

AKTIVITAS CAR FREE DAY JALAN DIPONEGORO DAN GAJAH MADA KOTA PEKANBARU

Oleh : Novita Cahyanti

Novitacahyanti01@gmail.com

Dosen Pembimbing : Dr. H. Swis Tantoro M.Si

Jurusan Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Riau

Kampus Bina Widya J. HR. Soebrantas Km. 12,5 Simp. Baru Pekanbaru 28293-
Telp/Fax. 0761-63277

ABSTRACT

This research have been at location of car free day on the Diponegoro and Gajah Mada street in the Pekanbaru city, the problems is (1) How to identifying activities at the car free day in the Diponegoro and Gajah Mada street in the city of Pekanbaru? (2) How to socialization and implementation control social at the car free day on the Diponegoro and Gajah Mada street in the Pekanbaru city? (3) How to compliance of trader on the comply of the rules by selling on the location of car free day on the Diponegoro and Gajah Mada in the Pekanbaru city?. This research is qualitative research. Population in this research is all people who were at the car free day on the Diponegoro and Gajah Mada street. Because of population in this research is much and then researcher using accidental sampling technique, that is 8 informans, they is 2 visitors, 2 trader, 2 parking officer, and 2 security. Method applied in doing this research is interview and observation. The result of show that the purpose of car free day in the Pekanbaru city almost achieve its goal, cause of people is very enthusiasm participate by doing varios of activities on car free day. people activities at the site of a car free day is light axercise as gymnastics, jogging, badminton, there is also the use of a car free day with a leisurely stroll or refreshing, there are also enjoying a wide variety of culinary on offer in the car free day. however to achieve that goal, government got some promblems like as emergence of street vendors which is could be obstructing of the purpose of car free day, as the location of the car free day becomes narrow and making these locations not condusive anymore because a lot of rubbish everywhere.

The Keyword : The activity, car free day, and street vendors

Pendahuluan

Masalah penduduk di kota Pekanbaru sama halnya seperti daerah lain di Indonesia, salah satunya adalah memiliki jumlah penduduk terbanyak. Jumlah

penduduk yang banyak dan kualitas penduduk yang rendah berpengaruh terhadap daya dukung dan daya tampung lingkungan.

Pertumbuhan penduduk dapat menyebabkan arus mobilitas

meningkat, sehingga kebutuhan alat transportasi meningkat dan kebutuhan energy seperti minyak bumi juga meningkat, yang mana hal ini dapat menyebabkan pencemaran udara dan persediaan minyak bumi menipis. Perlahan tetapi pasti semakin jelas aspek-aspek kemerosotan lingkungan mulai nampak bagi masyarakat kota Pekanbaru. Bagaimanapun juga adalah sulit sekali untuk tak mengindahkan bau busuk yang berasal dari saluran air kita yang terbuka atau mencururkan air mata bila menghirup udara yang bercampur dengan gas-gas beracun dan partikel-partikel padat yang bertebaran di udara pada kebanyakan wilayah kota besar kita. Walaupun polusi udara yang berasal dari industri kendaraan bermotor serius sifatnya namun mungkin polusi inilah yang paling mudah dipecahkan dari sekian banyak masalah-masalah polusi.¹

Solusi dalam pemecahan masalah ini adalah pemerintah kota pekanbaru mengadakan suatu program untuk mengurangi kemacetan dan polusi udara yang dikenal dengan sebutan *Car Free Day* atau hari tanpa kendaraan bermotor.

Program *Car Free Day* pertama kali dilakukan di Negara Belanda dan Belgia dalam rangka mengurangi krisis energy pada 25 November 1956 hingga 20 Januari 1957. Pada 19 April 2001 program *Earth Car Free Day* (ECFD) pertama kali diadakan dan serentak di seluruh penjuru dunia. Lebih dari 300.000 organisasi dan Kota di seluruh dunia ikut berpartisipasi dalam kegiatan

yang diadakan oleh *The Commons WC/FD program and Earth Day Network*.

Car free day adalah sebuah kegiatan kampanye untuk mengurangi tingkat pencemaran udara di kota-kota besar di seluruh dunia yang disebabkan oleh kendaraan bermotor. Bermula pada tanggal 25 November 1956, Belanda melaksanakan *Car Free Day* setiap hari minggu, Kemudian Perancis pada tahun 1995 melaksanakan pesta memperingati *Green Transport Week* di kota bath, semua masyarakat turun ke jalan untuk merayakan acara tersebut. Inilah perjalanan panjang sejarah kegiatan *Car Free Day*, yang pada akhirnya kegiatan ini di peringati setiap tanggal 22 September di seluruh dunia.

Di Indonesia sendiri, Program *Car Free Day* pertama kali dikenal dengan program Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB). Kegiatan *Car Free Day* pertama kali dilaksanakan tahun 2001 di Jl Imam Bonjol yang saat itu dilakukan penutupan jalan setelah beraudiensi dengan pihak kepolisian dan diputuskan oleh Irjen Pol Djoko Susilo untuk melakukan penutupan jalur Sudirman – Thamrin dan pada saat hari bumi dan dilanjutkan tanggal 22 September 2002 yang berlangsung dengan sukses, dimana pada saat itu KPBB dan para aktivis lingkungan hidup bersama masyarakat mngkampanyekan penghapusan penggunaan bensin bertimbel. Maka dicetuskanlah untuk melakukan kegiatan *Car Free Day* yang pada awalnya kegiatan ini hanya sebatas kampanye semata, untuk mengingatkan para pemilik kendaraan bermotor pribadi agar lebih bijak dalam pemakaian kendaraan pribadinya. Setahun

