan membagikan jumlah subjek dalam sampel dan kategori subjek.

Hasil uji *Chi-Square* menghasilkan nilai *Asympyotic Significance* (*Asymp. Sig.*) yang menunjukkan ada tidaknya hubungan antara dua faktor yang diteliti, dan kemudian diperbandingkan dengan nilai  $\alpha$  (0,05). Pedoman pengambilan keputusan Berdasarkan nilai *Asymp. Sig.* adalah *Asymp. Sig.*  $< \alpha$  (0,05), maka tidak terdapat hubungan antara kedua variable dan jika nilai *Asymp. Sig.*  $\geq \alpha$  (0,05) maka terdapat hubungan antara kedua variabel yang diteliti. Dalam penelitian ini, analisis *chi-square* digunakan untuk melihat seberapa besar efektivitas kegiatan *car free day* di Jalan Jenderal Sudirman.

### 2.3.3 Analisis Pemangku Kepentingan (*Stakeholder*)

Analisis pemangku kepentingan merupakan teknik analisis yang digunakan untuk mengidentifikasi dan menilai pengaruh dan pentingnya orang-orang kunci, kelompok orang, atau organisasi signifikan yang dapat mempengaruhi keberhasilan kegiatan atau proyek tertentu (Ansell & Gash, 2008). Analisis pemangku kepentingan dalam penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi aktor yang terlibat, menilai kapasitas, kemampuan mobilisasi sumberdaya, kebijakan dan corak kepemimpinan. Input dari analisis ini merujuk kepada kebijakan yang diperlukan untuk menunjuk seperangkat tujuan, rencana atau usulan, program-program, keputusan yang menghadirkan sejumlah pengaruh dan menjelaskan kepentingan dan tanggung jawab dari masing-masing satuan kerja agar tidak terjadi tumpang tindih dan mencapai keberlanjutan (Koiman, 2008; Levi, 2012). Pemangku kepentingan dikategorikan kedalam 2 jenis, yaitu pihak internal dan pihak eksternal. Pihak internal terdiri dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Dirlantas Kota Pekanbaru, Dinas Perindustrian dan Perdagangan, Dinas Kebersihan dan Lingkungan Hidup, dan Satpol PP. Sementara itu, pihak eksternal terdiri dari Kesbangpolinmas, Dinas Pemuda dan Olahraga, Diskominfo, Dinas Pariwisata dan kebudayaan, Dinas Kesehatan, Dinas Sosial, Dinas Pemadam Kebakaran, Camat, dan Lurah.

Teknik pengambilan sampel dalam menggali dan mendapatkan informasi maupun pengetahuan dari para pemangku kepentingan dan pakar menggunakan metode *expert survey*. Sampel ditentukan/ dipilih secara sengaja (*purposive sampling*). Dalam penelitian ini, analisis pemangku kepentingan dilakukan untuk melihat (1) aktor internal dan eksternal yang terlibat dalam tahap perumusan hingga pelaksanaan kegiatan *car free day*, (2) menganalisis bentuk kerjasama dan kepentingan para pemangku kepentingan yang mendukung atau berseberangan dengan kebijakan terkait *car free day*.

### 2.3.4 Analisis Tabulasi Data

Metode analisis menggunakan *crosstab* digunakan untuk menganalisis efektivitas pelaksanaan kegiatan *car free day* terhadap pengetahuan pengunjung, persepsi pengunjung, dan moda transportasi yang digunakan oleh pengunjung. Analisis tabulasi silang merupakan metode untuk mentabulasikan beberapa variabel yang berbeda ke dalam suatu matriks. Hasil tabulasi silang disajikan ke dalam suatu tabel dengan variabel yang tersusun sebagai kolom dan baris (Haniff & Syafriharti, 2017). Pada penelitian ini akan dilakukan perhitungan tabulasi silang dan juga perhitungan uji *Chi-Square test*. Uji hipotesis yang dilakukan adalah:

1.  $H_0$  : Tidak ada hubungan antara baris dan kolom
2.  $H_1$  : Terdapat hubungan antara baris dan kolom

Dengan ketentuan pengambilan keputusan dapat dilakukan dengan:

1. Berdasarkan perbandingan *Chi-Square*:
  - Jika *chi-square* hitung  $<$  *chi-square* tabel, maka  $H_0$  diterima
  - Jika *chi-square* hitung  $>$  *chi-square* tabel, maka  $H_0$  ditolak
2. Berdasarkan probabilitas
  - Jika probabilitas  $>$  0,05, maka  $H_0$  diterima
  - Jika probabilitas  $<$  0,05, maka  $H_0$  ditolak


Dalam penelitian ini, variabel yang digunakan sebagai analisis ialah efektivitas kegiatan *car free day* terhadap (1) Pengetahuan Pengunjung, (2) Persepsi Pengunjung, dan (3) Moda Transportasi Pengunjung. Pada dasarnya, analisis efektivitas dikategorikan kedalam beberapa indikator, yaitu tingkat pengetahuan akan kegiatan, persepsi atau pemahaman terhadap kegiatan yang diikuti, dan sarana transportasi yang sering digunakan menuju tempat kegiatan berlangsung (Sabil, 2016).

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 3.1 Analisis Karakteristik Kegiatan Pengunjung

Responden dalam penelitian ini adalah setiap masyarakat yang datang berkunjung ke *car free day* Sudirman di hari Minggu pagi. Berikut merupakan profil responden yang meliputi gender, usia, pendapatan, dan persepsi terhadap *car free day*. Pada dasarnya, berbagai kegiatan yang menarik dan mendidik menjadi salah satu alasan mengapa pengunjung ingin kembali mengunjungi sebuah kawasan, baik dari sisi acara yang dilaksanakan maupun manfaat yang diterima (Ardiansyah, 2011; Giles-Corti et al., 2008; Hussein, 2016; Liao et al., 2020). Sehingga, diperlukan pengetahuan terkait seperti apa persepsi dan pemahaman pengunjung *car free day* dalam kegiatan ini. Berikut Tabel 1 ragam kegiatan pengunjung *car free day* di Jalan Jenderal Sudirman.

**Tabel 1.** Kegiatan yang Dilaksanakan Selama *Car Free Day*

Aktivitas	Jenis Kegiatan	Deskripsi	Dokumentasi
Sosial dan Kebugaran Jasmani	Bersenam Bersama	Berdasarkan hasil observasi, kegiatan rutin senam pagi selalu dilakukan sekitar pukul 08.00 pagi. Kegiatan senam pagi ini dipandu oleh seorang instruktur senam dan diikuti oleh orangtua dan remaja. Disamping itu, banyak dari peserta, terutama orangtua memanfaatkan <i>car-free day</i> sebagai sarana untuk berjalan santai.	
	Bersepeda	Berdasarkan hasil analisis, terlihat hanya sebesar 1% pengunjung yang datang ke <i>car free day</i> untuk bersepeda. Tidak adanya jalur khusus sepeda ( <i>cycling path</i> ) di ruas Jalan Jenderal Sudirman menyebabkan pesepeda harus menggunakan jalur yang sama dengan pengunjung yang berolahraga dan berjalan di tepi jalan yang membuat jalur semakin sempit.	
	Gerak Jalan Santai	Berdasarkan hasil analisis, persentase pengunjung yang berminat datang ke area <i>car free day</i> untuk tujuan jalan-jalan sebesar 43%. Besarnya angka ini dikarenakan kegiatan yang diadakan bersifat dinamis, dimana kegiatan-kegiatan di setiap minggunya bervariasi, seperti <i>live music</i> , perlombaan	

Aktivitas	Jenis Kegiatan	Deskripsi	Dokumentasi
Ekonomi	Organisasi dan Penggalangan Dana	<p>kontes makanan, senam atau aerobik, kegiatan sosialisasi hidup sehat, gerak jalan santai, dan kegiatan-kegiatan menarik lainnya, yang terkadang mengadakan <i>door prize</i>/hadiah. Disamping itu, karena mayoritas pengunjung yang datang ke area <i>car-free day</i> adalah remaja, maka keinginan utama mereka hanyalah untuk jalan-jalan dan berkumpul dengan teman-temannya.</p> <p>Berdasarkan hasil analisis, persentase pengunjung yang berminat datang ke area <i>car free day</i> untuk menggalang dana sebesar 9%. Dalam hal ini, kegiatan <i>car free day</i> sering dimanfaatkan oleh mahasiswa/ organisasi sosial sebagai sarana untuk menggalang dana sosial seperti bantuan dana palestina, bantuan dana untuk korban asap kebakaran hutan, bencana, dan lain-lain. Disamping itu, kegiatan <i>car free day</i> juga dijadikan sebagai sarana untuk mengumpulkan dana untuk mengadakan sebuah kegiatan seperti pentas seni, perlombaan olahraga, mural dan kegiatan-kegiatan yang menggambarkan kebebasan dan kreatifitas mahasiswa/organisasi.</p>	
	Berjualan	<p>Berdasarkan hasil <i>sampling</i> responden, terlihat pengunjung yang berminat datang ke area <i>car free day</i> untuk berjualan adalah sebesar 4%. Banyaknya pedagang yang memperdagangkan jualannya seperti makanan, minuman, berjualan mainan anak-anak, sewa mini motor di area <i>car free day</i> merupakan salah satu tempat untuk mencari rezeki oleh sebagian besar masyarakat di Kota Pekanbaru</p>	

Aktivitas	Jenis Kegiatan	Deskripsi	Dokumentasi
	Promosi	<p>Berdasarkan hasil analisis, persentase pengunjung yang berminat datang ke area CFD untuk mempromosikan barang adalah sebesar 5%. Jenis barang yang sering di promosikan oleh pedagang seperti pakaian (<i>online shopping</i>), <i>manly grooming</i>, produk kecantikan, produk kesehatan, obat tradisional, produk susu, dan lain-lain. Banyaknya pengunjung yang datang menjadi salah satu cara untuk mempromosikan produk atau program yang mereka miliki. Sehingga, area <i>car-free day</i> juga menjadi wadah pemasaran atau promosi barang.</p>	
	Berbelanja	<p>Berdasarkan hasil analisis, persentase pengunjung yang berminat datang ke area <i>car-free day</i> untuk berbelanja sebesar 8%. Kecilnya angka ini dikarenakan banyak dari pengunjung yang datang ke area <i>car free day</i> untuk berjalan-jalan dan berolahraga. Namun, potensi pengunjung untuk berbelanja terlihat semakin besar karena banyaknya aneka makanan dan minuman yang tersedia di sepanjang Jalan Sudirman selama <i>car free day</i>. Sayangnya, setelah kegiatan ini selesai menimbulkan banyak sampah dan menyebabkan jalan menjadi kotor. Sehingga, hal ini membuat para petugas kebersihan bekerja lebih ekstra.</p>	

Sumber: Hasil Analisis, 2019

### 3.2 Analisis Karakteristik Pengunjung

Dalam penelitian ini, karakteristik pengunjung dijelaskan melalui profil pengunjung *car free day* yang dibagi menjadi jenis kelamin, usia dan pendapatan pengunjung.

