



LAPORAN AKHIR



KAJIAN EVALUASI PELAKSANAAN
HARI BEBAS KENDARAAN BERMOTOR (HBKB)
KOTA SURAKARTA ATAU SOLO *CAR FREE DAY* (SCFD)



**BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN DAERAH
KOTA SURAKARTA
2022**



KATA PENGANTAR

Puji syukur kami ucapkan ke hadirat Allah SWT atas segala rahmat-Nya sehingga Laporan Akhir berjudul Kajian Evaluasi Pelaksanaan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta dan Solo *Car Free Day* ini dapat tersusun sampai dengan selesai. Tidak lupa kami mengucapkan terima kasih terhadap bantuan dari pihak yang telah berkontribusi dengan memberikan sumbangan baik pikiran maupun materinya.

Pada hakikatnya keberhasilan pelaksanaan program *Car Free Day* merupakan usaha seluruh komponen masyarakat dan Pemerintah Daerah. Program Solo *Car Free Day* secara umum dapat menjadi salah satu program untuk memulihkan kualitas udara Kota Surakarta dengan menurunkan penggunaan kendaraan pribadi. Akan tetapi, dalam implementasinya masih memiliki beberapa kekurangan. Sikap dan perilaku masyarakat yang rutin mengikuti *Car Free Day* belum tercermin dalam kehidupan mereka sehari-hari, beberapa di antaranya penggunaan kendaraan umum dan membuang sampah pada tempatnya.

Dalam penyusunan laporan ini, tim penyusun menyadari bahwa hasil Laporan Akhir Kajian Evaluasi Pelaksanaan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta atau Solo *Car Free Day* ini masih jauh dari kata sempurna. Kami selaku penyusun sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari pembaca sekalian. Akhir kata, semoga laporan akhir ini dapat memberikan manfaat untuk Kota Surakarta khususnya dan masyarakat Indonesia umumnya.



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR GAMBAR.....	v
DAFTAR TABEL	vii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Maksud, Tujuan, dan Sasaran.....	8
C. Ruang Lingkup	8
D. Dasar Hukum	9
E. Sistematika Penulisan	11
BAB II METODOLOGI PELAKSANAAN KERJA	13
A. Perumusan Masalah Umum	13
B. Metode Pengumpulan dan Pengolahan Data	14
C. Metode Analisis dan Konsep Perencanaan	16
D. Metode Penyusunan Kajian Evaluasi	17
BAB III PEMAHAMAN WILAYAH KAJIAN	20
A. Wilayah Kajian	20
B. Penggunaan Lahan	22
C. Kependudukan.....	23
D. Fasilitas Sosial Ekonomi.....	24
E. Fasilitas Rekreasi, Olahraga, dan Ruang Terbuka	29
F. Bangunan Milik Pemerintah Kota Surakarta.....	31
G. Sarana dan Prasarana.....	35
H. Profil Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta atau <i>Solo Car Free Day</i>	42
BAB IV ANALISIS KAWASAN	45
A. Hari Bebas Kendaraan Bermotor atau <i>Car Free Day</i>	45
B. Fungsi Hari Bebas Kendaraan Bermotor atau <i>Car Free Day</i>	46
C. Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta atau <i>Solo Car Free Day</i>	47
D. Analisis Masalah <i>Solo Car Free Day</i>	57



BAB V EVALUASI, ARAHAN PENGEMBANGAN, DAN KONSEP	63
A. Evaluasi Solo <i>Car Free Day</i>	63
B. Arahkan Pengembangan Solo <i>Car Free Day</i>	82
C. Konsep Dasar Pengembangan Solo <i>Car Free Day</i>	83
D. Konsep Pemanfaatan Ruang dan Kawasan Solo <i>Car Free Day</i>	89
E. Konsep Penataan dan Zonasi atau Solo <i>Car Free Day</i>	98
F. Konsep Regulasi Solo <i>Car Free Day</i>	103
G. Konsep Perizinan dan Pelaksanaan Solo <i>Car Free Day</i>	107
H. Konsep Pemanfaatan dan Pengendalian Solo <i>Car Free Day</i>	109
BAB VI PENUTUP	110
A. Kesimpulan	110
B. Rekomendasi	111
DAFTAR PUSTAKA	117
LAMPIRAN	119



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1. Poster Pembukaan Kembali Solo CFD	2
Gambar 1. 2. Poster Pembukaan Kembali Solo CFD	3
Gambar 1. 3. Lapak Hiburan Anak.....	4
Gambar 1. 4. Pedagang kaki lima di Citywalk	5
Gambar 1. 5. Petugas Dinas Lingkungan Hidup mengangkut sampah CFD.	5
Gambar 1. 6. Pemuda sedang merokok di area CFD.....	6
Gambar 1. 7. Mobil melintas di jalur CFD.	7
Gambar 1. 8. Posko copet yang dibuat oleh Dinas Perhubungan.	7
Gambar 1. 9. Lokasi Solo Car Free Day	9
Gambar 2. 1. Kerangka Pikir Kajian Evaluasi HBKB Kota Surakarta	19
Gambar 3. 1. Peta Perkembangan Kota Surakarta	20
Gambar 3. 2. Ilustrasi Penampang Jalan Slamet Riyadi.....	22
Gambar 3. 3. Pasar Triwindu.....	24
Gambar 3. 4. Sami Luwes	25
Gambar 3. 5. Batik Danar Hadi.....	26
Gambar 3. 6. Hoka-Hoka Bento.....	27
Gambar 3. 7. Kantor BNI Slamet Riyadi Solo.....	28
Gambar 3. 8. Gereja Katolik St. Petrus	29
Gambar 3. 9. Stadion R. Maladi	30
Gambar 3. 10. Taman Sriwedari.....	31
Gambar 3. 11. Grha Wisata Niaga	32
Gambar 3. 12. Loji Gandrung (Rumah Dinas Walikota)	33
Gambar 3. 13. Kantor Dinas Sosial Kota Surakarta.....	33
Gambar 3. 14. Stadion R. Maladi Sriwedari.....	34
Gambar 3. 15. Pasar Senggol Purwosari	34
Gambar 3. 16. Gedung MAN 2 Surakarta	35
Gambar 3. 17. Jaringan Jalan di Kawasan CFD.....	35
Gambar 3. 18. Jaringan Prasarana Transportasi di Kawasan CFD.....	36
Gambar 3. 19. Pemindahan Pipa Transmisi Jl. Slamet Riyadi	37
Gambar 3. 20. Kali Pepe.....	38
Gambar 3. 21. Salah satu titik penempatan tempat sampah di Solo CFD.....	39



Gambar 3. 22. Petugas DLH mengangkut sampah di dekat Kantor Dinas Sosial	40
Gambar 3. 23. Penurunan sampah oleh petugas di TPA Putri Cempo	41
Gambar 3. 24. Jaringan Air Limbah Surakarta	42
Gambar 4. 1. Penampang Ruas Jl. Slamet Riyadi.....	49
Gambar 4. 2. Ekshibisi melukis di atas kanvas	50
Gambar 4. 3. Olahraga Sepeda.....	51
Gambar 4. 4. Olahraga Sepakbola	51
Gambar 4. 5. Olahraga Tennis Meja	52
Gambar 4. 6. Kuliner Pisang Karamel.....	52
Gambar 4. 7. Kuliner Molen.....	53
Gambar 4. 8. Pelatihan Safety Riding Ambulance dan BBD.....	53
Gambar 4. 9. Sosialisasi Penggunaan Aplikasi Solo Destination.....	54
Gambar 4. 10. Sosialisasi Rangkaian <i>Event</i> Hari Disabilitas Internasional UNS.....	54
Gambar 4. 11. HUT PLKSAI Dinas Sosial Kota Surakarta	55
Gambar 4. 12. Mobil Keliling Pelayanan Administrasi Kependudukan	55
Gambar 4. 13. Pemantauan oleh Dinas Perhubungan Kota Surakarta	56
Gambar 4. 14. Pemantauan oleh Polisi dan Dinas Perhubungan Kota Surakarta	56
Gambar 4. 15. Pemantauan oleh Satpol PP Kota Surakarta.....	57
Gambar 4. 16. Skenario Kantong PKL di Kantor Dinas Sosial Kota Surakarta	59
Gambar 4. 17. Skenario Kantong PKL di Kantor Dinas Ketenagakerjaan Kota Surakarta	59
Gambar 4. 18. Skenario Kantong PKL di Gedung Grha Wisata Niaga	60
Gambar 4. 19. Skenario Kantong PKL di Benteng Vastenburg.....	60
Gambar 4. 20. Skenario Kantong PKL di Galabo	61
Gambar 4. 21. Skenario Kantong Parkir di Balaikota.....	61
Gambar 5. 1. Eksisting Kawasan CFD Malang	84
Gambar 5. 2. Eksisting Kawasan CFD Jakarta	87
Gambar 5. 3 Skenario Zonasi <i>Event</i> di Kawasan Solo CFD	90
Gambar 5. 4. Rencana Zonasi PKL di Kawasan Solo CFD.....	93
Gambar 5. 5. Rencana Pembagian Jalur di Kawasan Solo CFD	94
Gambar 5. 6. Rencana Zonasi Kantong Parkir di Kawasan Solo CFD	97
Gambar 5. 7. Konsep Penataan PKL	99
Gambar 5. 8. Konsep Penataan Area Merokok	102



DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1. Jumlah Penduduk Kota Surakarta Tahun 2022	23
Tabel 5. 1. Asumsi Emisi Kategori Street Food Vendor Ketika CFD	64
Tabel 5. 2. Asumsi Emisi Kategori Street Food Vendor Ketika Non-CFD	64
Tabel 5. 3. Asumsi Emisi Kategori Non Road Machinery Ketika CFD	65
Tabel 5. 4. Asumsi Emisi Kategori Parking Ketika CFD	65
Tabel 5. 5. Asumsi Emisi Kategori Parking Ketika Non-CFD	66
Tabel 5. 6. Emisi Udara Total Ketika CFD	66
Tabel 5. 7. Emisi Udara Total Ketika Non-CFD	66
Tabel 5. 8. Efektivitas CFD berdasarkan Asumsi Emisi Total	67
Tabel 5. 9. Data ISPU ketika Solo CFD	67
Tabel 5. 10. Data ISPU ketika Non-CFD	68
Tabel 5. 11. Sebaran Pedagang di Solo Car Free Day	71
Tabel 5. 12. Asal Pedagang di Solo Car Free Day	71
Tabel 5. 13. Sampah di Solo Car Free Day	73
Tabel 5. 14. Sampah di Luar Solo Car Free Day	74
Tabel 5. 15. Kasus Pencopetan di Solo Car Free Day	76
Tabel 5. 16. Titik Kantong Parkir di Solo Car Free Day	77
Tabel 5. 17. Besaran Tarif Parkir berdasarkan Zona	95
Tabel 5. 18. Rekomendasi Kantong Parkir Solo Car Free Day	98



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan sebuah kota dapat dilihat dari ramainya pengguna jalan di daerah tersebut. Tingginya mobilitas penduduk membuat banyaknya pilihan moda transportasi untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi umum dan pribadi yang berkembang berdampingan membuat meningkatnya emisi gas buang kendaraan. Peningkatan tersebut dapat dirasakan penduduk dengan suasana kota yang terasa semakin sesak. Tercatat terjadi peningkatan emisi gas buang kendaraan sebesar 15% tiap tahunnya di Kota Solo. Hal ini perlu menjadi sebuah perhatian bersama untuk merawat dan melestarikan lingkungan perkotaan.

Kegiatan *Solo Car Free Day* merupakan bentuk partisipasi Kota Surakarta dalam upaya menurunkan emisi gas buang kendaraan untuk mengurangi efek pemanasan global. Adapun penyelenggaraan *Solo Car Free Day* sudah dimulai sejak 30 Mei 2010. Kegiatan tersebut diharapkan dapat meningkatkan intensitas berkumpul atau *srawung* warga Solo dan sekitarnya sekaligus menjadi sarana untuk berolahraga serta rekreasi. *Solo Car Free Day* dilaksanakan setiap Minggu mulai pukul 05.00–09.00 WIB.

Pandemi Covid-19 yang melanda Indonesia, membuat lumpuhnya aktivitas warga untuk melakukan aktivitas di luar ruangan. *Solo Car Free Day* juga terdampak dengan adanya pembatasan aktivitas tersebut sehingga penyelenggaraannya harus ditiadakan dari tahun 2020 hingga diselenggarakan kembali pada 15 Mei 2022. Penyelenggaraan *Solo Car Free Day* pasca penutupan juga merupakan bentuk pemulihan ekonomi Kota Solo yang sempat terhambat selama pandemi Covid-19. Harapannya dengan diselenggarakan kembali, *Solo Car Free Day* dapat membuka peluang bagi pelaku UMKM Solo dan sekitarnya untuk berwirausaha atau berlapak kembali di *Solo Car Free Day*.

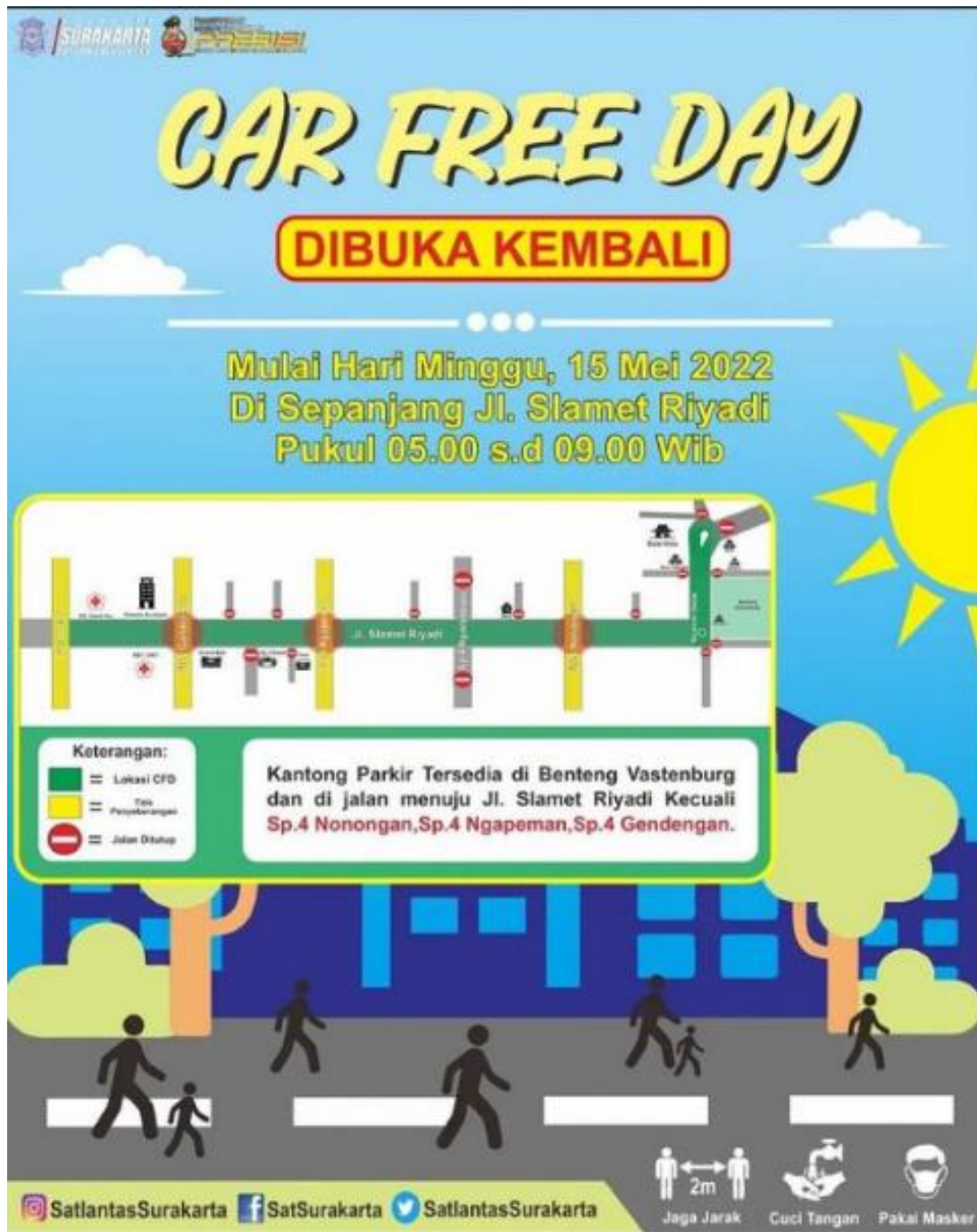
Solo Car Free Day kali ini memiliki perbedaan dengan tahun-tahun sebelumnya, terutama berkaitan dengan ruas jalan yang digunakan. Lokasinya berada di sepanjang Jl. Slamet Riyadi, mulai dari Apill Purwosari hingga Bundaran Gladag, dan Jl. Jenderal Sudirman, mulai dari Bundaran Gladag hingga Bundaran Balaikota (jalur sisi timur). Pemerintah Kota Surakarta memang merancang Solo



Car Free Day di Jl. Slamet Riyadi untuk berbagai keperluan. Beberapa di antaranya sebagai lokasi olahraga, ajang interaksi warga, hingga tempat kegiatan seni budaya. Intinya kegiatan tersebut selaras dengan tujuan utama Solo *Car Free Day*, yakni kampanye pengurangan emisi gas buang dari asap kendaraan bermotor.



Gambar 1. 1. Poster Pembukaan Kembali Solo CFD
Sumber: Instagram Pemkot Solo (2022)



Gambar 1. 2. Poster Pembukaan Kembali Solo CFM
Sumber: Instagram Satlantas Surakarta (2022)

Tidak dapat dipungkiri bahwa salah satu tolok ukur keberhasilan penyelenggaraan Solo *Car Free Day* adalah banyaknya pengunjung yang memadati sepanjang Jl. Slamet Riyadi hingga Jl. Jenderal Sudirman. Di sisi lain, semakin banyaknya pengunjung dan seiring peningkatan jumlah PKL akan menimbulkan berbagai permasalahan dan ketidaknyamanan. Adapun permasalahan yang muncul salah satunya masalah kebersihan. Hal tersebut terlihat dari kurangnya

kesadaran masyarakat baik pedagang kaki lima maupun pengunjung dalam membuang sampah. Selain itu, maraknya PKL yang masih belum tertib mengikuti aturan dan arahan dari penyelenggara selama berjualan di Solo *Car Free Day*. Fenomena tersebut terlihat dari masih banyaknya PKL yang menggunakan trotoar, bahu jalan, hingga taman yang sangat mengganggu kenyamanan pengunjung. Permasalahan lain juga munculnya parkir-parkir liar di beberapa lokasi sekitar Solo *Car Free Day* serta rusaknya beberapa fasilitas umum, seperti taman atau jalur hijau.



Gambar 1. 3. Lapak Hiburan Anak
Sumber: Dok. Konsultan (2022)



Gambar 1. 4. Pedagang kaki lima di Citywalk
Sumber: Dok. Konsultan (2022)



Gambar 1. 5. Petugas Dinas Lingkungan Hidup mengangkut sampah CFD.
Sumber: Dok. Konsultan (2022)

Ketertiban masyarakat terkait penerapan protokol kesehatan khususnya dalam hal penggunaan masker masih menjadi sorotan. Hal itu mengingat pandemi

Covid-19 yang belum sepenuhnya usai. Perihal ketertiban dan kenyamanan juga menjadi sorotan karena masih banyak pengunjung yang belum menaati peraturan yang berlaku yakni bebas asap rokok. Di samping itu, masih adanya laporan masyarakat berkaitan dengan tindakan kriminal seperti kasus pencopetan. Berdasarkan uraian tersebut maka perlu adanya Kajian Evaluasi Penyelenggaraan Solo *Car Free Day* guna mencari beberapa alternatif pengembangan serta meminimalisasi timbulnya berbagai permasalahan agar pelaksanaan Solo *Car Free Day* ke depannya benar-benar dapat memberikan kepuasan dan manfaat bagi masyarakat.



*Gambar 1. 6. Pemuda sedang merokok di area CFD.
Sumber: Dok. Konsultan (2022)*



Gambar 1. 7. Mobil melintas di jalur CFD.
Sumber: Dok. Konsultan (2022)



Gambar 1. 8. Posko copet yang dibuat oleh Dinas Perhubungan.
Sumber: Dok. Konsultan (2022)

Perkembangan Solo *Car Free Day* tersebut perlu adanya evaluasi dan pengkajian ulang agar semakin efektif dan nyaman bagi pengunjung terutama dalam hal sosial-budaya, ekonomi, dan lingkungan. Guna memperoleh data yang diperlukan, perlu dilakukan penelitian kualitatif dengan memahami kualitas



pengajuan pertanyaan dan kualitas data pendukung yang diharapkan mampu memperoleh data yang spesifik. Selain itu, analisis data dilakukan dengan proses penafsiran atas makna yang telah didapatkan dari informan atau sumber data. Data yang diperlukan peneliti diperoleh dari berbagai sumber, yakni data primer yang diperoleh langsung melalui informan menggunakan teknik wawancara, observasi, dan dokumentasi dengan pihak pihak yang ditentukan melalui teknik *purposive sampling*. Data sekunder sebagai data tambahan atau penunjang yang dapat diperoleh melalui buku, artikel, dan sejenisnya yang dapat membantu peneliti dalam melakukan penelitian ini.

B. Maksud, Tujuan, dan Sasaran

1) Maksud

Kegiatan Evaluasi Pelaksanaan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta atau Solo *Car Free Day* (SCFD) yang dilakukan memiliki maksud untuk mengkaji penyelenggaraan *Car Free Day* agar berjalan lebih efektif.

2) Tujuan

Kegiatan yang akan dilakukan memiliki tujuan sebagaimana berikut.

- i. Mengevaluasi penyelenggaraan *Car Free Day*;
- ii. Mengetahui dampak penyelenggaraan *Car Free Day* dari 3 aspek, yakni sosial budaya, ekonomi, dan lingkungan;
- iii. Menyusun alternatif kebijakan penyelenggaraan *Car Free Day*.

3) Sasaran

Adapun sasaran yang hendak dicapai dalam kegiatan ini yaitu pelaku *Car Free Day* baik itu penyelenggara, pengunjung, komunitas, masyarakat terdampak, maupun pedagang.

C. Ruang Lingkup

1) Ruang Lingkup Substansi

Produk hasil kegiatan penyusunan Evaluasi Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta atau Solo *Car Free Day* (SCFD) sesuai standar kualitas yang meliputi.

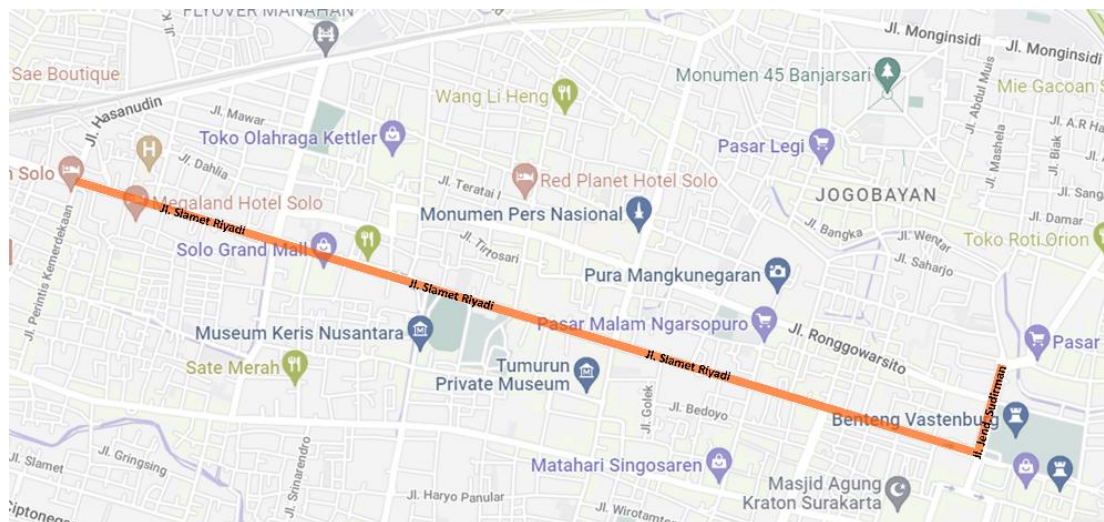
- i. Melakukan kajian tentang dampak yang ditimbulkan dari penyelenggaraan Solo *Car Free Day* meliputi 3 aspek, yaitu sosial budaya, ekonomi, dan lingkungan.
- ii. Menyusun alternatif kebijakan atau regulasi penyelenggaraan Solo *Car Free Day*.

2) Ruang Lingkup Waktu

Jangka waktu pekejaan selama 60 (enam puluh) hari kalender setelah penerimaan Surat Perintah Mulai Kerja.

3) Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah dari Evaluasi Pelaksanaan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta atau Solo *Car Free Day* (SCFD) berada di Jl. Slamet Riyadi–Jl. Jendral Sudirman, Surakarta. Berikut ini merupakan peta ruang lingkup wilayah.



Gambar 1. 9. Lokasi Solo *Car Free Day*
Sumber: Google Maps (2022)

D. Dasar Hukum

Dasar hukum yang melandasi kegiatan ini adalah:

1. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5059);



2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 245, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6573);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 114 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5887) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 187 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6402);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 15, Tambahan Lembaran Negara Nomor 6617);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 32, Tambahan Lembaran Negara Nomor 6634);
6. Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 33) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 63);
7. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 17 Tahun 2016 tentang Pedoman Penelitian dan Pengembangan di Lingkungan Kementerian Dalam Negeri dan Pemerintahan Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 546);



8. Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 8 Tahun 2021 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah (Lembaran Daerah Kota Surakarta Tahun 2021 Nomor 8, Tambahan Lembaran Daerah Kota Surakarta Nomor 119);
9. Peraturan Walikota Surakarta Nomor 27.1 Tahun 2021 tentang Rencana Strategis Perangkat Daerah Tahun 2021-2026 (Berita Daerah Kota Surakarta Tahun 2021 Nomor 58);
10. Peraturan Walikota Surakarta Nomor 41 Tahun 2021 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Badan Daerah (Berita Daerah Kota Surakarta Tahun 2021 Nomor 64);
11. Surat Edaran Walikota Surakarta Nomor HB.00/1796/2022 tentang Pemberlakuan Kembali Hari Bebas Kendaraan Bermotor di Kota Surakarta (Solo CFD).

E. Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini menguraikan latar belakang; maksud, tujuan, dan sasaran; ruang lingkup pekerjaan; dasar hukum; dan sistematika pelaporan.

BAB II METODOLOGI PELAKSANAAN PEKERJAAN

Pada bab ini menguraikan metodologi pelaksanaan kerja yang meliputi perumusan masalah umum, metode pengumpulan dan pengolahan data, metode analisis dan konsep perencanaan, dan metode penyusunan kajian evaluasi.

BAB III PEMAHAMAN WILAYAH PERENCANAAN

Pada bab ini menguraikan pemahaman wilayah kajian; penggunaan lahan; kependudukan; fasilitas sosial dan ekonomi; fasilitas rekreasi, olahraga, dan ruang terbuka; bangunan milik pemerintah Kota Surakarta; sarana dan prasarana; dan profil Hari Bebas Emisi Kendaraan Bermotor (HBKB) atau Solo *Car Free Day* (SCFD).

BAB IV ANALISIS

Pada bab ini menguraikan hasil observasi lapangan terkait Hari Bebas Emisi Kendaraan Bermotor (HBKB) atau Solo *Car Free Day*, fungsi Hari Bebas Kendaraan Bermotor, perkembangan Hari Bebas Kendaraan Bermotor, dan penyelesaian masalah Hari Bebas Kendaraan Bermotor sehingga didapatkan kesimpulan dari hasil analisis tersebut.

BAB V ARAHAN PENGEMBANGAN



Pada bab ini menguraikan beberapa hal yang berkaitan dengan evaluasi Hari Bebas Kendaraan Bermotor, arahan pengembangan Hari Bebas Kendaraan Bermotor, konsep dasar, pemanfaatan ruang dan kawasan, konsep penataan dan zonasi Hari Bebas Kendaraan Bermotor, konsep regulasi Hari Bebas Kendaraan Bermotor, konsep perizinan dan pelaksanaan, dan konsep pemanfaatan dan pengendalian.

BAB VI PENUTUP

Pada bab ini menguraikan kesimpulan hasil penelitian dan rekomendasi kebijakan sebagai bentuk evaluasi Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta atau Solo *Car Free Day*.



BAB II

METODOLOGI PELAKSANAAN KERJA

A. Perumusan Masalah Umum

Masyarakat di kota-kota besar di Indonesia mulai merasakan betul dampak dari ledakan jumlah kendaraan bermotor baik mobil maupun motor yang terus meningkat hebat dari tahun ke tahun. Banyaknya kendaraan bermotor yang memadati tiap sudut kota setiap harinya banyak menimbulkan dampak buruk bagi lingkungan dan kesehatan. Menyadari kondisi ini pemerintah daerah di kota-kota besar mulai berpikir untuk mencari sebuah solusi guna mengurangi kemacetan dan polusi dengan program Hari Bebas Kendaraan Bermotor atau *car free day*.

Di Indonesia, *Car Free Day* pertama kali dilaksanakan di Jakarta pada April tahun 2008. Kemudian kegiatan ini berkembang dan mulai menjamur ke kota-kota besar di seluruh Indonesia, termasuk Kota Solo. Di Solo, *Car Free Day* pertama kali dilaksanakan pada 30 Mei 2010. Pelaksanaan Solo *Car Free Day* dilatarbelakangi oleh tingginya peningkatan emisi gas buang kendaraan bermotor yang setiap tahunnya meningkat rerata hampir mencapai 15%. Volume kendaraan bermotor yang melintas setiap hari, pagi hingga sore, rerata mencapai 2.500.000 kendaraan yang mana itu mengakibatkan tingginya polusi udara dan ketidaknyamanan. (Dinas Perhubungan, 2022).

Tujuan utama penyelenggaraan *Car Free Day* untuk pemulihan kualitas udara pada suatu kawasan dengan mengurangi pencemaran udara akibat penggunaan kendaraan bermotor. Pemulihan ekosistem di kawasan tersebut akan terjadi dengan adanya penutupan jalur karena *car free day*. Selain itu, juga sebagai sarana edukasi dalam efisiensi penggunaan kendaraan pribadi sehingga banyak masyarakat yang beralih ke angkutan umum, bersepeda, atau berjalan kaki. Akan tetapi, akhir-akhir ini tujuan *Car Free Day* juga bertambah, yaitu sebagai wadah bagi masyarakat dalam berolah raga, promosi produk UKM lokal, sarana sosialisasi bagi para komunitas, dan kegiatan-kegiatan yang bersifat partisipasi oleh masyarakat.

Penyelenggaraan Solo *Car Free Day* banyak menyedot animo masyarakat untuk datang. Banyaknya partisipan yang mengikuti kegiatan Solo *Car Free Day* baik untuk berolahraga maupun hanya sekadar berbelanja secara tidak langsung mengurangi penggunaan kendaraan bermotor di Kota Surakarta, khususnya di Jl. Slamet Riyadi.