¹ Ehrlich Paul R. Ledakan Penduduk. PT. Gramedia. Jakarta. 1981: 85-88.

berikutnya, tepatnya pada tanggal 21 September 2003, Pelaksanaan Car Free Day mulai menyebar keseluruh penjuru dunia. Perayaan kegiatan Car Free Day sedunia serempak dilaksanakan oleh 1500 kota di dunia termasuk Jakarta, dihadiri 112 juta manusia.²

Pekanbaru ada tiga lokasi Car Free Day yang telah diresmikan Walikota Pekanbaru. Yang pertama, di Jalan Diponegoro dan Gajah Mada di depan kantor gubernur Provinsi Riau. Yang kedua, di sepanjang Jalan Yos Sodarso Rumbai Pekanbaru. Dan yang ketiga, di Jalan Naga Sakti depan Stadion Utama Riau Panam Pekanbaru.

Kegiatan yang biasanya dilakukan pengunjung ketika berada di lokasi Car Free Day biasanya melakukan kegiatan olahraga seperti senam, lari pagi atau bersepeda, ada juga yang menggunakan sepatu roda untuk kegiatan olahraga. Tidak sedikit juga pengunjung mengunjungi lokasi Car Free Day untuk hanya sekedar mencicipi berbagai macam kuliner yang di tawarkan oleh ratusan pedagang yang berjualan di kawasan Car Free Day. Car Free Day juga menjadi tempat berkumpulnya komunitas, seperti komunitas Skate Board, komunitas Reptile, komunitas para pecinta sepeda dan komunitas lain sebagainya. Car Free Day juga menjadi surga hunting untuk pecinta fotografi, bagaimana tidak banyak sekali ditemukan spot foto yang menarik saat Car Free day berlangsung, banyak sekali hal yang menarik yang dapat di abadikan di lokasi Car Free Day. Di Car Free

²(Sejarah Car Free Day)
<http://www.carfreedayindonesia.org/index.php/sejarah-cfd> diakses pada Jum'at 22 April 2016 pukul 17:22 Wib

Day juga banyak di lakukan event-event atau kegiatan hari peringatan, seperti event kampanye kepala daerah, peringatan hari lingkungan sedunia, peringatan hari HIV AIDS, dan kegiatan lain sebagainya.

Kondisi ideal dari kawasan *Car Free Day* adalah kawasan *Car Free Day* bebas dari kendaraan bermotor, bebas polusi udara dan bersih dari sampah-sampah, nyaman beserta aman. namun realita nya yang terjadi pada saat sekarang ini adalah kawasan *Car Free Day* sudah banyak dienuhi oleh pedagang kaki lima, yang mana dengan keberadaan pedagang kaki lima di kawasan tersebut dapat mengganggu kenyamanan para pengunjung *Car Free Day* untuk melakukan olahraga karena kawasan menjadi sempit.

Pemerintah Kota Pekanbaru melalui Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) mengeluarkan surat edaran berisikan larangan berjualan bagi pedagang saat digelarnya Car Free Day di jalan Diponegoro dan Gajah Mada. Larangan berjualan ini di atur dalam Surat Edaran Nomor : 338/POL.PP-BID PP/189 tertanggal 11 Maret 2016. Pelarangan ini mulai berlaku pada 27 Maret 2016.³

Pedagang yang ingin berjualan, dipersilahkan menggelarkan dagangan nya di jalan-jalan kecil di sekitar Jalan Diponegoro seperti di jalan Amal Hamzah, Lingga, Ronggowarsito, Rupert, Seberut, Sambu, Thamrin, di depan Gor Tribuana dan di depan LAM (Lembaga Adat Melayu) Riau. Meskipun para pedagang sudah

³ (Azhar Saputra. 2016. Pemkot Pekanbaru Larang Pedagang Jualan di Car Free Day).
<http://www.riauonline.co.id/mobile/2016/03/13/pemkot-pekanbaru-larang-pedagang-jualan-di-car-free-day>. Di akses pada tanggal 01 Mei 2016 jam 19:30 WIB

menerima surat edaran tersebut tetap saja ada pedagang yang membandel yang menggelar dagangannya di lokasi pusat Car Free Day, seperti di bahu jalan Diponegoro misalnya. Begitu juga permasalahan sampah yang berserakan di jalan Diponegoro dan Gajah Mada saat Car Free Day berlangsung. Tidak sedikit sampah yang dihasilkan dari pedagang yang berjualan, seperti sampah makanan, sampah minuman, brosur diskon dari pedagang, hingga sampah brosur promo dari sales pelayanan-pelayanan tertentu, apalagi Pemerintah Kota tidak menyediakan tempat sampah bagi pengunjung Car Free Day, alhasil di lokasi Car Free Day banyak terdapat berbagai macam sampah. Seharusnya dengan berkurangnya pedagang yang berjualan di pusat Car Free Day, dapat mengurangi sampah yang berserakan di lokasi Car Free Day. Jika sampah berserakan, hilanglah tujuan dari Car Free Day itu sendiri.

Tujuan utama diselenggarakan Car Free Day adalah sebagai salah satu agenda lingkungan hidup untuk menyadarkan betapa pentingnya mengurangi gas buang emisi dari kendaraan bermotor, sehingga ketika pertama kali CFD diadakan banyak yang berbondong-bondong membawa perlengkapan olahraga untuk mengisi ruas jalan yang kosong untuk berolahraga. Banyaknya pengunjung dan pedagang yang makin lama makin berjubel di CFD melahirkan masalah baru salah satunya sampah dan area CFD juga menjadi sempit karena banyaknya pedagang yang menjajakan dagangannya.