#### 3.2.1 Profil Pengunjung

Dalam penelitian ini, analisis profil pengunjung dibagi menjadi jenis kelamin, usia dan pendapatan pengunjung di kawasan *car free day* di Jalan Jenderal Sudirman. Berdasarkan hasil analisis responden, terlihat bahwa persentase laki-laki lebih (51%) banyak mengunjungi *car free day* dibandingkan dengan perempuan (49%). Disamping itu, klasifikasi usia pengunjung dibagi menjadi beberapa kelompok usia, yaitu <15 tahun, 15-25 tahun, 26-40 tahun, 41-55 tahun, dan >55 tahun. Berdasarkan hasil analisis chi-square, sebesar 82% mayoritas usia pengunjung berada pada rentang 15-25 tahun, dan didominasi oleh remaja, mahasiswa, dan anak sekolah. Dilihat dari sisi pendapatan pengunjung, maka terdapat korelasi dengan usia pengunjung yang mengunjungi kawasan *car free*

day, dimana rata-rata pendapatan pengunjung adalah berkisar Rp500.000 - Rp1.000.000/bulan, atau sebesar 36% dari total responden. Kemudian, hanya sebesar 6% pengunjung yang berpendapatan >Rp5.000.000/bulan. Berikut Tabel 2 profil responden pengunjung *car free day*:

**Tabel 2.** Profil Pengunjung *Car Free Day* (Hasil Analisis, 2019)

No	Profil Pengunjung	Data
1	Jenis Kelamin: <ul style="list-style-type: none"> <li>Laki-Laki</li> <li>Perempuan</li> </ul>	<p>A pie chart showing the gender distribution of visitors. The chart is divided into two segments: a yellow segment representing 'Laki-Laki' (51%) and a green segment representing 'Perempuan' (49%). A legend below the chart identifies the colors: yellow for Laki-Laki and green for Perempuan.</p>
2	Usia Pengunjung (tahun) <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;15</li> <li>15 - 25</li> <li>26 - 36</li> <li>37 - 47</li> <li>48 - 58</li> <li>&gt;59</li> </ul>	<p>A pie chart showing the age distribution of visitors. The largest segment is grey, representing the 15-25 age group at 82%. Other segments include 26-36 (yellow, 7%), 37-47 (blue, 4%), 48-58 (green, 5%), &lt;15 (orange, 1%), and &gt;59 (dark blue, 1%). A legend below the chart identifies the colors for each age group.</p>
3	Pendapatan Pengunjung (Rupiah) <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;500 ribu</li> <li>500 - 1 juta</li> <li>1 - 2 juta</li> <li>2 - 3 juta</li> <li>3 - 4 juta</li> <li>4 - 5 juta</li> <li>&gt;5 juta</li> </ul>	<p>A bar chart showing the income distribution of visitors in Jawa. The y-axis is labeled 'Jawa' and ranges from 0 to 40. The x-axis shows income brackets: &lt; 500 Ribu, 500 ribu- 1 Juta, 1 - 2 Juta, 2 - 3 Juta, 3 - 4 Juta, 4 - 5 Juta, and &gt; 5 Juta. The bars represent the number of visitors in each category: &lt; 500 Ribu (~25), 500 ribu- 1 Juta (~35), 1 - 2 Juta (~18), 2 - 3 Juta (~10), 3 - 4 Juta (~5), 4 - 5 Juta (~2), and &gt; 5 Juta (~5).</p>

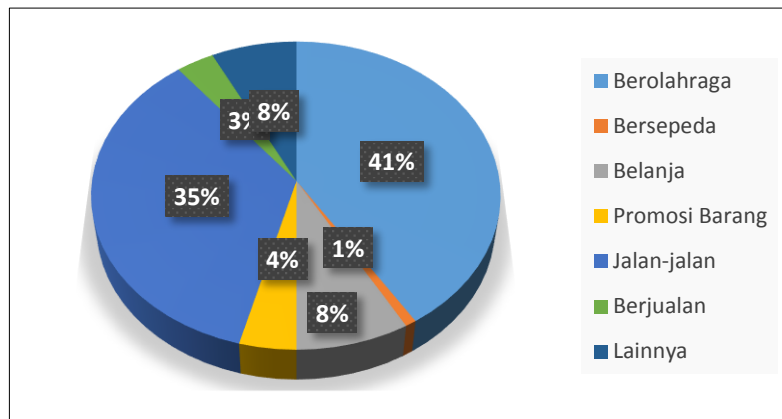
### 3.2.2 Perilaku Pengunjung

Dalam penelitian ini, analisis perilaku pengunjung dibagi menjadi tujuan dan alasan mendatang kawasan *car free day*, sumber informasi yang diperoleh, moda transportasi yang digunakan, aksesibilitas, dan frekuensi melintasi Jalan Jenderal Sudirman. Perilaku pengunjung merupakan aktivitas atau kegiatan yang dilakukan oleh pengunjung selama kegiatan berlangsung, seperti bersenam bersama, bersepeda, berbelanja, berjualan, dan lain-lain. Disamping itu, identifikasi perilaku pengunjung merupakan hal utama yang harus diperhatikan sebelum melakukan atau menilai efektifitas suatu kegiatan atau menilai dampak dari suatu aktivitas (Arwini et al., 2015). Hal ini sesuai dengan (Hernández-Lobato et al., 2006; Hussein, 2016; Konecnik & Gartner, 2007) yang menjelaskan bahwa persepsi seseorang dipengaruhi oleh pengetahuan, sikap, kesadaran, *image* yang dibentuk, dan manfaat yang diterima dari sebuah kegiatan. Sehingga, hal ini akan menentukan kualitas dari kegiatan *car free day*.



### 3.2.2.1 Tujuan Pengunjung

Perilaku perjalanan pengunjung *car free day* di klasifikasikan menjadi (1) bersenam bersama, (2) bersepeda, (3) berbelanja, (4) promosi, (5) jalan-jalan, (6) berjualan, dan (7) lainnya (dana usaha). Berdasarkan hasil analisis chi-square, terlihat bahwa tujuan utama perjalanan pengunjung *car-free day* adalah untuk (1) berolahraga sebesar 41%, (2) bersepeda 1%, (3) belanja 8%, (4) promosi barang 4%, (5) jalan-jalan 35%, (6) berjualan 3% dan (7) lainnya sebesar 8%. Berolahraga merupakan tujuan utama pengunjung karena terdapat beberapa komunitas olahraga seperti senam aerobik, komunitas sepeda, komunitas skater, komunitas sepak bola, dan lain-lain. Sehingga, hal ini menjadi alasan utama mengapa banyak dari pengunjung yang merasa tertarik untuk berolahraga di area *car free day*. Berikut Gambar 1 tujuan mengunjungi area *car free day*:



Sumber: Hasil Analisis, 2019

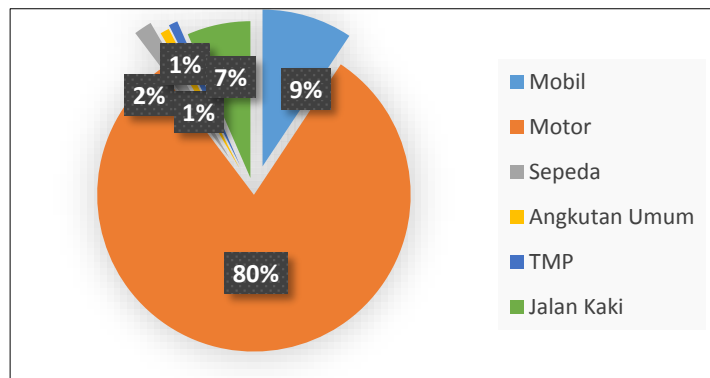
**Gambar 1.** Tujuan Pengunjung Mengunjungi Area Car Free Day

### 3.2.2.2 Sumber Informasi

Berdasarkan hasil analisis chi-square, mayoritas pengunjung memperoleh informasi terkait kegiatan *car free day* diperoleh dari (1) teman sebesar 56%, (2) sosial media sebesar 18%, (3) keluarga sebesar 10%, (4) komunitas sebesar 8%, (5) tempat kerja sebesar 3%, (6) dekat dengan rumah/tempat tinggal sebesar 2%, (7) media cetak sebesar 2%, dan yang paling sedikit informasi diperoleh dari (8) media elektronik (televisi dan radio) sebesar 1%. Pada dasarnya, media elektronik yang dikelola oleh Pemda Kota Pekanbaru tidak begitu populer dalam memberikan berbagai informasi terkait kegiatan atau festival yang ada, sehingga media yang cepat untuk memberikan informasi terkait CFD ini adalah dari rekan atau teman.