Pasalnya, jalan tersebut merupakan jalan vital yang banyak dilalui kendaraan baik dari luar maupun dalam Kota Surakarta. Solo *Car Free Day* secara tidak langsung juga memberikan dampak pada kegiatan ekonomi masyarakat Kota Surakarta. Tidak sedikit pelaku UMKM yang berjualan di kawasan Solo *Car Free Day*. Hal itu disebabkan karena kegiatan Solo *Car Free Day* setiap Minggu selalu mendatangkan banyak pengunjung baik untuk berolahraga, berkesenian, maupun hanya sekedar berbelanja di lapak-lapak pedagang kaki lima.

Pada awal pelaksanaannya, Solo *Car Free Day* diselenggarakan pada sepanjang Jl. Slamet Riyadi (Apill Purwosari–Bundaran Gladak), yakni sejauh 3,74 km. Kemudian seiring berjalannya waktu, jalur Solo *Car Free Day* diperluas hingga mencapai Jl. Diponegoro (Simpang Empat Pasar Pon–Simpang Tiga Mangkunegaran) dan juga diperpanjang hingga mencapai Jl. Jenderal Sudirman (Patung Slamet Riyadi–Balaikota).

B. Metode Pengumpulan dan Pengolahan Data

1) Pengumpulan Data Primer

Data primer merupakan jenis data yang bersifat inti karena didapatkan dari kegiatan penelitian langsung dengan informan utama. Penelitian ini menggunakan teknik wawancara dan observasi. Penentuan kriteria informan didasarkan pada teknik *purposive sampling*. Menurut Sugiyono (2013), pemilihan informan dalam teknik *purposive sampling* ditentukan oleh beberapa kriteria khusus yang berkaitan dengan topik yang akan dikaji. Adapun informan yang ditunjuk merupakan pihak-pihak yang berkaitan dengan kegiatan Solo *Car Free Day*, yakni pedagang kaki lima, pengunjung, komunitas/organisasi masyarakat, hingga instansi-instansi terkait (Dinas Perhubungan, Dinas Lingkungan Hidup, Dinas Perdagangan, Dinas Kesehatan, Satpol PP Kota Surakarta maupun dinas lain yang berkaitan dengan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*). Berikut ini teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti.

a. Wawancara

Wawancara merupakan salah satu cara untuk mendapatkan data penelitian yang dilakukan dengan berinteraksi langsung bersama narasumber atau informan. Beberapa penelitian kualitatif mayoritas mendapatkan data utama dengan wawancara. Namun pada penelitian ini,



data primer akan ditemukan dan ditentukan oleh informan kunci (*key informan*) yang akan menjadi pisau tajam dalam mengupas permasalahan utama.

b. Observasi

Observasi merupakan teknik pengumpulan data yang identik pada penelitian kualitatif. Proses observasi biasanya dilakukan dengan pengamatan secara langsung di lapangan baik tanpa perantara maupun menggunakan perantara (Creswell, 2016). Hal itu bertujuan untuk mengulik informasi berkaitan dengan keseharian informan dan berusaha membaur dengan situasi di tempat penelitian.

c. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan proses atau cara pengumpulan informasi pendukung berupa catatan khusus, seperti arsip, dokumen, dan lainnya yang dibukukan dan memiliki alur berkaitan dengan objek penelitian. Teknik tersebut termasuk bentuk penguatan pada hasil penelitian yang dituju oleh peneliti.

2) Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder merupakan jenis data yang bersifat tambahan yang membantu jalannya penelitian. Data tersebut berupa buku, artikel, ataupun lainnya yang dapat membantu peneliti dalam melakukan penelitian ini. Bahan tertulis yang berhubungan dengan peristiwa dan bentuk deskripsi akan situasi saat itu menjadi pisau tajam yang dapat digunakan oleh peneliti dalam mendapatkan sari makna dan untuk mencapai tujuan penelitian. Adapun sumber data tertulis dapat berupa surat kabar, arsip-arsip, artikel jurnal dan lain sebagainya yang berkaitan dengan objek penelitian.

3) Pengolahan Data

Kompilasi meliputi data dan informasi yang ada disusun secara naratif, grafis, dan tematik. Data dan informasi yang terstruktur ini diharapkan dapat memunculkan berbagai hal yang harus dianalisis dan selanjutnya akan digunakan sebagai masukan perencanaan.



C. Metode Analisis dan Konsep Perencanaan

Dalam penelitian ini, data yang dikumpulkan akan dianalisis secara deskriptif (*descriptive analysis*) dan kontekstual berdasarkan temuan yang diperoleh di lokasi penelitian. Menurut Gorman dan Clayton dalam Santana (2007), tujuan akhir penelitian kualitatif adalah memahami apa yang dipelajari dari perspektif dan sudut pandang berbagai informasi yang diperoleh oleh peneliti.

Berisi metode kerja yang akan diterapkan pada pelaksanaan penyusunan rencana yang meliputi metode analisis, metode pendekatan rencana, dan metode strategi rencana. Fase berikutnya berupa metode perumusan konsep yang pada bagian ini akan ditarik berbagai kesimpulan akhir.

1) Metode Perumusan Analisis

Data terstruktur yang telah dikategorisasikan dalam beberapa aspek perencanaan akan dianalisis. Analisis dilakukan berdasarkan kategorisasi data dan informasi yang tersedia, di antaranya kajian kebijakan, kajian literatur, kajian fisik, dan kajian non fisik.

- a. Kajian Kebijakan
- b. Kajian Literatur
- c. Kajian Fisik
- d. Kajian Nonfisik

2) Metode Perumusan Pendekatan dan Strategi

Perumusan pendekatan perencanaan dilakukan dengan pendekatan fisik yang berdasar pada standar dan acuan yang masih berlaku. Selain itu, juga pendekatan nonfisik yang berkaitan dengan kajian aspek lingkungan, sosial, budaya, dan ekonomi. Di sisi lain, dilakukan dengan pendekatan evaluasi kebijakan di mana menurut Dunn (2003) bahwa perbedaan beberapa pendekatan dalam evaluasi kebijakan menjadi sangat penting dilakukan mengingat kurang jelasnya arti evaluasi di dalam analisis kebijakan. Orientasi dan pendekatan mengenai riset evaluasi dapat diklasifikasikan menjadi tiga kelompok (Stufflebeam, 1994). Adapun ketiga pendekatan tersebut, antara lain evaluasi semu, evaluasi formal, dan evaluasi keputusan teoretis.

Penyusunan strategi dilakukan dengan strategi perancangan fisik yang meliputi konsep penataan area PKL, area kantong parkir, hingga area *event*.



Strategi perancangan nonfisik yang meliputi rekayasa dan regulasi yang akan diterapkan sesuai dengan permasalahan lingkungan, sosial, budaya, dan ekonomi. Strategi konservasi-preservasi kawasan dan lingkungan di area Solo *Car Free Day*. Strategi manajemen kelembagaan atau struktur organisasi pengelola dan peran serta masyarakat.

3) Metode Perumusan Konsep

Rumusan tentang konsep evaluasi Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta atau Solo *Car Free Day* menggunakan strategi perencanaan partisipasi dalam lingkup terbatas melalui perwakilan berdasarkan keahliannya. Pelibatan seluruh pihak yang berkompeten, pemerintah, swasta, dan *stakeholder* di bidang lingkungan dan perhubungan. Partisipasi masyarakat akan ditampung melalui rekan jejak terstruktur yakni wawancara. Konsep evaluasi yang diajukan kepada pemerintah kota nanti akan dikonfirmasi kepada publik setelah proses evaluasi ini berlangsung. Pada rumusan akhir produk ini akan menjadi alat yang berlaku umum bagi pemeriksaan dan peraturan tata kelola Solo *Car Free Day* dalam bentuk sebagai berikut.

- a. Konsep Dasar
- b. Konsep Pemanfaatan Ruang dan Kawasan
- c. Konsep Penataan dan Zonasi
- d. Konsep Regulasi
- e. Konsep Perizinan dan Pelaksanaan
- f. Konsep Pemanfaatan dan Pengendalian

D. Metode Penyusunan Kajian Evaluasi

Penyusunan rencana terdiri atas tiga bagian. Ketiganya merupakan kesatuan aspek yang berisikan panduan teknis perencanaan, panduan nonteknis, dan panduan pengendalian pelaksanaan. Di mana masing-masing akan memuat.

1) Panduan Teknis

Panduan teknis Evaluasi Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) atau Solo *Car Free Day* (SCFD) setidaknya memuat beberapa komponen sebagai berikut.

- a. Lokasi pelaksanaan
- b. Waktu pelaksanaan



- c. Panjang jalur pelaksanaan
- d. Syarat dan ketentuan partisipasi
- e. Kendaraan yang boleh dan dilarang melintas

2) Panduan Nonteknis

Panduan nonteknis Evaluasi Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) atau Solo *Car Free Day* (SCFD) setidaknya memuat beberapa komponen sebagai berikut.

- a. Ketentuan perizinan.
- b. Ketentuan pembiayaan (pajak dan denda)
- c. Ketentuan pengelolaan (lingkup, pelaku, dan sistem)
- d. Ketentuan pengendalian (administrasi, teknis/fisik, dan mekanisme sanksi)

3) Kegiatan Persiapan

Langkah awal dari seluruh kegiatan ini adalah penyusunan rencana kerja mencakup.

- a. Penyusunan sasaran, strategi, dan alur pekerjaan keseluruhan.
- b. Pembuatan jadwal kegiatan dan mobilisasi staf.
- c. Persiapan survei data primer dan sekunder.
- d. Pengaturan alokasi waktu untuk setiap tahapan pekerjaan.
- e. Penyusunan format-format standar untuk pelaporan-pelaporan.

4) Metode Pelaksanaan Evaluasi

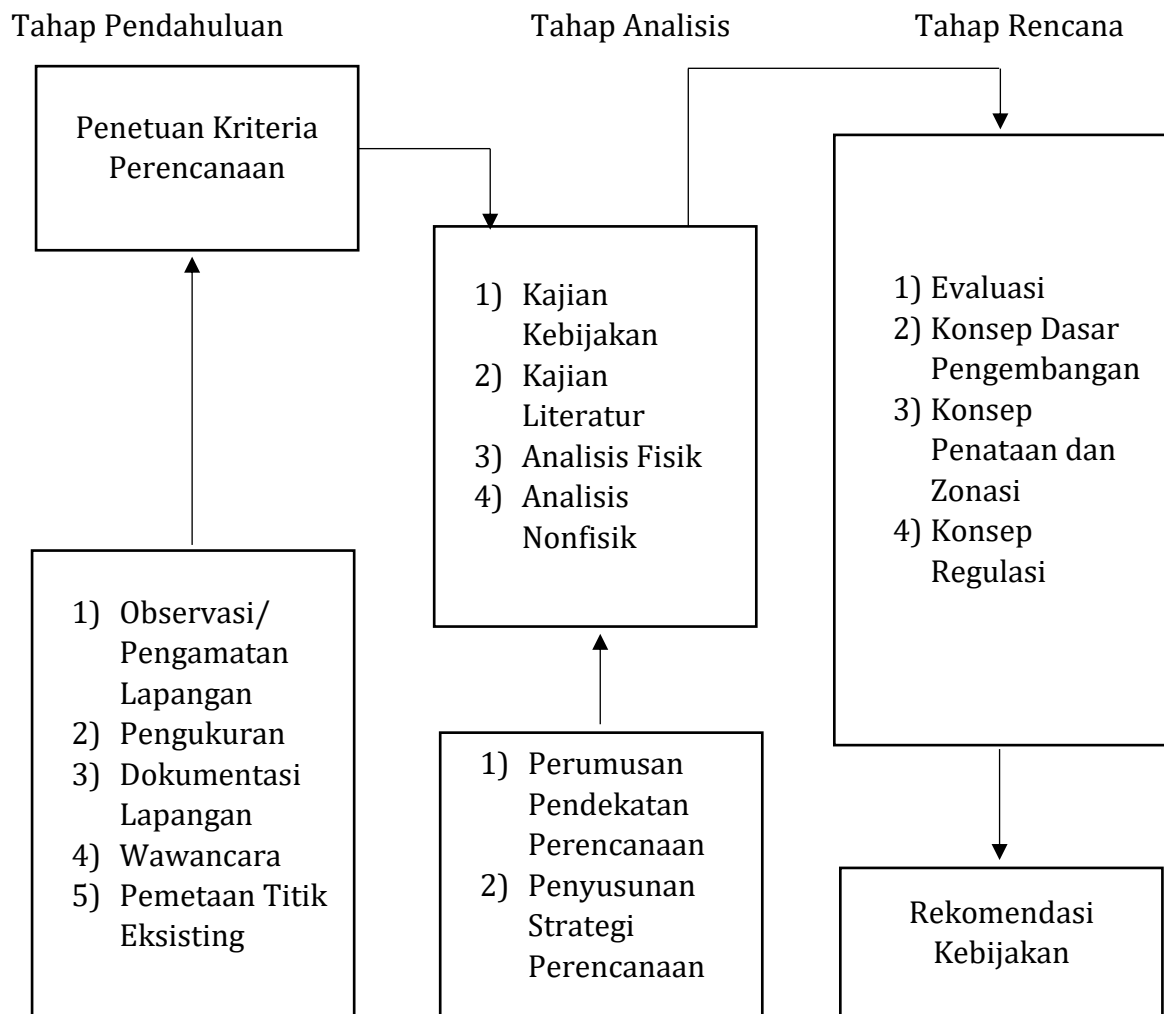
Kegiatan evaluasi Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta atau Solo *Car Free Day* merupakan upaya untuk melihat kesesuaian antara pelaksanaan *Car Free Day* dengan tujuan dan rencana awal yang memperhatikan kelestarian lingkungan. Hasil dari peninjauan kembali penyelenggaraan HBKB Kota Surakarta atau Solo *Car Free Day* berisi rekomendasi tindak lanjut sebagai berikut.

- a. Perlu dilakukan pengecekan kualitas udara pada sebelum, saat, dan sesudah pelaksanaan Solo *Car Free Day* dengan membandingkan konsentrasi parameter pencemar udara dan model sebaran pencemar udara.

- b. Perlu dilakukan pengecekan lalu lintas sebelum dan saat pelaksanaan Solo *Car Free Day* dengan membandingkan hasil penghitungan jumlah kendaraan volume lalu lintas dan model rekayasa lalu lintas.
- c. Perlu dilakukan rapat koordinasi untuk membandingkan hasil pelaksanaan Solo *Car Free Day* dengan rencana yang telah ditetapkan termasuk kendala yang dihadapi ketika pelaksanaan.

5) Kerangka Alur Pikir

Berikut adalah pola pikir yang melatarbelakangi perencanaan ini. Terdiri atas tiga tahapan, yaitu pendahuluan, analisis, dan rencana. Kerangka berpikir mengenai tahapan tersebut digambarkan sebagai berikut.



Gambar 2. 1. Kerangka Pikir Kajian Evaluasi HBKB Kota Surakarta

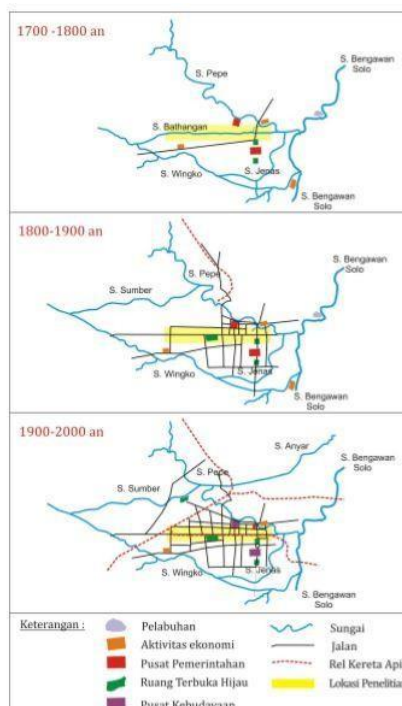


BAB III

PEMAHAMAN WILAYAH KAJIAN

A. Wilayah Kajian

Kota Surakarta merupakan salah satu kota besar yang menunjang aktivitas perdagangan bagi kota besar lain, seperti Semarang dan Yogyakarta. Kota Surakarta adalah pusat dari kota-kota yang berada di sebelah tenggara Provinsi Jawa Tengah. Letaknya berada di antara $110^{\circ}45'15''$ dan $110^{\circ}45'35''$ BT dan antara $7^{\circ}36'$ dan $7^{\circ}56'$ LS. Wilayah Kota Surakarta termasuk dataran rendah dengan ketinggian ± 92 m di atas permukaan laut. Kota ini berbatasan langsung dengan Kabupaten Boyolali di sebelah utara, Kabupaten Karanganyar di sebelah timur, Kabupaten Sukoharjo di sebelah selatan dan sebelah barat. Wilayah Kota Surakarta terbagi ke dalam 5 kecamatan dan 54 Kelurahan. Luas wilayah Kota Surakarta mencapai $44,04 \text{ km}^2$ yang terbagi dalam 5 kecamatan, yaitu Kecamatan Laweyan, Serengan, Pasar Kliwon, Jebres, dan Banjarsari.



Gambar 3. 1. Peta Perkembangan Kota Surakarta
Sumber: Soedarmono (2008)



Pada 1810, di bawah kepemimpinan Daendels, dibangun jalan yang membentang sepanjang 1000 kilometer dari Anyer sampai Panarukan (Zaida, 2004). Dampak dari pembangunan jalan tersebut sangat besar terhadap perubahan perkembangan kota-kota baik yang dilalui maupun yang tidak. Kota Surakarta tidak dilalui jalur jalan Anyer–Panarukan secara langsung, tetapi karena Kota Surakarta merupakan pusat pemerintahan kota kerajaan di Jawa maka dibangun jalan yang menghubungkannya dengan pusat pemerintahan kolonial di Jawa yang berada di Semarang. Jalan tersebut dibangun di atas sebuah sungai yang sangat lurus, yaitu Sungai Bathangan. Jalan tersebut sempat tiga kali berganti nama, yaitu Wilheminastraat, kemudian Purwosariweg, dan terakhir Jl. Slamet Riyadi. Saat ini jalan tersebut merupakan jalan utama di Kota Surakarta.

Jl. Slamet Riyadi merupakan jalan yang membelah pusat Kota Surakarta dengan peranan pelayanan distribusi jasa dan barang untuk masyarakat dalam kota (Aulia, dkk., 2020). Jalan arteri dan jalan kolektor di Kota Surakarta menghubungkan area permukiman ke area perkantoran, perdagangan, dan jasa. Area guna lahan permukiman tersebar menyeluruh di wilayah Kota Surakarta, dengan guna lahan perdagangan & jasa cenderung mengikuti jalan arteri dan kolektor. Persebaran area komersial ini cenderung mengikuti pola jaringan jalan atau linier. Salah satunya terlihat pada Jl. Slamet Riyadi yang memiliki fungsi jalan sebagai jalan arteri sekunder Kota Surakarta.

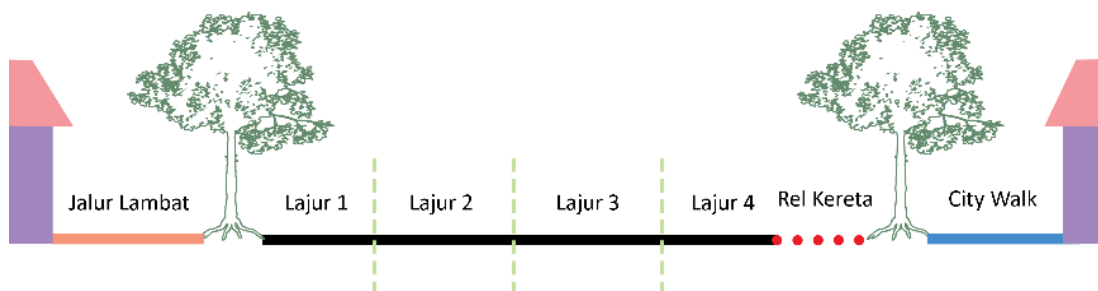
Secara umum, kawasan Jl. Slamet Riyadi menjadi pusat aktivitas bisnis dan perdagangan di Kota Surakarta. Tata guna lahan pada jalur Jl. Slamet Riyadi didominasi oleh perdagangan dan jasa, perkantoran, hotel, serta fasilitas umum lainnya. Sementara itu, permukiman tidak begitu jelas terlihat karena berada di dalam blok atau tidak berada tepat di sepanjang koridor Jl. Slamet Riyadi. Hal itulah yang menjadikan koridor Jl. Slamet Riyadi sebagai area perdagangan dan bisnis. Berdasarkan survei lapangan yang dilakukan, diketahui terdapat 472 buah bangunan yang berada di sepanjang koridor dan 302 buah bangunan di antaranya memiliki fungsi usaha.

Bangunan di sepanjang Koridor Jl. Slamet Riyadi berupa bangunan yang bertipologi berjajar memanjang mengikuti bentuk jalan dengan mayoritas bangunan ruko bertingkat menghadap ke jalan. Dari keseluruhan bangunan di koridor Jl. Slamet Riyadi, mayoritas bangunan dengan jumlah lantai maksimal

2 lantai atau bangunan gedung sederhana. Hanya beberapa bangunan dengan jenis penggunaan untuk pelayanan kesehatan, perhotelan, serta perkantoran dan perbankan yang memiliki jumlah lantai lebih dari 3 lantai. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan Wiharmanto (dalam Sumartono, 2003) bahwa koridor merupakan lahan memanjang yang membelah kota/kawasan atau sebuah lorong yang membentuk fasade bangunan berderet dengan lantai atau ruang kota untuk bergerak dari ruang satu ke ruang yang lainnya.

B. Penggunaan Lahan

Jl. Slamet Riyadi termasuk tipe jalan satu arah (1-3/1) yang memanjang ke timur mulai dari Simpang Empat Purwosari hingga Simpang Empat Gladag. Pada segmen ruas simpang Stasiun Purwosari hingga Simpang Empat Gendengan terdapat ruang parkir di sisi utara jalan dengan pola parkir paralel sejajar jalan yang mengambil ruang di bahu jalan. Sementara itu, di sisi selatan jalan terdapat kebijakan *contra flow* yang memanfaatkan satu lajur untuk kendaraan dari arah Gendengan menuju Purwosari. Sebagai pembatas antara jalan dan jalur lambat maupun antara jalan dan *citywalk*, terdapat taman yang ditumbuhi pohon-pohon perdu besar yang rindang terlihat menutupi ruas jalan.



Gambar 3. 2. Ilustrasi Penampang Jalan Slamet Riyadi
Sumber: Konsultan (2022)

Pada segmen ruas Simpang Empat Gendengan hingga Simpang Gladag, koridor Jl. Slamet Riyadi terdapat ruang parkir di sisi utara jalan dengan pola parkir menyudut sebesar 60° yang mengambil ruang di bahu jalan. Sementara itu, di sisi selatan jalan terdapat rel kereta api aktif yang dilewati Sepur Kluthuk Jaladara dan *Railbus* Bathara Kresna menghubungkan Stasiun Purwosari dan Stasiun Solo Kota



yang memanfaatkan satu lajur. Kereta tersebut melintas hanya 4 kali dalam sehari yakni pada pukul 06.00 WIB, 08.00 WIB, 09.30 WIB, dan 13.30 WIB sehingga rel tetap bisa dilalui kendaraan apabila tidak ada kereta yang melintas. Jl. Slamet Riyadi merupakan satu-satunya jalan besar di Indonesia yang memiliki rel kereta berada bersisian dan masih beroperasi hingga saat ini. Hal itu menyebabkan pada jam-jam tertentu kendaraan yang lewat dapat berdampingan dengan kereta api yang melaju pelan membelah Kota Surakarta. Sebagai pembatas antara jalan dan jalur lambat maupun antara jalan dan *citywalk*, terdapat taman yang ditumbuhi pohon-pohon perdu besar yang rindang terlihat menutupi ruas jalan. Berikut adalah ilustrasi penampang jalan pada Segmen Ruas Simpang Empat Gendengan hingga Simpang Gladag Koridor Jl. Slamet Riyadi.

C. Kependudukan

Perkembangan dan pertumbuhan suatu kawasan selalu identik dengan perkembangan dan pertumbuhan penduduknya. Dinamika suatu kawasan sangat dipengaruhi oleh pertumbuhan dan perkembangan penduduk yang terwujud dalam pergeseran maupun perubahan aktivitas dan pola spasial kawasan tersebut.

Jumlah penduduk Kota Surakarta pada tahun 2021 mencapai 522.728 jiwa dengan tingkat kepadatan penduduk mencapai 11.187,52 jiwa/km². Tingkat kepadatan penduduk tertinggi berada di Pasar Kliwon yang mencapai angka 16.094,02 jiwa/km². Adapun tingkat kepadatan yang tinggi akan berdampak pada beberapa permasalahan sosial terutama yang berkaitan dengan perumahan, kesehatan, hingga kriminalitas.

Tabel 3. 1. Jumlah Penduduk Kota Surakarta Tahun 2022

Kecamatan	Penduduk	Laju Pertumbuhan Penduduk (%)	Kepadatan Penduduk (km ²)
Laweyan	88.578	0,06	9.705,64
Serengan	47.853	0,16	15.522,17
Pasar Kliwon	78.565	0,06	16.094,02
Jebres	138.859	0,06	9.658,38
Banjarsari	168.873	0,06	11.069,13
Surakarta	522.728	0,07	11.187,52

Sumber: BPS Kota Surakarta, 2022

Sementara itu, kecamatan yang dilintasi oleh Jl. Slamet Riyadi yaitu Laweyan, Serengan, Banjarsari, dan Pasar Kliwon. Adapun detail wilayahnya meliputi Laweyan (Purwosari Ngapeman), Serengan (Ngapeman-Nonongan) sisi selatan, Banjarsari (Ngapeman-Keprabon) sisi utara, dan Pasar Kliwon (Nonongan-Gladak). Wilayah yang dilewati dengan jumlah penduduk tertinggi adalah Banjarsari sebanyak 168.873 jiwa. Di sisi lain, wilayah dengan laju pertumbuhan penduduk tertinggi adalah Serengan sebesar 0,16%.

D. Fasilitas Sosial Ekonomi

1) Fasilitas Perdagangan

Di sepanjang Jl. Slamet Riyadi banyak tersebar warung, kios, toko, hingga fasilitas perdagangan berskala regional (fungsi primer). Bahkan dapat dikatakan bahwa pusat bisnis Kota Surakarta terletak di Jl. Slamet Riyadi karena terdapat hotel, bank, perkantoran, pusat perbelanjaan, hingga restoran. Adapun uraian lengkapnya sebagai berikut.

a) Pasar

Fasilitas perdagangan dengan bentuk pasar juga ditemukan di Jl. Slamet Riyadi. Adapun pasar tersebut, antara lain Pasar Senggol Purwosari dan Pasar Triwindu.



Gambar 3. 3. Pasar Triwindu



Sumber: Surakarta.go.id (2022)

b) Swalayan/Mall

Fasilitas perdagangan berupa pusat perbelanjaan modern dapat dijumpai di Jl. Slamet Riyadi. Adapun pusat-pusat perbelanjaan tersebut, antara lain Solo Grand Mall, Sami Luwes, Pusat Grosir Solo, Beteng Trade Center, hingga Indomaret Plus.



*Gambar 3. 4. Sami Luwes
Sumber: Dok. Konsultan (2022)*

c) Toko

Fasilitas perdagangan dengan bentuk rumah toko juga banyak ditemukan di Jl. Slamet Riyadi. Adapun ruko tersebut, antara lain Cat Warna Abadi, Togamas, Sinar Mas, Candi Elektronik, Batik Keris, Gramedia, Batik Danar Hadi, Central Agung, Ramayana Motor, Atlas Optics, Gaya Baru, Eiger Adventure Store, Jempol, hingga Sampurna Foto.



*Gambar 3. 5. Batik Danar Hadi
Sumber: Dok. Konsultan (2022)*

d) Restoran

Fasilitas perdagangan berupa rumah makan modern juga dapat dijumpai di Jl. Slamet Riyadi. Adapun restoran tersebut, antara lain Pizza Hut, The Gade Coffee & Gold, Kusuma Sari, Solo Bistro, Adem Ayam, A.M-P.M., Diamond, Java Terrace Kitchen, Sekutu Kopi, Richeese Faktory, KFC, RM. Sederhana, Starbucks, Texas Chicken, Hoka Bento, Mc Donald's, Oriental Resto, Soga Eatery, Ichiban Sushi, Kalagyan, Laju Kopi, Harvest Bakery, hingga Hakui Kopi.



*Gambar 3. 6. Hoka-Hoka Bento
Sumber: Dok. Konsultan (2022)*

2) Fasilitas Sosial

a) Perkantoran

Perkantoran pelayanan umum dan pada umumnya mempunyai fungsi primer tersebar merata di sepanjang Jl. Slamet Riyadi. Adapun beberapa kantor tersebut, antara lain Dinas Sosial, Bursa Efek Indonesia, RS Kasih Ibu, Jasa Raharja, Grapari Telkomsel, Graha Prioritas, Gedung Perhutani, Departemen Ketenagakerjaan, Otoritas Jasa Keuangan, RST Slamet Riyadi, Bank Mandiri, Hiswana Migas, Dinas Sosial Ketenagakerjaan dan Transmigrasi, Asuransi Jiwasraya, Allianz, Smartfren, Cabang Dinas Pendidikan (Wil VII), Lembaga Bantuan Hukum, Polresta, PLN UP3, Bank DKI, Pos Indonesia, Pegadaian, Pengadilan Negeri, Taspen, Bank Syariah Indonesia, Dinas Kebudayaan Kota Surakarta, Bank Bukopin, Bank BRI, Badan Koordinasi Wilayah II Surakarta, Bank BNI, hingga Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi.



*Gambar 3. 7. Kantor BNI Slamet Riyadi Solo
Sumber: Dok. Konsultan (2022)*

b) Peribadatan

Tedapat beberapa fasilitas peribadatan dengan fungsi primer dan sekunder di sepanjang Jl. Slamet Riyadi. Adapun beberapa peribadatan tersebut, antara lain Masjid Baabussalam, Gereja Katolik St. Petrus, GPIB Penabur, hingga Gereja Baptis Indonesia.



*Gambar 3. 8. Gereja Katolik St. Petrus
Sumber: Dok. Konsultan (2022)*

E. Fasilitas Rekreasi, Olahraga, dan Ruang Terbuka

1) Rekreasi dan Olahraga

Keberadaan fasilitas rekreasi dan olahraga sebagai fasilitas warga dengan fungsi primer dapat dijumpai di Jl. Slamet Riyadi. Adapun beberapa fasilitas yang berperan dalam kehidupan kota, antara lain Taman Sriwedari dan Stadion R. Maladi.



*Gambar 3. 9. Stadion R. Maladi
Sumber: Kompas.com (2017)*

2) Ruang Terbuka Hijau

Wilayah Kota Surakarta merupakan daerah dengan kepadatan bangunan sangat tinggi. Keberadaan ruang terbuka di sepanjang Jl. Slamet Riyadi memiliki peran, fungsi, dan manfaat yang cukup penting dalam memberikan keleluasaan aktivitas. Ruang terbuka yang terdapat di kawasan Slamet Riyadi, yaitu Kompleks Sriwedari.