Sosialisasi

Sosialisasi merupakan proses belajar yang dialami seseorang untuk

memperoleh pengetahuan, keterampilan, nilai-nilai, dan norma-norma agar dapat berpartisipasi sebagai anggota dalam kelompok masyarakat. Vander Zanden mendefinisikan sosialisasi sebagai suatu proses interaksi social dengan mana orang memperoleh pengetahuan, sikap, nilai dan perilaku esensial untuk keikutsertaan partisipasi efektif dalam masyarakat. Sosialisasi merupakan sebuah proses paling penting yang secara sadar atau tidak selalu kita jalani setiap harinya. Sosialisasi dapat diartikan sebagai sebuah proses pengenalan nilai-nilai yang sedemikian rupa hingga akhirnya terbentuk suatu individu yang utuh.

Pola sosialisasi pada suatu masyarakat berbeda dengan masyarakat lainnya. Tujuan sosialisasi adalah memberikan keterampilan yang dibutuhkan seseorang untuk dapat hidup di tengah-tengah masyarakat ataupun sosialisasi juga bisa bertujuan untuk melatih kemampuan adaptasi seseorang terhadap nilai dan norma yang berlaku. Peter L. Berger mengatakan bahwa di dalam masyarakat terdapat agen-agen dari berbagai pihak yang melaksanakan sosialisasi. Agen-agen tersebut adalah keluarga, kelompok bermain, sekolah dan media social.

Media massa merupakan agen sosialisasi yang berpengaruh terhadap perilaku khalayak. Media massa terdiri atas media cetak (surat kabar, majalah) media elektronik (radio televisi). Kemajuan teknologi memungkinkan peningkatan kualitas peran kepada masyarakat sehingga memberi peluang pada media massa untuk berperan sebagai agen sosialisasi yang semakin penting.

Damsar menyebutkan bahwa sosialisasi dapat di pahami melalui pengklasifikasian dari berbagai sudut pandang yang berbeda, seperti sosialisasi berdasarkan kebutuhan yang terdiri dari sosialisasi primer dan sekunder, sosialisasi berdasarkan cara yang dipakai baik itu sosialisasi represif maupun sosialisasi partisipatif. Kemudian sosialisasi berdasarkan perencanaan. Sunarto menjelaskan berdasar cara yang dipakai sosialisasi dapat dilakukan melalui dua cara yaitu:

- a. Sosialisasi represif adalah sosialisasi yang menekankan pada kepatuhan dan penghukuman terhadap perilaku yang keliru.
- b. Sosialisasi partisipatif adalah sosialisasi yang menekankan pada otonomi dan memberikan imbalan terhadap perilaku yang baik.

Sepanjang semua anggota masyarakat bersedia menaati aturan yang berlaku, hampir bisa dipastikan kehidupan bermasyarakat akan bisa berlangsung dengan lancar dan tertib. Tetapi, berharap semua anggota masyarakat bisa berperilaku selalu taat, tentu merupakan hal yang mahal. Di dalam kenyataan, tentu tidak semua orang akan selalu bersedia dan bisa memenuhi ketentuan atau aturan yang berlaku dan bahkan tidak jarang ada orang-orang tertentu yang sengaja melanggar aturan yang berlaku untuk kepentingan pribadinya, seperti seseorang yang nekat bekerja sebagai pencuri atau orang yang sengaja melanggar aturan lampu merah karena tergesa-gesa dan sebagainya.

Salah satu faktor yang mempertimbangkan alasan mengapa warga masyarakat perlu dikontrol atau diberi rambu-rambu di dalam berperilaku sehari-hari ada kaitannya dengan eektivitas-tidaknya proses sosialisasi.

Proses sosialisasi, secara normative, tidak hanya mendatangkan manfaat bagi masyarakat dalam arti memungkinkan terwujudnya tertib sosial, akan tetapi juga mendatangkan manfaat bagi warga masyarakat secara individual. melalui proses sosialisasi inilah warga-warga masyarakat dapat belajar bagaimana bertingkah pekerti dan menyesuaikan diri di dalam masyarakat tanpa menemui kesulitan apa pun juga.⁴

Hukum Dan Rekayasa Social

Satjipto Rahardjo (1986: 168-169) menyebutkan bahwa, “salah satu ciri yang menonjol dari hukum pada masyarakat modern adalah pada penggunaannya secara sadar oleh masyarakatnya. Di sini hukum tidak hanya dipakai untuk mengukuhkan pola-pola kebiasaan dan tingkah laku yang terdapat dalam masyarakat, melainkan juga untuk mengarahkannya kepada tujuan-tujuan yang dkehendaki, menghapuskan kebiasaan yang dipandang tidak sesuai lagi, menciptakan pola-pola kelakuan baru dan sebagainya. Inilah yang disebut sebagai pandangan modern tentang hukum itu yang menjurus kepada penggunaan hukum sebagai suatu instrument.

Sorokin telah menggambarkan pandangan dari masyarakat modern

⁴J Dwi Narwoko dan Bagong Suyanto. Sosiologi Teks Pengantar dan Terapan. Prenada Media Group. Jakarta 2011:132-138

tentang hukum itu dengan cukup tajam, yaitu sebagai:

“hukum buatan manusia, yang sering hanya berupa instrument untuk menundukkan dan mengeksploitasi suatu golongan oleh golongan lain. Tujuannya adalah sepenuhnya utilitarian : keselamatan hidup manusia, keamanan harta benda dan pemilikinya, keamanan dan ketertiban, kebahagiaan dan kesejahteraan atau dari masyarakat keseluruhannya, atau dari golongan yang berkuasa dalam masyarakat. Norma-norma nya bersifat relative, bisa dirubah dan tergantung pada keadaan. Dalam sistem hukum yang demikian itu tidak ada yang di anggap abadi atau suci” (Schur, 1968 : 115)

Berdasarkan pandangan Sorokin ini hukum tidak lagi dimaksudkan hanya sebagai sarana untuk mengatur ketertiban dan keamanan serta kepastian hukum dalam masyarakat, tetapi lebih jauh bagaimana supaya hukum itu berfungsi sebagai sarana untuk mencapai kehidupan yang maksimal.