### 3.2.2.3 Moda Transportasi

Dari hasil analisis chi-square, jenis moda transportasi yang paling banyak digunakan oleh pengunjung untuk mengunjungi *car free day* adalah (1) kendaraan bermotor sebesar 80%, (2) mobil sebesar 9%, (3) jalan kaki sebesar 7%, (4) sepeda sebesar 4%, (5) trans metro Pekanbaru sebesar 1%, dan (6) angkutan umum sebesar 1%. Angka ini menunjukkan bahwa perilaku masyarakat dalam menggunakan kendaraan pribadi masih sangat tinggi, bahkan untuk bepergian ke acara *car free day* yang memiliki tujuan untuk mengurangi polusi udara dan menurunkan tingkat penggunaan kendaraan pribadi tidak tercapai. Gambar 2 merupakan jenis moda transportasi yang digunakan menuju *car free day*.

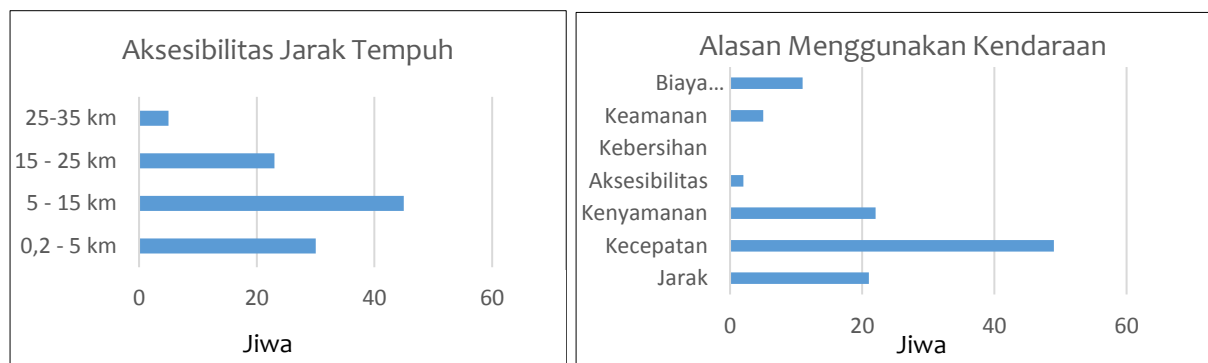


Sumber: Hasil Analisis, 2019

Gambar 2. Moda Transportasi Pengunjung

### 3.2.2.4 Jarak Tempuh

Dalam penelitian ini, aksesibilitas pengunjung diukur berdasarkan jarak lokasi rumah terhadap area *car free day*, dengan klasifikasi jarak (1) 5 - 15 km, (2) 0,2 - 5 km, (3) 15 - 23 km, dan (4) 25 - 35 km. Berdasarkan hasil analisis chi-square, mayoritas (45%) jarak tempat tinggal pengunjung dengan lokasi *car free day* cukup jauh, yaitu sekitar 5 - 15 km. Disamping itu, berdasarkan hasil wawancara ke beberapa pengunjung mengatakan bahwa karena jauhnya jarak rumah mereka dengan area *car free day* maka mereka menggunakan kendaraan bermotor sehingga lebih cepat dan aman. Bahkan, juga terdapat beberapa pengunjung yang berasal dari luar Kota Pekanbaru untuk mengunjungi area *car free day* ini. Gambar 3 merupakan jarak tempuh lokasi rumah pengunjung menuju lokasi *car free day*.

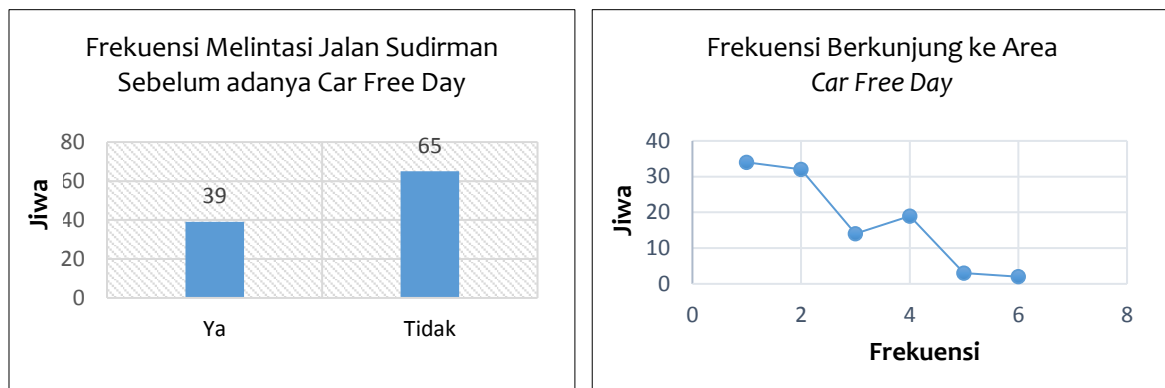


Sumber: Hasil Analisis, 2019

Gambar 3. Jarak Tempuh dan Alasan Pemilihan Kendaraan

### 3.2.2.5 Frekuensi Melintasi Jalan Jenderal Sudirman

Berdasarkan hasil analisis chi-square, 65% pengunjung tidak pernah melakukan perjalanan ke Jalan Sudirman di Hari Minggu pagi sebelum adanya *car free day*, dan hanya sebesar 35% saja pengunjung yang sering melintasi Jalan Sudirman di hari minggu pagi. Jika ditinjau dari sisi transportasi, maka kegiatan *car-free day* ini menciptakan tarikan perjalanan yang cukup tinggi dan meningkatkan volume lalu lintas, sehingga hal ini menjadi salah satu pemicu kemacetan di sekitar area *car free day*, seperti di Jalan Diponegoro, Jalan Sumatera, Jalan Gajahmada, Jalan Kartini, Jalan Tuanku Tambusai, dan jalan kolektor lainnya yang berada di sekitar area *car free day*. Tingginya angka yang menyatakan tidak ada kunjungan sebelum adanya *car free day* berbanding lurus dengan angka penggunaan kendaraan pribadi untuk mengunjungi *car free day* yaitu sebesar 89%. Sehingga, berbagai petugas seperti Dirlantas Kota Pekanbaru dan Dinas Perhubungan turut mengatur rekayasa lalu-lintas untuk mengurai kemacetan yang terjadi di beberapa titik ruas jalan. Disamping itu, setelah kegiatan *car free day* ini berlangsung juga menimbulkan sampah yang menyebabkan Jalan Jenderal Sudirman menjadi kotor. Gambar 4 merupakan persentasi pengunjung yang melintasi jalan sudirman sebelum adanya *car free day*.



Sumber: Hasil Analisis, 2019

**Gambar 4.** Frekuensi Pengunjung Berkunjung ke Area Car Free Day

Dari grafik diatas terlihat bahwa frekuensi pengunjung yang mengunjungi kawasan *car free day* dalam sebulan hanya 1 dan 2 kali saja, hal ini dikarenakan kurangnya kesadaran masyarakat akan manfaat yang diperoleh ketika mereka paham tujuan utama dari kegiatan ini dilaksanakan. Kesadaran dan pemahaman yang baik terhadap sebuah kegiatan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap frekuensi untuk mengunjungi kembali dan menghadiri sebuah kegiatan (Hussein, 2016; Macdonald & Sharp, 2000; Mason & Nassivera, 2013; Yuan et al., 2018). Namun, beberapa peneliti juga menegaskan bahwa terdapat ketidak konsistenan hasil penelitian terkait kesadaran dengan frekuensi kunjungan (Boo et al., 2009; Villagra et al., 2014).

### 3.3 Penilaian dan Efektivitas Kegiatan Car Free Day

#### 3.3.1 Penilaian Pengunjung

Berdasarkan hasil analisis chi-square dan wawancara terstruktur kepada responden, 64% dari responden mengatakan bahwa kegiatan *car free day* ini tidak memiliki pengaruh terhadap pemilihan moda transportasi pengunjung, hal ini dikarenakan kendaraan bermotor merupakan moda transportasi yang paling cepat, aman dan menghemat waktu berkendara. Sementara itu, pengunjung *car free day* berpendapat bahwa keadaan dan kondisi transmetro Pekanbaru tidak cukup efektif untuk digunakan karena waktu tunggu yang lama dan harus mengganti moda lain untuk sampai ke tujuan. Sehingga, mayoritas pengunjung menilai kegiatan *car free day* ini hanya sebatas kegiatan hiburan dan olahraga semata. Akibatnya, permasalahan kemacetan lalu lintas masih menjadi persoalan utama di Kota Pekanbaru. Berikut salah satu hasil wawancara responden:

*“Menurut saya, walaupun pada saat car free day jalan ditutup dan tidak diperbolehkan melintasi Jalan Sudirman, namun banyak dari pengunjung yang tetap menggunakan kendaraan pribadi menuju kawasan CFD karena tersedianya area parkir bagi pengunjung. Namun, kekurangan kegiatan ini adalah kurangnya jumlah parkir yang disediakan oleh pemerintah dan terkadang macet ketika selesai kegiatan car free day (JS).”*

#### 3.3.2 Pemahaman Pengunjung

Berdasarkan hasil analisis chi-square dan wawancara terstruktur kepada responden, mayoritas sebesar pengunjung (83%) *car free day* tidak memahami tujuan dari *car free day*. Hal ini disebabkan tidak adanya kegiatan sosialisasi dan informasi yang diberikan oleh pemangku kepentingan yang terlibat dalam pelaksanaan dan tujuan dari kegiatan *car free day* ini, baik dari sisi Dinas Lingkungan Hidup, Dinas Perhubungan, Dirlantas Kota Pekanbaru, dan Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Pekanbaru. Berikut salah satu hasil wawancara responden:

*“Saya rasa car free day ini dijadikan sebagai tempat olahraga baru dan sebagai rekreasi selain mall bagi masyarakat di Kota Pekanbaru. Disamping itu, kegiatan seperti ini dapat*

*meningkatkan kesehatan dan kebugaran untuk hidup sehat karena banyaknya aktivitas seperti senam pagi, bersepeda, jalan santai, dan lain-lain. Namun, kekurangannya adalah waktunya yang hanya dibatasi 3 jam dan saya perhatikan banyaknya sampah makanan dan minuman di trotoar dan di tengah jalan akibat terbatasnya tempat pembuangan sampah yang tersedia sehingga area ini menjadi kotor dan tidak sehat (ES).”*

Dari hasil wawancara diatas, terlihat bahwa level pemahaman responden masih lemah, atau berada pada stadium 1 (Workshop Car Free Day Washington DC, 2006), dimana hal ini menandakan bahwa kebanyakan orang percaya kegiatan ini tidak memiliki manfaat dalam jangka panjang dalam megurai masalah transportasi, atau hanya sekedar hari yang menyenangkan (*urban new activism*). Sehingga, diperlukan adanya sosialisasi dan diseminasi informasi oleh pemda selaku pembuat kegiatan untuk menciptakan strategi yang tepat agar mampu menciptakan *image* yang positif dari kegiatan ini, bukan hanya sekedar kegiatan yang menyenangkan (Keller, 2013; Gardner & Levy, 1955). Disamping itu, *image* dan kesadaran berperan sangat penting dalam kesuksesan sebuah kegiatan agar terciptanya keberlanjutan dan manfaat dari sebuah program (Erdogan et al, 2001).