*Gambar 3. 10. Taman Sriwedari
Sumber: Solopos.com (2022)*

F. Bangunan Milik Pemerintah

1) Bangunan Aset Pemerintah

Lahan yang dimiliki oleh Pemerintah pada umumnya berwujud kompleks perkantoran, lapangan, pasar, sekolah, dan makam. Adapun bangunan aset Pemkot Surakarta yang berada di Jl. Slamet Riyadi, antara lain Balai Benih Tanaman Pangan dan Hortikultura, Kantor Dinas Sosial, Loji Gandrung, Kantor Dinas Ketenagakerjaan dan Perindustrian, Taman Sriwedari, Grha Wisata Niaga, Kantor Cabang Dinas Pendidikan Wilayah VII, Pasar Senggol Purwosari, Galabo, SLB D, dan MAN 2 Surakarta.



*Gambar 3. 11. Grha Wisata Niaga
Sumber: Dok. Konsultan (2022)*

2) Pemanfaatan Bangunan Aset Pemerintah

Bangunan-bangunan aset yang dimiliki oleh pemerintah biasanya dimanfaatkan untuk perkantoran, ruang terbuka hijau, perdagangan, hingga pendidikan. Adapun tujuannya untuk menunjang kelancaran pelaksanaan penyelenggaraan Pemerintahan dan Pembangunan Daerah, mewujudkan akuntabilitas dalam pengelolaan barang, serta mewujudkan pengelolaan barang yang tertib, efektif, dan efisien.



*Gambar 3. 12. Loji Gandrung (Rumah Dinas Walikota)
Sumber: Dok. Konsultan (2022)*



*Gambar 3. 13. Kantor Dinas Sosial Kota Surakarta
Sumber: Dok. Konsultan (2022)*



*Gambar 3. 14. Stadion R. Maladi Sriwedari
Sumber: Dok. Konsultan (2022)*



*Gambar 3. 15. Pasar Senggol Purwosari
Sumber: Dok. Konsultan (2022)*

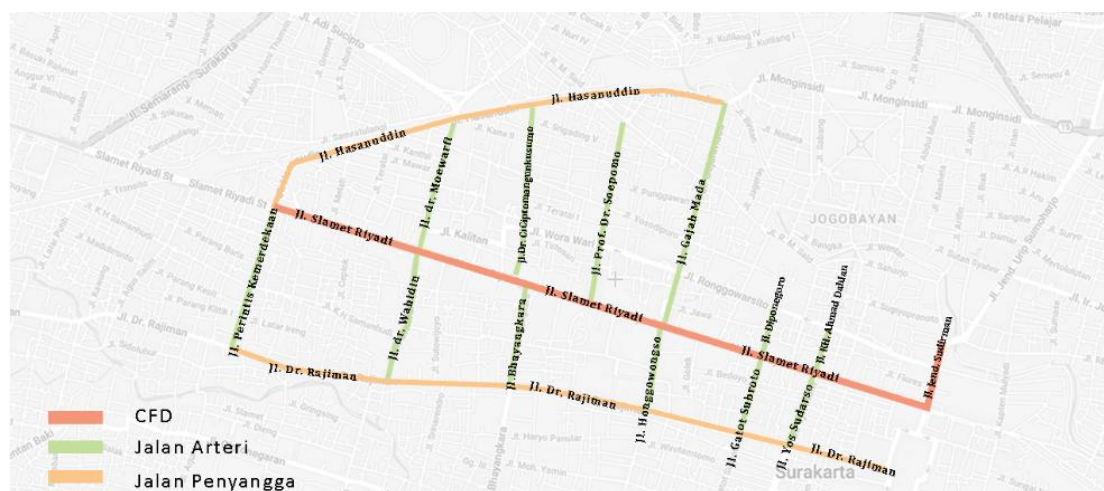


Gambar 3. 16. Gedung MAN 2 Surakarta
Sumber: Dok. Konsultan (2022)

G. Sarana dan Prasarana

1) Jaringan Jalan

Secara umum, kondisi Jl. Slamet Riyadi dapat dikatakan sudah baik dan beraspal dengan struktur jalan yang sesuai dengan bebannya. Namun, terkadang jumlah kendaraan yang lewat sangat besar sehingga dirasa jalan tersebut penuh sesak dan kurang lebar.

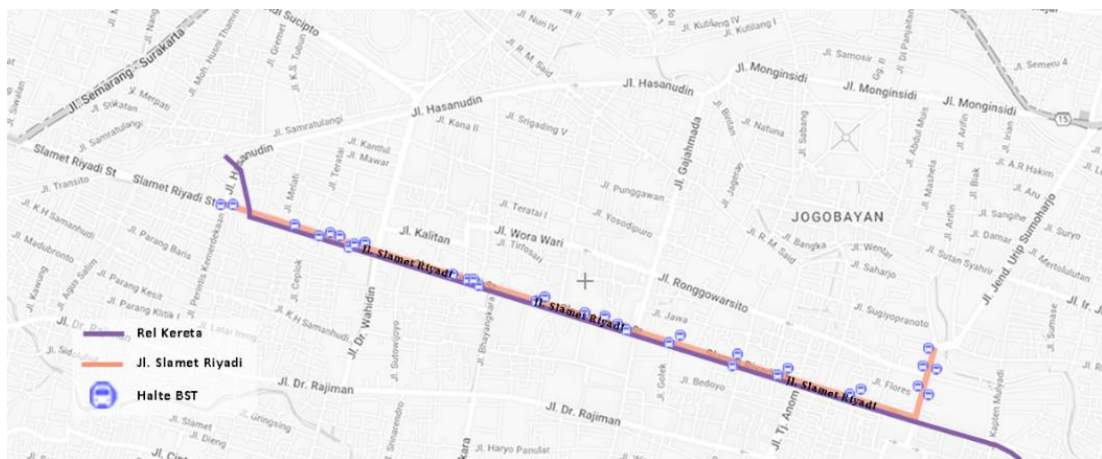


Gambar 3. 17. Jaringan Jalan di Kawasan CFD
Sumber: Konsultan (2022)

Adapun pola jaringan jalan di kawasan Jl. Slamet Riyadi berpola papan catur. Poros jalan arteri sekundernya (protokol), yaitu Jl. Slamet Riyadi–Jl. Jend. Sudirman–Jl. Urip Sumoharjo. Sementara itu, jalan penyangga Jl. Slamet Riyadi dapat dibagi menjadi dua, yaitu sisi utara dan selatan. Jalan penyangga sisi utara terdiri dari Jl. Hasanudin, Jl. dr. Moewardi, Jl. Cipto Mangunkusumo, Jl. Prof. Dr. Supomo, Jl. Gajahmada, Jl. Diponegoro, dan Jl. Ahmad Dahlan. Di sisi lain, jalan penyangga sisi selatan terdiri dari Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. dr. Wahidin, Jl. Bhayangkara, Jl. Honggowongso, Jl. Gatot Subroto, dan Jl. Yos Sudarso.

2) Kondisi Prasarana Transportasi

Tingkat perkembangan sangat pesat baik fisik bangunan, sarana prasarana, maupun kegiatan transportasi. Arus lalu lintas di kawasan Jl. Slamet Riyadi juga semakin padat dengan jenis atau moda transportasi yang semakin beragam mulai dari kendaraan pribadi, Bus BST, Angkot Feeder BST, Kereta Bathara Kresna, Kereta Kluthuk Jaladara, becak, hingga andong. Hal itu mengakibatkan aktivitas kota semakin sibuk dan terkadang muncul kemacetan.



Gambar 3. 18. Jaringan Prasarana Transportasi di Kawasan CFD
Sumber: Konsultan (2022)

3) Jaringan Air Bersih

Pelayanan air bersih dengan perantara perpipaan untuk Kota Surakarta pada umumnya diperoleh dari sumber air Cokrotulung. Adapun kapasitasnya rerata mencapai 431 liter/dt. Pelayanan tersebut ditampung dengan reservoir yang terletak di Kartasura. Ada tiga sumur dalam dengan kapasitas 120 liter/dt

yang dua di antaranya berada di Kecamatan Banjarsari (Kadipiro dan Mojosongo). Masyarakat yang tidak menggunakan air bersih dari PDAM biasanya mengambil air bersih dari sumur dangkal dan sumur dalam.



*Gambar 3. 19. Pemindahan Pipa Transmisi Jl. Slamet Riyadi
Sumber: Timlo.net (2019)*

4) Jaringan Pematusan

Kota Surakarta mempunyai badan-badan pematusan utama, antara lain Kali Sumber, Kali Pelem Wulung, Kali Pepe (hilir), Kali Wingko, Kali Pepe (hulu), dan Kali Tanggul. Selain itu, juga terdapat dua badan air buatan yang berfungsi sebagai badan air penerima dari sistem pematusan mikro, yaitu Kali Anyar dan Kali Jenes. Jaringan tersebut dilengkapi dengan prasarana pematusan yang terdiri dari Tanggul Penahan Luapan Air Sungai (Bendung Sala, Sungai Tanggul, dan Sungai Plalan), Pintu Air dan Rumah Pompa Demangan, Bendung Tirtonadi, Bendung Kleco, dan Pintu Air Sumber.



*Gambar 3. 20. Kali Pepe
Sumber: Sda.pu.go.id (2019)*

5) Sistem Pembuangan Sampah Kota

Sistem pembuangan sampah di Kota Surakarta mempunyai tiga aspek pengelolaan, yaitu pengumpulan sampah dari sumber sampah, pengangkutan ke TPA dan pemusnahan di TPA.

a. Sumber dan Pengumpulan Sampah

Berdasarkan garis besar, sumber sampah dapat diidentifikasi berdasarkan asal. Sampah Solo *Car Free Day* sebagian besar bersumber dari aktivitas para pedagang. Segmen atau zona yang banyak menghasilkan sampah berada di ruas Gendengan hingga Ngapeman. Di segmen tersebut dapat dijumpai beragam aktivitas salah satunya jualan makanan/minuman. Hal itulah yang menyebabkan sampah banyak ditemukan di sana.



*Gambar 3. 21. Salah satu titik penempatan tempat sampah di Solo CFD.
Sumber: Dok. Konsultan (2022)*

b. Pengangkutan Sampah

Sampah dari pedagang atau pengunjung dikumpulkan terlebih dahulu di bak sampah sementara (TPS) yang diletakkan pada beberapa titik. Kemudian dari TPS akan diambil oleh truk (12 m^3) untuk dibuang ke TPA Putri Cempo.



Gambar 3. 22. Petugas DLH mengangkut sampah di dekat Kantor Dinas Sosial
Sumber: Dok. Konsultan (2022)

c. Pembuangan Akhir

Lokasi TPA berada di Kelurahan Mojosongo dengan luas 18 Ha. Adapun jarak dari pusat kota sekitar 3-4 Km, lebih tepatnya terletak di pinggir kota (timur laut). Pemusnahan atau pengelolaan yang dilakukan di TPA Putri Cempo menggunakan sistem *sanitary landfill*.



*Gambar 3. 23. Penurunan sampah oleh petugas di TPA Putri Cempo
Sumber: Jawapos.com (2018)*

6) Jaringan Listrik

Pelayanan tenaga listrik sudah menjangkau ke seluruh pelosok wilayah kota, dengan prasarana kabel udara dengan pola jaringan yang identik/mengikuti jaringan jalan yang ada. Prasarana gardu listrik untuk pelayanan Kota Surakarta berada di Kecamatan Laweyan. Untuk meningkatkan kualitas listrik di Kota Surakarta, khususnya bagian selatan telah dibangun gardu induk Listrik dengan sistem instalasi gas yang berada di tengah/pusat kota dan dihubungkan dengan gardu induk listrik yang sudah ada, yaitu di Jl. Suharso (GI Jajar, Kecamatan Laweyan). Gardu induk GIS (*Gas Insulation System*) dibangun di tengah-tengah kepadatan bangunan dan perkotaan, guna menghindari pembebasan tanah, keamanan, serta tidak mengganggu estetika kota.

7) Jaringan Air Limbah

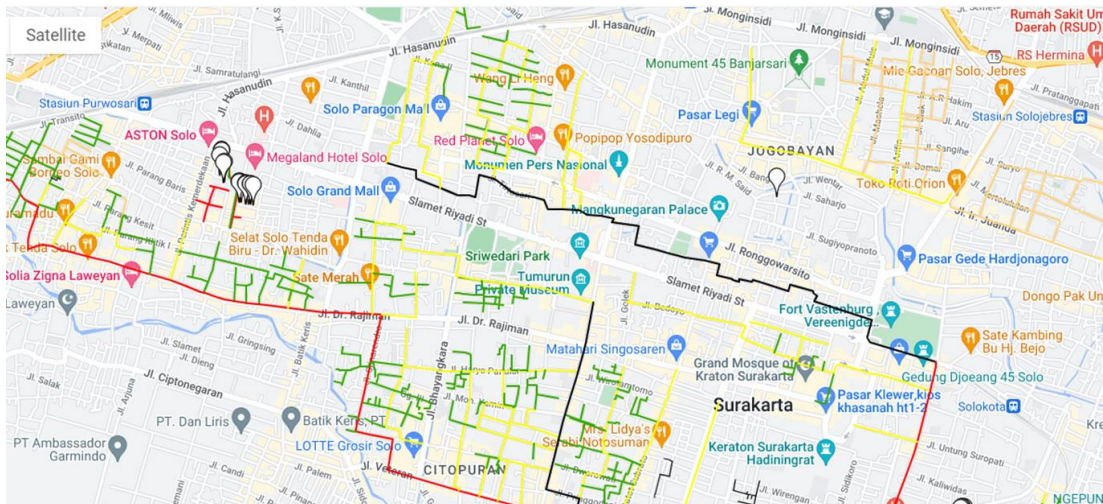
Jaringan air limbah yang berada di Jl. Slamet Riyadi, yakni sistem Jaringan Kasunanan. Adapun daerah pelayanannya terletak di sebelah selatan jalan. Sementara itu, luas wilayah yang dapat dijangkau mencapai 238,4 Hektare,

meliputi Kecamatan Laweyan, Kecamatan Serengan, dan Kecamatan Pasar Kliwon.



Sistem Jaringan Limbah Kota Surakarta

Kembali



Gambar 3. 24. Jaringan Air Limbah Surakarta
Sumber: Dpupr.surakarta.go.id (2022)

H. Profil Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta atau *Solo Car Free Day*

1) Sebaran Pedagang Kaki Lima

Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan di *Solo Car Free Day* sebagian besar memadati kawasan Sriwedari. Menurut Eko (2022), terdapat sekitar 1.775 pedagang yang berjualan di *citywalk* sepanjang Gendengan–Ngapeman. Jumlah tersebut lebih banyak daripada pedagang yang berjualan di kantong-kantong PKL sekitar 1.118 pedagang. Selain kesan semrawut, PKL yang berjualan di *citywalk* menyebabkan beberapa *paving* yang ada di sana kotor karena tumpahan minyak bahkan taman juga ada yang rusak karena terinjak. Di sisi lain, terkadang ada juga PKL yang belum selesai mengemasi barang dagangannya padahal waktu sudah menunjukkan pukul 09.00 WIB. Hal tersebut tentu akan menghambat kerja Dinas Lingkungan Hidup yang hendak membersihkan kawasan *Solo Car Free Day*. Oleh sebab itu maka mereka diharapkan dapat menempati kantong PKL yang sudah disediakan oleh Pemerintah Kota Surakarta agar lebih tertata dan bersih. Adapun beberapa kantong PKL tersebut, antara lain berada di Kantor Dinas Sosial,



Dinas Ketenagakerjaan, Grha Wisata Niaga, Galabo, Benteng Vastenberg, dan Balaikota.

2) Sebaran Acara atau *Event*

Tidak jauh berbeda dengan PKL, para penyelenggara acara atau *event* juga banyak yang menggelar kegiatan di sepanjang Ngapeman hingga Gendengan. Adapun salah satunya adalah senam, ketika ada senam tentu akan memakan tempat sehingga menyebabkan ruang gerak pengunjung sempit karena banyaknya peserta senam (Wibowo, 2022). Pemerataan *event* yang digelar sepanjang kawasan Solo *Car Free Day* penting karena berdampak pada tingkat kepadatan. Harapannya konsentrasi pengunjung tidak hanya terpusat di Ngapeman–Gendengan saja. Sejumlah *event* yang digelar dapat diarahkan melebar ke sisi barat (sekitar Purwosari) atau melebar ke sisi timur (sekitar Ngarsopuro–Gladag).

3) Sebaran Komunitas

Beragam masyarakat, institusi, dan komunitas banyak yang mengadakan kegiatan di Solo *Car Free Day*, Beberapa di antaranya, seperti Komunitas Pecinta Reptil, Komunitas Pecinta Kucing Solo, Komunitas Bus Mainan, Komunitas Perpustakaan Jalanan Solo, hingga Komunitas Solo *Drone Fly*. Menurut Febri (2022), salah seorang anggota Komunitas Pecinta Reptil, tujuan mereka ingin mengedukasi pengunjung Solo *Car Free Day* agar mengetahui mana jenis ular yang berbisa dan tidak. Sebagian besar dari masyarakat yang datang ke Solo *Car Free Day* juga antusias terhadap spesies hewan yang dipamerkan. Sementara itu, Komunitas Bus Mainan dan Komunitas Solo *Drone Fly* menjadikan Solo *Car Free Day* sebagai ajang untuk memamerkan hasil karya mereka berupa miniatur bus, pesawat tanpa awak, foto, dan video.

4) Sebaran Tempat Sampah

Jumlah dan volume sampah yang dibuang sembarangan di area *Car Free Day* sudah berkurang dibanding ketika awal dibuka setelah pandemi. Beberapa pedagang sudah menyediakan tempat sampah sendiri. Sementara



itu, dari pihak Pemerintah Kota Surakarta juga menyediakan tempat sampah yang diletakkan di beberapa titik sepanjang kawasan Solo *Car Free Day* (Mulatsih, 2022). Adapun beberapa di antaranya, seperti di depan Rumah Sakit Kasih Ibu, Diamond Convention Hall, Balai Benih Tanaman Pangan dan Hortikultura, Polresta Surakarta, Dinas Sosial, Solo Grand Mall, Richeese Factory, Adem Ayam, Bank Jateng KCP Surakarta, OJK, MNC Bank, Ayam Goreng Bu Narsi, Bank BSI, Sriwedari, hingga Grha Wisata Niaga.



BAB IV

ANALISIS KAWASAN

A. Hari Bebas Kendaraan Bermotor atau *Car Free Day*

Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) berawal dari wacana gerakan *Car Free Day* atau hari bebas mobil yang muncul akibat isu *global warming* pada dekade akhir abad ke-20 Masehi. Gerakan *Car Free Day* muncul pada medio 1950-an di USA dan Eropa Daratan yang awalnya merupakan bentuk protes akibat berkembangnya industri mobil dengan segala dampak yang muncul terutama pada lingkup kota dan desa. Titik tolak munculnya kegiatan *Car Free Day* adalah sebuah pertemuan internasional di Toledo mengenai pengurangan ketergantungan mobil yang berujung pada kebijakan *Car Free Café* yang direalisasikan pada 1997.

Gerakan *Car Free Day* mulai terealisasi menjadi *event* berkala di Prancis dengan nama *en Saville Sans ma Voiture* atau di kota tanpa mobil pada 1998. Pada saat bersamaan, Inggris mencanangkan tiga hari tanpa mobil nasional dan Jerman dengan *Mobil Ohne Auto* pada tahun 1998. Tren hari tanpa mobil kemudian menyebar di seluruh Eropa Daratan dengan basis program nasional dengan menentukan hari-hari nasional tanpa mobil. Kota Bogota membuat terobosan baru yaitu kegiatan *Sin Mi Carro en Bogota* hari bebas mobil pada hari Kamis secara berkelanjutan.

Jumat (14/10/2000) menjadi titik awal perkembangan *Car Free Day* di Asia dan Pasifik dengan diselenggarakan hari bebas kendaraan bermotor di Cina. Penyelenggaraan *Car Free Day* pertama di Cina menunjukkan persebaran dan perkembangan dari gerakan protes menjadi acara yang diselenggarakan rutin baik tiap bulan maupun tahun. Indonesia pertama kali menyelenggarakan Hari Bebas Kendaraan Bermotor pada 22 September 2002 di ruas Jl. M.H. Thamrin dengan inisiator Alfred Sitorus (The Jakarta Post, 2008).

Pelaksanaan Hari Bebas Kendaraan Bermotor di Indonesia sejak awal terkesan kurang maksimal terutama jika dilihat dari durasi waktu. Cina dari tahun 2000 hingga sekarang melaksanakan kebijakan *Car Free Day* dengan durasi waktu 12 jam, dimulai sejak pukul 07.00 hingga 19.00, dengan lingkup satu kota. Pelaksanaan *Car Free Day* di Cina sangat kontras apabila dibandingkan dengan



pelaksanaan Hari Bebas Kendaraan Bermotor di Indonesia di mana kebanyakan kabupaten/kota menyelenggarakan dengan durasi empat jam dengan paling lama di Jakarta selama delapan jam. Pada Mei 2012, Hari Bebas Kendaraan Bermotor diadakan rutin setiap minggu di Jl. M.H. Thamrin dan Jl. Sudirman yang kemudian diadaptasi oleh kabupaten dan kota lain.

B. Fungsi Hari Bebas Kendaraan Bermotor atau *Car Free Day*

Fungsi awal *Car Free Day* apabila dirunut sejak awal untuk mengurangi kebisingan mobil yang berkembang secara pesat di Amerika pada medio 1950-an. Kebisingan tersebut disebabkan oleh implementasi kebijakan *suburbanization* di mana banyak dibangun infrastruktur seperti jalan raya dan jembatan yang memperluas jangkauan mobil. Tren *tract home* atau perumahan mulai menjalar di daerah-daerah pinggiran kota seiring dengan sarana transportasi terutama jalan yang berkembang pesat. Produksi mobil juga berkembang pesat pada medio 1950-an sehingga muncul sebuah mindset, “*that any man with good job should be able to afford an automobile.*” (Mc Farland, 2003). Perkembangan mobil dari yang awalnya 25 juta pada 1950 menjadi 67 juta pada 1958 menyebabkan polusi suara terutama pada daerah pinggiran yang akhirnya melahirkan gerakan pembatasan mobil.

Krisis minyak pada 1973–1979 yang diakibatkan oleh Perang Yom Kippur melahirkan isu baru yang diangkat pada Gerakan *Car Free Day*. Penurunan produksi minyak dunia secara signifikan akibat embargo minyak Negara Arab menimbulkan gerakan protes di Amerika dan Eropa mengenai penggunaan kendaraan pribadi yang dianggap membebani pengeluaran negara. Pembatasan produksi dan tingginya pajak bagi produsen mobil menjadi *headline* dalam protes-protes mengenai *Car Free Day* baik di Amerika maupun Eropa.

Isu *global warming* atau pemanasan global mulai merebak pada dekade akhir abad ke-20 Masehi. Pemanasan Global kemudian dijadikan *headline* pada Gerakan *Car Free Day* yang kemudian mencapai puncak pencapaian dengan diselenggarakannya *Sin Mi Carro en Bogota* di seluruh Kota Bogota pada Februari 2000 (Wright dan Montezuma, 2004). *Car Free Day* yang awalnya merupakan gerakan protes kemudian diimplementasikan dalam kebijakan pemerintah untuk membatasi kendaraan bermotor pada hari-hari tertentu guna mengurangi emisi



gas buang kendaraan bermotor. Kebijakan *Car Free Day* kemudian diadaptasi di Indonesia yang diselenggarakan pertama kali pada tahun 2002 di ruas Jl. M.H. Thamrin, Jakarta. Kemudian mulai menyebar dan diselenggarakan di beberapa kabupaten dan kota di Indonesia.

Indonesia memiliki keunikan tersendiri dalam perkembangan tujuan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB). Isu pemanasan global dengan pengurangan emisi gas buang kendaraan menjadi tujuan utama diselenggarakannya Hari Bebas Kendaraan Bermotor di beberapa negara dunia. Kegiatan ekonomi yang muncul akibat adanya kerumunan menjadikan tujuan awal pengurangan emisi berkembang menjadi mendukung perkembangan ekonomi lokal. Hari Bebas Kendaraan Bermotor juga berkembang menjadi ajang olahraga, perkumpulan komunitas, dan *refreshing* warga kota.

C. Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta atau Solo *Car Free Day*

1) Perkembangan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta atau Solo *Car Free Day* (SCFD)

Perkembangan sebuah kota dapat dilihat dari ramainya pengguna jalan di daerah tersebut. Tingginya mobilitas penduduk membuat banyaknya pilihan moda transportasi untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi umum dan pribadi yang berkembang berdampingan membuat meningkatnya emisi gas buang kendaraan. Peningkatan tersebut dapat dirasakan warga kota dengan suasana kota yang terasa semakin sesak. Tercatat terjadi peningkatan emisi gas buang kendaraan sebesar 15% tiap tahunnya di Kota Solo. Hal ini perlu menjadi sebuah perhatian bersama untuk merawat dan melestarikan lingkungan perkotaan.

Kegiatan Solo *Car Free Day* (SCFD) merupakan bentuk partisipasi Kota Surakarta dalam upaya menurunkan emisi gas buang kendaraan untuk mengurangi efek pemanasan global. Solo *Car Free Day* dimulai sejak 30 Mei 2010. Diharapkan dapat meningkatkan kegiatan berkumpul atau *srawung* warga Solo dan sekitarnya sekaligus menjadi sarana untuk berolahraga serta rekreasi. Solo *Car Free Day* dilaksanakan setiap hari Minggu mulai pukul 05.00–09.00 WIB.



Pandemi Covid-19 yang melanda Indonesia, membuat lumpuhnya aktivitas warga untuk melakukan aktivitas di luar ruang ruangan. Solo *Car Free Day* terdampak dengan adanya pembatasan aktivitas tersebut yang membuat ditiadakan dari tahun 2020 hingga diselenggarakan kembali pada 15 Mei 2022. Penyelenggaraan Solo *Car Free Day* pasca penutupan juga merupakan bentuk pemulihan ekonomi Kota Solo yang sempat terhambat ketika pandemi Covid-19. Harapannya dengan diselenggarakan kembali Solo *Car Free Day* dapat membuka peluang bagi pelaku UMKM Solo dan sekitarnya untuk berwirausaha atau berlapak kembali di Solo *Car Free Day*.

2) Perkembangan Jalur

Jl. Slamet Riyadi merupakan lokasi penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor Surakarta sejak 2010 hingga 2022. Ruas jalan pertama yang digunakan sebagai lokasi *Solo Car Free Day* mulai dari perempatan Gendengan hingga Simpang Gladag. Sebelum pandemi Covid-19 jalur Hari Bebas Kendaraan Bermotor Surakarta dilebarkan ke barat hingga pertigaan Purwosari. Setelah vakum selama dua tahun *Solo Car Free Day* dibuka pada 15 Mei 2022 dengan pelebaran hingga ruas Jl. Jenderal Sudirman.

Guna kelancaran pelaksanaan Solo *Car Free Day* Dinas Perhubungan Kota Surakarta juga melakukan pengalihan rute Batik Solo Trans (BST) yang melintas di Jl. Slamet Riyadi, mulai BST koridor 1 hingga koridor 6, selama gelaran *Car Free Day* berlangsung, rute BST koridor 1 dialihkan. Berikut ini rute pengalihan selama *Car Free Day* berlangsung.

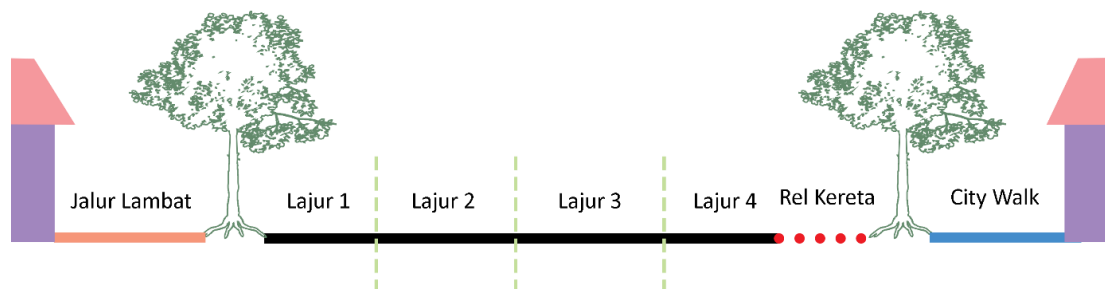
- a) Terminal Palur – Jl. Ir.Sutami – Jl. Kolonel Sutarto – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Ir. Djuanda – Jl. Kapten Mulyadi – Jl. Veteran – Jl. Bhayangkara – Jl. Dr. Radjiman – Jl. Dr. Wahidin – Jl. Dr. Moewardi (Yudistira) – Jl. Adi Sucipto – Jl. Ahmad Yani – Pabelan – Jl. Adi Soemarmo – Terminal Kartasura – Bandara Adi Soemarmo.
- b) Sebelumnya, rute BST koridor 1 dari Bandara Adi Soemarmo-Terminal Palur adalah Terminal Palur – Jl. Ir. Sutami – Jl. Kolonel Sutarto – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Jenderal Sudirman – Jl. Slamet Riyadi – Jl. Adi Soemarmo – Terminal Kartasura – Bandara Adi Soemarmo.

- c) Kemudian dari Bandara Adi Soemarmo – Jl. Adi Soemarmo – Pabelan – Jl. Slamet Riyadi – Jl. Jenderal Sudirman – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Kolonel Sutarto – Jl. Ir. Sutami – Terminal Palur.

Upaya pengendalian yang dilaksanakan antara lain:

- a) Agar tidak mengganggu aktifitas penumpang penutupan jalan Solo *Car Free Day* diawali setelah pintu masuk/keluar stasiun.
- b) Lokasi Parkir: Stasiun Purwosari, Telkomsel, Diamond, Kota Barat, Jl. Kalitan, Solo Grand Mall, Jl. Dr. Cipto, Stadion R. Maladi, Jl. Museum, Jl. Dr. Supomo, Jl. Honggowongso, lahan Parkir Beteng, Jl. Kartini, Jl. Teuku Umar, dan Jl. Imam Bonjol.
- c) Mengingat Jl. Honggowongso dan Jl. Dr. Moewardi-Jl. Dr. Wahidin merupakan koridor utama lalu lintas dari selatan ke utara maka simpang empat Ngapeman dan Gendengan diizinkan untuk dilintasi kendaraan bermotor selatan ke utara dan sebaliknya.

Adapun pembagian lajur Jl. Slamet Riyadi sebagaimana gambar berikut.



Gambar 4. 1. Penampang Ruas Jl. Slamet Riyadi
Sumber: Konsultan (2022)

Keterangan :

- 1) Jalur lambat: digunakan untuk lalu lintas kendaraan tidak bermotor dan darurat.
- 2) Jalur Cepat dibagi menjadi Lajur 1, Lajur 2, Lajur 3, dan Lajur 4 dengan fungsi:
 - i. Lajur 1: untuk aktivitas *event*/panggung kesenian/sosialisasi/pameran.
 - ii. Lajur 2, 3 dan 4: untuk aktifitas pejalan kaki dan sepeda.
- 3) Citywalk: untuk aktivitas pedagang kaki lima (makanan/minuman dan berjualan lainnya).