Adanya pandangan agar hukum dapat membentuk dan merupakan suatu keadaan dalam masyarakat sebenarnya telah lama dikembangkan oleh seseorang sarjana yang bernama Roscoe Pound dengan teori nya yang terkenal “*Law As A Tool Of Social Engineering*”. Di Indonesia teori ini dikembangkan oleh Moechtar Koesoemaatmaja. Oleh Moechtar kata “*tool*” di artikan sebagai sarana.

Langkah yang diambil dalam social engineering bersifat sistematis, dimulai dari identifikasi problem

sampai kepada jalan pemecahannya, yaitu:

1. Mengenal problem yang dihadapi sebaik-baiknya. Termasuk di dalamnya mengenali dengan seksama masyarakat yang hendak menjadi sasaran dari penggarapan tersebut.
2. Memahami nilai-nilai yang ada dalam masyarakat. Hal ini penting dalam hal social engineering itu hendak diterapkan pada masyarakat dengan sektor-sektor kehidupan majemuk, seperti: tradisional, moder dan perencanaan. Pada tahap ini ditentukan nilai-nilai dari sektor mana yang di pilih.
3. Membuat hipotesa-hipotesa dan memilih mana yang paling layak untuk bisa dilaksanakan.
4. Mengikuti jalannya penerapan hukum dan mengukur efek-efeknya (Satjipto Rahardjo, 1986: 170-171)

Langkah-langkah ini dapat dijadikan arah bagi menjalankan fungsi hukum sebagai alat rekayasa sosial. Bagaimana supaya hukum dapat merombak pemikirannya, kultur maupun sikap ataupun cara hidup seseorang agar dapat bertindak dan berbuat sesuai dengan tuntutan kehidupannya.

Hukum sebagai alat rekayasa sosial ini terlihat dalam fungsinya sebagai independent variabel, dimana masyarakat berfungsi sebagai independent variabel. Masyarakatlah yang dipengaruhi hukum agar ia terbentuk dalam suatu wujud terbangun masyarakat. Jika demikian halnya maka maka perlu ada perencanaan tentang bentuk masyarakat yang dikehendaki. Pencapaian kepada bentuk masyarakat yang diinginkan itu

diwujudkan melalui arah kebijaksanaan yang ditetapkan melalui peraturan hukum.

Konsep Pedagang Kaki Lima

Konsep Sektor Informal, yang pertama kali diperkenalkan oleh Hart (1973), membagi secara tegas kegiatan ekonomi yang bersifat formal dan informal. Istilah sektor informal oleh Keith Hart pada tahun 1971 dalam penelitiannya tentang unit-unit usaha kecil di Ghana. Kemudian terminology Hart tersebut digunakan oleh sebuah misi ke Kenya yang diorganisir oleh ILO (*International Labor Organization*). Misi tersebut berpendapat bahwa sektor informal telah memberikan tingkat ongkos yang rendah, padat karya, barang dan jasa kompetitif, dan memberikan rekomendasi kepada pemerintah Kenya untuk mendorong sektor informal.

Laporan ILO (*International Labor Organization*) tersebut dan dari berbagai penelitian tentang sektor informal di Indonesia (Hidayat, 1978) telah menghasilkan sepuluh ciri pokok sebagai berikut: (1) Kegiatan usaha tidak terorganisasikan dengan baik, karena timbulnya unit usaha tidak mempergunakan fasilitas/kelembagaan yang tersedia di sektor formal. (2) Pada umumnya unit usaha tidak mempunyai izin usaha. (3) Pola kegiatan usaha tidak teratur baik dalam arti lokasi maupun jam kerja. (4) Pada umumnya kebijaksanaan pemerintah untuk membantu golongan ekonomi lemah tidak sampai ke sektor ini. (5) Unit usaha mudah keluar masuk dari satu subsector ke subsector lainnya. (6) Teknologi yang dipergunakan bersifat primitif. (7) Modal dan perputaran usaha relative kecil,

sehingga skala operasinya juga relative kecil. (8) Pada umumnya unit usaha termasuk golongan one-man-enter prises dan kalau mengerjakan buruh berasal dari keluarga. (9) Sumber dana modal usaha pada umumnya berasal dari tabungan sendiri atau dari lembaga keuangan yang tidak resmi. (10) Hasil Produksi atau jasa terutama dikonsumsi oleh golongan masyarakat kota/desa yang berpenghasilan menengah.

Pengertian tentang sektor informal telah ada suatu kesamaan pandangan (consensus) bahwa sektor informal dia artikan sebagai unit-unit usaha yang tidak atau sedikit sekali menerima proteksi ekonomi secara resmi dari pemerintah. Sedangkan unit-unit usaha yang mendapatkan proteksi ekonomi secara resmi dari pemerintah disebut sebagai sektor formal. Proteksi ekonomi itu antara lain berupa tarif proteksi, kredit dengan bunga yang relative rendah, pembimbingan, penyuluhan, perlindungan dan perawatan tenaga kerja, terjaminnya arus teknologi impor, hak paten dan lain sebagainya.⁵

Tenaga kerja yang bekerja pada sektor informal jumlahnya sangat kecil, karena pada umumnya tenaga kerja tersebut dari dalam keluarga (Hidayat, 1995:48). Kecilnya jumlah tenaga kerja akan menyebabkan waktu berusaha makin sempit. Semakin sempitnya waktu berusaha akan mengakibatkan tingkat pendapatan yang mereka peroleh semakin kecil pula.