### 3.3.3 Persepsi Pengunjung

Berdasarkan hasil analisis *chi-square*, 46% pengunjung memiliki persepsi positif dari adanya *car free day*. Sementara itu, 56% pengunjung memiliki persepsi negatif terkait kegiatan ini. Tingginya persepsi negatif terhadap kegiatan *carfree day* ini dikarenakan beberapa hal, yaitu (1) lokasi parkir yang sempit dan tidak teratur, (2) tidak adanya penataan pedagang, (3) banyaknya sampah yang beserakan dan kurangnya ketersediaan tempat pembuangan sampah, (4) polusi udara yang tidak berubah akibat penggunaan kendaraan bermotor dan (5) kemacetan lalu lintas di beberapa ruas jalan akibat dipadati oleh kendaraan bermotor. Berikut salah satu hasil wawancara pengunjung terkait persepsi negatif mereka terhadap *car free day*:

*“car free day ini pada dasarnya bagus, tujuannya agar mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Namun, menurut saya banyak kekurangan yang bisa kita lihat dan amati bersama, yaitu Jalan di sekitaran Sudirman semakin macet, karena adanya mekanisme buka tutup jalan, Jalan Sudirman yang menjadi jalan utama menjadi sangat kotor karena sampah yang dihasilkan dari pengunjung car free day, Banyaknya Parkir Liar sehingga sembarangan dan mengakibatkan kemacetan, suara musik yang terlalu keras sehingga menimbulkan kebisingan, memperlambat pergerakan lalu lintas, tidak adanya jalur khusus bagi yang bersepeda sehingga potensi terjadi kecelakaan cukup tinggi, kemudian lebih banyak pedagang daripada pengunjung, sehingga suasana menjadi sesak, kemudian PKL yang sembarangan menjualkan dagangannya sehingga terlihat tidak tertib dan teratur (MI).”*

Sementara itu, beberapa pengunjung menyatakan bahwa *car free day* ini memiliki dampak positif, yaitu:

*“Menurut saya ya mas, car free day ini dijadikan sebagai tempat sarana olahraga, rekreasi, wisata kulineran dan sebagai tempat berkumpul bersama keluarga dan sahabat. Disamping itu, udara juga lumayan sedikit bersih karena kendaraan dilarang masuk, ya walaupun bersihnya selama 3 jam saja. Kemudian, kalau tidak pakai masker, kesehatan bisa terganggu akibat asap, sehingga perlu menjadi masukan bagi pemerintah untuk mensosialisasikan pemberian masker kepada pengunjung car free day (SM).”*

Dari hasil wawancara diatas, terlihat masih terdapat respon positif dari masyarakat terkait kegiatan ini, walaupun hanya 46% masyarakat yang paham dan hanya 10% yang tidak menggunakan kendaraan pribadi menuju kawasan *car free day*. Hal ini disebabkan karena adanya pengetahuan

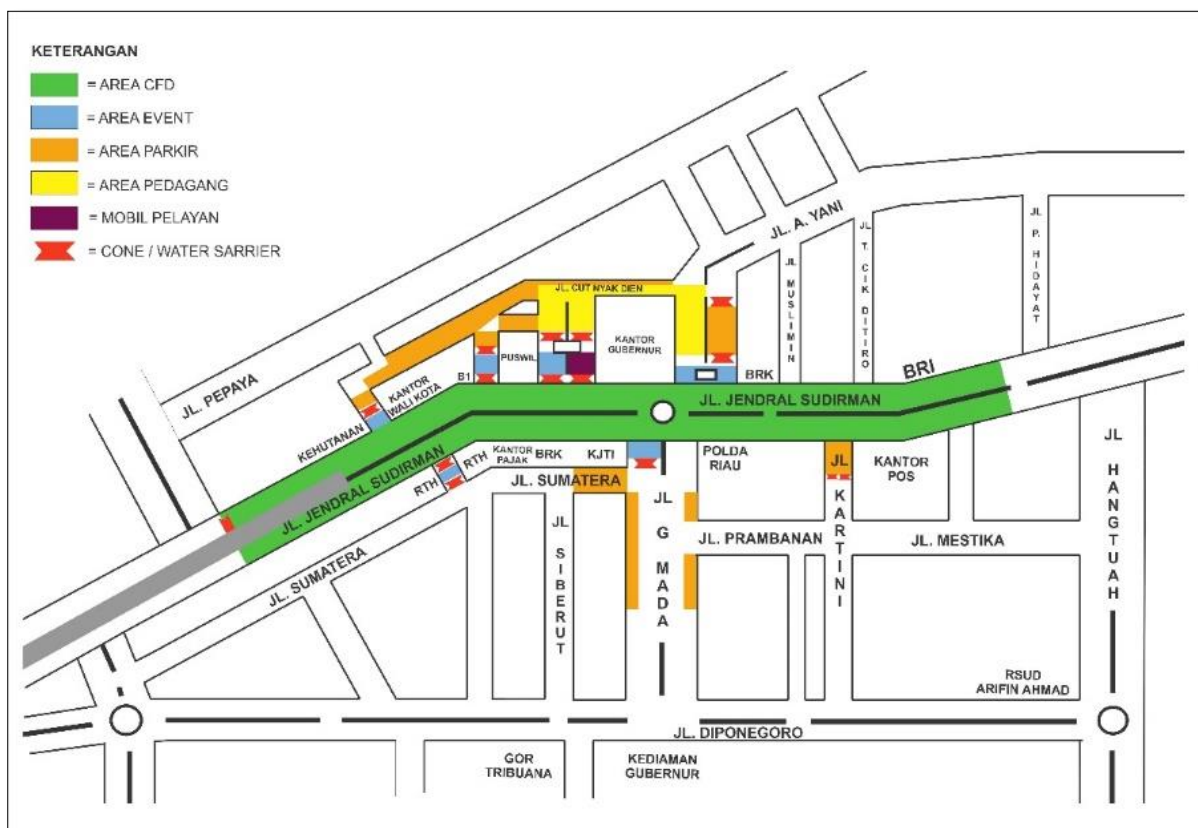
dan sikap peduli terhadap permasalahan lingkungan yang ada di Kota Pekanbaru. Sehingga, *image* yang ada didalam pikiran masyarakat bukan hanya sekedar olahraga dan berbelanja, namun juga terselip pengetahuan untuk selalu menjaga lingkungan sekitar. Hal ini sesuai dengan (Hernández-Lobato et al., 2006; Hussein, 2016; Konecnik & Gartner, 2007) yang menjelaskan bahwa persepsi seseorang dipengaruhi oleh pengetahuan, sikap, kesadaran, *image* yang dibentuk, dan manfaat yang diterima dari sebuah kegiatan. Sehingga, hal ini akan menentukan kualitas dari kegiatan *car free day*.