3) Perkembangan Animo Masyarakat

Penyelenggaraan HBKB Kota Surakarta menunjukkan perkembangan yang pesat sejak 2010 hingga 2022. Perkembangan animo masyarakat secara kasar dapat dilihat dari jumlah Pedagang Kaki Lima (PKL) yang pada 2010 sebanyak 39 kios menjadi 2.500 kios pada 2020. Animo masyarakat yang tinggi tidak hanya datang dari Kota Surakarta saja, tetapi juga dari daerah sekitar. Daya tarik yang bermacam-macam mulai dari PKL, olahraga, sosialisasi, hingga komunitas menjadi latar belakang tingginya animo masyarakat untuk datang ke Solo *Car Free Day*. Selain itu, animo masyarakat juga dapat dilihat dari beberapa aktivitas yang nampak di sepanjang Jl. Slamet Riyadi yaitu.

a) Pagelaran seni modern dan tradisional



Gambar 4. 2. Ekshibisi melukis di atas kanvas
Sumber: Dok. Konsultan (2022)



b) Olahraga



*Gambar 4. 3. Olahraga Sepeda
Sumber: Dok. Konsultan (2022)*



*Gambar 4. 4. Olahraga Sepakbola
Sumber: Dok. Konsultan (2022)*



*Gambar 4. 5. Olahraga Tenis Meja
Sumber: Dok. Konsultan (2022)*

c) Kuliner



*Gambar 4. 6. Kuliner Pisang Karamel
Sumber: Dok. Konsultan (2022)*



Gambar 4. 7. Kuliner Molen
Sumber: Dok. Konsultan (2022)

d) Sosialisasi



Gambar 4. 8. Pelatihan Safety Riding Ambulance dan BDD
Sumber: Dok. Konsultan (2022)



Gambar 4. 9. Sosialisasi Penggunaan Aplikasi Solo Destination
Sumber: Dok. Konsultan (2022)



Gambar 4. 10. Sosialisasi Rangkaian Event Hari Disabilitas Internasional UNS
Sumber: Dok. Konsultan (2022)

e) *Event* dengan berbagai tema



Gambar 4. 11. HUT PLKSAI Dinas Sosial Kota Surakarta
Sumber: Dok. Konsultan (2022)

f) Pusat layanan dan informasi



Gambar 4. 12. Mobil Keliling Pelayanan Administrasi Kependudukan
Sumber: Dok. Konsultan (2022)

g) Pemantauan dan penertiban



Gambar 4. 13. Pemantauan oleh Dinas Perhubungan Kota Surakarta
Sumber: Dok. Konsultan (2022)



Gambar 4. 14. Pemantauan oleh Polisi dan Dinas Perhubungan Kota Surakarta
Sumber: Dok. Konsultan (2022)



Gambar 4. 15. Pemantauan oleh Satpol PP Kota Surakarta
Sumber: Dok. Konsultan (2022)

Segmen Gendengan hingga Ngapeman Jl. Slamet Riyadi masih menjadi lokasi favorit bagi pengunjung maupun pedagang di *Car Free Day*, sedangkan di segmen Jenderal Sudirman maupun kantong PKL lainnya cenderung sepi. Segmen Gendengan-Ngapeman seperti *Car Free Day* sebelum pandemi merupakan lokasi terpopuler karena lokasi itu ramai dengan berbagai kegiatan dan jajanan sehingga membuat warga betah berlama-lama di lokasi itu. Mayoritas masyarakat memang terkesan lebih banyak melakukan kegiatan di segmen Gendengan-Ngapeman ketimbang di segmen Jensud. Ini berdampak pada kurang ramainya kantong PKL di luar pusat keramaian tersebut. Soal keramaian di Gendengan-Ngapeman, kemungkinan karena *Car Free Day* memang berdampingan dengan keberadaan pedagang di sepanjang *citywalk*. Sebab itu, warga berolahraga sambil menikmati aneka kuliner.

D. Analisis Masalah Solo *Car Free Day*

1) Masalah Keamanan

Masalah keamanan di Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Surakarta sering menjadi *headline* surat kabar dan media sosial terutama setelah



pembukaan ulang pada 15 Mei 2022. Pencurian gawai atau copet kerap terjadi di Solo *Car Free Day* bahkan pada tanggal 9 Oktober 2022 terjadi tiga kasus pencopetan (Tribun Solo, 2022). Kriminalitas yang muncul di Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Surakarta merupakan sebuah kewajaran karena dalam sosiologi kriminal salah satu faktor munculnya kriminalitas dan agresi adalah kerumunan massa.

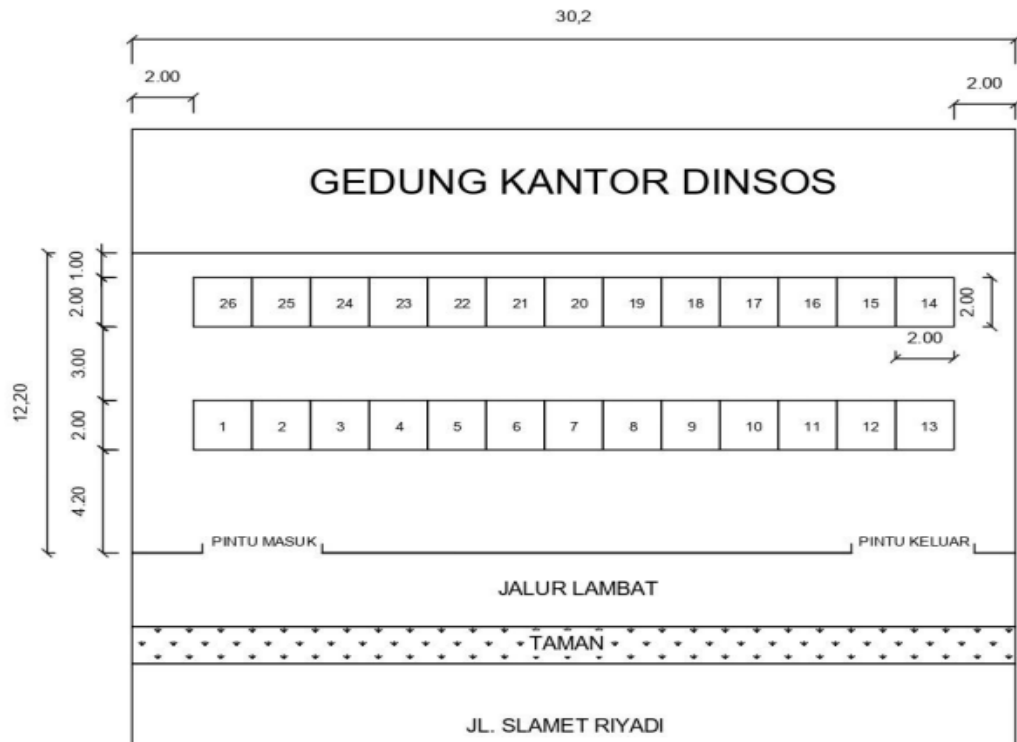
Beberapa upaya *preventif* dilakukan oleh dinas penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Surakarta. Pos Tempat Istirahat Copet didirikan oleh Dinas Perhubungan Surakarta sebagai tempat melakukan sosialisasi kepada pengunjung agar menjaga barang bawaannya. Copet yang tertangkap akan ditempatkan di Pos Tempat Istirahat Copet sebagai hukuman sosial sebelum diserahkan kepada pihak berwajib. Satuan Polisi Pamong Praja juga kerap melakukan patroli dan sosialisasi untuk mengurangi kasus pencopetan di Solo *Car Free Day*.

2) Masalah Ketertiban

Solo *Car Free Day* (SCFD) dibuka kembali pada 15 Mei 2022 dengan peraturan untuk kelancaran berjalannya kegiatan. Peraturan baru yang diberlakukan antara lain adalah Kantong PKL, *Car Free Day* Bebas Asap Rokok, dan Protokol Kesehatan. Kantong PKL diberlakukan untuk merapikan dan menertibkan pedagang kaki lima (PKL) yang semakin tahun semakin meningkat. Jumlah PKL yang semakin banyak berdampak pada kesan *semrawut* dan munculnya masalah terutama sampah terutama di ruas jalan Gendengan hingga Ngapeman. Suasana *semrawut* mengakibatkan kegiatan olahraga tidak dapat berjalan maksimal. Kantong PKL juga bertujuan untuk mengurai ruas keramaian dari ruas Gendengan hingga Ngapeman.

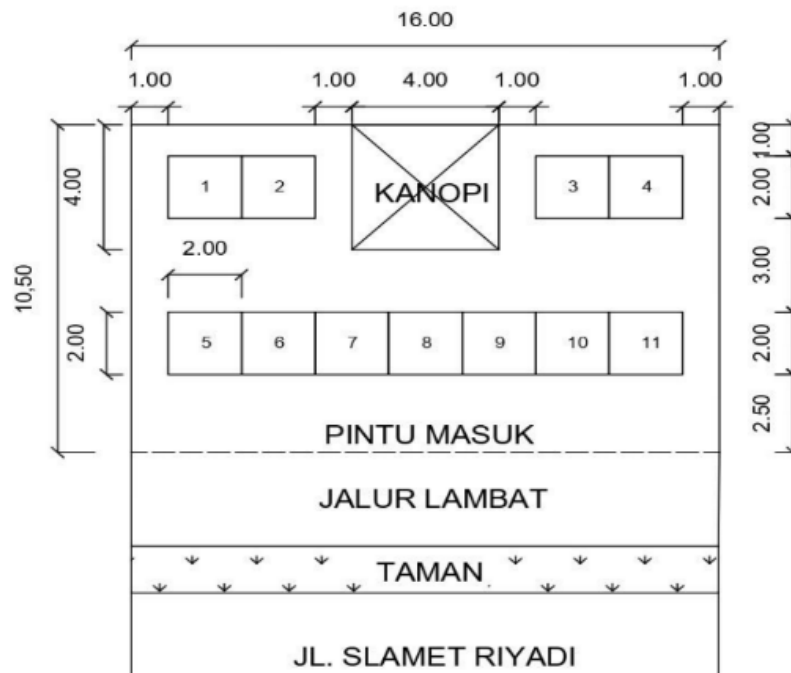
Skenario dari Kantong PKL sendiri dengan memindahkan Pedagang Kaki Lima (PKL) dalam kantong-kantong yang disediakan. Kantong-kantong untuk mewadahi PKL disebar pada enam titik dengan daya tampung yang berbeda-beda.

a. Dinas Sosial dengan daya tampung 26 PKL



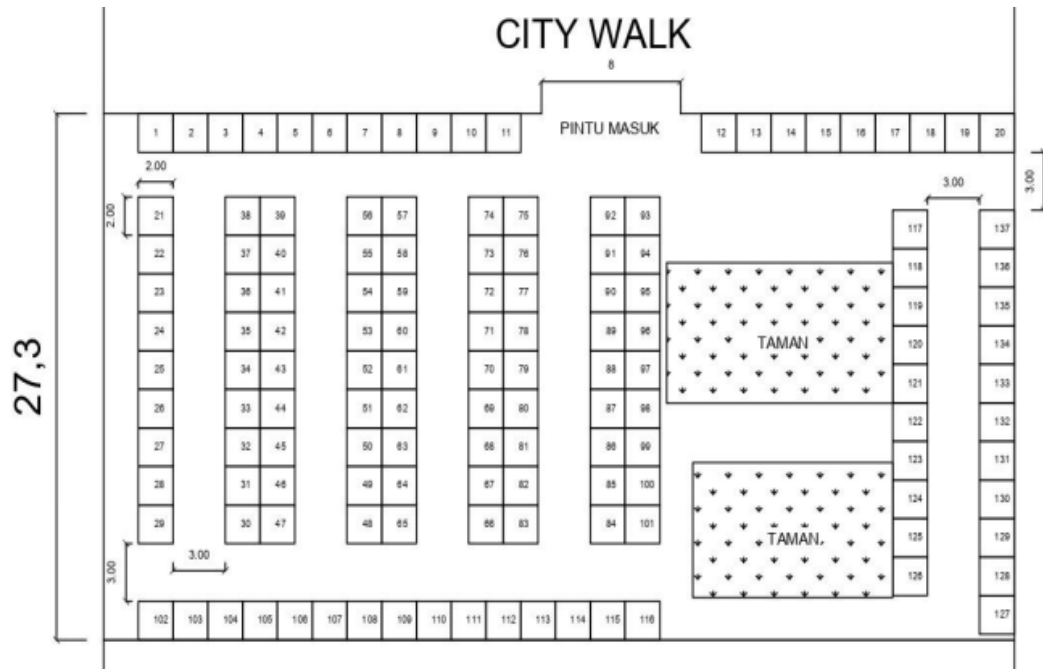
Gambar 4. 16. Skenario Kantong PKL di Kantor Dinas Sosial Kota Surakarta
Sumber: Konsultan (2022)

b. Dinas Ketenagakerjaan dengan daya tampung 11 PKL



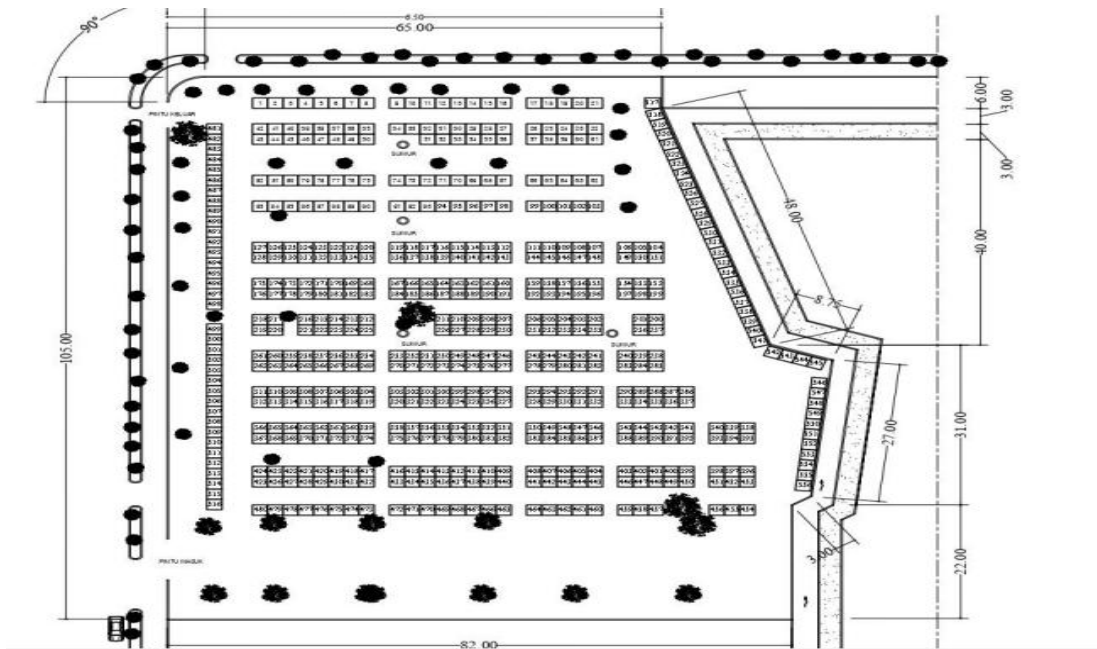
Gambar 4. 17. Skenario Kantong PKL di Kantor Dinas Ketenagakerjaan Kota Surakarta
Sumber: Konsultan (2022)

c. Gedung Grha Wisata Niaga dengan daya tampung 137 PKL



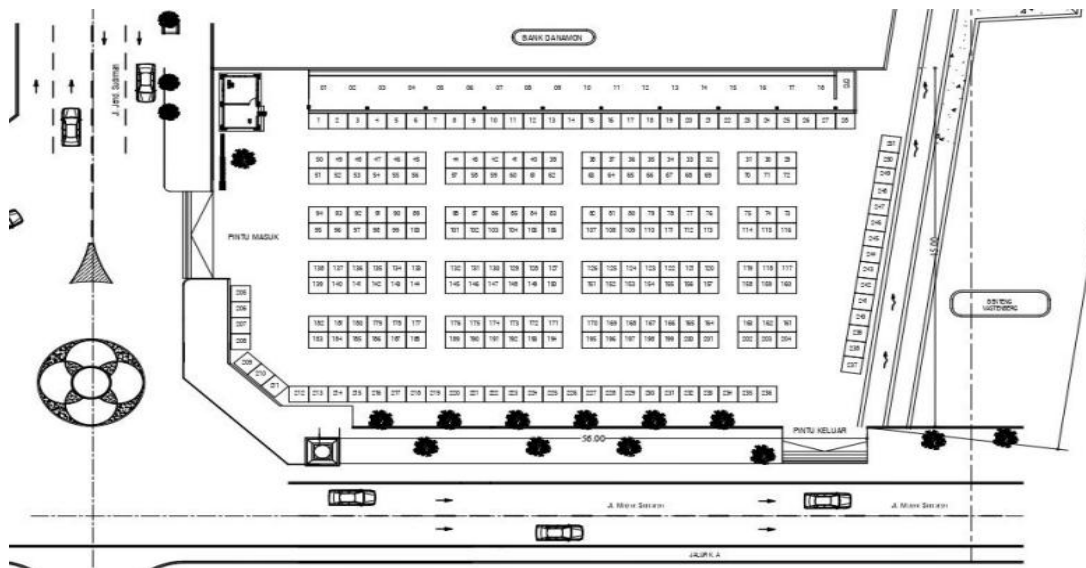
Gambar 4. 18. Skenario Kantong PKL di Gedung Grha Wisata Niaga
Sumber: Konsultan (2022)

d. Benteng Vastenburg dengan daya tampung 556 PKL



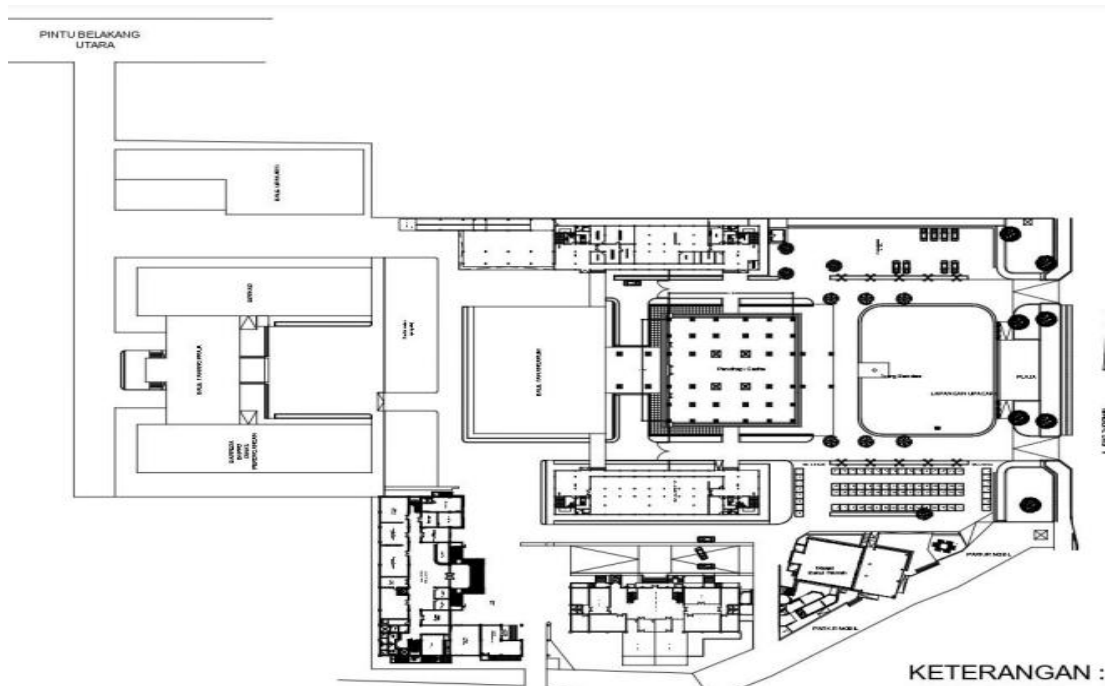
Gambar 4. 19. Skenario Kantong PKL di Benteng Vastenburg
Sumber: Konsultan (2022)

e. Galabo dengan daya tampung sebanyak 251



Gambar 4. 20. Skenario Kantong PKL di Galabo
Sumber: Konsultan (2022)

f. Balaikota dengan daya tampung sebanyak 137 PKL



Gambar 4. 21. Skenario Kantong Parkir di Balaikota
Sumber: Konsultan (2022)

Peraturan mengenai Kantong PKL tidak dapat berlangsung secara maksimal karena beberapa faktor, antara lain.



- a. Masih adanya PKL yang berjualan di luar kantong PKL sehingga omzet PKL yang berada di dalam kantong PKL kurang maksimal,
- b. Jumlah kantong yang sedikit dibandingkan dengan panjang jalan yang digunakan untuk Solo *Car Free Day* membuat akses pengunjung menuju area PKL jauh.
- c. Kantong PKL Balaikota dan Benteng Vastenburg kerap digunakan untuk acara sedangkan ketika acara berlangsung PKL tidak diperbolehkan berdagang di dua kantong tersebut.
- d. Khusus untuk Kantong PKL Dinas Perhubungan dan Dinas Ketenagakerjaan sejak awal memang kurang diminati oleh pengunjung.

Car Free Day Bebas Asap Rokok merupakan peraturan baru di mana melarang orang merokok di kegiatan Solo *Car Free Day*. Pelarangan merokok di Solo *Car Free Day* bertujuan untuk menciptakan ruang yang ramah untuk olahraga dan anak-anak. Satuan Polisi Pamong Praja Surakarta sebagai salah satu dinas penyelenggara Solo *Car Free Day* secara rutin berpatroli untuk menertibkan pengunjung yang merokok. Kultur merokok yang digunakan untuk relaksasi tekanan pikiran nampaknya sudah mengakar kuat di Solo sehingga masih kerap dijumpai pengunjung yang merokok.

Protokol kesehatan menjadi tajuk utama berita setelah muncul pandemi Covid-19. Akibat pandemi Covid-19 Solo *Car Free Day* sempat diliburkan selama dua tahun dan dibuka kembali dengan menaati protokol kesehatan. Dinas-dinas penyelenggaraan Solo *Car Free Day* dan yang sedang melakukan kegiatan aktif dalam sosialisasi protokol kesehatan. Terlepas dari sosialisasi masih dijumpai banyak pengunjung yang tidak mengindahkan peraturan untuk menaati protokol kesehatan.



BAB V

EVALUASI, ARAHAN PENGEMBANGAN, DAN KONSEP

A. Evaluasi Solo *Car Free Day*

Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Surakarta atau Solo *Car Free Day* (SCFD) sudah berjalan selama 12 tahun namun belum juga mencapai tujuan utamanya untuk mengurangi emisi gas buang kendaraan. Perkembangan Solo *Car Free Day* yang bisa dikategorikan cepat menimbulkan banyak permasalahan untuk dievaluasi oleh pihak penyelenggara dan pendukung. Beberapa masalah yang dapat digunakan sebagai evaluasi yaitu.

1. Emisi

Emisi merupakan isu utama yang diusung sebagai tujuan diselenggarakannya Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Surakarta atau Solo *Car Free Day* (SCFD). Emisi gas buang kendaraan bermotor di Kota Surakarta lebih tinggi dibandingkan kabupaten-kabupaten di sekitarnya karena mobilitas kendaraan pribadi yang tinggi dan posisi Kota Surakarta sebagai *rendezvous* atau pusat kabupaten-kabupaten sekitar. Pelaksanaan Hari Bebas Kendaraan Bermotor di Kota Surakarta mempunyai tujuan utama mengurangi emisi gas buang kendaraan bermotor yang mulai mengkhawatirkan.

Tujuan utama Hari Bebas Kendaraan Bermotor adalah mengurangi emisi gas buang kendaraan. Penelitian-penelitian di beberapa kota besar mengenai Hari Bebas Kendaraan Bermotor dan dampaknya pada emisi gas buang kendaraan menunjukkan hasil yang berbeda-beda. Penelitian di Jakarta tahun 2010 menunjukkan penurunan konsentrasi polutan berupa gas karbon monoksida (CO) dan karbon dioksida (CO₂) sebanyak 30-80% apabila dibandingkan dengan hari biasa. Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Pekanbaru juga menunjukkan penurunan emisi gas karbon dioksida (CO₂) sebesar 237 kg.

Penelitian terbaru di Semarang, Bogor, dan Jakarta menunjukkan hasil yang berbeda di mana Hari Bebas Kendaraan Bermotor hanya memindahkan emisi gas buang kendaraan ke jalur penyangga atau alternatif. Sementara itu, berdasarkan penelitian Dewangga (2016) bahwa



terdapat perbedaan jumlah asumsi emisi udara yang dihasilkan dari aktivitas di Jl. Slamet Riyadi dan Jl. Diponegoro ketika ada *Car Free Day* (CFD) dan *Non Car Free Day* (NCFD).

Sumber emisi pertama berasal dari *street food vendor*, di mana itu bersumber dari PKL yang menjual makanan dan melakukan kegiatan memasak di tempat. Pada penelitian Dewangga (2016), diambil data sampel 140 PKL dengan taraf kepercayaan 95% dari populasi *street food vendor* sebanyak 200 PKL. Dari hasil perhitungan maka didapatkan data asumsi emisi udara untuk kategori *street food vendor* ketika Solo *Car Free Day* sebagaimana dapat dilihat pada Tabel 5.1. Sementara itu, data asumsi emisi udara untuk kategori *street food vendor* ketika Non-Solo *Car Free Day* dapat dilihat pada Tabel 5.2.

Tabel 5. 1. Asumsi Emisi Kategori Street Food Vendor Ketika CFD

Segmen	Asumsi Emisi (Kg)/Hari						
	NO _x	NM VOC	PM ₁₀	CO	CO ₂	SO _x	TSP
1	0,331	0,113	0,141	0,841	357,981	0,003	0,148
2	0,558	1,327	0,338	4,601	620,919	0,007	0,354
3	0,430	1,527	0,145	4,432	465,949	0,004	0,150
4	0,124	0,078	0,098	0,551	140,249	0,002	0,103
5	0,283	1,450	0,160	4,246	312,890	0,003	0,167
Total	1,725	4,494	0,882	14,670	1897,988	0,019	0,922

Sumber: Dewangga (2016)

Tabel 5. 2. Asumsi Emisi Kategori Street Food Vendor Ketika Non-CFD

Segmen	Asumsi Emisi (Kg)/Hari						
	NO _x	NM VOC	PM ₁₀	CO	CO ₂	SO _x	TSP
1	0,113	0,004	0,004	0,056	118,778	0,001	0,004
2	0,164	0,362	0,011	0,995	172,982	0,001	0,011
3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
4	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
5	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Total	0,227	0,366	0,016	1,052	291,760	0,001	0,016

Sumber: Dewangga (2016)



Sumber emisi kedua berasal dari *non road machinery*, di mana itu bersumber dari odong-odong dan pengeras suara (*sound system*). Pada penelitian Dewangga (2016), diambil data sampel 4 odong-odong dan 2 *sound system* penyelenggara konser musik. Dari hasil perhitungan maka didapatkan data asumsi emisi udara untuk kategori *non road machinery* ketika Solo *Car Free Day* sebagaimana dapat dilihat pada Tabel 5.3. Sementara itu, data asumsi emisi udara untuk kategori *non-road machinery* ketika Non-Solo *Car Free Day* tidak ditemukan adanya emisi NO_x, NMVOC, PM₁₀, CO, CO₂, SO_x, dan TSP karena pada semua segmen memang tidak ditemukan adanya aktivitas yang berpotensi menimbulkan emisi.

Tabel 5. 3. Asumsi Emisi Kategori Non Road Machinery Ketika CFD

Segmen	Asumsi Emisi (Kg)/Hari						
	NO _x	NMVOC	PM ₁₀	CO	CO ₂	SO _x	TSP
1	0,009	0,803	0,012	2,059	10,604	0,000	0,012
2	0,028	2,410	0,037	6,178	31,813	0,000	0,037
3	0,028	2,410	0,037	6,178	31,813	0,000	0,037
4	0,009	0,803	0,012	2,059	10,604	0,000	0,012
5	0,018	1,607	0,025	4,118	21,209	0,000	0,025
Total	0,092	8,034	0,125	20,592	106,044	0,000	0,125

Sumber: Dewangga (2016)

Sumber emisi ketiga berasal dari *parking*, di mana itu bersumber dari kendaraan pribadi pengunjung *Car Free Day* yang parkir. Pada penelitian Dewangga (2016), rerata jumlah kendaraan terparkir mencapai 4.418 mobil dan 31.058 motor. Dari hasil perhitungan maka didapatkan data asumsi emisi udara untuk kategori *parking* ketika Solo *Car Free Day* sebagaimana dapat dilihat pada Tabel 5.4. Sementara itu, data asumsi emisi udara untuk kategori *parking* ketika Non-Solo *Car Free Day* dapat dilihat pada Tabel 5.5. Jumlah titik parkir aktif mencapai 191 titik yang tersebar pada seluruh segmen. Ketika Non-CFD, rerata jumlah kendaraan parkir mencapai 7.031 mobil dan 43.809 motor.

Tabel 5. 4. Asumsi Emisi Kategori Parking Ketika CFD



Segmen	Asumsi Emisi NMVOC (Kg)/Hari
1	77,193
2	71,188
3	74,393
4	42,784
5	31,879
Total	297,438

Sumber: Dewangga (2016)

Tabel 5. 5. Asumsi Emisi Kategori Parking Ketika Non-CFD

Segmen	Asumsi Emisi NMVOC (Kg)/Hari
1	101,355
2	100,745
3	120,791
4	47,976
5	60,354
Total	431,220

Sumber: Dewangga (2016)

Asumsi emisi total ketika CFD dari segmen 1 (Purwosari) hingga segmen 5 (Gladag) dapat dilihat pada Tabel 5.6. Sementara, asumsi emisi total ketika Non-CFD dari segmen 1 (Purwosari) hingga segmen 5 (Gladag) dapat dilihat pada Tabel 5.7.

Tabel 5. 6. Emisi Udara Total Ketika CFD

Segmen 1-5	Asumsi Emisi (Kg)/hari						
	No _x	NMVOC	PM ₁₀	CO	CO ₂	SO _x	TSP
Total	1,817	309,966	1,006	35,262	2004,032	0,019	1,047

Sumber: Dewangga (2016)

Tabel 5. 7. Emisi Udara Total Ketika Non-CFD

Segmen 1-5	Asumsi Emisi (Kg)/hari
------------	------------------------



	NO_x	NM VOC	PM₁₀	CO	CO₂	SO_x	TSP
Total	0,227	431,586	0,016	1,052	291,760	0,001	0,016

Sumber: Dewangga (2016)

Efektifitas berdasarkan asumsi emisi total pada dasarnya merupakan perbandingan antara asumsi emisi total dari sumber emisi *street food vendor*, *non road machinery*, dan *parking* ketika CFD dan Non-CFD. Dari hasil perhitungan efektifitas untuk masing-masing parameter emisi diperoleh bahwa program Solo *Car Free Day* efektif menurunkan NMVOC sebesar 6%. Hal itu dikarenakan jumlah kendaraan yang terparkir ketika CFD lebih sedikit dibandingkan ketika Non-CFD.