Karakteristik tenaga kerja sektor informal menurut Hidayat (1995: 46-47) adalah sebagai berikut:

⁵Mulyadi. Ekonomi Sumber Daya Manusia Dalam Perspektif Pembangunan. PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta 2003:94-95

(1) tenaga kerja sektor informal mudah keluar masuk pasar; (2) tidak memiliki keterampilan yang memadai; (3) biasanya sedikit atau tidak memiliki pendidikan formal; dan (4) biasanya tenaga kerja di rangkap produsen dengan dibantu tenaga kerja keluarga.

Tenaga kerja yang bekerja pada sektor informal bukanlah disebabkan oleh permintaan hasil pertumbuhan ekonomi, tetapi ditentukan oleh jumlah angkatan kerja itu sendiri. Hal ini terjadi karena jumlah kesempatan kerja tidak dapat menampung perkembangan angkatan kerja yang ada, sehingga berkembangnya sektor informal merupakan bentuk dari pengangguran.

Sektor informal timbul terutama di negara-negara sebagai akibat kurangnya penyediaan lapangan kerja di sektor formal. Sektor informal mulai menjadi perhatian umum setelah diperkenalkannya Keith Hart dalam suatu diskusi pengangguran kesempatan kerja di daerah kota di Ghana yang diselenggarakan oleh *Instituts Of Development Studies Of Sussex* pada bulan September 1971.

Pembahasan

a. Aktivitas Yang Berjalan Di Lokasi Car Free Day

Car free day adalah suatu kegiatan yang bertujuan mengurangi polusi udara yang terjadi wilayah kota-kota besar, yang dilakukan pada hari tertentu agar tidak menggunakan kendaraan pada jam dan kawasan yang telah ditentukan. Karena dengan adanya *car free day* asap kendaraan bermotor otomatis berkurang dan membuat udara semakin sehat untuk dihirup. *Car Free Day* juga menjadi sarana olahraga bagi masyarakat, dengan

adanya *car free day* masyarakat setidaknya menggerakkan tubuhnya seperti berjalan, bersepeda, senam, maupun jogging saat berada di lokasi *Car Free Day*. Berdasarkan hasil penelitian peneliti dua orang informan yang menghabiskan waktunya di lokasi *car free day* dengan melakukan kegiatan olahraga.

Masyarakat yang datang ke lokasi *car free day* mempunyai tujuan yang berbeda-beda, ada masyarakat yang datang bersama teman atau keluarga untuk berolahraga, ada warga yang datang hanya sekedar ingin jalan-jalan dan menikmati udara segar, ada juga yang ke lokasi *car free day* dengan tujuan untuk wisata kuliner atau berbelanja peralatan rumah tangga. *Car free day* sekarang sudah menjadi ajang wisata kuliner dan fashion, dari menu kuliner nusantara sampai modern dikemas secara kaki lima dan di sajikan di lokasi *car free day*, ada sate, soto, bubur ayam, nasi goreng, lontong pecal, hingga

Hiburan adalah segala sesuatu yang baik yang berbentuk kata-kata, tempat, benda, perilaku yang dapat menjadi penghibur atau pelipur hati yang susah atau sedih. Pada umumnya hiburan dapat berupa music, film, opera, drama, ataupun berupa permainan dan olahraga. Sedangkan refreshing adalah suatu kegiatan yang bertujuan untuk menghibur diri dan dilakukan dengan cara bersenang-senang supaya diri merasa senang dan dapat mengembalikan semua inspirasi serta dapat menghilangkan semua rasa lelah di dalam tubuh.

Car free day menjadikan minggu pagi sebagai suatu sarana hiburan alternative yang menarik yang dapat dilakukan oleh masyarakat mengisi liburan akhir

pekan. Banyak yang menjadikan car free day sebagai tempat refreshing ataupun berfoto-fot ria karena banyak event yang dilakukan di lokasi car free day.

Pelaksanaan car free day di jalan Diponegoro setiap minggu nya selalu di banjiri puluhan ribu orang. Kesempatan seperti ini pula yang dimanfaatkan oleh ratusan pedagang kaki lima. Setiap hari minggu mulai pukul 06.00 wib hingga 09.00 wib, sepanjang jalan Diponegoro dan Gajah Mada Kota Pekanbaru diserbu oleh ratusan pedagang kaki lima. Sejak subuh pedagang kaki lima sudah menggelar lapak dengan rapi di atas trotoar. Namun ada juga pedagang yang membandel menggelar lapak di badan jalan sehingga mengganggu orang yang sedang berolahraga.

Produk yang diperdagangkan juga beragam meliputi berbagai macam kuliner, mulai dari cemilan ringan sampai makanan berat. Ada juga produk non-kuliner terdiri dari berbagai macam kebutuhan seperti pakaian, sepatu, tas, dompet, arloji, aksesoris ponsel, dan berbagai barang unik yang jarang ditemui di toko. warga yang datang pun bukan semata-mata berolahraga, melainkan juga membeli aneka produk yang murah harganya. Berdasarkan hasil penelitian peneliti dua orang informan yang memanfaatkan lokasi car free day sebagai tempat berjualan.