### 3.4 Analisis Dampak kegiatan *car free day* terhadap keadaan lalu lintas

#### 3.4.1 Dampak *car free day* terhadap Kondisi Lalu-Lintas

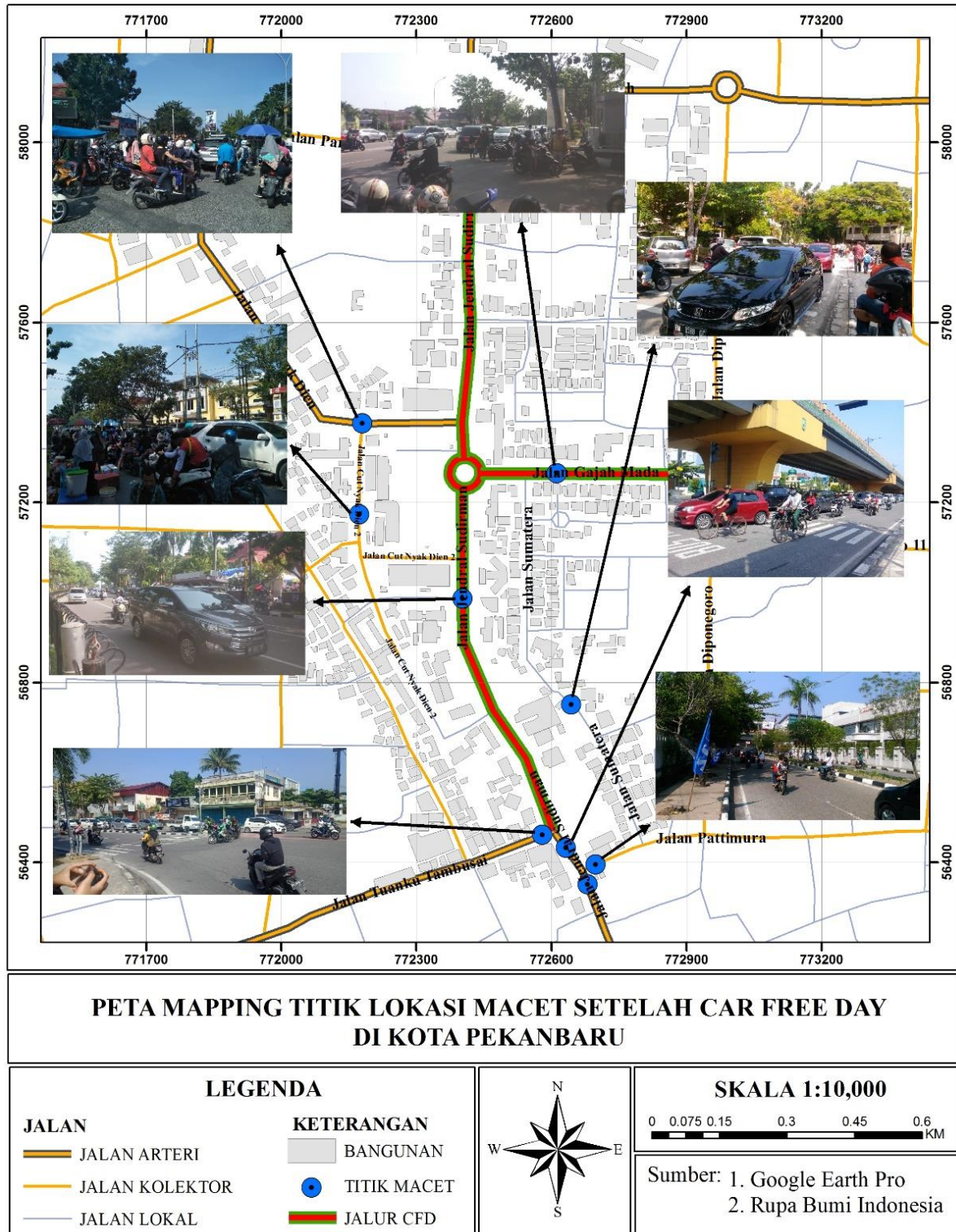
Berdasarkan hasil analisis, adanya kegiatan *car free day* di hari minggu justru membuat kondisi lalu lintas yang berada di sekitar Jalan Sudirman menjadi macet. Hal ini dapat dilihat sekitar pukul 06.00 wib menuju area *car free day* dan setelah acara *car free day* berakhir yaitu sekitar pukul 09.00 wib.

Kemacetan yang terjadi disebabkan karena di tutupnya Jalan Sudirman (*fly over* hingga Kantor Bank RRI) selama 3 jam, sehingga hal ini menyebabkan berpindahannya titik kemacetan ke jalan-jalan lain seperti Jalan Diponegoro, Jalan Cut Nyak Dien, Jalan Sumatera, Jalan Ahmad Yani, Jalan Hang Tuah, dan jalan protokol lainnya. Disamping itu, parkir yang disediakan oleh Pemerintah Kota Pekanbaru terdiri dari jenis, yaitu *on street parking* dan *off street parking*. Namun, yang menjadi salah satu penyebab terjadinya kemacetan berada di *on street parking* yang menggunakan badan jalan sehingga hal ini tentunya mengganggu mobilisasi lalu lintas dan sering menimbulkan kemacetan. Hal ini semakin diperparah dengan bannyaknya pedagang kaki lima yang berjualan di trotoar dan di kiri-kanan jalan yang membuat area *car free day* menjadi semakin sempit dan terbatas. Gambar 5 merupakan denah lokasi dan titik kemacetan lalu lintas di Jalan Sudirman.



Sumber: Hasil Analisis, 2019  
**Gambar 5.** Peta Denah Lokasi Area Car Free Day





Sumber: Hasil Analisis, 2019  
**Gambar 7.** Peta Titik Kemacetan Lalu Lintas

### 3.5 Analisis Pemangku Kepentingan (*Stakeholder*)

#### 3.5.1 Aktor yang terlibat

Berdasarkan hasil analisis pemangku kepentingan, maka aktor yang terlibat dalam pelaksanaan kegiatan *car free day* dibagi menjadi 2 klasifikasi, yaitu SKPD Pelaksana dan SKPD Pembantu. Dalam tahap pelaksanaan kegiatan dan program, diperlukan adanya kolaborasi yang baik antar level pemerintah, swasta dan masyarakat agar terciptanya program yang berkelanjutan (Healey, 1998). Berikut Tabel 3 hasil analisis pemangku kepentingan yang terlibat dan permasalahan yang terjadi di level pemerintah.

**Tabel 3.** Pemangku kepentingan dalam Pelaksanaan Kegiatan *CarFree Day*

Jenis Satuan Kerja Perangkat Daerah	Internal/ Eksternal	Keterkaitan dengan Kebijakan	Analisis Kesenjangan
SKPD Pelaksana: 1. Dinas Perhubungan 2. Kepolisian Kota Pekanbaru 3. Dinas Kebersihan dan Lingkungan 4. Satpol PP 5. Dinas Perindustrian dan Perdagangan	Internal	Merupakan pemangku kepentingan yang berperan utama dalam proses pelaksanaan, perumusan kebijakan dan monitoring kegiatan	Hasil : ➤ Tidak adanya koordinasi yang baik antar SKPD dimulai dari tahap perencanaan, pengaturan, pelaksanaan dan monitoring ➤ Kurangnya kapasitas masing - masing instansi dalam memobilisasi sumberdaya ➤ Kurangnya integrasi dalam proses perumusan kebijakan ➤ Tidak terlaksananya tanggung jawab masing-masing SKPD dalam pelaksanaan <i>car free day</i> ➤ Tidak efektifnya institusi yang ditunjuk dalam proses pelaksanaan kegiatan <i>car free day</i> ➤ Kurangnya pengetahuan instansi terkait tujuan dari <i>car free day</i>
SKPD Pembantu: 1. Kesbangpolinmas 2. Dinas Pemuda dan Olahraga 3. Diskominfo 4. Dinas Pariwisata dan Kebudayaan 5. Dinas Kesehatan 6. Dinas Sosial 7. Dinas Pemadam Kebakaran 8. Camat dan Lurah	Eksternal	Merupakan pemangku kepentingan yang berperan dalam mendukung proses pelaksanaan, perumusan kebijakan dan monitoring kegiatan	Hasil : ➤ Kurangnya koordinasi dengan SKPD Utama ➤ Tidak adanya pertemuan dan penjelasan terkait hasil dan dampak dari kegiatan <i>car free day</i> ➤ Proses kebijakan yang tidak jelas ➤ Instansi yang tidak memiliki kapasitas yang memadai dalam proses mobilisasi sumberdaya ➤ Tidak adanya evaluasi dan kerjasama yang baik antar SKPD Utama dan SKPD Pembantu

Sumber: Hasil Analisis, 2019

#### 3.5.2 Kerjasama Aktor

Analisis kerjasama diperlukan dalam melihat pemangku kepentingan yang mendukung atau berseberangan dengan kebijakan terkait *car-free day*. Informasi kerjasama ini harus disilangkan dengan data posisi untuk mengidentifikasi kerjasama yang berpotensi untuk mendukung program atau memisahkan kerjasama berpotensi mengancam keberlangsungan program (O'Flynn & Wanna, 2008). Data kerjasama ini juga dapat disilangkan dengan hasil analisis kekuasaan/kepemimpinan untuk mengetahui kerjasama yang berpotensi paling mendukung atau mengancam pelaksanaan kebijakan. Berikut Tabel 4 hasil analisis kerjasama pemangku kepentingan dalam pelaksanaan *car free day*.



**Tabel 4.** Kerjasama Pemangku Kepentingan Dalam Kegiatan *Car Free Day*

No	Organisasi	Peran	Hasil Kerjasama
1	Dinas Perhubungan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mengkoordinasikan Perangkat Daerah dalam proses pelaksanaan <i>car free day</i></li> <li>Melakukan sosialisasi pelaksanaan <i>car free day</i></li> <li>Melaksanakan rapat koordinasi dan evaluasi pelaksanaan <i>car free day</i></li> <li>Menempatkan petugas pada titik tertentu dalam proses pengaturan lalu lintas</li> <li>Melakukan evaluasi dan melaporkan hasil pelaksanaan <i>car free day</i> kepada walikota melalui sekretaris daerah secara berkala 3 bulan sekali</li> </ul>	Dinas Perhubungan dalam hal ini dinilai “Aktif” karena dari jam 06.00-10.00 sudah terlihat personil yang bertugas mengatur keadaan lalu lintas di sekitar area <i>car free day</i> . Disamping itu, personil dari dinas ini juga mengatur lalu lintas di beberapa titik rawa kemacetan, terutama setelah kegiatan ini selesai.
2	Kepolisian Resort Kota Pekanbaru	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melakukan pengamanan terhadap gangguan keamanan selama kegiatan</li> <li>Melakukan pengaturan lalu-lintas dan pengalihan rute lalu lintas</li> <li>Memberikan izin pemakaian jalan sementara setelah adanya rekomendasi dari instansi teknis penyelenggara</li> </ul>	Kepolisian Kota Pekanbaru dalam hal ini dinilai “Aktif” dalam melakukan pengamanan selama kegiatan berlangsung. Disamping itu, personil kepolisian juga terlihat dari pukul 06.00-10.00 dan bertugas bersamaan dengan Dinas Perhubungan dalam mengurai kemacetan di Jalan Sudirman.
3	Dinas Lingkungan Hidup dan Kebersihan Kota Pekanbaru	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melaksanakan pengukuran kualitas udara di lokasi <i>car free day</i></li> <li>Menyampaikan hasil pengukuran kualitas udara kepada Dinas Perhubungan dan Walikota</li> <li>Menjaga kebersihan area <i>car free day</i></li> <li>Menempatkan petugas kebersihan di area <i>car free day</i></li> <li>Membentuk tim khusus untuk menindak pelaku yang membuang sampah sembarangan</li> <li>Membersihkan saluran drainase dan jalan di sepanjang area <i>car free day</i></li> </ul>	Dinas Lingkungan Hidup dalam hal ini dinilai “Aktif” dalam menjaga kebersihan dan keindahan taman yang ada di area <i>car free day</i> . Hal ini dibuktikan dengan tersebarnya petugas kebersihan (100 orang) di beberapa titik dan tempat pembuangan sampah yang tersedia. Namun, karena jumlah pengunjung yang sangat banyak, maka setelah kegiatan ini dilaksanakan menimbulkan banyak sampah makanan dan minuman dari pengunjung CFD.
4	Kesbangpolinmas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap organisasi yang melakukan kegiatan yang menyimpang, seperti hasutan politik, SARA, dan lain-lain</li> </ul>	Kesbangpolinmas dalam hal ini dinilai “Pasif” karena tidak mengetahui seperti apa teknis dan bentuk tanggungjawab dalam pelaksanaan kegiatan <i>car free day</i> dan tidak adanya personil di lapangan.