Tabel 5. 8. Efektivitas CFD berdasarkan Asumsi Emisi Total

Segmen 1-5	Asumsi Emisi Total (Kg)/Hari						
	NO_x	NM VOC	PM₁₀	CO	CO₂	SO_x	TSP
NCFD	0,164	330,227	0,011	0,995	172,982	0,001	0,011
CFD	1,817	309,966	1,006	35,262	2004,032	0,019	1,047
Δ (NCFD-CFD)	-1,653	20,262	-0,995	-34,267	-1831,051	-0.018	-1,035
E (%)	-1007	6	-8719	-3444	-1059	-2310	-9071

Sumber: Dewangga (2016)

Berdasarkan perhitungan emisi total dari 3 kategori sumber emisi, yakni *Street Food Vendor*, *Non Road Machinery*, dan *Parking* hanya dapat menurunkan 1 dari 7 parameter emisi. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa Solo *Car Free Day* belum efektif menurunkan emisi udara.

Di sisi lain, data penelitian terbaru dari Dinas Lingkungan Hidup Kota Surakarta (2022) terkait emisi berdasarkan AQMS menunjukkan indikator baik/sehat. Alat pendeteksi kualitas udara tersebut memiliki jangkauan radius 5 km atau diameter 10 km yang diletakkan di kantor DLH Surakarta. Adapun berikut data Indeks Standar Pencemar Udara (ISPU).

Tabel 5. 9. Data ISPU ketika Solo CFD

Tanggal	PM₁₀	SO₂	CO	O₃	NO₂	HC
2 Oktober 2022	16,8	36	19	10	16	21



9 Oktober 2022	8,4	22	19	10	16	21
16 Oktober 2022	13	52	18	9	15	23
23 Oktober 2022	12	52	24	9	15	18
30 Oktober 2022	10,2	44	18	9	15	22
Rerata Oktober	12,08	41,2	19,6	9,4	15,4	21
6 November 2022	14,8	33,8	18,8	9	15	21
13 November 2022	7	61	18	9	15	23
20 November 2022	15,4	24,2	19	9	16	22
27 November 2022	12,4	25	19,2	9	16	21
Rerata November	12,4	36	18,75	9	15,5	21,75

Sumber: DLH Kota Surakarta (2022)

Data ISPU yang telah diolah pada tabel 5.9. diambil setiap Minggu dari pukul 05.00–09.00 WIB pada Oktober dan November 2022. Lebih tepatnya ketika penyelenggaraan Solo *Car Free Day* berlangsung. Apabila ditinjau dari rerata bulanan seluruh parameter menunjukkan indikator kualitas udara baik atau *good* (0–50). Sementara itu, apabila ditinjau dari rerata harian maka terdapat satu parameter yang termasuk dalam indikator kualitas udara sedang atau *moderate* (51–100). Hal tersebut dapat dilihat pada SO₂ di tanggal 16 dan 23 Oktober 2022 serta 13 November 2022.

Tabel 5. 10. Data ISPU ketika Non-CFD

Tanggal	PM₁₀	SO₂	CO	O₃	NO₂	HC
24-29 Okt 2022	8	42,03	19,23	9	15	22,46
31 Okt-1 Nov 2022	12,96	45,76	18,4	10	16,16	21,5
7-12 Nov 2022	15,53	48,96	19,13	9	15	22,43
14-19 Nov 2022	9,1	49,66	18,33	9	15,16	22,5
21-26 Nov 2022	15,56	25,8	19,4	9	15,66	21,03
28-30 Nov 2022	11,33	19,33	18,13	9	16	23,06
Rerata Oktober	8,14	42,28	19,05	9,85	16	22,4
Rerata November	13,23	39,82	18,76	9	15,3	22

Sumber: DLH Kota Surakarta (2022)



Data ISPU yang telah diolah pada tabel 5.10. diambil setiap Senin-Sabtu dari pukul 05.00–09.00 WIB pada Oktober dan November 2022. Lebih tepatnya ketika tidak ada Solo *Car Free Day*. Apabila ditinjau dari rerata mingguan maupun bulanan maka seluruh parameter menunjukkan indikator kualitas udara baik atau *good* (0-50).

Berdasarkan perhitungan ISPU menggunakan alat AQMS terhadap 6 parameter emisi secara garis besar menunjukkan bahwa penyelenggaraan *Car Free Day* efektif mengurangi emisi kendaraan bermotor (*road machinery*). Akan tetapi, masih ada beberapa parameter yang mengalami peningkatan ketika diselenggarakannya *car free day*. Adapun parameter tersebut antara lain PM₁₀ dan CO pada bulan Oktober 2022 serta NO₂ pada bulan November 2022.

2. Pedagang Kaki Lima

Banyak Pedagang Kaki Lima (PKL) di luar paguyuban yang belum memahami adanya kantong PKL. Hal tersebut berdampak pada sepiya kantong PKL di Grha Wisata Niaga, Kantor Dinas Sosial, dan Kantor Dinas Ketenagakerjaan. Banyak PKL yang masih menempati trotoar atau *citywalk* bahkan saking ramainya membuat kurang nyaman untuk berolahraga. Kantong-kantong PKL khusus yang berada di luar *citywalk* lebih sepi karena tempat tersebut baru. Oleh karena itu, perlu pembiasaan agar pegunjung mampir ke zona PKL khusus sehingga nantinya banyak transaksi jual beli. Selain masalah zonasi, masih dijumpai beberapa PKL yang menggelar tikar di taman, melakukan aktivitas mencuci piring, bahkan masih ada PKL fesyen yang menggantung pakaian di pohon.

Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berdagang di sepanjang Jl. Slamet Riyadi Ketika penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta dinaungi oleh sebuah paguyuban yang bernama Paguyuban Pedagang CFD Solo. Paguyuban Pedagang CFD Solo sendiri berdiri pada 19 Maret 2013 dengan tujuan untuk mengurangi gesekan antar Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan di sepanjang Jl. Slamet riyadi Ketika penyelenggaraan Solo *Car Free Day* (SCFD). Embrio-embrio paguyuban sebenarnya sudah ada sebelum Paguyuban Pedagang CFD Solo terbentuk.



Embrio paguyuban yang dimaksud adalah paguyuban kecil yang menaungi pedagang dalam lingkup yang kecil atau tidak menyeluruh. Paguyuban kecil ini kemudian dilebur dalam Paguyuban Pedagang CFD Solo sebagai sub paguyuban dengan prinsip saling menghargai. Paguyuban-paguyuban kecil yang ada sebelum Paguyuban Pedagang CFD Solo terbentuk, antara lain Paguyuban Guyub Rukun, Paguyuban Srikandi, Paguyuban Jasa Raharja, Paguyuban Lestari, dan Paguyuban Aspartan.

Pembentukan Paguyuban Pedagang CFD Solo bertujuan untuk mengurangi tensi yang kadang terbentuk karena perebutan lapak dan memudahkan penataan serta pengaturan oleh OPD terkait. Zonasi kemudian dibentuk oleh Paguyuban Pedagang CFD Solo untuk lebih memudahkan mengkoordinir Pedagang Kaki Lima (PKL) yang mengalami perkembangan pesat akibat besarnya daya tarik Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta terhadap pengunjung. Zonasi yang dibentuk oleh Paguyuban Pedagang CFD Solo terdiri dari 10 zona, yaitu:

1. Zona 1 : Simpang Gladag hingga Pertigaan BCA
2. Zona 2 : Pertigaan BCA hingga Perempatan Nonongan
3. Zona 3 : Perempatan Nonongan hingga Perempatan Ngarsopuro
4. Zona 4 : Perempatan Ngarsopuro hingga Perempatan Ngapeman
5. Zona 5 : Perempatan Ngapeman hingga Pertigaan Radya Pustaka
6. Zona 6 : Pertigaan Radya Pustaka hingga Sriwedari
7. Zona 7 : Sriwedari hingga Pertigaan Stadion Maladi
8. Zona 8 : Pertigaan Stadion Maladi hingga Loji Gandrung
9. Zona 9 : Loji Gandrung hingga Perempatan Gendengan
10. Zona 10 : Perempatan Gendengan hingga Perempatan Purwosari

Zonasi yang dibentuk oleh Paguyuban Pedagang CFD Solo untuk sekarang berkurang karena Zona 1 hingga Zona 4 tidak diperbolehkan berjualan. Pelarangan berjualan untuk Zona 1 hingga Zona 4 menimbulkan penumpukan pedagang di Galabo dimana terdapat hingga 250 pedagang. Sebagian pedagang Zona 1 hingga Zona 4 memilih untuk berpindah tempat berjualan antara lain di Alun-alun Utara dan *Car Free Day* Colomadu. Zona-zona bentukan Paguyuban Pedagang CFD Solo didasarkan pada letak dari Pedagang Kaki Lima (PKL) bukan berdasarkan jenis dagangan.



Tabel 5. 11. Sebaran Pedagang di Solo Car Free Day

Zona	Kuliner	Non-Kuliner	Jumlah
1	18	56	74
2	76	37	113
3	61	23	84
4	58	31	89
5	161	52	213
6	99	27	126
7	182	38	220
8	127	40	167
9	229	59	288
10	252	149	401
Total	1.263 Pedagang	512 Pedagang	1.775 Pedagang

Sumber: Paguyuban PKL (2022)

Komposisi Pedagang Kaki Lima (PKL) di Jl. Slamet Riyadi selama penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta masih didominasi oleh tema kuliner. Pedagang Kaki Lima (PKL) yang menyajikan kuliner mendominasi dengan jumlah 1.263 berbeda jauh dengan Pedagang Kaki Lima (PKL) non-kuliner yang hanya berjumlah 512 pedagang. Asal Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan Ketika penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta masih di dominasi oleh pedagang yang berasal dari Solo dengan komposisi 1.441 pedagang sedangkan yang berasal dari luar Solo hanya berjumlah 334 pedagang.

Tabel 5. 12. Asal Pedagang di Solo Car Free Day

Asal	Jumlah
Solo	1.441
Luar Solo	334
Total	1.775 Pedagang

Sumber: Paguyuban PKL (2022)



Sementara itu, perputaran uang pedagang kaki lima di kawasan Jl. Slamet Riyadi selama berlangsungnya Solo *Car Free Day* menurut Eko (2022) dalam sekali CFD sebelum pandemi dapat mencapai 1 Miliar dan ramainya sekitar pukul 07.30 WIB. Apabila dibandingkan dengan setelah pandemi, perputaran uangnya lebih banyak sekarang. Secara lebih tepat besar peningkatannya belum dikalkulasikan, tetapi secara kasar mencapai 3,5 Miliar (Eko, 2022). Hal itu dikarenakan ada beberapa *event* yang diselenggarakan sepanjang Solo *Car Free Day* sehingga menarik masyarakat untuk datang dan menyambangi PKL.

Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berdagang di sepanjang Jl. Slamet Riyadi ketika penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta memiliki kewajiban antara lain:

1. Menempati lapak yang sudah disediakan dengan ukuran yang telah ditentukan, yakni PKL yang memasak seluas 1,5x1 meter dan PKL tanpa memasak seluas 1x1 meter.
2. Membayar retribusi kepada Dinas Perdagangan Kota Surakarta sebanyak Rp. 1.000,- atau Rp. 2.000,- setiap penyelenggaraan Solo *Car Free Day* (SCFD)
3. Membayar retribusi kepada Dinas Lingkungan Hidup Kota Surakarta sebanyak Rp. 7.500,- setiap bulan
4. Tidak boleh memperjual-belikan atau menyewakan lapak
5. Tidak boleh merokok dan menghimbau pembeli untuk tidak merokok
6. Jika terdapat Pedagang Kaki Lima (PKL) yang melanggar peraturan diatas akan diberikan peringatan lisan dan tertulis serta *blacklist* jika pedagang bersangkutan tetap melanggar

3. Sampah

Perihal sampah juga masih menjadi permasalahan utama yang perlu diselesaikan. Hal itu dikarenakan masih banyak pengunjung yang membuang sampah sembarangan baik di taman maupun di jalur lambat. Salah satu antisipasi yang dapat dilakukan yakni setiap pedagang diminta untuk menyediakan tempat sampah di dekat lapaknya. Sebenarnya



penyelesaian masalah terkait sampah adalah kesadaran dari para pengunjung Solo *Car Free Day* akan kebersihan lingkungan.

Sampah sisa penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta menunjukkan trend yang dinamis. Dinas Lingkungan Hidup Kota Surakarta menyediakan 40 tempat sampah yang terdiri dari dua ukuran, 20 ukuran besar dan 20 ukuran kecil. Paguyuban Pedagang CFD Solo ikut menyediakan 70 keranjang sampah kecil untuk menangani sampah hasil sisa perdagangan pedagang kaki lima yang terkonsentrasi di area citywalk. Mengenai hasil sampah yang merupakan hasil Solo *Car Free Day* nampak dinamis jika dilihat dari hasil penimbangan di Tempat Pembuangan Akhir Putri Cempo. Rerata sampah hasil penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta sebanyak 5.144 kilogram selama durasi lima jam. Hasil sampah ketika penyelenggaraan Solo *Car Free Day* memiliki rasio yang sangat besar apabila dibandingkan dengan rerata sampah buangan ketika hari-hari kerja dimana hanya mencapai 2.035 kilogram perhari atau dalam kurun waktu 24 jam.

Tabel 5. 13. Sampah di Solo *Car Free Day*

Tanggal	Jumlah (Kg)
2 Oktober 2022	1.890
	2.140
9 Oktober 2022	2.230
	1.930
16 Oktober 2022	4.740
	4.220
23 Oktober 2022	2.230
	4.530
30 Oktober 2022	-
	1.810
Total	25.720 Kilogram
Rerata	5.144 Kilogram
6 November 2022	1.600
	2.240



13 November 2022	2.160
	2.050
20 November 2022	2.130
	1.630
27 November 2022	-
	-
Total	11.810 Kilogram
Rerata	3.937 Kilogram

Sumber: DLH Kota Surakarta (2022)

Pedagang Kaki Lima (PKL) merupakan penyumbang sampah terbesar dalam penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta. Pedagang Kaki Lima (PKL) terutama kuliner setidaknya memiliki potensi satu buah sampah per satu menu bisa berwujud plastik, kertas minyak, atau sterofoam. Kebiasaan pengunjung membawa makanan jauh dari tempat pembelian semakin memperparah kondisi sampah yang terjadi di penyelenggaraan Solo Car Free Day. Potensi sampah kedua adalah penyelenggaraan *event* pada Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta. Penyelenggaraan *event* setidaknya memiliki potensi sampah dalam berbagai bentuk seperti, box makanan, kemasan air mineral, spanduk, dan produk buangan lain.

Tabel 5. 14. Sampah di Luar Solo Car Free Day

Tanggal	Jumlah (Kg)
10 Oktober 2022	2.570
	2.160
11 Oktober 2022	-
	2.830
12 Oktober 2022	-
	1.950
13 Oktober 2022	2.480
	990
14 Oktober 2022	3.480
	2.810



15 Oktober 2022	3.680
	4.730
Total	12.210 Kilogram
Rerata	2.035 Kilogram

Sumber: DLH Kota Surakarta (2022)

Permasalahan sampah dan *event* merupakan dua hal yang berkaitan erat dan tidak dapat dipisahkan. Memang selama penyelenggaraan Solo *Car Free Day* jumlah sampah tidak terkontrol dan budaya buang sampah sembarangan belum sembuh dari masyarakat Indonesia, khususnya Kota Solo. Fakta mengenai masalah sampah yang tidak dibuang pada tempatnya menjadi sorotan. Kesadaran akan pentingnya menjaga kebersihan sangat minim meskipun sering dikampanyekan terkait buang sampah pada tempatnya hingga pemilahan sampah organik dan anorganik, tetapi masyarakat belum melaksanakan dengan baik. Oleh karena itu, masalah sampah adalah masalah bersama yang mesti didengungkan terus menerus terkait budaya buang sampah pada tempatnya. Berikutnya mengenai produksi sampah selama Solo *Car Free Day* yang mana terlihat dari peningkatan volume sampah. Adapun solusinya dapat didorong dengan gerakan *go-green* (*reduce-reuse-recycle*). Harapannya permasalahan terkait volume sampah yang menggunung sedikit banyak akan mengalami penurunan. Peran serta masyarakat sangat diharapkan terutama para PKL kaki lima.

4. Sanitasi

Aturan terkait protokol kesehatan serta larangan merokok sebaiknya diterapkan secara lebih tegas selama Solo *Car Free Day*. Pasalnya, masih sering dijumpai baik itu pengunjung maupun pedagang yang nekat merokok di kawasan *Car Free Day*. Langkah yang mungkin dapat dilakukan yakni dengan menambah petugas gabungan yang bersiaga untuk berkeliling sekaligus melakukan pengawasan terhadap para perokok. Meskipun tidak banyak yang merokok, tetapi masih ada orang yang merokok di jalur lambat dan kawasan sekitar PKL. Masyarakat berhak



untuk mendapatkan udara bersih selama di Solo *Car Free Day*. Oleh karena itu, penting untuk memberikan edukasi dan mengajak masyarakat untuk *Car Free Day* bebas asap rokok.

5. Tindak Kriminal

Copet masih banyak yang bergentayangan mengincar warga selama beraktivitas di Solo *Car Free Day*. Hal itu terlihat dari laporan pengunjung yang masuk ke Satpol PP Kota Surakarta. Selain itu, para petugas terkadang menemukan dompet beserta kartu identitas milik korban yang dibuang pelaku setelah diambil uangnya. Usaha antisipasi pun juga sudah dilakukan oleh petugas terkait dengan membuat pos istirahat copet yang berada di dekat Pengadilan Negeri Surakarta. Penyampaian pesan waspada serta tertib aturan selama Solo *Car Free Day* perlu dioptimalkan agar pengunjung lebih siaga terhadap tindak kriminalitas.

Tabel 5. 15. Kasus Pencopetan di Solo *Car Free Day*

Tanggal	Jumlah (orang)
11 September 2022	4
9 Oktober 2022	3
Total	7 orang

Sumber: Tribunnews Solo (2022)

6. Parkir

Beberapa permasalahan yang muncul mengenai parkir adalah ketidaksesuaian tarif yang diberikan dengan tarif resmi dan oknum juru parkir yang menarik tarif lebih dari yang disepakati. Masalah tarif semakin rumit jika disandingkan dengan masalah-masalah minor seperti kesan semrawut, lokasi parkir yang tersebar dengan pengelolaan yang tidak jelas, dan barang-barang yang hilang karena penjagaan parkir yang kurang cermat. Selain itu, ada juga beberapa kantong parkir yang masuk hingga ke permukiman warga. Selain itu, tarif parkir yang tidak sesuai karcis juga masih terjadi sehingga perlu pengawasan ketat. Masyarakat pun sebaiknya melaporkan pelanggaran tersebut kepada petugas agar masalah tersebut



dapat segera teratasi. Permasalahan-permasalahan yang muncul mengharuskan untuk disusunnya regulasi yang tepat baik tarif, lokasi parkir, dan pengelolaan.

Tabel 5. 16. Titik Kantong Parkir di Solo Car Free Day

Lokasi	Jumlah (Titik)
Simpang Empat Purwosari	2
Jl. Melati (Indomaret Plus Slamet Riyadi)	1
Jl. Sutowijoyo (Solo Grand Mall)	1
Jl. Kalitan (Richeese Factory)	1
Jl. Dr. Sutomo (Bank Jateng Syariah)	1
Jl. Dr. Cipto Mangunkusumo (OJK)	1
Jl. Bhayangkara (Sriwedari)	3
Jl. Dr. Supomo (Pengadilan Negeri)	1
Jl. Museum (Radya Pustaka)	1
Simpang Empat Ngapeman	3
Jl. Kartini (CIMB Niaga)	1
Simpang Empat Ngarsopuro	2
Jl. Teuku Umar (Mc Donald)	1
Jl. Mayor Sunaryo (Pusat Grosir Solo)	4
Total	23 Titik

Sumber: Data Konsultan (2022)

7. Kepuasan Pengunjung

Berdasarkan hasil survei pada 30 Oktober 2020, sebagian besar masyarakat setuju dengan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*. Akan tetapi, masih perlu sedikit perubahan agar Solo *Car Free Day* dapat menjadi lebih baik lagi terutama terkait masalah sampah dan PKL. Beragam keluhan hingga masukan berhasil dihimpun dari masyarakat yang berkunjung ke Solo *Car Free Day*. Adapun beberapa tanggapan masyarakat mengenai penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta antara lain.



- a. Keberadaan PKL itu ibarat nyawa di Solo *Car Free Day*. Hal tersebut dikarenakan CFD bukan hanya tempat untuk jalan-jalan saja, tetapi juga untuk mencari sarapan dan rekreasi. (Marcella)
- b. Kesadaran setiap individu terhadap kebersihan lingkungan itu paling penting. Edukasi terkait buang sampah pada tempatnya masih kurang. Sebisa mungkin pemerintah daerah memberi efek jera bagi siapapun yang membuang sampah sembarangan. (Jajang)
- c. Perlu pemasangan CCTV untuk menilang orang yang membuang sampah sembarangan. (Ricky)
- d. Perlu adanya aturan dan sanksi yang tegas bagi orang yang membuang sampah sembarangan karena edukasi masyarakat untuk membuang sampah pada tempatnya membutuhkan waktu yang lama. (Sita)
- e. CFD tanpa PKL itu akan mematikan perekonomian masyarakat. Saya setuju dengan CFD tanpa air mineral dan botol plastik sekali pakai. Hal itu sesuai dengan *statement* Kementerian LHK yang meminta produsen memperbesar kemasan air minum sesuai PermenLHK 75. Tidak perlu lagi memproduksi kemasan mini yang mudah mencemari lingkungan. (Reno)
- f. CFD perlu diperpanjang 1 jam maksudnya tetap selesai jam 9, tetapi 1 jam berikutnya untuk bersih-bersih sepanjang Jl. Slamet Riyadi baik itu melibatkan Petugas DLH, PKL, bahkan pengunjung. (Akhmad)
- g. Saya lebih setuju CFD tanpa senam karena terkadang barisannya sampai menutupi lebar jalan. (Nanda)
- h. PKL dibuat terpusat di satu tempat artau setiap PKL wajib menyediakan kantong sampah besar sekaligus sosialisasi terkait membuang sampah pada tempatnya. Pasalnya, daya tarik Solo CFD karena ada banyak dan beragam kuliner yang diujakan misalnya dapat menikmati cabuk rambak, pecel, dan nasi liwet seharga 5rb dalam satu tempat. (Dino)
- i. Perlu pemasangan CCTV untuk memantau masyarakat yang beraktivitas selama Solo CFD dan denda bagi orang yang membuang sampah sembarangan. (Malik)



- j. Dilarang menggunakan gelas atau tempat makan sekali pakai bagi PKL. Kalau hendak membeli secara take away, pembeli diminta membawa wadah sendiri. (Ata)
- k. Penyelenggaraan Solo CFD diharapkan dapat mengurangi polusi udara, tetapi kalau masih seperti ini malah menimbulkan polusi lingkungan. (Ricky)
- l. CFD diperbolehkan ada PKL, tetapi tempat makannya dari wadah yang dibawa pembeli atau PKL menyediakan wadah yang bukan sekali pakai. Adapun untuk minuman pakai tumblr dari pembeli. (Ghea)
- m. Pemberlakuan zona tanpa plastik sekali pakai supaya ketahuan jika masih ada PKL yang menggunakan produk tersebut sehingga dapat ditertibkan dengan didenda. (Fahrozy)
- n. Apabila tanpa PKL maka ibu saya dapat tidak berjualan sehingga tidak mendapat penghasilan. (Fara)
- o. PKL jangan dilarang, tetapi diedukasi terkait menjaga kebersihan lingkungan. Sementara itu, pengunjung CFD diwajibkan membawa tumblr sendiri untuk meminimalisasi sampah. Selain itu, secara bertahap menerapkan denda bagi yang melanggar. (Barry)
- p. CFD itu sebaiknya memang untuk olahraga saja. (Adhi)
- q. Kalau di kota saya ada tempat penukaran botol plastik dengan bibit tanaman ketika CFD. Waktu itu saya menukar 7-8 botol plastik kecil dapat 2 bibit tanaman. Jadi, secara tidak langsung pemkot dapat dua poin, yakni kebersihan lingkungan dan penghijauan. (Jeje)
- r. CFD itu jajan dan sarapan pagi yang berkedok olahraga. (Tino)
- s. Lebih setuju CFD tanpa PKL supaya jalanan dan trotoar lengang. Kalau bisa ada *event* olahraga tradisional, literasi, perpustakaan dadakan, atau apapun itu dari OPD terkait yang positif untuk kampanye hidup sehat dan cerdas. (Fauzan)
- t. Saya kurang setuju kalau CFD tanpa PKL. saya lebih setuju kalau pembeli membawa alat makan sendiri untuk mengatasi sampah yang terlalu banyak. (Yonatan)

Di sisi lain, apabila dilihat dari penilaian pengunjung terhadap Solo *Car Free Day* dalam merubah perilaku penggunaan kendaraan pribadi, lebih



dari setengah pengunjung menyatakan bahwa Solo *Car Free Day* tidak dapat merubah perilaku dalam penggunaan kendaraan pribadi, tetapi tidak sedikit juga pengunjung yang menilai bahwa Solo *Car Free Day* dapat merubah perilaku penggunaan kendaraan pribadi. Temuan lain menjelaskan bahwa mayoritas pengunjung masih menggunakan kendaraan pribadi (mobil dan motor) untuk berkunjung ke *Car Free Day* juga memperkuat belum dapatnya *Car Free Day* merubah perilaku penggunaan kendaraan pribadi secara optimal, selain itu hasil observasi menunjukkan bahwa banyak terjadi kemacetan di titik-titik jalan sekitar area *Car Free Day* pada saat berlangsungnya *Car Free Day* dan bahkan terjadi kemacetan yang sangat panjang sesaat setelah selesainya acara *Car Free Day* karena besarnya bangkitan kendaraan pada waktu yang bersamaan. *Car Free Day* yang telah dilaksanakan di Jl. Slamet Riyadi belum dapat secara optimal dalam merubah perilaku penggunaan kendaraan bermotor. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi penilaian pengunjung terhadap *Car Free Day* hanya faktor pengetahuan terhadap dampak positif *Car Free Day*, hal ini menunjukkan *Car Free Day* sangat diminati pengunjung sebagai ruang publik masyarakat untuk berinteraksi sehingga dapat disimpulkan *Car Free Day* juga terdapat manfaat yang baik.

Beberapa hal yang dapat disarankan atau direkomendasikan dari hasil studi yang dilakukan adalah sebagai berikut.

1) Rekomendasi terkait kebijakan program

Pada skala pemerintah kota perlu evaluasi dan monitoring terkait acara *Car Free Day* ini, acara *Car Free Day* yang sengaja dikemas dengan konsep (*fun city*) sangat efektif untuk menarik antusiasme masyarakat perkotaan, tetapi jika kurangnya evaluasi dan monitoring terhadap keberlangsungan acara ini maka akan menjadi kegiatan *autopilot* yang bergerak sesuai trennya sehingga pencapaian tujuan awalnya sulit untuk dicapai. Selain bentuk evaluasi dan monitoring, pemerintah Kota Surakarta atau stakeholder lain, seperti WWF dapat memberikan suatu bentuk insentif dan desinsentif terkait penggunaan kendaraan pribadi dan *non-motorize transportation*. Contohnya, jika pengunjung menggunakan kendaraan pribadi dapat dikenakan desinsentif



berupa denda atau larangan untuk memasuki area *Car Free Day*. Sementara itu, pengunjung yang menggunakan *non-motorize transportation* mendapat *award*/penghargaan dan sejenisnya karena telah berpartisipasi pada penurunan penggunaan kendaraan pribadi.

Belum ada legalitas hukum/kebijakan yang mengatur secara spesifik kegiatan *Car Free Day* sehingga bentuk acara *Car Free Day* ini dapat dengan mudah untuk ditentang dan dirubah orientasinya seperti yang terjadi saat ini orientasi bisnis yang ada di *Car Free Day* tidak mudah untuk mengatur keteribannya. Untuk mengantisipasi hal ini, perlu adanya penetapan kebijakan yang spesifik untuk mengatur keberlangsungan *Car Free Day* yang juga dapat dijadikan *guideline Car Free Day* di Kota Surakarta. *Guideline* yang dikeluarkan oleh *car free network* masih terlalu umum untuk digunakan dan belum mempertimbangkan permasalahan-permasalahan karakteristik sosial budaya yang ada di negara masing-masing.

2) Rekomendasi terkait pengembangan program

Rangkaian acara yang diadakan di *Car Free Day* sangat menarik perhatian pengunjung, tetapi rangkaian acara tersebut berorientasi pada kepentingan bisnis seperti promosi produk-produk retail, termasuk pencarian dana usaha perkumpulan mahasiswa di Surakarta, pedagang yang sengaja berdagang untuk menambah penghasilan. Sementara bentuk acara yang menitipkan moral untuk lingkungan dalam hal penurunan penggunaan kendaraan bermotor sangat sedikit jumlahnya dan sangat jarang frekuensinya. Fenomena ini membentuk pandangan *Car Free Day* hanya sebagai tempat hiburan seperti hiburan *mall* dan lainnya sehingga pengunjung mempertimbangkan *lifestyle* yang tinggi untuk berkunjung salah satunya menggunakan mobil pribadi sehingga perlu adanya perubahan atau perbaikan rangkaian acara yang ada di dalam *Car Free Day* yang lebih menekankan pada tema lingkungan hidup sehingga pesan lingkungan yang dititipkan juga tersampaikan.

Perlu adanya pemikiran optimisme jangka panjang dari stakeholder baik itu Pemerintah Kota maupun organisasi/komunitas lingkungan untuk menerapkan konsep lanjutan dari *Car Free Day* seperti *car free permanent*



street atau *Car Free Day* skala Kota. Pentingnya konsep lanjutan dilakukan karena *Car Free Day* yang hanya dilakukan beberapa jam belum akan mampu secara optimal untuk menurunkan penggunaan kendaraan pribadi, diawali dari *Car Free Day* yang dapat menarik antusiasme masyarakat dan harus dilanjutkan secara perlahan tahapan berikutnya berupa *car free permanent* skala kecil pada satu ruas jalan tertentu untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi dan membiasakan masyarakat menggunakan *non-motorize transportation*.

B. Arahan Pengembangan Solo *Car Free Day*

Arahan pengembangan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta disusun setelah melaksanakan tahap pengkajian ulang dari hasil observasi lapangan yang telah digabungkan dengan studi kasus dan peraturan daerah terkait penyelenggaraan *Car Free Day* di Kota Surakarta. Berbagai arahan pengembangan *Car Free Day* di sepanjang Jl. Slamet Riyadi diuraikan sebagai berikut.