Banyak pengunjung yang mengikuti pelaksanaan car free day, makin banyak juga lahan parkir untuk kendaraan mereka. Setiap hari minggu jalan Diponegoro dan Gajah Mada Kota Pekanbaru tak kurang dari ribuan kendaraan bermotor memarkir motor di area tersebut. Lokasi parkir yang digunakan adalah di jalan-jalan

kecil di sekitar kawasan Diponegoro, setidaknya ada 14 lokasi parkir di car free day, seperti di simpang empat bundaran jalan Diponegoro dan Pattimura, Jalan Lingga, Jalan Rupert, Jalan Seberut, Jalan Sambu, Jalan Tarempa, jalan Sewu, simpang tiga bundaran Jalan Diponegoro dan Hang Tuah, Jalan Diponegoro 3 5 7 9 dan 11, Jalan Ronggowarsito, dan Jalan Amal Hamzah.

Pelaksanaan car free day di jalan Diponegoro dan Gajah Mada Kota Pekanbaru berlangsung selama tiga jam. Selama itu diberlakukan pengalihan arus oleh pihak kepolisian, dan arus lalu lintas akan normal kembali pada pukul 09.00 wib. Selama tiga jam pula pihak kepolisian mengamankan lokasi car free day. Kegiatan pengamanan ini dilaksanakan untuk menciptakan rasa aman dan nyaman bagi masyarakat yang sedang santai berolahraga pagi dan untuk memperlancar arus lalu lintas supaya pengguna jalan tidak terganggu dengan adanya kegiatan car free day tersebut.

Bang deri merupakan salah satu polisi yang mengamankan pelaksanaan car free day, beliau mengakui bahwa tidak begitu banyak kendala-kendala yang ia temui di lokasi car free day Jalan Diponegoro dan Gajah Mada. Pengunjung dan pedagang cukup tertib, belum pernah ada kejadian-kejadian aneh.

b. Sosialisasi Dan Pengawasan Pelaksanaan Car Free Day

Car Free Day pertama kali digagas oleh Polresta Pekanbaru pada bagian Katsanlantas dan kemudian dikembangkan menjadi seperti sekarang ini. Waktu itu Polda Riau bersama Pemprov Riau menggelar Car Free Day yang diramaikan door prize dan sarapan pagi gratis. Ibu Ratna selaku Plt

Kepala Unit Dikyasa Kasat Lantas Polresta Pekanbaru, saat dimintai untuk wawancara menyebutkan bahwa sebelum diadakannya car free day pertama kali, pihak kepolisian beserta jajarannya melakukan sosialisasi melalui media social dan media elektronik seperti Koran dan radio. Yang mana dengan adanya sosialisasi tersebut masyarakat memberikan respon yang positif dan masyarakat sangat antusias mengikuti kegiatan tersebut. Sehingga sampai sekarang di Pekanbaru sudah ada tiga lokasi car free day.

Alasan jalan Diponegoro dipilih sebagai lokasi pertama car free day di Pekanbaru adalah sebagai berikut:

1. Jalan Diponegoro berada di tengah kota dan mudah untuk dijangkau oleh masyarakat dari arah mana saja, dan juga jalan Diponegoro banyak terdapat gang-gang kecil yang bisa di jadikan jalan alternative yang dapat memudahkan masyarakat menuju lokasi car free day.
2. Jalan Diponegoro banyak terdapat rumah-rumah dinas yang apabila di hari libur tidak banyak terdapat aktivitas disana, berbeda dengan jalan sudirman yang 24 jam selalu ada kendaraan yang lalu lalang melewati jalan tersebut, dan
3. Jalan Diponegoro dan Gajah Mada juga tak kalah luas sebagai tempat masyarakat untuk melakukan aktivitas olahraga setiap hari minggunya.

Pernyataan di atas adalah alasan mengapa memilih Jalan Diponegoro dan Gajah Mada sebagai lokasi pertama car free day di

Pekanbaru, kemudian di susul lokasi car free day di jalan Yos Sodarso Rumbai dan Jalan Naga Sakti Panam.

Pengawasan yang dilakukan setiap minggu nya dari Polresta Pekanbaru adalah setiap diadakannya car free day, Polresta Pekanbaru setiap minggu nya selalu menurunkan personel untuk mengawasi dan mengamankan lokasi car free day, personel kepolisian ditugaskan untuk berjaga-jaga di setiap simpang jalan kecil di Diponegoro. Dan pihak Satlantas juga bertugas memberikan pengumuman melalui spanduk, Koran atau media social lainnya jika car free day tidak di tiadakan pada hari minggunya.

c. Kepatuhan Pedagang Dalam Mematuhi Peraturan Yang Berlaku Di Kawasan Car Free Day

Pemerintah Kota Pekanbaru melalui Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) mengeluarkan surat edaran berisikan larangan berjualan bagi pedagang saat digelarnya Car Free Day di jalan Diponegoro dan Gajah Mada. Larangan berjualan ini di atur dalam Surat Edaran Nomor : 338/POL.PP-BID PP/189 tertanggal 11 Maret 2016. Pelarangan ini mulai berlaku pada 27 Maret 2016.

Pedagang kaki lima yang selanjutnya disingkat PKL adalah pelaku usaha yang melakukan usaha perdagangan dengan menggunakan sarana usaha bergerak maupun tidak bergerak, menggunakan prasarana kota, fasilitas social, fasilitas umum, lahan dan bangunan milik pemerintah atau swasta yang bersifat sementara atau tidak menetap.