No	Organisasi	Peran	Hasil Kerjasama
5	Dinas Kepemudaan dan Olahraga	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengkoordinir kegiatan pemuda yang berolahraga</li> <li>• Melakukan pengawasan terhadap berbagai kegiatan olahraga</li> <li>• Membuat program olahraga</li> </ul>	Dinas Pemuda dan Olahraga dalam hal ini juga dinilai “Pasif” karena berbagai kegiatan olahraga hanya diinisiasi oleh masyarakat sendiri tanpa adanya arahan dan kegiatan dari dinas tersebut. Disamping itu, personil dari dinas pendidikan dan olahraga juga tidak terlihat di lapangan.
6	Dinas Komunikasi, Informatika, Statistik dan Persandian	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melakukan sosialisasi kegiatan <i>car free day</i> di media sosial, media masa dan melalui portal resmi kota pekanbaru</li> <li>• Membuat fitur registrasi partisipan dalam website resmi pemerintah Kota Pekanbaru</li> </ul>	Dinas Komunikasi, Informatika, Statistik dan Persandian dalam hal ini juga dinilai “Pasif” karena tidak adanya informasi dan kegiatan yang di <i>upload</i> di media masa dan media elektronik. Sementara itu, dinas ini juga tidak mengetahui tujuan dan program ini dilaksanakan.
7	Dinas Pariwisata	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengkoordinir kegiatan masyarakat yang berkaitan dengan seni dan budaya</li> <li>• Membuat program berbasis wisata budaya dan seni</li> </ul>	Dinas Pariwisata dalam hal ini dinilai “Pasif” karena hampir tidak ada kegiatan yang bertemakan kebudayaan dan pariwisata selama kegiatan <i>car free day</i> berlangsung. Sementara itu, hasil dari wawancara dengan kepala seksi bagian program pengembangan wisata menjelaskan adanya <i>stand</i> khusus yang menjelaskan potensi pariwisata budaya dan sejarah di area <i>car free day</i> oleh personilnya. Namun, kenyataannya tidak terlihat sama sekali di lapangan.
8	Dinas Kesehatan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengkoordinir kegiatan masyarakat dalam menjaga kesehatan selama kegiatan <i>car free day</i></li> <li>• Menyediakan mobil ambulans, tim medis selama pelaksanaan <i>car free day</i></li> <li>• Melakukan pengawasan terhadap kebersihan dan higienis makanan.</li> </ul>	Dinas Kesehatan dalam hal ini dinilai cukup “Aktif” selama kegiatan <i>car free day</i> berlangsung, hal ini terbukti dari adanya <i>stand</i> khusus untuk melakukan cek gula darah, tensi, asam urat, dan lain-lain secara gratis kepada pengunjung. Disamping itu, juga tersedia mobil ambulance yang terparkir di area <i>car free day</i> .

No	Organisasi	Peran	Hasil Kerjasama
9	Dinas Sosial	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melakukan pelayanan, pengawasan dan pengendalian sosial terhadap penyandang masalah disabilitas dan kesejahteraan sosial</li> </ul>	Dinas Sosial dalam hal ini dinilai “Pasif” selama kegiatan <i>car free day</i> berlangsung, hal ini terbukti dari tidak adanya personil dari dinas kesehatan dan terdapatnya gelandangan yang mengais-ngais tempat sampah dan mengakibatkan sampah menjadi bereserakan.
10	Dinas Perindustrian	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mengkoordinasikan ketersediaan listrik dari panel di area <i>car free day</i> selama proses pengukuran kualitas udara</li> <li>Melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap pedagang kaki lima</li> <li>Menetapkan lokasi pedagang kaki lima</li> <li>Penataan kawasan pedagang kaki lima</li> </ul>	Dinas Perindustrian dalam hal ini dinilai “Pasif” karena tidak adanya penataan pedagang kaki lima, dan pada umumnya area <i>car free day</i> dipadati oleh orang-orang yang berjualan. Sehingga, disamping membuat area menjadi kotor, pedagang yang menjualkan barangnya juga membuat pengunjung tidak nyaman karena area berolahraga menjadi semakin sempit.
11	Dinas Pemadam Kebakaran	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mempersiapkan petugas keamanan terhadap penanggulangan kebakaran di area <i>car free day</i></li> <li>Menyiapkan mobil toilet di area <i>car free day</i></li> <li>Mempersiapkan tangki air untuk kebersihan</li> </ul>	Dinas Pemadam Kebakaran dalam hal ini dinilai “Pasif” karena tidak adanya personil dan fasilitas kebakaran di lokasi.
12	Satuan Polisi Pamong Praja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melakukan penjagaan dan pengamanan dalam menjaga ketertiban umum serta menindak kepada siapa saja yang melanggar aturan tata tertib di area <i>car free day</i></li> <li>Melakukan koordinasi selama kegiatan <i>car-free day</i> berlangsung dengan perangkat daerah lain</li> </ul>	Satuan Polisi Pamong Praja dalam hal ini dinilai cukup “Aktif” selama kegiatan <i>car free day</i> berlangsung, hal ini terbukti dari adanya personil yang tersebar di beberapa titik area <i>car free day</i> . Disamping itu, mereka juga melakukan patroli dan mengawasi berbagai kegiatan dan menjaga ketertiban PKL.
13	Camat dan Lurah	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melakukan kegiatan sosialisasi kepada waga masyarakat sekitar terkait kegiatan <i>car free day</i></li> <li>Menjaga keamanan dan nyaman warga sekitar <i>car free day</i></li> </ul>	Camat dan Lurah dalam hal ini dinilai “Pasif” karena tidak ada komunikasi dan koordinasi dengan instansi pemerintah.

Sumber: Hasil Analisis, 2019

**Tabel 5.** Analisis Pemangku Kepentingan Dalam Kegiatan *Car Free Day*

A	B	C	D			E	F				
			Tingkat Kepentingan				F1	F2	F3		
			D1	D2	D3						
No	Organisasi	Internal/ eksternal	Pengetahuan akan Kebijakan (3/3/1)	Posisi (Mendukung/ tidak mendukung/ tidak)	Kepentingan (Menguntungkan atau tidak)	Kolaborasi	Kuantitas Sumbedaya (3/2/1)	Kemampuan untuk mobilisasi (3/2/1)	Kekuasaan (3/2/1)	Pemimpin (Ya/tidak)	
1	Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru	Internal	3	Netral	Menguntungkan	Memberikan dukungan internal dan eksternal terkait perumusan kebijakan hingga tahap evaluasi agar tujuan dari kegiatan <i>car free day</i> dapat tercapai dengan baik	3	3	3	Ya	
2	Dirlantas Kota Pekanbaru	Internal	3	Netral	Menguntungkan		3	2	2	Ya	
3	Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Pekanbaru	Internal	2	Mendukung	Menguntungkan		2	2	2	Ya	
4	Satpol PP	Internal	3	Mendukung	Menguntungkan		3	2	2	Ya	
5	Dinas Lingkungan Hidup dan Kebersihan Hidup Kota Pekanbaru	Internal	2	Tidak Mendukung	Tidak Menguntungkan		1	2	2	Ya	
6	Kesbangpolinmas	Eksternal	1	Netral	Menguntungkan		2	2	2	Ya	
7	Dinas Kepemudaan dan Olahraga	Eksternal	1	Mendukung	Menguntungkan		Pembagian Manajemen dan Tim Khusus selama pelaksanaan kegiatan <i>car free day</i>	2	2	2	Ya
8	Dinas Komunikasi, Informatika, Statistik dan Persandian	Eksternal	1	Netral	Menguntungkan			2	2	2	Ya
9	Dinas Pariwisata	Eksternal	1	Mendukung	Menguntungkan			2	2	2	Ya
10	Dinas Kesehatan	Eksternal	1	Mendukung	Menguntungkan			2	2	2	Ya
11	Dinas Sosial	Eksternal	1	Mendukung	Menguntungkan	2		2	2	Ya	

A	B	C	D			E	F			
			Tingkat Kepentingan				F1	F2	F3	
No	Organisasi	Internal/ eksternal	D1	D2	D3	Kolaborasi	Kuantitas Sumbedaya (3/2/1)	Kemampuan untuk mobilisasi (3/2/1)	Kekuasaan (3/2/1)	Pemimpin (Ya/tidak)
			Pengetahuan akan Kebijakan (3/3/1)	Posisi (Mendukung/ tidak mendukung/ tidak)	Kepentingan (Menguntungkan atau tidak)					
12	Dinas Pemadam Kebakaran	Eksternal	1	Mendukung	Menguntungkan	Koordinasi dan Kerjasama dalam hal pembagian peran dan tanggung jawab masing- masing dinas	2	2	2	Ya
13	Camat dan Lurah	Eksternal	2	Mendukung	Menguntungkan		2	2	1	Ya