- 1) Penyelenggaraan Solo *Car Free Day* memerlukan penataan sekaligus pengawasan agar dapat berjalan sesuai dengan tujuan awal penyelenggaraan.
- 2) Penyelenggaraan Solo *Car Free Day* memerlukan pembagian kawasan atau zona sepanjang Jl. Slamet Riyadi.
- 3) Perlu adanya pengaturan izin lokasi PKL dan kantong parkir selama penyelenggaraan Solo *Car Free Day*, terutama pelarangan berjualan bagi PKL dan parkir di kawasan tertentu. Perlu penertiban bagi PKL bandel dan parkir liar.
- 4) Penyelenggaraan Solo *Car Free Day* perlu adanya keseimbangan antara dampak lingkungan, lalu lintas, dan sosial.

Berdasarkan hasil analisis yang telah dibahas dalam bab sebelumnya, hasil observasi Solo *Car Free Day* dilaksanakan sesuai dengan petunjuk pelaksanaan Hari Bebas Kendaraan Bermotor yang telah ditetapkan dan kondisi di lapangan. Tabel di bawah ini adalah arahan pengembangan Solo *Car Free Day* di sepanjang Jl. Slamet Riyadi, antara lain Arahan Pengembangan PKL, Arahan Pengembangan Parkir, Arahan Pengembangan Pengunjung, dan Arahan Pengembangan Jalur.

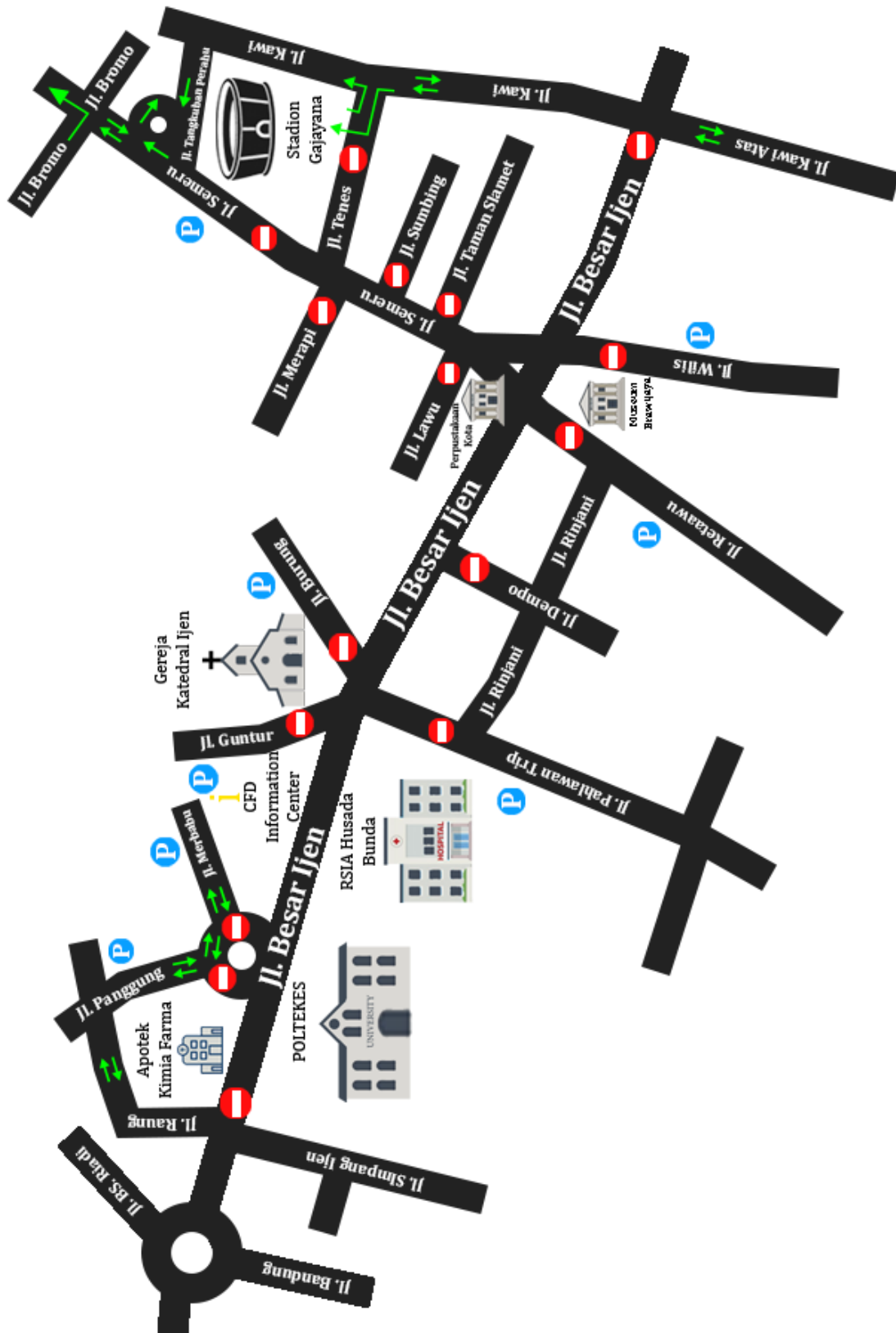


C. Konsep Dasar Pengembangan Solo *Car Free Day*

Sebuah pengantar mengenai Hari Bebas Kendaraan Bermotor atau *Car Free Day* di beberapa kota atau kabupaten perlu untuk ditampilkan sebagai komparasi dan model percontohan dalam penyusunan konsep baru Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta atau Solo *Car Free Day*. Beberapa kota atau kabupaten yang dapat menjadi percontohan untuk Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta atau Solo *Car Free Day* adalah Malang (*Car Free Day* Jl. Besar Ijen) dan Jakarta Pusat (CFD Jl. Sudirman-Jl. M.H. Thamrin).

1) Malang (CFD Jl. Besar Ijen)

Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Malang bertempat di Jl. Besar Ijen mulai dilaksanakan pada 18 Desember 2011 dengan dikeluarkannya Instruksi Wali Kota Malang No. 1 Tahun 2011 dengan tujuan sebagai pengurangan gas buang kendaraan bermotor dan wahana olahraga Kota Malang (Malang Times, 2018). Sebagaimana Hari Bebas Kendaraan Bermotor di kota dan kabupaten lainnya, Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Malang sempat vakum selama pandemi Covid-19 dan dibuka kembali pada tahun 2022 dengan skenario dan peraturan baru. Pelebaran jalur *Car Free Day* dilakukan hingga mencapai Stadion Gajayana dan Wisata Belanja Tugu.



Gambar 5. 1. Eksisting Kawasan CFD Malang
Sumber: Konsultan (2022)



a. Penataan PKL

Pedagang kaki lima awalnya dapat berjualan bebas di Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Malang. Setelah pembukaan kembali pada tahun 2022 Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Malang dibebaskan dari semua bentuk pedagang kaki lima. Pedagang kaki lima di Hari Bebas Kendaraan Bermotor diperbolehkan berjualan di area Stadion Gajayana, Museum Brawijaya, dan Wisata Belanja Tugu. Kantong Pedagang Kaki Lima yang terletak di Stadion Gajayana, Museum Brawijaya, dan Wisata Belanja Tugu difasilitasi *stand-stand* yang dapat disewa oleh pedagang kaki lima.

b. Kantong-kantong Parkir

Dinas Perhubungan Kota Malang sebagai penyelenggara Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Malang menyediakan delapan kantong parkir yang sekaligus sebagai pintu masuk menuju kawasan Hari Bebas Kendaraan Bermotor. Delapan zona parkir di Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Malang terdiri dari jalan-jalan menuju Jl. Besar Ijen yang ditutup karena pelaksanaan Hari Bebas Kendaraan Bermotor. Kantong-kantong parkir yang disediakan antara lain Jl. Pahlawan Trip (RSIA Husada Bunda), Jl. Retawu (Museum Brawijaya), Jl. Wilis (Museum Brawijaya), Jl. Semeru (Stadion Gajayana), Jl. Buring (Gereja Katedral Ijen), Jl. Guntur (Gereja Katedral Ijen), Jl. Merbabu, dan Jl. Panggung (Apotek Kimia Farma).

c. Zonasi

Sepanjang Jl. Besar Ijen yang digunakan untuk penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Malang dibagi menjadi tujuh zona, yaitu Zona Pusat Pelayanan Publik, Zona Olahraga, Zona Dolanan Tradisional, Zona Komunitas Mahasiswa dan Pelaku Ekraf, Zona Musik, Zona Aremania, dan Zona Kesenian.

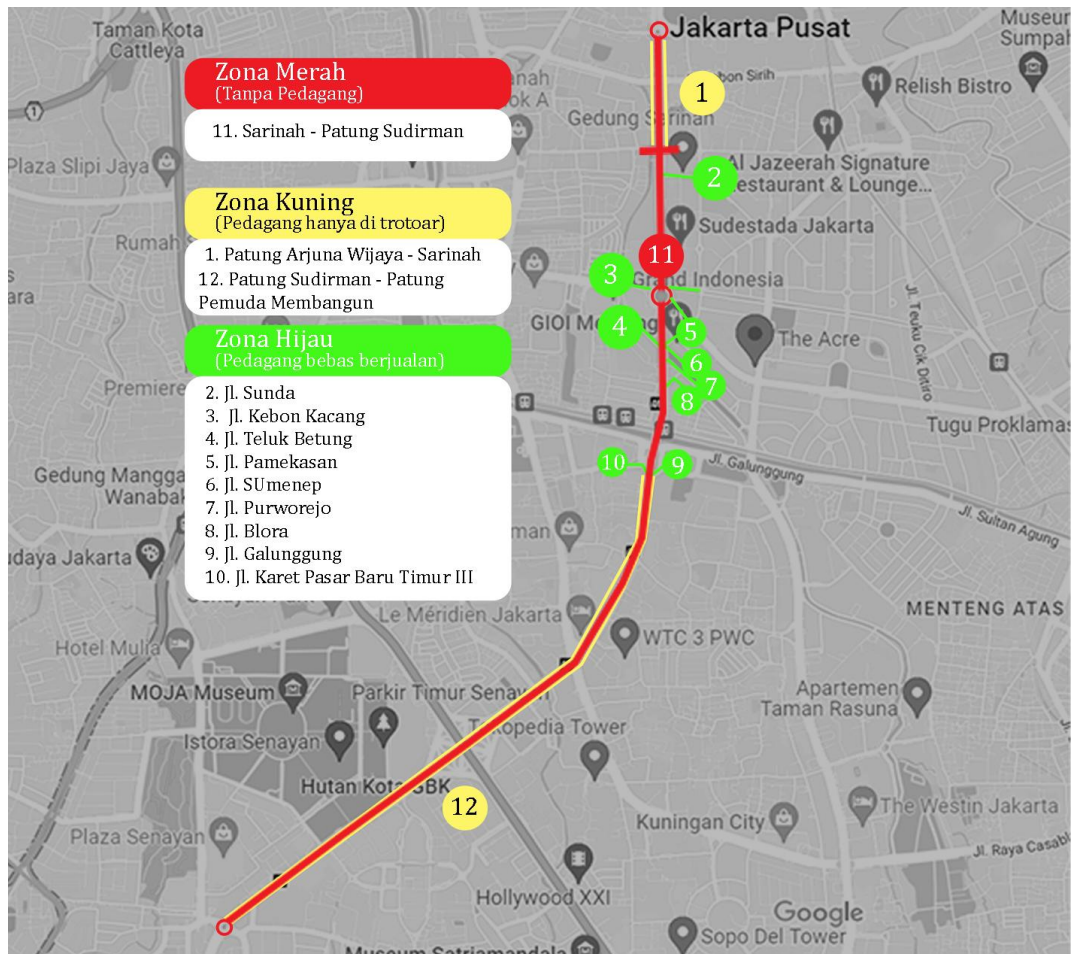


Zonasi Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Malang disesuaikan dengan *event* dan kegiatan yang kerap di jalankan sehingga terkesan tematis dan teratur. Zonasi berfungsi agar *event* dan kegiatan yang berjalan di Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Malang tidak terlihat semrawut karena tumpang-tindih tema.

Skenario dalam Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Malang memperlihatkan koordinasi antar penyelenggara baik OPD maupun unsur-unsur masyarakat yang baik. Kantong PKL yang ditempatkan di Museum Brawijaya dan Stadion Gajayana beriringan yang berdekatan dengan tiga lokasi parkir di ruas jalan, Jl. Retawu, Jl. Wilis, dan Jl. Semeru menjadikan sirkulasi pembeli di dua kantong PKL tersebut masih berjalan dengan baik. Kantong-kantong parkir yang disediakan sebanyak delapan titik dapat mempermudah pengunjung yang ingin mengunjungi zona atau titik-titik tertentu di Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Malang. Zonasi untuk *event* dan kegiatan memudahkan pengunjung untuk menentukan lokasi parkir mana yang paling dekat dengan zona yang dikehendaki serta *event* dan kegiatan tidak terlihat tumpang tindih dan semrawut.

2) Jakarta Pusat (CFD Jl. Sudirman–Jl. M.H. Thamrin)

Hari Bebas Kendaraan Bermotor Jakarta Pusat yang diselenggarakan di Jl. Sudirman hingga Jl. M. H. Thamrin merupakan *Car Free Day* paling tua di mana diselenggarakan pertama kali pada 2001 dan kemudian rutin pada hari minggu sejak 2011. Sebagai salah satu Hari Bebas Kendaraan Bermotor (BKB) tingkat provinsi, *Car Free Day* Jl. Sudirman-Jl. M.H. Thamrin menjadi magnet bagi warga Jakarta walaupun di masing-masing Kota Administrasi diselenggarakan juga *Car Free Day* dengan jadwal pelaksanaan yang sama.



Gambar 5. 2. Eksisting Kawasan CFD Jakarta
Sumber: Konsultan (2022)

a. Zonasi PKL

Setelah pembukaan kembali pasca Pandemi Covid-19, pedagang kaki lima di Hari Bebas Kendaraan Bermotor Jl. Sudirman-Jl. M.H. Thamrin diatur dengan zona-zona, yaitu:

- Zona Hijau

Zona Hijau merupakan daerah atau jalur yang disediakan khusus untuk pedagang kaki lima untuk tujuan wisata kuliner. Zona Hijau merupakan daerah atau jalur dengan konsentrasi pedagang kaki lima paling padat karena pedagang dapat dengan leluasa menggelar dan menjajakan jualannya. Zona Hijau pedagang kaki lima dalam Hari Bebas Kendaraan Bermotor Jakarta Pusat meliputi Jl. Sunda, Jl. Kebon Kacang, Jl. Teluk Betung, Jl. Pamekasan, Jl. Sumenep,



Jl. Purworejo, Jl. Blora, Jl. Galunggung, dan Jl. Karet Pasar Baru Timur II.

- Zona Kuning

Zona Kuning merupakan trotoar yang disediakan untuk pedagang kaki lima di mana terdapat kavling-kavling yang disewakan. Perbedaan sangat besar terlihat di mana Zona Hijau pedagang kaki lima diperbolehkan untuk berdagang di bahu atau badan jalan sedangkan untuk Zona Kuning hanya dibatasi pada area trotoar. Pemberlakuan Zona Kuning meliputi trotoar di sepanjang jalan dari Patung Arjuna Wijaya hingga Sarinah dan Patung Sudirman hingga Patung Pemuda Membangun

- Zona Merah

Zona merah merupakan zona steril pedagang kaki lima yang meliputi jalan dan atau trotoar. Jalan dan trotoar yang benar-benar steril dari pedagang kaki lima dimanfaatkan untuk *event* atau acara-acara tertentu yang dimulai dari Sarinah hingga Patung Sudirman. Jalan yang dimasukkan Zona Merah dan trotoarnya berstatus Zona Kuning terletak sepanjang dari Patung Arjuna Wijaya hingga Sarinah dan Patung Sudirman hingga Patung Pemuda Membangun. Perpaduan Zona Merah di jalan dan Zona Kuning di trotoar dimanfaatkan untuk berolahraga, rekreasi, dan kegiatan komunitas.

b. Regulasi

Regulasi atau peraturan baik untuk pengunjung dan pedagang kaki lima di Hari Bebas Kendaraan Bermotor Jl. Sudirman- Jl. M.H. Thamrin diterapkan semenjak pembukaan kembali pada 5 Juni 2022. Peraturan yang diterapkan dan wajib dipatuhi antara lain.

- Pedagang kaki lima hanya diperbolehkan pada Zona Kuning dan Zona Hijau.

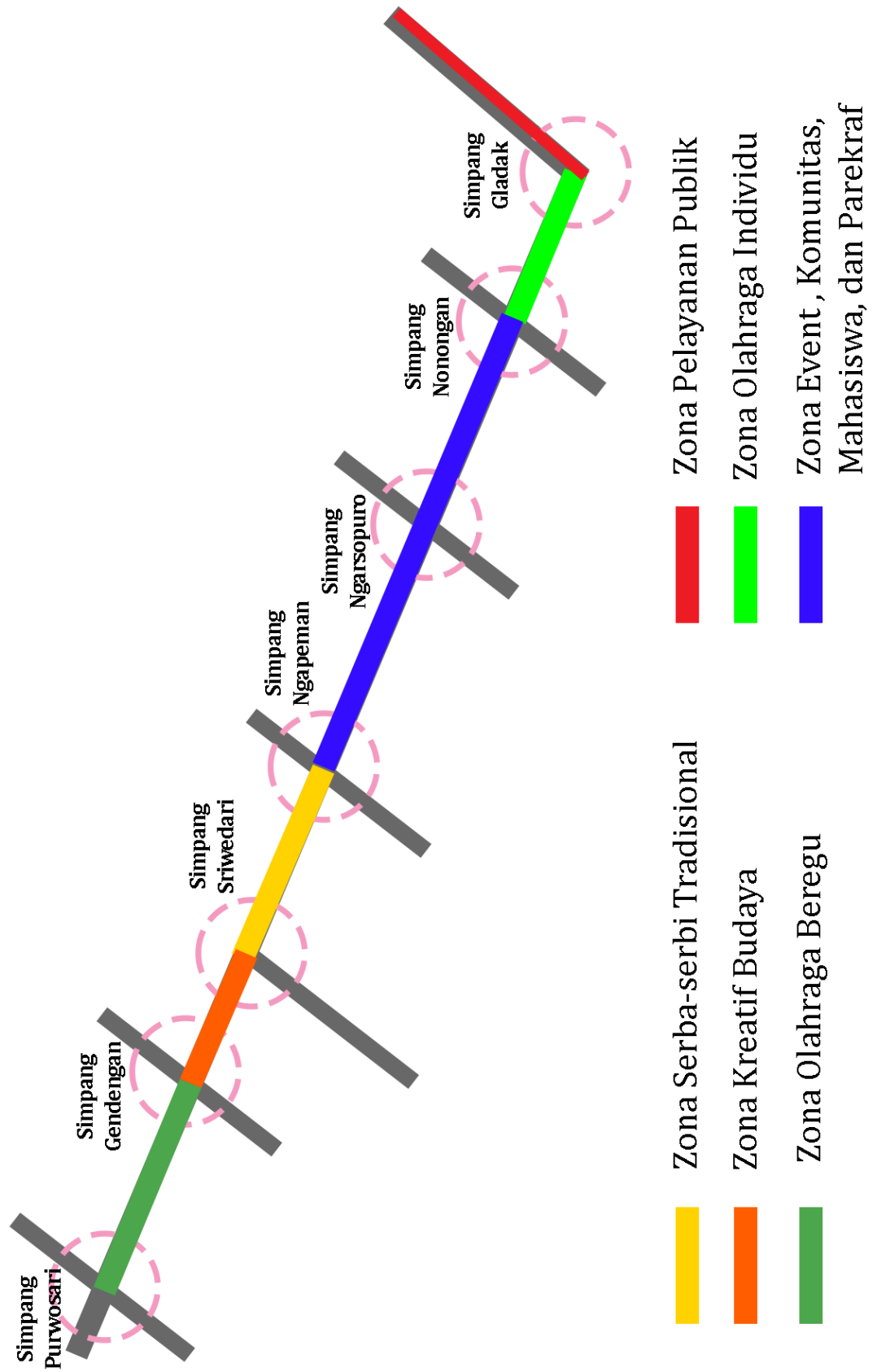


- Pedagang kaki lima harus mendaftar ke OPD terkait sebelum berdagang di area Hari Bebas Kendaraan Bermotor.
- Partisipan *event* dan acara harus mendaftar ke OPD terkait sebelum menyelenggarakan kegiatan di Hari Bebas Kendaraan Bermotor.
- Pengunjung harus menggunakan lajur sesuai dengan peruntukan (pesepeda, pelari, dan pejalan kaki).
- Dilarang mengoperasikan kendaraan bermotor dalam koridor Hari Bebas Kendaraan Bermotor.
- Dilarang merokok atau vaping.
- Dilarang membawa hewan peliharaan.
- Dilarang membuang sampah sembarangan.
- Melakukan kegiatan politik dan atau sara.

Pengantar mengenai regulasi dari Hari Bebas Kendaraan Bermotor Jakarta Pusat dan Kota Malang dapat digunakan sebagai pembanding dan *role model* penerapan konsep, regulasi, dan rekomendasi untuk Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta atau Solo *Car Free Day*.

D. Konsep Pemanfaatan Ruang dan Kawasan Solo *Car Free Day*

Pemanfaatan ruang luar dalam sebuah kawasan diatur berdasarkan rencana tata ruang kota yang ada. Kajian evaluasi ini dimaksudkan untuk mendukung kebijakan penyelenggaraan Solo *Car Free Day* agar lebih baik lagi dan dengan memperhatikan tujuan utama pelaksanaan Hari Bebas Kendaraan Bermotor. Konsep pemanfaatan ruang dan kawasan di Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta dapat mencontoh dua *role model* yaitu *Car Free Day* Jakarta Pusat dan Kota Malang terutama zonasi, kantong parkir, dan kantong PKL.



Gambar 5. 3 Skenario Zonasi Event di Kawasan Solo CFD
Sumber: Konsultan (2022)



1. Zonasi Hari Bebas Kendaraan Bermotor

a. Zona Kegiatan dan *Event*

Zona Kegiatan dan *Event* merupakan lingkup wilayah yang disediakan untuk kegiatan dan *event* tertentu. Pembagian zona untuk kegiatan dan *event* diharapkan agar Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta terkesan lebih rapi. Zonasi juga mempermudah akses pengunjung Solo *Car Free Day* jika ingin mengikuti atau menyelenggarakan kegiatan dan *event* tertentu. Zona Kegiatan dan *Event* dalam Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta dibagi menjadi lima zona, yaitu Zona Pelayanan Publik, Zona Olahraga, Zona *Event* dan Komunitas, Zona Serba-Serbi Tradisional, dan Zona Kreatif Budaya.

Zona Pelayanan Publik merupakan kawasan yang disediakan untuk kegiatan-kegiatan yang terkait dengan pelayanan publik baik dari OPD maupun instansi lainnya. Zona Pelayanan Publik dipandang perlu untuk disediakan agar masyarakat yang menginginkan pelayanan public secara *mobile* yang sudah ada seperti Pencatatan Sipil, Pengecekan Kesehatan, dan Sosialisasi Kegiatan dan *Event* Pemerintah Kota Surakarta agar terpusat di satu tempat. Zona Pelayanan Publik dapat ditempatkan di ruas Jl. Jend. Sudirman (Balaikota-Bunderan Gladag).

Zona Olahraga adalah kawasan yang disediakan untuk kegiatan warga berolahraga baik yang dijalankan individu dan kelompok. Zona Olahraga secara alami sebenarnya sudah terbentuk di ruas Jl. Slamet Riyadi sisi Timur dan sisi Barat yaitu dari perempatan Purwosari menuju perempatan Gendengan dan Simpang Gladag hingga Perempatan Jl. Yos Sudarso. Terbentuknya zona olahraga di dua bagian jalan tersebut dapat digunakan sebagai penempatan Zona Olahraga yang dibagi menjadi dua, Zona Olahraga Beregu (Ruas Perempatan Purwosari hingga Perempatan Gendengan) dan Zona Olahraga Individu (Ruas Simpang Gladag hingga Perempatan Jl. Yos Sudarso).

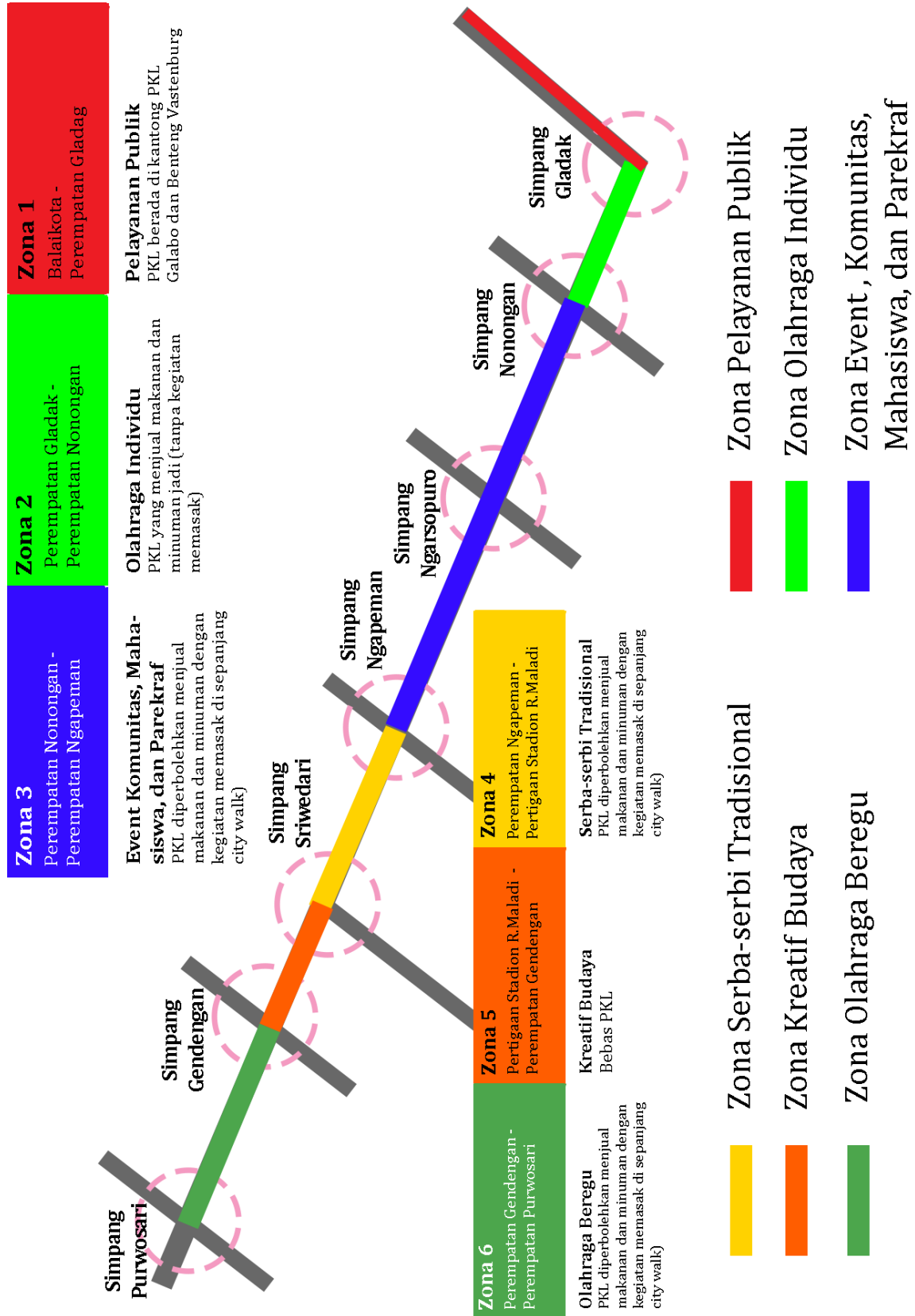


Zona *Event* dan Komunitas merupakan kawasan yang digunakan untuk mewadahi kegiatan dan *event* yang diselenggarakan dari perseorangan, OPD, maupun komunitas. Zona *Event* dan Komunitas juga difungsikan untuk mewadahi komunitas-komunitas yang kerap berkumpul dan bersosialisasi di Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta. Zona *Event* dan Komunitas dapat ditempatkan di ruas Perempatan Jl. Yos Sudarso hingga ke Perempatan Ngapeman.

Zona Serba-Serbi Tradisional dan Zona Kreatif Budaya merupakan dua zona yang digunakan untuk mewadahi kegiatan dan *event* dengan tema tradisional. Zona Serba-Serbi Tradisional dan Zona Kreatif Budaya merupakan wujud dari visi Kota Surakarta, Mewujudkan Kota Surakarta Sebagai Kota Budaya. Zona Serba-Serbi Tradisional dapat diselenggarakan di Perempatan Ngapeman hingga Pertigaan Stadion Sriwedari dan Zona Kreatif Budaya dapat ditempatkan di Pertigaan Stadion Sriwedari hingga Perempatan Gendengan.

b. Zona Pedagang Kaki Lima

Zona pedagang kaki lima merupakan kawasan yang disediakan untuk pedagang kaki lima menggelar barang yang dijual. Pedagang kaki lima dalam Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta sudah diatur menjadi 10 zona sepanjang Jl. Slamet Riyadi mulai dari Perempatan Purwosari hingga masuk ke Jl. Jend. Sudirman. Zona Pedagang Kaki Lima diperlukan penataan ulang agar kesan Solo *Car Free Day* lebih rapi dan teratur. Zona Pedagang Kaki Lima dibagi menjadi tiga zona, Zona Hijau, Zona Kuning, dan Zona Merah.

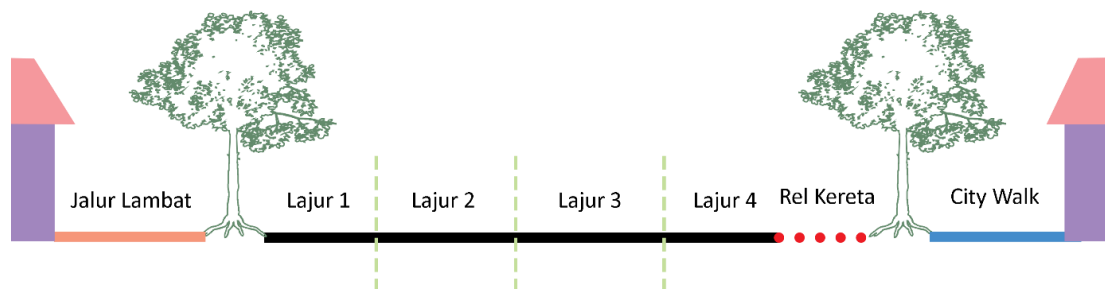


Gambar 5. 4. Rencana Zonasi PKL di Kawasan Solo CFD
Sumber: Konsultan (2022)

Zona Hijau merupakan kawasan di mana pedagang kaki lima dapat berjualan di *citywalk* pada tempat yang disediakan. Zona Kuning adalah kawasan di mana pedagang kaki lima diperbolehkan untuk berjualan namun tanpa alat memasak. Sedangkan Zona Merah merupakan kawasan yang steril dari pedagang kaki lima. Sterilisasi beberapa titik pada Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta agar kegiatan atau *event* yang diselenggarakan pada beberapa zona seperti Zona Olahraga dapat dengan leluasa dilakukan. Pedagang kaki lima yang terdampak oleh Zona Merah disediakan kantong-kantong seperti di Halaman Grha Wisata Niaga dan Halaman Museum Radyopustoko.