Pedagang yang ingin berjualan, dipersilahkan menggelar dagangannya di jalan-jalan kecil di

sekitar Jalan Diponegoro seperti di jalan Amal Hamzah, Lingga, Ronggowarsito, Rupert, Seberut, Sambu, Thamrin, di depan Gor Tribuana dan di depan LAM Riau (Lembaga Adat Melayu) Riau. Meskipun sudah dikeluarkannya surat edaran dilarang berjualan di lokasi car free day, tetap saja banyak pedagang yang membandel kembali berjualan di lokasi car free day, menjadikan lokasi tersebut sempit dan dapat mengganggu kenyamanan pengunjung untuk melakukan aktivitas olahraga.

Pedagang kaki lima yang berjualan di lokasi car free day yang merupakan informan peneliti yaitu informan Kak Ima mengakui bahwa mereka tidak mengetahui adanya surat edaran bahwa dilarang berjualan di lokasi car free day, yang mereka tahu bahwa boleh berjualan di lokasi car free day asal tidak berjualan di badan jalan, mereka dulunya berjualan di atas trotoar namun karena ada pedagang lain yang berjualan di badan jalan yang menutupi dagangan mereka, sehingga mereka juga ikut berjualan di badan jalan Diponegoro

Solusi yang ingin dilakukan oleh Pihak Satpol PP jika diizinkan oleh Pemerintah Kota Pekanbaru adalah mencarikan betul-betul tempat untuk para pedagang, supaya pedagang tidak memadati kawasan car free day, namun yang namanya pedagang kaki lima walaupun sudah tidak diizinkan sebagai tempat berjualan tetap saja membandel tetap berjualan. Namun menurut penuturan bapak Desheriyanto apa pun keputusan dari Pemerintah Kota nanti Pihak Satpol PP tetap mendukung.

Informan-informan memberikan respon yang berbeda-

beda saat diberi pertanyaan tentang keberadaan pedagang di lokasi car free day, ada yang suka dengan adanya pedagang di lokasi tersebut karena mempermudah untuk mencari makan dan ada juga yang tidak setuju dengan keberadaan pedagang karena dapat mengganggu pengunjung untuk melakukan olahraga. Namun meskipun pengunjung berbeda pendapat dalam hal tersebut tetap saja lokasi car free day sebagai tempat berjualan bukanlah tujuan dari program car free day ini dilaksanakan.

Simpulan

Aktivitas yang berjalan di lokasi lokasi car free day adalah sebagian pengunjung memanfaatkan lokasi car free day dengan melakukan olahraga seperti senam, lari-lari kecil, sebagai tempat refreshing karena di car free day menyajikan beragam event yang berbeda setiap minggu nya, sebagian tempat wisata kuliner dan berbelanja atau hanya sekedar cuci mata karena di lokasi car free day terdapat ratusan pedagang yang menjajakan aneka dagangannya mulai dari makanan hingga peralatan rumah tangga, sebagian pengunjung memanfaatkan lokasi car free day sebagai tempat mencari nafkah seperti menjadi pedagang ataupun menjadi juru parkir.

Sosialisasi yang dilakukan pemerintah dalam pelaksanaan car free day adalah Polresta Pekanbaru khususnya Dikyasa Lalu Lintas melakukan sosialisasi pelaksanaan program car free day melalui media social dan media elektronik seperti memberikan pemberitahuan di Koran, spanduk, internet dan di radio. Car free day di setiap minggunya selalu dilakukan

pengawasan oleh pihak kepolisian berupa penjagaan atau pengamanan di setiap simpang jalan di lokasi *car free day* oleh pihak personel kepolisian gabungan dari Polres Kecamatan Pekanbaru Kota dan Polresta Pekanbaru.

Kepatuhan pedagang terhadap peraturan yang berlaku di *car free day* masih rendah karena meski pihak Satpol PP telah mensosialisasikan surat edaran dilarang berjualan di lokasi *car free day* dengan memberikan pengumuman dan dibagikan surat, para pedagang tetap membandel berjualan di lokasi *car free day* dengan alasan boleh berjualan di lokasi *car free day* dengan menggunakan trotoar bukan di badan jalan, dan alasan lainnya adalah bahwa tidak mengetahui adanya surat edaran dilarang berjualan tersebut.

Daftar Pustaka

Buku

- Abustam, Muhammad Idrus. 1990. Gerak Penduduk, Pembangunan dan Perubahan Sosial. Jakarta: UI Press
- Adi, Rianto. 2004: Metodologi Penelitian Sosial dan Hukum. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Badan Pusat Statistik. 2015. Pekanbaru dalam Angka. Pekanbaru.
- Branch, Melville S. 1996. Perencanaan Kota Komprehensif. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Bungin, Burhan. 2003. Metode Penelitian Kualitatif: Aktualisasi Metodologis ke Arah Ragam Varian Kontemporer. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Chairuddin, Ok. 1991. Sosiologi Hukum. Jakarta: Sinar Grafika.
- Emil, Salim. 1895. Lingkungan Hidup dan Pembangunannya. Jakarta: Mutiara Sumber Widya.
- Emzir. 2012. Metodologi Penelitian Kuantitatif: Analisis Data. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.
- Hans dan Dieter Evers. 1982. Sosiologi Perkotaan: Urbanisasi dan Sengketa Tanah di Indonesia dan Malaysia. Jakarta: Lembaga Penelitian, Pendidikan, dan Penerangan Ekonomi dan Sosial.
- Honour, TF dan R.M. Mainwaring (terjemahan) A. Hasymi Ali. 1988. Sosiologi dan Bisnis. Jakarta: PT. Bina Aksara.
- Iskandar. 2010. Metodologi Penelitian Pendidikan dan Sosial. Jakarta: GP Press.
- Marbun, B.N. 1979. Kota Indonesia Masa Depan: Masalah dan Prospek. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Margono, S. 2000. Metode Penelitian Pendidikan. Jakarta: Rineka Cipta.
- Mulyadi. 2003. Ekonomi Sumber Daya Manusia Dalam Perspektif Pembangunan. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Narwoko, J. Dwi dan Bagong Suyanto. 2011. Sosiologi Teks Pengantar dan Terapan. *Edisi Keempat Cetakan Kelima*. Jakarta: Prenada Media Group
- Nas, P. J. M. (terjemahan) Sukanti Suryochondro. 1984. Kota di Dunia Ketiga: Pengantar Sosiologi Kota Terdiri dari