Sumber: Hasil Analisis, 2019

### 3.6 Efektivitas Pelaksanaan Kegiatan Car Free Day di Kota Pekanbaru

#### 3.6.1 Efektivitas Kegiatan Car Free Day terhadap Pengetahuan Pengunjung

Berdasarkan hasil analisis karakteristik, perilaku berkendara, persepsi dan pemahaman pengunjung terlihat bahwa kegiatan *car-free day* di Jalan Jenderal Sudirman ini sebatas *urban trend* saja dan tidak cukup efektif karena tingkat pengetahuan pengunjung yang masih rendah. Disamping itu, 55% pengunjung berpendapat bahwa kegiatan ini didominasi sebagai ruang berjualan, promosi, hiburan, rekreasi, jalan-jalan, dan sebagai sarana aksi dan penggalangan dana. Kemudian, sebesar 45% pengunjung memanfaatkan kegiatan *car-free day* sebagai sarana olahraga, bersepeda dan berinteraksi sosial. Menariknya, sebesar 90% masyarakat menganggap kegiatan *car free day* tidak memiliki pengaruh terhadap pengetahuan dan ketergantungan masyarakat akan kendaraan bermotor ( $\text{sig}.0.139$ ;  $p>0.05$ ). Artinya, kegiatan *car free day* yang sudah dilaksanakan sejak tahun 2009 ini tidak cukup efektif dalam mengubah pemahaman dan pengetahuan untuk beralih ke *non-motorized transportation*. Berikut Tabel 6 hasil analisis *crosstab* terkait pengaruh kegiatan *car free day* terhadap pengetahuan pengunjung dalam perubahan kendaraan pribadi.

**Tabel 6.** Efektifitas Kegiatan Car Free Day Terhadap Pemahaman Pengunjung

		Penilaian_Pengunjung		Total	Sig	Korelasi	Ket
		Pengaruh	Tidak Pengaruh				
Efektivitas_CFD	Ya	Count	19	17	0.139	Sangat Lemah	Ho diterima: Tidak terdapat Pengaruh Car Free Day terhadap perubahan pemahaman pengunjung
		Adjusted Residual	1,5	-1,5			
	Tidak	Count	24	40			
		Adjusted Residual	-1,5	1,5			
Total	Count	43	57	100			

Sumber: Hasil Analisis, 2019

#### 3.6.2 Efektivitas Kegiatan Car Free Day terhadap Persepsi Pengunjung

Berdasarkan hasil analisis *crosstab*, maka terlihat bahwa variabel efektivitas *car free day* tidak berpengaruh terhadap perubahan persepsi pengunjung, yaitu ( $\text{sig}.0.308$ ;  $p >0.05$ ). Hal ini disebabkan karena 46% pengunjung memiliki persepsi negatif terhadap kegiatan CFD ini, yaitu (1) lokasi parkir yang sempit dan tidak teratur, (2) tidak adanya penataan pedagang, (3) banyaknya sampah yang beserakan dan kurangnya ketersediaan tempat pembuangan sampah, (4) polusi udara yang tidak berubah akibat penggunaan kendaraan bermotor dan (5) kemacetan lalu lintas di beberapa ruas jalan akibat dipadati oleh kendaraan bermotor. Disamping itu, karena mayoritas (45%) lokasi rumah pengunjung berjarak 15-25 km mengharuskan mereka untuk tetap menggunakan kendaraan bermotor menuju kawasan *car free day*. Kemudian, dengan adanya lokasi parkir yang telah disediakan oleh Pemerintah Kota Pekanbaru secara tidak langsung mendorong masyarakat untuk tetap menggunakan kendaraan bermotor, sementara keberadaan transmetro tidak menjadi moda transportasi utama. Berikut Tabel 7 efektivitas *car free day* terhadap persepsi pengunjung.

**Tabel 7.** Efektivitas Kegiatan *Car Free Day* Terhadap Persepsi Pengunjung

			Persepsi Pengunjung		Total	Sig	Korelasi	Keterangan
			Positif	Negatif				
Efektivitas_CFD	Ya	Count	19	17	36	0.308	Lemah	Ho diterima: Tidak terdapat Pengaruh <i>Car Free Day</i> terhadap perubahan persepsi pengunjung
		Adjusted Residual	1,0	-1,0				
	Tidak	Count	27	37	64			
		Adjusted Residual	-1,0	1,0				
Total		Count	46	54	100			

Sumber: Hasil Analisis, 2019

### 3.6.3 Efektivitas Kegiatan *Car Free Day* terhadap Perubahan Moda Transportasi Pengunjung

Berdasarkan hasil analisis  *Crosstab*, efektivitas *car free day* terhadap perubahan pengetahuan pengunjung masih sangat rendah, yaitu (sig. 0.239;  $p > 0.05$ ). Penyebab utamanya ialah karena 89% pengunjung menggunakan kendaraan bermotor, sementara itu hanya 21% yang tidak menggunakan kendaraan (berjalan kaki, bus, dan bersepeda). Disamping itu, mayoritas sebesar 64% responden menjawab *car free day* tidak efektif dalam mengubah perilaku berkendara karena jarak tempuh yang cukup jauh dari asal/rumah pengunjung ( $\pm 5-15$ km), serta pengunjung berpendapat bahwa faktor jarak, kenyamanan dan kecepatan merupakan alasan utama mereka tetap menggunakan kendaraan bermotor. Akibatnya, kegiatan *car free day* tidak memiliki pengaruh yang signifikan dalam mengubah perilaku berkendara. Berikut Tabel 8 pengaruh efektivitas *car free day* terhadap perubahan persepsi pengunjung.

**Tabel 8.** Efektivitas Efektifitas Kegiatan *Car Free Day* Terhadap Perubahan Moda Transportasi

			Moda Transportasi			Total	Sig	Korelasi	Keterangan
			Jalan Kaki, Sepeda	Angkutan Umum	Motor, Mobil				
Efektivitas_CFD	Ya	Count	3	14	19	36	0.239	Sangat Lemah	Ho Diterima: Tidak Terdapat Pengaruh <i>Car Free Day</i> terhadap perubahan moda transportasi pengunjung
		Adjusted Residual	,4	-,6	,4				
	Tidak	Count	4	29	31	64			
		Adjusted Residual	-,4	,6	-,4				
Total		Count	7	43	50	100			

Sumber: Hasil Analisis, 2019

## 4. DISKUSI

Berdasarkan hasil analisis maka, efektivitas pelaksanaan kegiatan *car free day* masih tergolong rendah atau dianggap hanya sekedar mengikuti trend (*new urban activism*) saja tanpa memahami makna dari tujuan utama dari kegiatan tersebut. Hasil dari penelitian ini sejalan dengan beberapa penelitian terdahulu yang memperlihatkan bahwa kegiatan *car free day* merupakan kegiatan penutupan sementara satu atau beberapa ruas jalan dengan memberikan ruang kepada masyarakat perkotaan untuk sejenak menikmati udara yang segar serta terbebas dari polusi karena jalan tersebut ditutup selama kurun waktu tertentu. Namun, tingkat kesadaran, pengetahuan dan persepsi masyarakat pada umumnya hanya terbatas kepada kegiatan yang sifatnya menghibur seperti berjualan, musik, promosi, penggalangan dana, berolahraga. Sehingga, kesadaran dan

efektivitas kegiatan *car free day* masih tergolong rendah, atau berada pada stadium 1 (Farda & Balijepalli, 2018; Raya et al., 2015).

Disamping itu, dilihat dari dampak kegiatan setelah pelaksanaan *car free day* berakhir justru menimbulkan banyak permasalahan seperti: polusi udara, kemacetan di beberapa ruas jalan dan disekitar area parkir yang telah disediakan, menimbulkan bau dan kotor akibat perilaku pengunjung yang membuang sampah sembarangan, terbatasnya jumlah tong sampah serta minimnya pengawasan dan penertiban yang ditetapkan oleh masing-masing pemangku kepentingan. Hal ini juga serupa dengan penelitian terdahulu yang menjelaskan bahwa efektivitas kegiatan *car free day* belum mencapai standar yang diharapkan karena penurunan emisi CO<sub>2</sub> belum tercapai, perilaku pengunjung yang belum sadar akan lingkungan karena tingkat pengetahuan dan persepsi yang masih tergolong rendah, tujuan kegiatan hanya untuk menikmati festival dan kuliner makanan, dan belum cukup efektif dalam pelaksanaannya (Kanaf & Razif, 2010; Masiol et al., 2014; Mason & Nassivera, 2013).

## 5. KESIMPULAN

Penilaian pengunjung terhadap efektivitas *car free day* dalam mengubah perilaku penggunaan kendaraan pribadi agar beralih ke *non-motorized* transportasi masih sangat rendah, hal ini terbukti dari hasil analisis karakteristik dan perilaku pengunjung yang memperlihatkan bahwa sebesar 75% pengunjung menyatakan bahwa *car free day* tidak dapat mengubah perilaku dalam penggunaan kendaraan pribadi. Hal ini disebabkan karena pengunjung sangat mempertimbangkan faktor jarak, keamanan, kenyamanan dan kecepatan ketika bepergian. Disamping itu, tersedianya ruang parkir di beberapa titik di sekitar area *car free day* oleh Pemda Kota Pekanbaru menjadi faktor pendukung tingginya pengunjung yang menggunakan kendaraan bermotor dibandingkan dengan menggunakan angkutan umum/trans metro. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan di Kota Bandung (Kanaf & Razif, 2010) dan Kota Surabaya (Arwini et al., 2015), dimana dampak dari kegiatan *car free day* ini hanya bersifat sementara dalam mengurangi polusi udara, sementara itu di ruas jalan yang lain terjadi peningkatan jumlah kadar emisi Co<sub>2</sub> dan kemacetan panjang akibat tidak adanya perubahan dalam penggunaan moda transportasi.