2. Pembagian Jalur Hari Bebas Kendaraan Bermotor

Pembagian Jalur dalam Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta berfungsi untuk menciptakan kondisi yang kondusif dan kenyamanan untuk setiap kegiatan. Jl. Slamet Riyadi dapat dibagi menjadi 6 jalur dengan fungsi masing-masing.



Gambar 5. 5. Rencana Pembagian Jalur di Kawasan Solo CFD
Sumber: Konsultan (2022)

Jalur lambat untuk lalu lintas kendaraan tidak bermotor dan darurat. Jalur Cepat dibagi menjadi Lajur 1, Lajur 2, Lajur 3, dan Lajur 4 dengan fungsi Lajur 1 untuk aktivitas *event*, panggung kesenian, sosialisasi, atau pameran, sedangkan Lajur 2, 3 dan 4 untuk aktivitas pejalan kaki dan sepeda. Citywalk untuk aktivitas pedagang kaki lima.



3. Kantong Parkir

Salah satu kegiatan yang muncul ketika penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta adalah parkir. Parkir-parkir yang digelar ketika penyelenggaraan Solo *Car Free Day* banyak memanfaatkan jalan-jalan yang ditutup seperti ruas Jl. Bhayangkara dan Jl. Prof. DR. Supomo. Mayoritas kantong-kantong parkir sepanjang Jl. Slamet Riyadi dan ruas penyangga dikelola oleh juru parkir yang sudah melakukan kegiatan parkir di daerah tersebut terlepas juru parkir tersebut memiliki Kartu Tanda Anggota (KTA) atau tidak. Tarif yang ditarik untuk parkir ketika penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta sebanyak Rp. 2000,- untuk motor dan Rp. 3000,- untuk mobil.

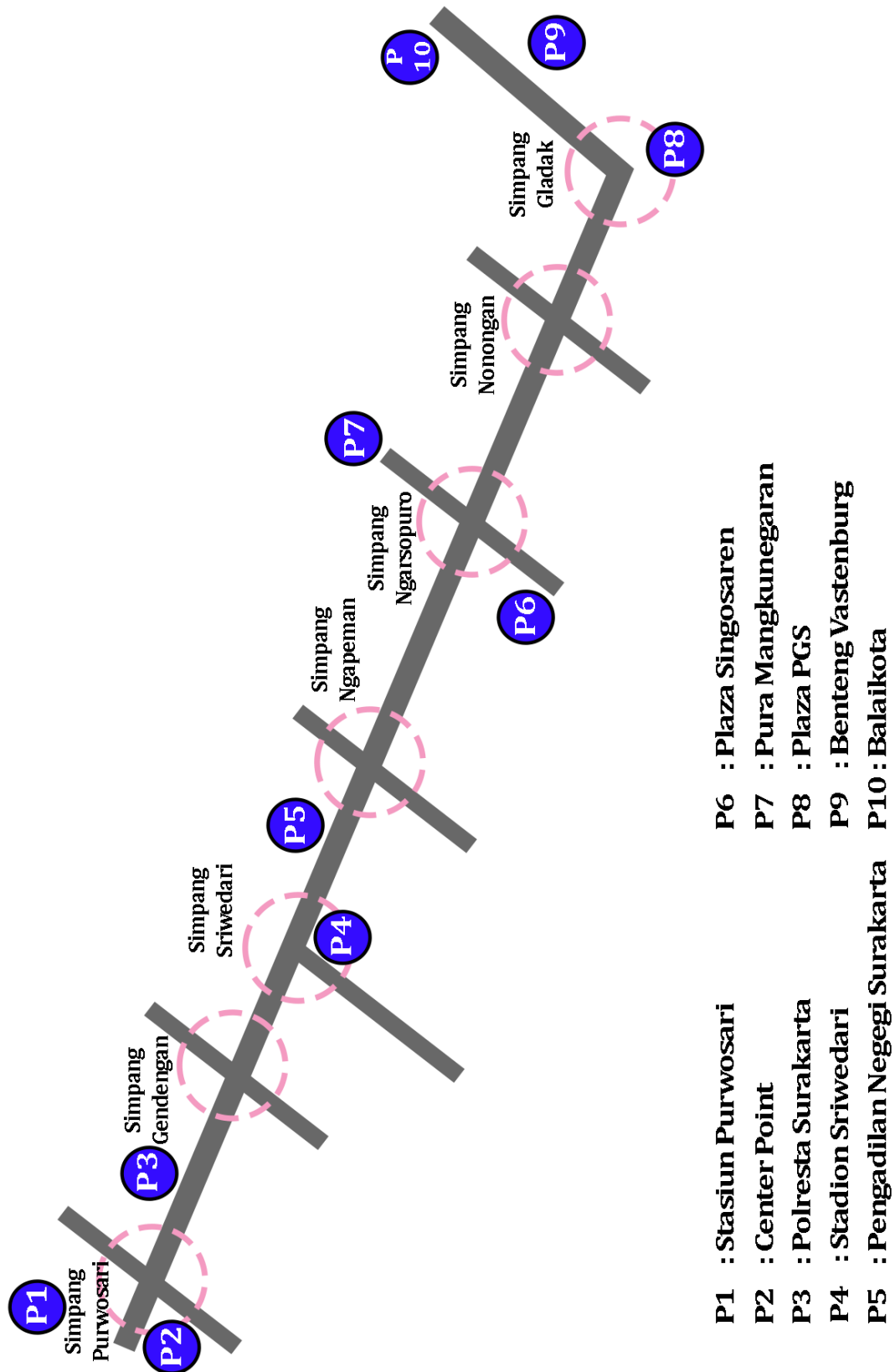
Tarif parkir di sepanjang Jl. Slamet Riyadi secara khusus sudah diatur melalui Peraturan Daerah No. 1 Tahun 2013. Tarif parkir dibagi menjadi lima zona dengan tarif yang dihitung per jam kendaraan parkir dan jenis kendaraan. Sepanjang ruas Jl. Slamet Riyadi dan area terdampak kegiatan Solo *Car Free Day* menempati zona parkir C, D, dan E dengan sebaran sebagai berikut.

Tabel 5. 17. Besaran Tarif Parkir berdasarkan Zona

Zona	Sebaran	Tarif Parkir
Zona C	Jl. Slamet Riyadi	• Sepeda Rp. 500,- • Andong Rp. 500,- • Motor Rp. 2.000,- • Mobil Penumpang Rp. 3.000,- • Bus/Truk Sedang Rp. 5.000,- • Bus/Truk Besar Rp. 7.000,-
Zona D	• Jl. Setia Budi • Jl. Juanda • Jl. Bhayangkara • Jl. M.T. Haryono	• Sepeda Rp. 500,- • Andong Rp. 500,- • Motor Rp. 1.500,-



	• Jl. Agus Salim • Jl. Yosodipuro • Jl. Nyi Ageng Serang • Jl. Ronggowarsito • Jl. Reksoniten • Jl. Mr. Muh Yamin • Jl. K.H. Dewantoro • Jl. Sugiyo Pranoto • Jl. Kebangkitan Nasional • Jl. Dr. Wahidin	• Mobil Penumpang Rp. 2.000,- • Bus/Truk Sedang Rp. 3.500,- • Bus/Truk Besar Rp. 5.500,-
Zona E	Jalan Umum selain Zona C dan D (meliputi gang masuk perkampungan)	• Sepeda Rp. 500,- • Andong Rp. 500,- • Motor Rp. 1.000,- • Mobil Penumpang Rp. 1.500,- • Bus/Truk Sedang Rp. 3.000,- • Bus/Truk Besar Rp. 4.000,-



Gambar 5. 6. Rencana Zonasi Kantong Parkir di Kawasan Solo CFD
Sumber: Konsultan (2022)



Tabel 5. 18. Rekomendasi Kantong Parkir Solo *Car Free Day*

Kantong Parkir	Tempat atau Lokasi
Utara	1. Pura Mangkunegaran 2. Pengadilan Negeri Kota Surakarta
Selatan	1. Halaman Stadion R. Maladi 2. Plaza Singosaren
Timur	1. Pusat Grosir Solo (PGS) 2. Benteng Vastenburg 3. Balaikota Kota Surakarta
Barat	1. Polresta Kota Surakarta 2. Center Point 3. Stasiun Purwosari

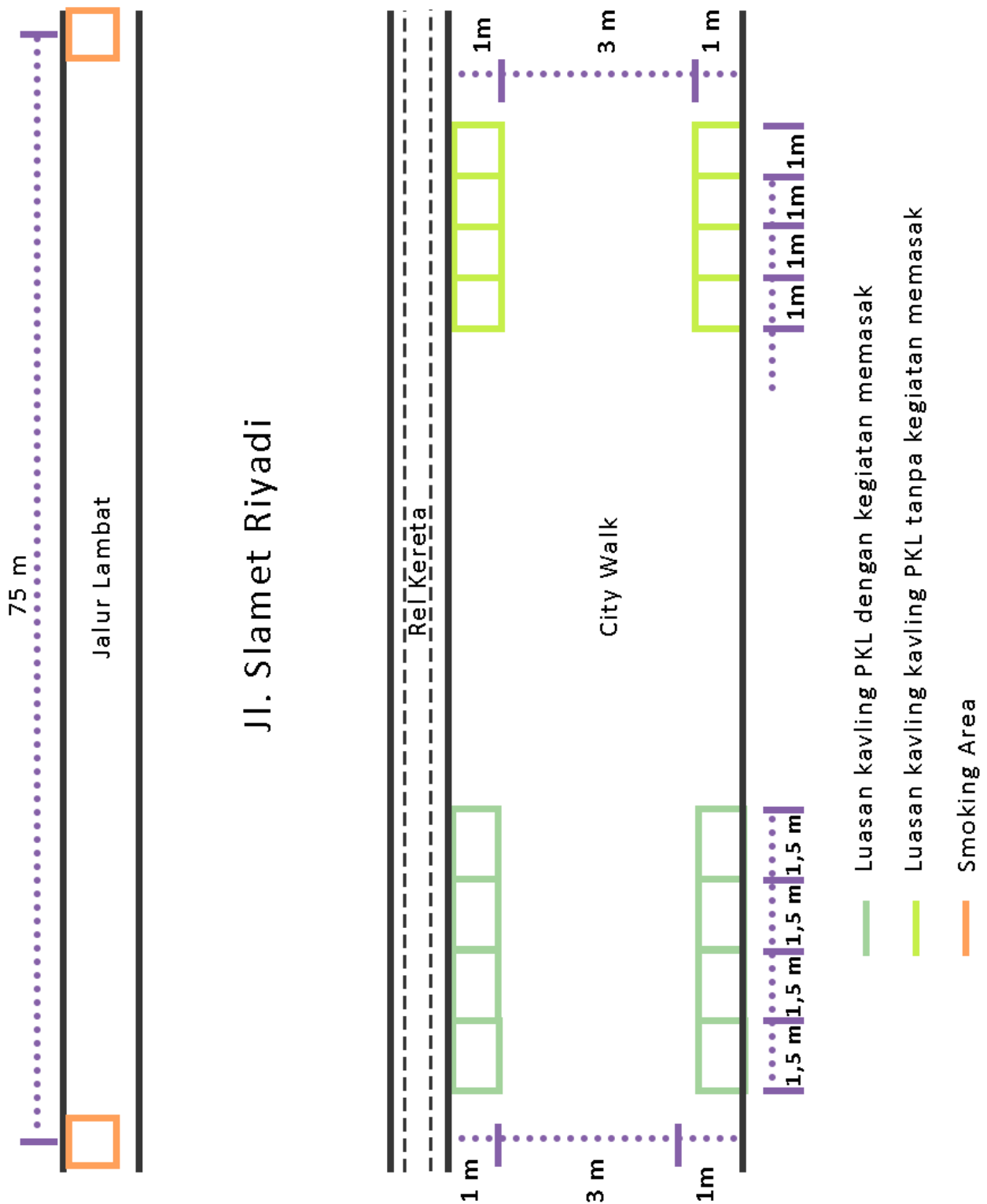
Sumber: Konsultan (2022)

Tarif parkir yang diterapkan pada kantong-kantong parkir tersebut dapat menggunakan Tarif Parkir Progresif. Tarif Parkir Progresif yang diberlakukan dapat dibuat lebih fleksibel seperti tarif progresif mulai berlaku ketika penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta selesai dengan tanggung jawab juru parkir tetap menunggu kendaraan yang ditinggalkan hingga pemilik kembali. Juru parkir yang sudah memiliki tempat parkir namun dibebaskan karena implementasi zona parkir dapat dimanfaatkan sebagai juru parkir dari zona baru.

E. Konsep Penataan dan Zonasi atau Solo *Car Free Day*

1) Kantong Pedagang Kaki Lima (PKL)

Pedagang kaki lima di Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta mengalami perkembangan pesat di mana pada awalnya berjumlah 39 kios pada pembukaan pertama tahun 2010 menjadi 2.500 pada 2020. Pedagang kaki lima di Solo *Car Free Day* sebenarnya sudah dibagi menjadi 10 zona namun terjadi pengurangan di mana zona 1-4 yang berjualan dari Perempatan Ngapeman hingga Simpang Gladag ditiadakan.



Gambar 5. 7. Konsep Penataan PKL
Sumber: Konsultan (2022)



Peniadaan Zona 1-4 menyebabkan penumpukan pedagang kaki lima terutama di daerah Sriwedari. Penumpukan pedagang kaki lima menimbulkan kesan Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta terkesan semrawut dan terfokus hanya di daerah Sriwedari. Penataan pedagang kaki lima dalam *booth* atau kavling dapat mengurangi kesan semrawut. Bersamaan dengan Zonasi Pedagang Kaki Lima penataan pedagang kaki lima dapat terjadi distribusi yang merata.

Satu *booth* atau kavling pedagang kaki lima berukuran 1,5x1 meter untuk PKL yang memasak di tempat dan 1x1 meter untuk PKL tanpa memasak. Pelaksanaan penataan pedagang kaki lima dapat dikoordinasikan dengan dinas terkait seperti Dinas Perdagangan mengenai masalah retribusi. Satu pedagang kaki lima bisa dibatasi menyewa maksimal 4 *booth* karena ada beberapa pedagang yang menyediakan makan di tempat dan lesehan. *Booth* atau kavling pedagang kaki lima dapat difasilitasi dengan tenda-tenda bernomor yang sehingga batasan antar pedagang dan pembagiannya menjadi jelas.

Penataan *booth* pedagang kaki lima dapat di lakukan di sebelah utara dan selatan *citywalk* di mana masih tersisa lebih kurang tiga meter untuk sirkulasi pengunjung. Jarak antara kavling utara dan selatan juga dapat dimanfaatkan untuk penempatan tempat sampah yang bertujuan agar pengunjung memiliki akses mudah dalam membuang sampah.

2) Kantong Parkir Kendaraan

Kantong Parkir Kendaraan dapat di bebaskan kepada delapan kelurahan yang dilewati oleh jalur Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta, yakni Kelurahan Purwosari, Penumping, Sriwedari, Timuran, Kemlayan, Keprabon, Kauman, dan Kampung Baru. Skenario dari Kantong Parkir Kendaraan dapat diserahkan kepada masing-masing kelurahan di mana berkewajiban menyediakan satu kantong parkir baik dari jalan yang ditutup atau lahan khusus.

Sementara itu, opsi lain penataan parkir Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta bisa juga dilakukan dengan pembuatan kantong-kantong parkir yang bisa diakses dari empat penjuru dengan



pengurangan jumlah. Pengurangan jumlah kantong parkir dimaksudkan untuk pengurangan emisi dan bentuk sosialisasi untuk menggunakan kendaraan umum atau non-bermotor menuju area Solo *Car Free Day* (SCFD). Beberapa lokasi yang berpotensi untuk dijadikan lahan parkir adalah Pura Mangkunegaran, Pengadilan Negeri Kota Surakarta, Halaman Stadion R. Maladi, Plaza Singosaren, Pusat Grosir Solo, Benteng Vastenburg, Balaikota Surakarta, Polresta Surakarta, Center Point, dan Stasiun Purwosari.

3) Area Pejalan Kaki

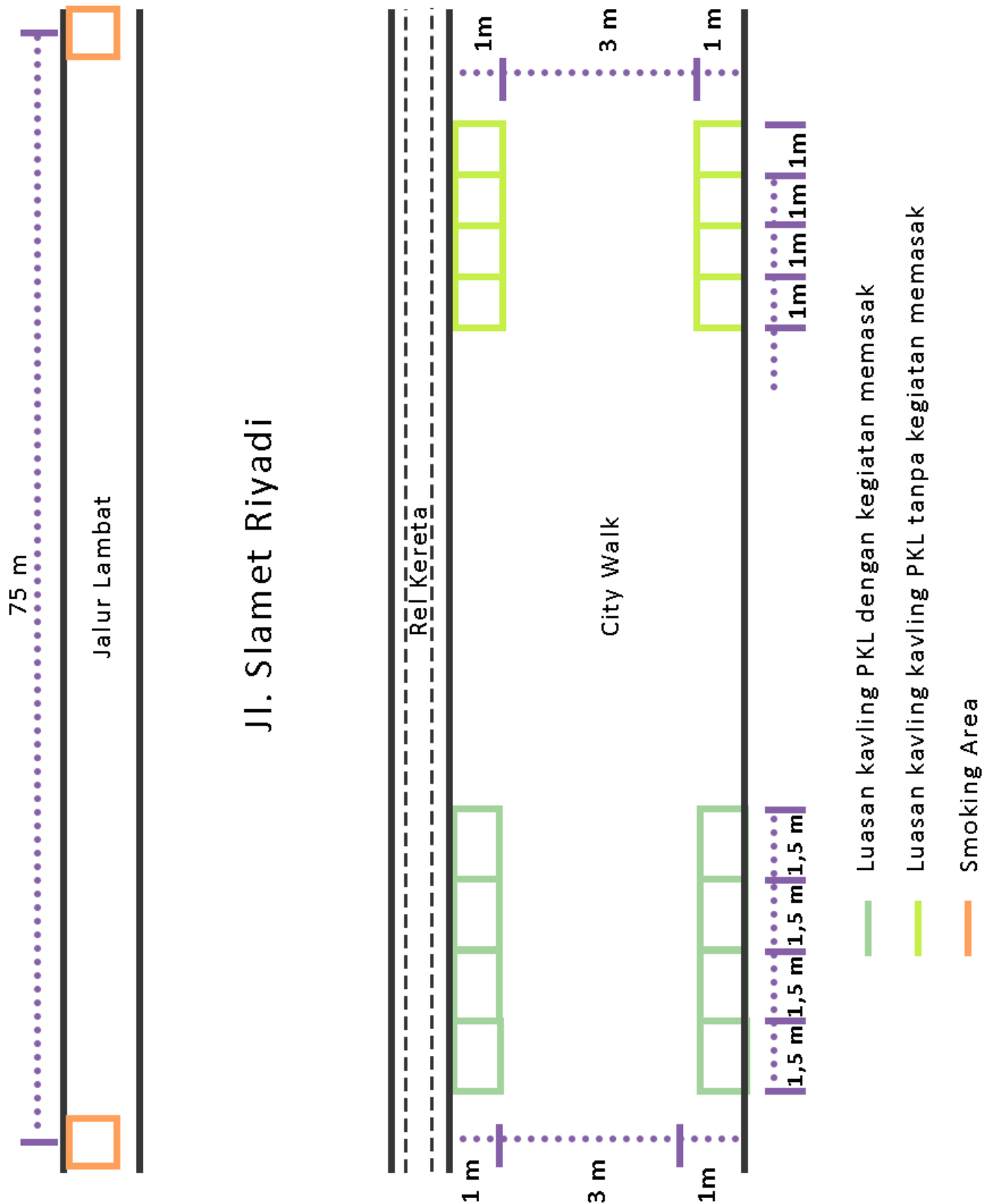
Area Pejalan Kaki merupakan kawasan yang disediakan khusus untuk pejalan kaki. Area Pejalan Kaki disediakan dalam empat jalur yaitu Jalur 2, 3, dan 4 pada zona non olahraga. Sedangkan untuk Zona Olahraga pejalan kaki dapat memanfaatkan jalur *citywalk* agar tidak mengganggu keleluasaan kegiatan berolahraga.

4) Area Sepeda dan Sepatu Roda

Salah satu masalah yang timbul pada penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta adalah konfrontasi yang kerap timbul antara pejalan kaki dengan pengguna sepeda dan sepatu roda. Zona Olahraga dibutuhkan untuk mengurangi persinggungan antara pesepeda dan pengguna sepatu roda dengan pejalan kaki. Zona Olahraga diperuntukkan bagi pengguna sepeda dan sepatu roda sehingga lebih leluasa dalam berolahraga dan tidak terganggu dengan pejalan kaki.

5) Area Merokok

Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta diharapkan untuk bebas asap rokok dengan pelarangan merokok dan *vaping*. Pelarangan merokok dan *vaping* harusnya disertai dengan diberikannya fasilitas khusus untuk perokok yaitu *smoking area*. Fasilitas tempat merokok merupakan bentuk Hari Bebas Kendaraan Bermotor Kota Surakarta sebagai acara yang inklusif. Penggunaan *smoking area* juga bertujuan agar asap rokok tidak menyebar secara sembarangan agar tidak dihirup oleh orang-orang yang tidak diinginkan misalnya anak-anak dan wanita hamil.



Gambar 5. 8. Konsep Penataan Area Merokok
Sumber: Konsultan (2022)



F. Konsep Regulasi Solo *Car Free Day*

1) Regulasi Pedagang Kaki Lima (PKL)

Keberadaan pedagang kaki lima memang tidak bisa dilepaskan dari keramaian. Banyak pedagang yang memanfaatkan *citywalk* sebagai tempat berjualan selama Solo *Car Free Day*. Sangat wajar ketika kemudian pemerintah berupaya melakukan penataan, tetapi kadang timbul kesalahpahaman. Masalah penataan pedagang kaki lima memang seperti dua sisi yang saling bertentangan, ibarat mata uang, saat melakukan penataan ada tujuan berbeda dan itu bisa saja bertentangan antara pedagang dan pemerintah.

Di satu sisi upaya pemerintah dalam melakukan penataan itu menciptakan kawasan Solo *Car Free Day* yang tertata dan nyaman, sedangkan di sisi lain keberadaan pedagang kaki lima itu juga menyangkut tentang nafkah hidup orang yang kemudian tidak bisa begitu saja diatur sembarangan. Pedagang kaki lima di kawasan Solo *Car Free Day* selain mendatangkan segi positif, juga mendatangkan efek negatif terhadap kebersihan dan kenyamanan kawasan *car free day*, maka pemerintah kota Surakarta hendaknya memikirkan bagaimana mengatasi permasalahan pedagang kaki lima di kawasan *car free day*.

Kepentingan Pemkot untuk memajukan kesejahteraan umum di mana salah satunya dengan memberdayakan usaha PKL sebagai pemberdayaan ekonomi rakyat dengan memberikan jaminan termasuk perlindungan, pembinaan, dan pengaturan dalam melakukan usaha agar lebih berdayaguna dan berhasil guna, serta meningkatkan kesejahteraan mereka (Sutrisno, 2007:169).

Kewajiban Pemkot adalah melakukan koordinasi dalam pembangunan dan membina kehidupan masyarakat di segala bidang sehingga pemberdayaan PKL juga harus tetap selaras dengan wawasan pembangunan (Sutrisno, 2007:169). Kebijakan pemerintah kota untuk mengatasi pedagang kaki lima di kawasan Solo *Car Free Day* diharapkan mampu menciptakan lingkungan yang nyaman, tertib, dan teratur. Berikut beberapa opsi pengaturan PKL di *Car Free Day* antara lain.



a. Relokasi

Salah satu cara yang dilakukan pemerintah daerah untuk menata keberadaan pedagang kaki lima adalah dengan melakukan relokasi. Relokasi pedagang kaki lima adalah pemindahan lokasi berdagang dari satu tempat ke tempat lain yang sudah disediakan oleh pemerintah. Relokasi bertujuan untuk menertibkan pedagang kaki lima agar terlihat lebih rapi. Namun demikian, tidak semua pedagang kaki lima menanggapi dengan baik niat pemerintah tersebut. Banyak pedagang yang menolak untuk dipindahkan dengan berbagai alasan dan opini mereka sendiri yang belum tentu benar. Alasan yang sering diungkapkan oleh pedagang adalah karena mereka takut apabila ikut pindah ke tempat yang baru maka akan berkurang pendapatannya.

Hal itu juga yang dialami oleh Pemkot Surakarta dalam merelokasi atau menata pedagang kaki lima. Pemkot harus mempertimbangkan bahwa penghasilan yang mereka peroleh setelah direlokasi tidak berkurang dan bahkan harusnya meningkat dari sebelumnya. Oleh karena itu, Pemkot benar-benar harus jeli dalam memilih lokasi yang akan digunakan untuk merelokasi para pedagang kaki lima.

b. Shelterisasi

Pemkot sebaiknya juga membuat kebijakan dalam bentuk shelterisasi. Pembuatan shelter sebagai fasilitas umum di kawasan *Car Free Day* untuk berlindung warga dan saat-saat tertentu dapat digunakan untuk tempat usaha pedagang kaki lima. Shelter dibangun di daerah/kawasan *Car Free Day* yang masih terdapat ruang/tanah negara di tepi jalan-jalan umum. Di sini pedagang kaki lima dibuatkan shelter yang dapat digunakan untuk tempat berjualan.

c. Pembatasan Jam Berjualan

Pemerintah Kota Surakarta seharusnya membatasi ruang gerak usaha sektor informal. Di kawasan *Car Free Day* misalnya, para pedagang kaki lima dapat menggelar dan menjajakan barang dagangannya dengan batasan waktu tertentu. Selain waktu yang



ditentukan oleh pemerintah, pedagang mau tidak mau harus menutup dagangannya. Para pedagang dapat menjajakan barang dagangannya dari pukul 05.00-08.30 WIB. Selebihnya setelah jamnya habis, mereka harus bergegas mengemas barang dagangannya dan membersihkan tempat yang telah digunakan untuk berdagang. Hal itu bertujuan untuk membantu mempercepat tugas Dinas Lingkungan Hidup Kota Surakarta dalam membersihkan kawasan *Car Free Day* dari sampah.

2) Regulasi Acara atau *Event*

Terkadang *event* yang digelar oleh komunitas masyarakat, instansi, atau pihak swasta tidak sesuai dengan tujuan *Car Free Day*, yakni edukasi berwawasan lingkungan, olahraga, maupun seni budaya. Hal itu disebabkan karena antusiasme masyarakat yang begitu tinggi sehingga terkadang ada pihak yang memanfaatkan *Car Free Day* sebagai ajang promosi, misalnya promosi produk hingga kegiatan yang sifatnya mengajak berpartisipasi. Seiring maraknya kegiatan-kegiatan sosialisasi yang sifatnya ajakan atau promosi, Pemerintah Kota Surakarta sebaiknya mengambil tindakan tegas dengan membuat ketentuan dan persyaratan bagi pihak manapun yang hendak melaksanakan *event* di *Car Free Day*.

- a. Wajib bertema lingkungan dan olahraga.
- b. Wajib melakukan sosialisasi tentang peningkatan kualitas lingkungan hidup.
- c. Melakukan koordinasi dengan penyelenggara.
- d. Mencantumkan logo *Car Free Day* atau Hari Bebas Kendaraan Bermotor, Polresta Surakarta, DLH Kota Surakarta, dan Dinas Perhubungan Kota Surakarta pada media acara.
- e. Wajib menyampaikan kepada pihak penyelenggara dan membuat surat izin keramaian di Polresta Surakarta apabila melibatkan jumlah massa yang besar. Selain itu, kegiatan yang melibatkan sponsor wajib menyampaikan kepada penyelenggara dan mengisi data.
- f. Wajib memasang atau menginformasikan kegiatan *Car Free Day* atau Hari Bebas Kendaraan Bermotor dalam materi promosi acara.
- g. Menjaga kebersihan sepanjang acara.



- h. Menjaga keamanan dan ketertiban.
- i. Wajib mendapat izin dari penyelenggara apabila mendirikan dan menggunakan tenda, panggung, *sound system*, maupun materi promosi di lokasi yang telah ditentukan agar tidak mengganggu jalur *Car Free Day* atau Hari Bebas Kendaraan Bermotor.
- j. Wajib bertanggung jawab atas satwa yang dibawa termasuk soal kebersihan.

3) Regulasi Kantong Parkir Kendaraan

Tidak sedikit kantong parkir di Solo *Car Free Day* yang menggunakan tepi jalan dan trotoar. Hal itu mendatangkan problem karena terkesan kurang tertata dan terlihat semrawut. Tidak menutup kemungkinan juga berpotensi mengganggu kelancaran lalu lintas dan kenyamanan pengunjung *Car Free Day*. Oleh karena itu, Pemerintah Kota Surakarta harus mengendalikan kantong-kantong parkir yang ada sekitar kawasan Solo *Car Free Day*.

a. Parkir Progresif (*On Street*)

Penerapan sistem parkir progresif merupakan salah satu bentuk *transport demand management* yang memiliki maksud untuk mengubah perilaku dan kebiasaan masyarakat dalam melakukan kegiatan transportasi. Dengan adanya pemberlakuan sistem parkir progresif pada tepi jalan (*on street parking*), dimaksudkan untuk bisa meningkatkan efektivitas *transport demand management*. Selain itu, juga dengan tarif parkir yang mahal diharapkan dapat mengubah perilaku pengguna parkir, salah satunya beralih menggunakan kendaraan umum.

Adapun besaran tarif retribusi pelayanan parkir yang dapat diterapkan pada parkir progresif (*on street*), yaitu kendaraan roda empat tarifnya sebesar Rp5.000 maksimal 2 jam dan per 1 jam selanjutnya Rp2.000. Sementara itu, kendaraan roda dua tarifnya sebesar Rp3.000 maksimal 2 jam dan per 1 jam selanjutnya Rp1.000.

b. Parkir Konvensional (*Off Street*)

Penerapan sistem parkir konvensional merupakan salah satu bentuk manajemen transportasi yang memiliki maksud untuk



mengubah perilaku dan kebiasaan masyarakat dalam melakukan kegiatan transportasi. Dengan adanya pemberlakuan sistem parkir konvensional pada kantong-kantong parkir (*off street parking*), dimaksudkan untuk bisa mengembalikan fungsi ruas jalan agar tidak mengganggu arus lalu lintas. Selain itu, juga dengan tarif parkir yang murah diharapkan dapat mengubah perilaku pengguna parkir, salah satunya beralih memarkirkan kendaraannya di kantong-kantong parkir yang sudah disediakan.

Adapun besaran tarif retribusi pelayanan parkir yang dapat diterapkan pada parkir konvensional (*off street*), yaitu kendaraan roda empat tarifnya sebesar Rp3.000. Sementara itu, kendaraan roda dua tarifnya sebesar Rp2.000 maksimal 2 jam.