- Tiga Bagian. Jakarta: PT. Bhratara Karya Aksara.
- Nasution, S. 2002. *Metode Research: Penelitian Ilmiah. Edisi Revisi Cetakan Kelima*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Noor, Juliansyah. 2012. *Metode Penelitian*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Paul, R.Ehrlich. 1981. *Ledakan Penduduk*. Jakarta: PT. Gramedia.
- Permadi, Gilang S.S. 2007. *Pedagang Kaki Lima: Riwayatmu Dulu, Nasibmu Kini*. Jakarta: Yudhistira.
- Prasetyo, Bambang dan Lina Miftahul Jannah. 2005. *Metode Penelitian Kuantitatif: Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Riduwan. 2013. *Skala Pengukuran Variabel-variabel Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Ritzer, George dan Douglas J. Goodman (terjemahan) Alimandan. 2007. *Teori Sosiologi Modern. Edisi Keenam Cetakan Keempat*. Jakarta: Prenada Media Group
- Sugiarto dkk., 2003. *Teknik Sampling*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Sumarsono, Sonny. 2009. *Teori dan Kebijakan Publik Ekonomi Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Susilo, Rachmad K. Dwi. 2012. *Sosiologi Lingkungan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Soetomo, Sugiono. 2009. *Urbanisasi dan Morfologi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Tarigan, Robinson. 2006. *Ekonomi Regional: Teori dan Aplikasi. Edisi Revisi Cetakan Keempat*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Umar, Husein. 2003. *Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis Bisnis*. Jakarta: Rajawali Pers
- Jurnal**
- Dodi Haryono, dkk. 2008. "Penataan dan Pembinaan Pedagang Kaki Lima di Pekanbaru" *Jurnal Industri dan Perkotaan PPIP Universitas Riau*. Vol XXI Nomor 21
- Skripsi**
- Skripsi Beni Adhi Ristanto., *Survei Motivasi Masyarakat Kota Purwodadi Untuk Beraktivitas Gerak Olahraga Menyongsong Kebijakan Car Free Day Di Kabupaten Grobongan Setiap Minggu pada Tahun 2013*. Program Sarjana. Fakultas Ilmu Keolahragaan. UNS. 2013. <http://lib.unnes.ac.id/19424/1/6101409055.pdf> (Diakses pada 13 Maret 2016 jam 09:20 WIB)
- Skripsi Mey Fitri Situmorang. *Strategi Pengembangan Usaha Dagang di Perumahan Karyawan PT. Astra Agro Lestari Kecamatan Koto Gasib Kabupaten Siak*. Program Sarjana. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. UR. 2014
- Skripsi Infala Sari. *Ketaatan Masyarakat Dalam Pembayaran Pajak Restoran Kecamatan Mandau Kabupaten Bengkalis*. Program Sarjana. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. UR. 2016.

Skripsi Annerita Mutiara Roeswin. Aktivitas Akhir Pekan Generasi Muda di Car Free Day Kota Pekanbaru. Program Sarjana. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. UR. 2016

Dokumen

Laporan Kependudukan Kecamatan Pekanbaru Kota Tahun 2015

Laporan Car Free Day Polri Daerah Riau Kota Pekanbaru Tahun 2009

Website

Azhar Saputra. 2016. Pemkot Pekanbaru Larang Pedagang Jualan di Car Free Day. <http://www.riauonline.co.id/mobile/2016/03/13/pemkot-pekanbaru-larang-pedagang-jualan-di-car-free-day>. Di akses pada tanggal 01 Mei 2016 jam 19:30 WIB

Dedi, 2016, Menikmati Car Free Day di Kota Wisata Solo <http://wisatasolo.id/menikmati-car-free-day-di-kota-wisata-solo/> (Diakses pada 21 November 2016 jam 21.58 WIB)

Info Pku. 2016. Pekanbaru Yang Kian Sesak, <http://infopku.com/cfd-pekanbaru-yang-kian-sesak/> (diakses pada tanggal 23 April 2016 pukul 12.00 Wib)

Izna, 2015, Empat Jam di Car Free Day Dago Bandung <http://helloworldbandungku.com/empat-jam-di-car-free-day-dago-bandung/> (Diakses pada tanggal 21 November pukul 10:17 WIB)

Karya Ersada. Sejarah Car Free Day, <http://www.carfreedayindonesia.org/index.php/sejarah-cfd> (diakses pada Jum'at 22 April 2016 pukul 17:22 Wib)

Revi. 2015. Daerah Satlantas Pekanbaru Kewalahan Tertibkan Pedagang Kaki Lima di kawasan Car Free Day,

http://www.rri.co.id/post/berita/150589/daerah/satlantas_polesta_pekanbaru_kewalahan_terbitkan_pedagang_di_kawasan_car_free_day.html.

(diakses pada tanggal 14 Maret 2016 jam 10:12 WIB)

RO5. 2016. Pemerintah Kota Kembali Tata Pedagang Kaki Lima di Car Free Day, <http://riausky.com/mobile/detailberita/6575/pemko-kembali-tata-pkl-di-car-free-day-diponegoro.html> (diakses pada 23 April 2016 pukul 12.30 Wib)