Temuan lain menjelaskan bahwa bahwa banyaknya sampah yang berserakan dan menimbulkan kemacetan di beberapa ruas jalan yang berdekatan dengan Jalan Jendral Sudirman sesaat setelah *car free day* berakhir, yaitu sekitar pukul 09.00 Wib. Hal ini disebabkan karena tingginya mobilitas dan bangkitan pergerakan dalam waktu yang bersamaan. Dilihat dari sisi pemerintah dan regulasi terkait kegiatan ini, terdapat 13 pemangku kepentingan yang terlibat secara langsung dalam tahap pelaksanaan hingga evaluasi. Namun, kenyataannya hanya 5 instansi yang menjalankan tugas dan tanggung jawabnya, yaitu Dinas Perhubungan, Kepolisian Resort Kota Pekanbaru, Dinas Lingkungan Hidup dan Kebersihan Kota Pekanbaru, Dinas Kesehatan, dan Satuan Polisi Pamong Praja. Selain dinas di atas, tidak terdapat koordinasi yang baik karena masih tingginya egosentris dari masing-masing dinas yang terlibat. Menariknya, Dinas Lingkungan Hidup dan Kebersihan Kota Pekanbaru justru tidak mendukung kegiatan ini karena banyaknya dampak negatif yang ditimbulkan akibat kegiatan ini terhadap lingkungan. Munculnya konflik terkait pelaksanaan kegiatan ini terjadi antara Dinas lingkungan hidup dan Kebersihan dan Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Pekanbaru akibat tidak adanya penataan PKL oleh Dinas Perdagangan yang menjadi penyebab utama kondisi Jalan Sudirman menjadi kotor, tidak sehat dan mencemari udara. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa kegiatan *car free day* ini tidak cukup efektif dalam mengubah perilaku pengguna kendaraan bermotor, dan hasilnya hanya sebatas *urban trend* saja.



## 6. UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada kepada semua pihak yang telah membantu saya dalam menyelesaikan penelitian ini, khususnya kepada seluruh Satuan Kerja Perangkat Daerah di Kota Pekanbaru. Kemudian, terimakasih kepada alm. Siti Nurhaliza yang telah banyak membantu penulis dalam proses pengumpulan data primer dan sekunder, teman berdiskusi dan berbagi ilmu (al-atihah).

## 7. REFERENSI

- Ansell, C., & Gash, A. (2008). Collaborative Governance in Theory and Practice. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 18(4), 543–571. <https://doi.org/10.1093/jopart/mum032>.
- Ardiansyah, A. (2011). Analisis dan Perancangan Sistem Manajemen Event Berbasis Mobile Push Notification. *IJCCS (Indonesian Journal of Computing and Cybernetics Systems)*, 5(3), 62. <https://doi.org/10.22146/ijccs.5214>.
- Arwini, N. P. D., Negara, I. N. W., & Suthanaya, I. P. A. (2015). Analisis Dampak Pelaksanaan Car Free Day di Kota Denpasar Studi kasus: Jalan Raya Puputan Niti Mandala Renon. *Jurnal Spektran*, 3(1), 56–64. <https://doi.org/10.24843/spektran.2015.v03.i01.p07>.
- Boo, S., Busser, J., & Baloglu, S. (2009). A model of Customer-Based Brand Equity and its Application to Multiple Destinations. *Tourism Management*, 30(2), 219–231. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2008.06.003>.
- Creswell, 2014. *Research Methodology*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Erdogan, Baker, M. J., & Tagg, S. (2001). Selecting Celebrity Endorsers: The Practitioner's Perspective. *Journal of Advertising Research*, Vol. 41, No. 3. DOI: 10.2501/JAR-41-3-39-48
- Farda, M., & Balijepalli, C. (2018). Exploring the effectiveness of demand management policy in reducing traffic congestion and environmental pollution: Car-free day and odd-even plate measures for Bandung city in Indonesia. *Case Studies on Transport Policy*, 6(4), 577–590. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2018.07.008>.
- Gardner, B.B. and Levy, S.J. (1955) The Product and the Brand. *Harvard Business Review*, March-April, 33-39.
- Giles-Corti, B., Knuiaman, M., Timperio, A., Van Niel, K., Pikora, T. J., Bull, F. C. L., Shilton, T., & Bulsara, M. (2008). Evaluation of the Implementation of a State Government Community Design Policy Aimed at Increasing Local Walking: Design Issues and Baseline Results from RESIDE, Perth Western Australia. *Preventive Medicine*, 46(1), 46–54. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2007.08.002>.
- Haniff, A., & Syafriharti, R. (2017). Hubungan Pemilihan Moda Dengan Karakteristik Sosial Ekonomi dan Jarak Perjalanan Penglaju Dari Kota Cimahi Ke Kota Bandung Dengan Maksud Bekerja. *Jurnal Wilayah dan Kota*, 4(02), 54–67. <https://doi.org/10.34010/jwk.v4i02.2094>.
- Hernández-Lobato, L., Solís-Radilla, M. M., Moliner-Tena, M. A., & Sánchez-García, J. (2006). Tourism Destination Image, Satisfaction and Loyalty: A study in Ixtapa-Zihuatanejo, Mexico. *Tourism Geographies*, 8(4), 343–358. <https://doi.org/10.1080/14616680600922039>.
- Hussein, A. S. (2016). How Event Awareness, Event Quality and Event Image Creates Visitor Revisit Intention?: a Lesson from Car free Day Event. *Procedia Economics and Finance*, 35(October 2015), 396–400. [https://doi.org/10.1016/S2212-5671\(16\)00049-6](https://doi.org/10.1016/S2212-5671(16)00049-6).
- Kanaf, N., & Razif, M. (2010). Efisiensi Program Car Free Day Terhadap Penurunan Emisi Karbon. *Jurnal Lingkungan Hidup*, 1–24.
- Keller, K. L. (2013). *and Measuring , Brand Managing Customer-Based Equity*. 57(1), 1–22.
- Koiman, et.,al 2018. Stakeholder participation and the impact of stakeholder values. Paper presented at the European Association of Institutional Research, Lund, Sweden.
- Konecnik, M., & Gartner, W. C. (2007). Customer-Based Brand Equity for a Destination. *Annals of Tourism Research*, 34(2), 400–421. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2006.10.005>.
- Leo, A., Morillón, D., & Silva, R. (2017). Review and Analysis of Urban Mobility Strategies in Mexico. *Case Studies on Transport Policy*, 5(2), 299–305. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2016.11.008>.
- Levi, 2012. What to do when stakeholders matter. Stakeholder identification and analysis techniques. *Public Management Review*, 6, 253. doi:10.1080/14719030410001675722.
- Liao, F., Tian, Q., Arentze, T., Huang, H. J., & Timmermans, H. J. P. (2020). Travel Preferences of Multimodal Transport Systems in Emerging Markets: the Case of Beijing. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 138(January 2019), 250–266. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.05.026>.
- Macdonald, E. K., & Sharp, B. M. (2000). Brand Awareness Effects on Consumer Decision Making for a Common, Repeat Purchase Product: A Replication. *Journal of Business Research*, 48(1), 5–15. [https://doi.org/10.1016/S0148-2963\(98\)00070-8](https://doi.org/10.1016/S0148-2963(98)00070-8).

- Mahieu, B., Schlich, P., Visalli, M., & Cardot, H. (2021). A Multiple-Response Chi-Square Framework for the Analysis of Free-Comment and Check-All-That-Apply data. *Food Quality and Preference*, 93(October 2020). <https://doi.org/10.1016/j.foodqual.2021.104256>.
- Masiol, M., Agostinelli, C., Formenton, G., Tarabotti, E., & Pavoni, B. (2014). Science of the Total Environment Thirteen Years of Air Pollution Hourly Monitoring in a Large City : Potential Sources, Trends, Cycles and Effects of Car-Free Days. *Science of the Total Environment*, The, 494-495, 84-96. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2014.06.122>.
- Mason, M. C., & Nassivera, F. (2013). A Conceptualization of the Relationships Between Quality, Satisfaction, Behavioral Intention, and Awareness of a Festival. *Journal of Hospitality Marketing & Management*, 22(2), 162-182. <https://doi.org/10.1080/19368623.2011.643449>
- O'Flynn, J., & Wanna, J. (2008). Collaborative Governance: A New Era of Public Policy in Australia? Canberra, Australia: ANU E Press. [https://doi.org/10.26530/OAPEN\\_458884](https://doi.org/10.26530/OAPEN_458884)
- Raya, J., Niti, P., & Renon, M. (2015). Public Perspective Toward Car Free Day Program As A Public Open Space: A Case Study In Klaten, Central Java. *Jurnal Spektran*. 3(1), 56-64.
- Sabil, A. (2016). How Event Awareness, Event Quality and Event Image Creates Visitor Revisit Intention?: a Lesson from Car Free Day Event. *Procedia Economics and Finance*, 35(October 2015), 396-400. [https://doi.org/10.1016/S2212-5671\(16\)00049-6](https://doi.org/10.1016/S2212-5671(16)00049-6).
- Sugiyono, 2013. *Metoda Penelitian Kombinasi*. Bandung: Alfabeta.
- Villagra, P., Rojas, C., Ohno, R., Xue, M., & Gómez, K. (2014). A GIS-base Exploration of the Relationships Between Open Space Systems and Urban Form for the Adaptive Capacity of Cities after an Earthquake: The Cases of Two Chilean Cities. *Applied Geography*, 48, 64-78. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2014.01.010>.
- Yuan, M., Song, Y., Huang, Y., Hong, S., & Huang, L. (2018). Exploring the Association between Urban Form and Air Quality in China. *Journal of Planning Education and Research*, 38(4), 413-426. <https://doi.org/10.1177/0739456X17711516>.