G. Konsep Perizinan dan Pelaksanaan Solo *Car Free Day*

1) Perizinan dan Pelaksanaan Pedagang Kaki Lima (PKL)

Pedagang kaki lima harus memiliki izin usaha dalam mendirikan usaha agar tidak dianggap ilegal atau liar. Banyak aspek yang dilihat dalam penerapan pemberian izin usaha, seperti kelayakan tempat usaha maupun barang dagangan yang diperjualbelikan. Adapun barang yang dimaksud merupakan barang yang sifatnya tidak melanggar hukum.

Siapa pun harus memenuhi beberapa persyaratan ketika akan mendirikan usaha kecil, seperti pedagang kaki lima (PKL). Izin PKL di Indonesia biasanya menggunakan Izin Berdagang di Properti Pemerintah. Pemerintah memiliki banyak sekali properti yang kerap digunakan PKL untuk berdagang, salah satunya tempat yang dekat dengan pusat keramaian (kawasan *Car Free Day*). Sementara itu, izin PKL tidak jauh berbeda dengan izin usaha lain yakni Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) atau Tanda Daftar Perusahaan (TDP).

Adapun beberapa syarat yang sebaiknya dipersiapkan oleh siapapun yang hendak berjualan di kawasan Solo *Car Free Day* sebagai berikut.

- a. Pengisian formulir permohonan izin usaha.
- b. Fotokopi/scan KTP.
- c. Surat pernyataan belum memiliki tempat usaha.



- d. Surat pernyataan kesanggupan menjaga kebersihan, ketertiban, keamanan, keindahan, dan fungsi fasilitas umum.
- e. Surat pernyataan kesanggupan meninggalkan dan mengosongkan lokasi PKL apabila waktu *Car Free Day* telah berakhir.
- f. Pas Foto.
- g. Rekomendasi dari paguyuban PKL

2) Perizinan dan Pelaksanaan Acara atau *Event*

Bentuk legalisasi bahwa suatu acara diselenggarakan sesuai koridor hukum termasuk fungsi dari perizinan. Selain itu, juga sebagai cara untuk mengantisipasi hal-hal yang tidak diinginkan. Adapun dengan perizinan yang jelas, *event* dapat terselenggara dengan aman dan setiap pengunjung, peserta, atau penyelenggara mendapat perlindungan dari dinas terkait dan aparat hukum. Berikut ini beberapa persyaratan yang sebaiknya dipenuhi ketika menggelar acara di Solo *Car Free Day*.

- a. Surat permohonan izin acara kepada Dinas Perhubungan, Dinas Lingkungan Hidup, dan Kepolisian Kota Surakarta.
(berisi bentuk, waktu, tempat, pengisi acara, dan jumlah peserta).
- b. Proposal acara.
- c. Izin tempat.
- d. Fotokopi/Scan KTP penganggung jawab.

3) Perizinan dan Pelaksanaan Kantong Parkir Kendaraan

Adanya kantong parkir liar yang belum melaksanakan perizinan sebagaimana kebijakan Pemerintah Kota Surakarta di kawasan Solo *Car Free Day* dapat menurunkan kualitas pelayanan parkir yang baik. Kurangnya pengawasan Dinas Perhubungan Kota Surakarta sebagai badan pemerintah yang memiliki kewenangan dalam pengawasan parkir insidental menyebabkan juru parkir lalai dalam menjalankan tugasnya. Adapun dua di antaranya adalah penggunaan karcis resmi dari pemerintah secara berulang kali dan penetapan retribusi parkir yang tidak sesuai karcis. Oleh karena itu, penyelenggara parkir hendaknya wajib melakukan perizinan pengelolaan



parkir baik dari badan hukum maupun perorangan. Beberapa persyaratan yang harus dipenuhi oleh penyelenggara parkir antara lain.

- a. Fotokopi/scan KTP pemilik.
- b. Fotokopi/scan NIB (Nomor Induk Berusaha).
- c. Fotokopi/scan Ijin Usaha.
- d. Fotokopi/scan Surat Keterangan atau Rekomendasi dari Dinas Perhubungan Kota Surakarta.
- e. Fotokopi/scan Perjanjian Sewa atau MOU.
- f. Fotokopi/scan denah lokasi parkir.
- g. Fotokopi/scan NPWP.
- h. Fotokopi/scan Surat Pernyataan Kebenaran Dokumen.

H. Konsep Pemanfaatan dan Pengendalian Solo *Car Free Day*

1) Penertiban Pengunjung

Pengunjung wajib menaati ketentuan yang berlaku selama mengikuti Solo *Car Free Day*. Adapun beberapa ketentuan tersebut antara lain.

- a. Wajib menjaga kebersihan, keamanan, dan ketertiban.
- b. Dilarang merokok dan promosi rokok.
- c. Dilarang mempromosikan industri otomotif.
- d. Dilarang melakukan kegiatan politik praktis.
- e. Dilarang melakukan kegiatan yang mengarah pada SARA.
- f. Dilarang menghasut massa.
- g. Dilarang melakukan kegiatan yang melanggar, ketentraman, dan ketertiban umum.

2) Sanksi

Bagi siapapun yang melanggar ketentuan selama mengikuti pelaksanaan Solo *Car Free Day* akan diberikan sanksi. Adapun bentuk sanksi dapat berupa.

- a. Teguran lisan.
- b. Peringatan tertulis.
- c. Penggantian pohon.
- d. Penertiban.
- e. Denda administrasi.
- f. Pencabutan hak mengikuti kegiatan *car free day*.



BAB VI PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan temuan lapangan dan pembahasan sebagaimana diuraikan pada bab sebelumnya maka dapat disimpulkan sebagai berikut.

1. Persoalan yang muncul dan menghambat tercapainya efektifitas dalam pelaksanaan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta atau Solo *Car Free Day*, antara lain pengaturan pedagang kaki lima yang belum optimal, limbah sampah yang belum tertangani dengan baik, gangguan sanitasi dan aroma buang air kencing sembarangan, munculnya tindak kriminal, parkir yang belum tertib, dan polusi udara yang berasal dari non-kendaraan bermotor.
2. Masih tingginya jumlah bahan bakar yang digunakan ketika Solo *Car Free Day* yang berbanding lurus dengan tingginya jumlah *street food vendor* atau PKL kuliner dan memasak di tempat. Penggunaan bahan bakar LPG mencapai 588,814 kg/hari, arang mencapai 24,381 kg/hari, dan bensin mencapai 15,846 kg/hari. Pemakaian bahan bakar dalam jumlah besar akan menimbulkan emisi dalam jumlah yang besar pula ke udara sehingga belum efektif untuk mengurangi emisi gas buang.
3. Masih adanya penggunaan bahan bakar bensin dari kategori *non-road machinery* atau aktivitas di luar PKL yang menggunakan peralatan berbahan bakar bensin, yakni penggunaan genset untuk *sound system* dan odong-odong. Pemakaian bahan bakar bensin ketika Solo *Car Free Day* dapat mencapai 65,610 kg/hari sehingga berkontribusi pada emisi NO_x, NMVOC, PM₁₀, SO_x, TSP, dan CO. Penggunaan genset didominasi oleh genset berdaya rendah jenis *two-stroke* yang berkontribusi tinggi terhadap emisi gas CO sehingga belum efektif untuk mengurangi emisi gas buang.
4. Masih banyaknya kendaraan terparkir ketika Solo *Car Free Day*. Meskipun dari perhitungan terbukti bahwa program CFD efektif menurunkan emisi NMVOC sebesar 6%. Akan tetapi, persentase tersebut masih jauh dari yang diharapkan untuk menentukan kesuksesan sebuah program. Masih banyaknya kendaraan yang terparkir disebabkan oleh minimnya



pengetahuan masyarakat akan esensi penyelenggaraan *car free day*, yakni untuk mengurangi emisi. Berdasarkan hasil survei terhadap 100 responden pengunjung CFD, 53% pengunjung tidak memiliki pengetahuan akan esensi penyelenggaraan CFD. Hal tersebut menunjukkan belum tercapainya tujuan Solo *Car Free Day* sebagai kampanye menggunakan kendaraan umum.

5. Berdasarkan perhitungan ISPU 2022 menggunakan alat AQMS terhadap 6 parameter emisi secara garis besar menunjukkan bahwa penyelenggaraan Solo *Car Free Day* efektif mengurangi emisi kendaraan bermotor (*road machinery*). Akan tetapi, masih ada beberapa parameter yang mengalami peningkatan ketika diselenggarakannya *car free day*. Adapun parameter tersebut antara lain PM10 dan CO pada bulan Oktober 2022 serta NO2 pada bulan November 2022.
6. Kategori kesuksesan penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta dapat dilihat dari tingginya partisipasi masyarakat dan tampilan luar dari Solo *Car Free Day* yang sudah dapat dikatakan berhasil menjadi wadah untuk *srawung* atau berkumpul masyarakat.

B. Rekomendasi

Saran dan masukan terkait permasalahan yang muncul dalam penyelenggaraan Solo *Car Free Day* telah didapatkan setelah diadakan *Focus Group Discussion* (FGD) yang bertempat di Hotel Loji. Adapun beberapa solusi yang ditawarkan oleh Drs. Hasta Gunawan, M.M. selaku narasumber, yaitu pembatasan jumlah pedagang kaki lima dan pelarangan memasak di beberapa lokasi, penyediaan kantong pedagang kaki lima dan kantong parkir, peraturan bagi pedagang kaki lima dan pengunjung, penyediaan toilet portabel, pemasangan CCTV, patroli petugas, sosialisasi peraturan serta sosialisasi kegiatan atau *event*.

Berdasarkan solusi yang telah diuraikan sebelumnya maka rekomendasi kebijakan yang dapat diambil dari kajian evaluasi untuk meningkatkan efektivitas pelaksanaan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) Kota Surakarta atau Solo *Car Free Day*, antara lain.



1. Pengendalian Jumlah PKL Kuliner

Peningkatan jumlah PKL kuliner yang menggunakan bahan bakar dan memasak di kawasan Solo *Car Free Day* akan berbanding lurus dengan menurunnya efektifitas CFD dari waktu ke waktu. Semakin banyak kegiatan memasak menggunakan bahan bakar maka semakin bertambah juga sumber emisi. Jika aktivitas sumber emisi semakin besar maka semakin bertambah besar juga asumsi emisi yang dihasilkan. Oleh karena itu, harus ada upaya pengendalian jumlah PKL terutama PKL kuliner. Setiap PKL yang berjualan di kawasan Solo *Car Free Day* harus memiliki izin dari pemerintah melalui Dinas Perdagangan atau Dinas Koperasi dan UMKM Kota Surakarta. Di mana hak pembatasan PKL merupakan kewenangan dari dinas tersebut.

2. Peningkatan Pajak PKL Kuliner

Hal yang umum terjadi pada setiap keramaian di situ merupakan magnet tersendiri bagi PKL. Jumlah PKL di sejumlah titik keramaian CFD pun meningkat. Fenomena tersebut tidak hanya di Kota Surakarta, tetapi juga di berbagai daerah yang menyelenggarakan CFD. Keberadaan PKL sebenarnya juga bermanfaat bagi pemerintah kota, terutama berkaitan dengan penarikan retribusi. Peningkatan pajak dapat menjadi opsi dalam upaya mengendalikan jumlah PKL kuliner. Semakin mahal tarif pajak yang ditetapkan maka antusiasme PKL kuliner untuk mendaftar berjualan di kawasan Solo *Car Free Day* diharapkan dapat semakin menurun. Kebijakan dilematis tersebut memang tidak serta merta dapat diterima oleh berbagai pihak karena semua terkait dengan bermacam kepentingan khususnya ekonomi. Akan tetapi, demi kelangsungan program CFD maka langkah tersebut cukup penting untuk diterapkan.

3. Pembatasan Penggunaan Genset

Permasalahan utama sumber emisi pada kategori *non-road machinery* adalah penggunaan genset. Biasanya genset digunakan di Solo *Car Free Day* dalam kegiatan *event* yang membutuhkan *sound system* dan tidak jarang penyelenggara jasa odong-odong. Penggunaan bensin atau solar sebagai bahan bakar genset cenderung mendatangkan efek tidak baik karena dapat



memicu timbulnya emisi CO dan CO₂ yang menyebabkan polusi atau pencemaran lingkungan. Adapun rerata genset yang dipakai ketika CFD adalah jenis *two-stroke*. Genset tersebut merupakan jenis mesin lama dan kemungkinan terjadinya emisi CO akibat pembakaran tidak sempurna sangat besar. Oleh karena itu, perlu pengendalian pemakaian genset *two-stroke* dengan menyarankan penggunaan genset *four-stroke*. Selain itu, kampanye penggunaan alat-alat musik akustik yang tentu lebih ramah lingkungan ketika konser di CFD.

4. Pengelolaan Parkir

Jumlah kendaraan bermotor yang terparkir baik roda dua maupun roda empat di ruas jalan penyangga kawasan Solo *Car Free Day* masih sangat tinggi. Oleh karena itu, perlu upaya pengendalian agar jumlah kendaraan yang terparkir berkurang. Beberapa di antaranya dapat dilakukan dengan menetapkan tarif parkir progresif dan mengurangi jumlah kantong parkir. Kebijakan pengurangan kapasitas atau jumlah kantong parkir harus diimbangi dengan penggunaan transportasi umum.

5. Peningkatan Kesadaran Masyarakat

Secara umum, permasalahan yang muncul pada penyelenggaraan Solo *Car Free Day* berkaitan dengan lemahnya kesadaran masyarakat dalam hal ini PKL dan lemahnya penegakan regulasi oleh *stakeholder* terkait. Adapun salah satu contohnya berkaitan dengan kegiatan memasak di lokasi CFD. Pada 2015, Dinas Pengelolaan Pasar telah melarang aktivitas memasak bagi PKL selama Solo *Car Free Day* namun kenyataannya masih banyak PKL yang melakukannya. Selain itu, kawasan *city walk* yang sempat disterilisasi dari PKL untuk dikembalikan fungsinya bagi pejalan kaki juga tidak bertahan lama. *Car Free Day* yang seharusnya bebas asap rokok dan sampah, pada kenyataannya masih ada pengunjung maupun pedagang yang merokok dan membuang sampah sembarangan. Hal tersebut dapat terjadi karena kurangnya kesadaran masyarakat. Di sisi lain, juga lemahnya kontrol dan sanksi yang tegas dari *stakeholder* terkait terhadap berbagai jenis pelanggaran yang ada.



6. Penegakan Regulasi

Opsi solusi yang dapat dilaksanakan adalah penegakan peraturan daerah serta sanksi yang tegas bagi setiap pelanggaran yang terjadi. Selain itu, juga perlunya membangun kesadaran masyarakat terkait esensi penyelenggaraan *Car Free Day* dengan cara yang bijak dan persuasif. Pemerintah Kota Surakarta seharusnya membuat produk hukum yang mengatur pelaksanaan program Solo *Car Free Day* secara terperinci berdasarkan peraturan perundangan dengan mempertimbangkan kajian-kajian ilmiah. Hal itu disebabkan karena hingga sekarang ini dasar hukum pelaksanaan Solo *Car Free Day* masih sangat umum. Perlu adanya spesifikasi dan kejelasan regulasi yang tegas agar ada titik temu bagi semua pihak, baik terkait tujuan CFD, hak kenyamanan masyarakat menikmati CFD, maupun hak hidup para PKL.

7. Kampanye Penggunaan Transportasi Umum

Pemerintah sudah seharusnya mempersiapkan program pendukung Solo *Car Free Day* apabila ingin program CFD berjalan efektif. Adapun salah satu program pendukung tersebut adalah transportasi umum. Batik Solo Trans (BST) merupakan salah satu program transportasi umum yang dijalankan oleh Pemerintah Kota Surakarta. Penggunaan BST pada kenyataannya kurang optimal karena pengunjung dari dalam dan luar kota memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk ke Solo *Car Free Day*. Padahal hingga saat ini, BST sudah menyediakan 6 koridor bus dan 6 koridor angkot. Tidak menutup kemungkinan bahwa pengguna mempunyai alasan tersendiri belum beralih menggunakan transportasi umum. Opsi tersebut dapat mengarah ke sarana dan prasarana BST yang dirasa kurang memadai, seperti tingkat pelayanan, ketepatan waktu, terpenuhinya jadwal perjalanan, kenyamanan, serta keamanan penumpang. Hal itu menjadi kewajiban pemerintah dalam hal penyediaan transportasi publik dan didukung masyarakat sebagai pengguna.



C. Regulasi

Berdasarkan opsi-opsi konsep pengaturan pedagang kaki lima, acara/*event*, dan parkir yang telah diuraikan sebelumnya maka implementasi regulasi yang dapat ditetapkan adalah.

1. Regulasi Pedagang Kaki Lima (PKL)
 - a. Melakukan pengelompokan PKL berdasarkan barang dagangan agar sesuai dengan konsep zonasi Solo *Car Free Day*.
 - b. Melakukan relokasi PKL pada zona yang diperbolehkan untuk berdagang di Solo *Car Free Day*, baik bagi yang melakukan kegiatan memasak maupun tanpa memasak.
 - c. Memberikan fasilitas berupa lapak untuk berdagang di area *citywalk* agar dapat digunakan oleh PKL untuk berjualan.
 - d. Menertibkan durasi berjualan PKL sejak pukul 05.00–08.30 WIB agar ketika Solo *Car Free Day* dibuka kembali pada pukul 09.00 WIB lalu lintas tidak terganggu.
2. Regulasi Acara/*Event*
 - a. Memberikan sosialisasi melalui media sosial maupun media massa terkait pedoman untuk menyelenggarakan acara di Solo *Car Free Day*.
 - b. Meminta pihak penyelenggara acara di Solo *Car Free Day* untuk memberikan proposal acara kepada OPD untuk pemberian izin sekaligus konfirmasi jika acara yang akan digelar sejalan dengan tujuan CFD yakni edukasi berwawasan lingkungan, olahraga, maupun seni budaya.
 - c. Pihak penyelenggara acara wajib menjaga kebersihan lingkungan tempat acara digelar.
 - d. Pihak penyelenggara wajib melampirkan surat izin keramaian dari Polresta Surakarta dan tembusan ke Satpol PP.
 - e. Pihak penyelenggara wajib menjaga ketertiban selama acara berlangsung.
 - f. Pengunjung Solo *Car Free Day* yang membawa hewan peliharaan dilarang untuk berpindah-pindah tempat.
3. Regulasi Parkir
 - a. Menyediakan kantong parkir yang dilengkapi mesin parkir agar dapat menghitung tarif parkir progresif secara akurat.



- b. Melakukan penyesuaian tarif parkir konvensional apabila kantong parkir tidak memiliki mesin parkir.
- c. Melakukan penertiban kantong parkir yang memanfaatkan ruas jalan agar ketika Solo *Car Free Day* kembali dibuka tidak mengganggu arus lalu lintas.



DAFTAR PUSTAKA

- Aulia, S. A. S., Yudana, G., dan Aliyah, I. (2020). Kajian karakteristik koridor Jalan Slamet Riyadi sebagai ruang interaksi sosial Kota Surakarta berdasarkan teori good city form. *Desa Kota*, 2(1), 14-30.
- Badan Pusat Statistik. (2022). Kota Surakarta dalam angka. Surakarta: BPS Kota Surakarta.
- Creswell, J. W. (2016). *Research design: Pendekatan metode kualitatif, kuantitatif, dan Campuran*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Devi, C. S., Rustiyarso, dan Zakso, A. (2016). Dampak *Car Free Day* bagi pedagang kaki lima di Kota Pontianak. *Pendidikan dan Pembelajaran*, 5(11), 1-15.
- Dewangga, A. (2016). Efektivitas program *Car Free Day* dalam menurunkan emisi udara di Jalan Brigjen Slamet Riyadi dan Jalan Diponegoro Kota Surakarta. *Tesis pada Fakultas Pascasarjana Universitas Sebelas Maret*.
- Dirjen Pengendalian Pencemaran dan Kerusakan Lingkungan. (2015). Petunjuk pelaksanaan hari bebas kendaraan bermotor di daerah. Jakarta: Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan.
- Dunn, W. N. (2003). *Analisis kebijakan publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Hernikawati, D. (2021). Perbandingan solusi parkir konvensional dengan *smart parking*. *Komunikasi Massa*, 2(2), 118-130.
- Hutomo, F. P. dan Firmansyah R. (2016). Analisis hidrologi dan kapasitas sistem drainase Kota Surakarta. *Tugas Akhir pada Fakultas Teknik Universitas Negeri Semarang*.
- Nugroho, S. T., Simarmata, J., Wibisono, G. I., dan Arifai, A. M. (2020). Kajian evaluasi hari bebas kendaraan bermotor di Jakarta Pusat. *Teknik Transportasi*, 1(2), 121-128.
- Putro, W.S. (2015). *Car Free Day* (Studi etnografi tentang fungsi *Car Free Day* bagi warga Surabaya). *Skripsi pada Universitas Airlangga*.
- Santana, S. (2007). *Menulis ilmiah: Metode penelitian kualitatif*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Saputra, I. (2015). Analisis *Car Free Day* berdasarkan persepsi pengunjung dalam konteks perubahan perilaku penggunaan kendaraan pribadi studi kasus: *Car Free Day* Jalan Ir. H. Juanda (Dago). *Warta Penelitian Perhubungan*, 27(6), 453-464.



- Saputra, I., Herdiana, S., dan Oktaviana, W. (2017). Penerapan sistem parkir progresif (*on street*) dalam mempengaruhi efektivitas *transport demand management* studi kasus: Pusat Kota Bandung. *Reka Racana*, 1(3), 90-102.
- Sasmita, A. (2015). Pengaruh kegiatan *Car Free Day* (CFD) di Kota Pekanbaru untuk pengurangan emisi karbon dari kegiatan transportasi. *Purifikasi*, 15(2), 75-79.
- Sekarsari, R. W. dan Suyeno. (2018). Evaluasi kebijakan penyelenggaraan hari bebas kendaraan bermotor (*car free day*) di Kota Malang. *Ketahanan Pangan*, 2(2), 165-175.
- Soedarmono. (2008). *Babad Solo*. Solo: Solo Heritage Community.
- Stufflebeam, D. L. (1994). Empowerment evaluation, objectivist evaluation, and evaluation standards: Where the future of evaluation should not go and where it needs to go. *Evaluation Practice*, 15(3), 321-338.
- Sugiyono, (2013). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sumartono, L. (2003). *Kajian koridor Pandanaran sebagai linkage kota di Semarang*. Semarang: Diponegoro University Press.
- Zaida, S. (2004). Surakarta: Perkembangan kota ditinjau dari perubahan kondisi sosial pada bekas ibukota kerajaan di Jawa. *Skripsi* pada Fakultas Pertanian Institut Pertanian Bogor.



LAMPIRAN

Dokumentasi CFD 23 Oktober 2022



Anak-anak bersepeda di dekat RS Kasih Ibu



Suasana CFD di kawasan Ngapeman



Kondisi parkir di kawasan Ngarsopuro



Suasana CFD di kawasan Sriwedari



Mobil masuk melalui Simpang Empat Ngarsopuro



Suasana kantong PKL di Grha Wisata Niaga



Dokumentasi CFD 6 November 2022



Suanana CFD di kawasan Gendengan



Suasana CFD di kawasan Purwosari



Suasana event di dekat Bank CIMB Niaga



Suasana CFD di dekat Simpang Tiga Sriwedari



Suasana CFD di Kawasan Sriwedari



Suasana event di dekat Bank BTN Syariah



Dokumentasi CFD 13 November 2022



Suasana CFD di dekat Loji Gandrung



Eksibisi seni lukis di Simpang Tiga Sriwedari



Suasana PKL di kawasan Sriwedari



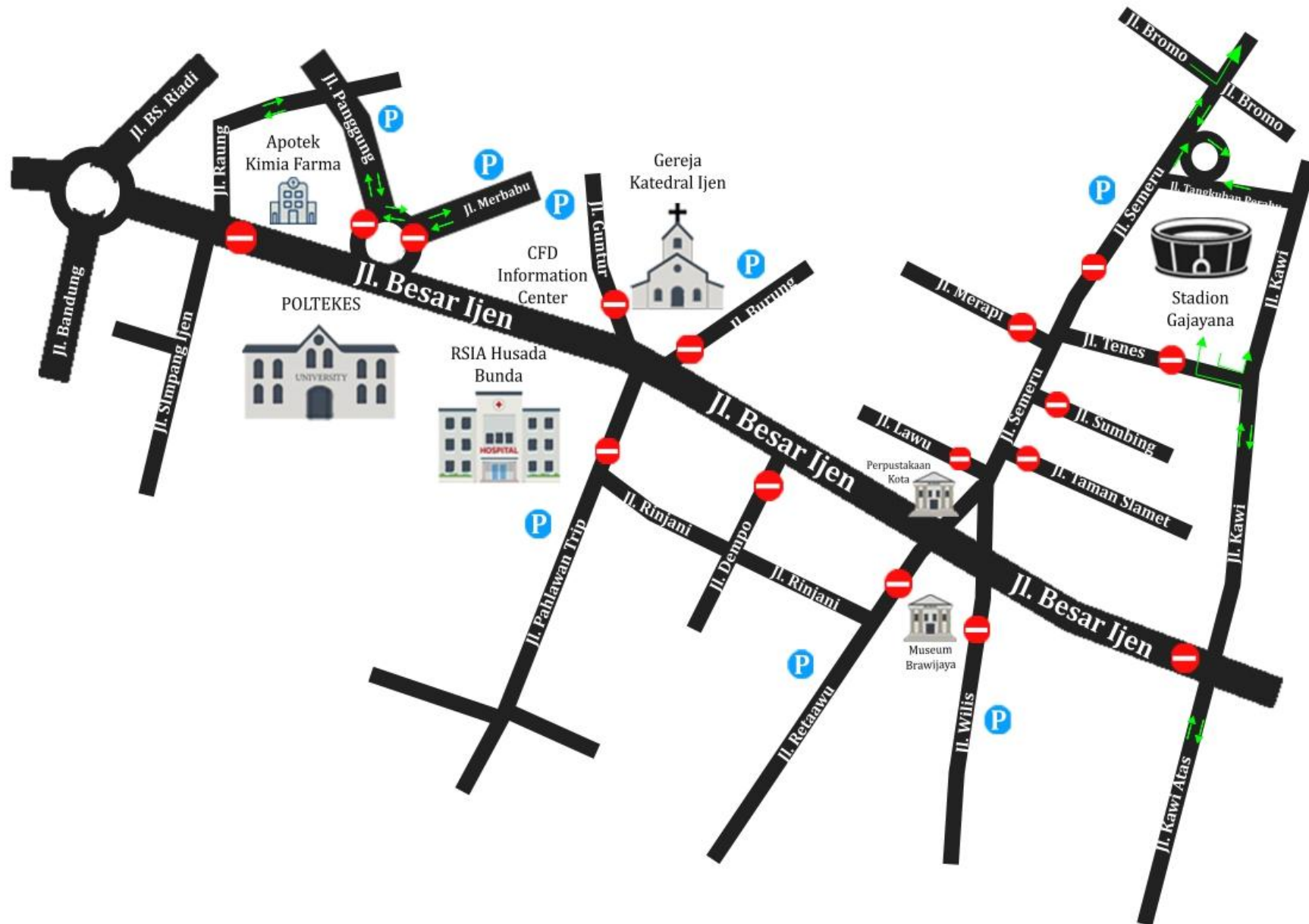
Hiburan anak di lajur sisi Utara

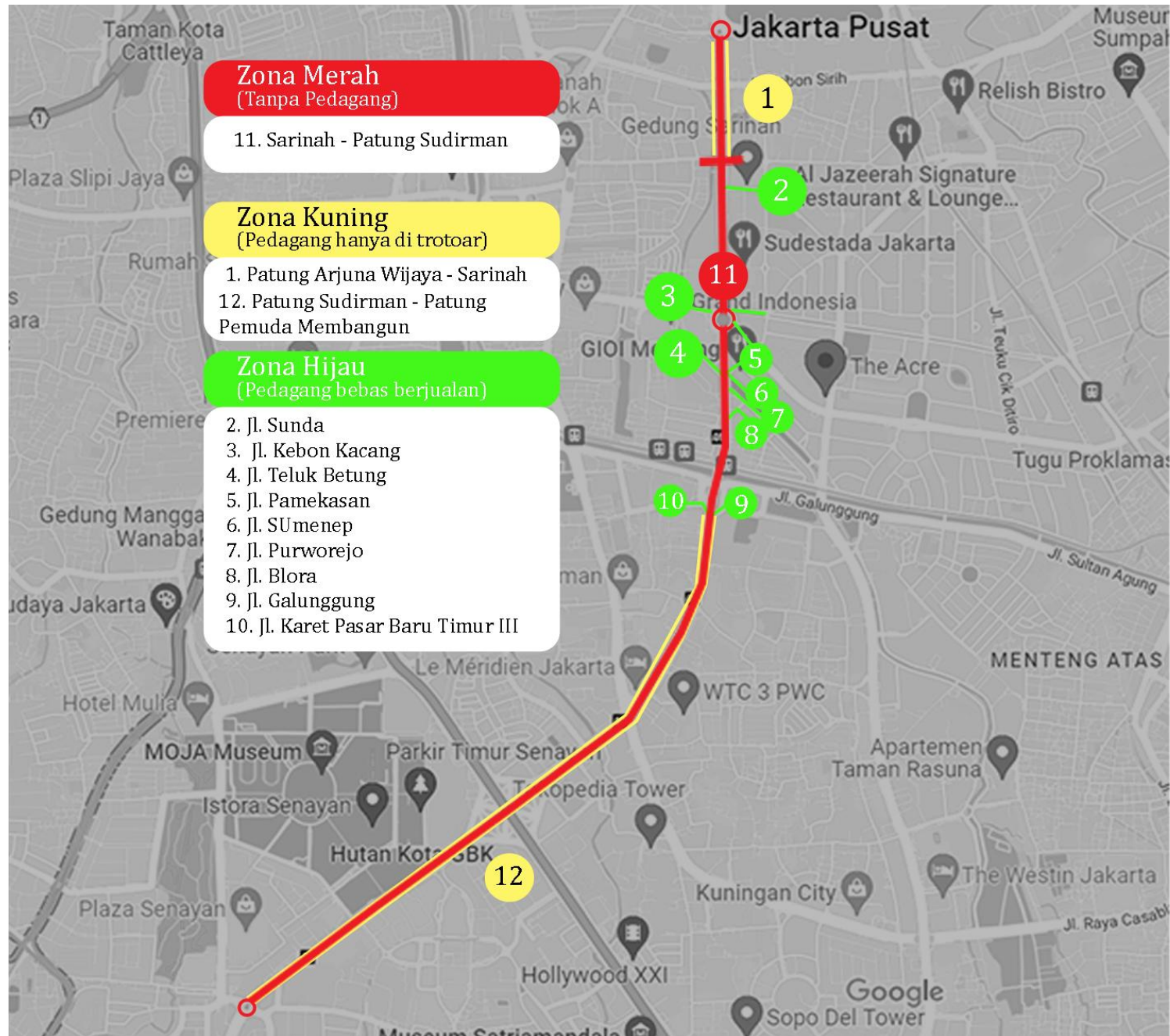


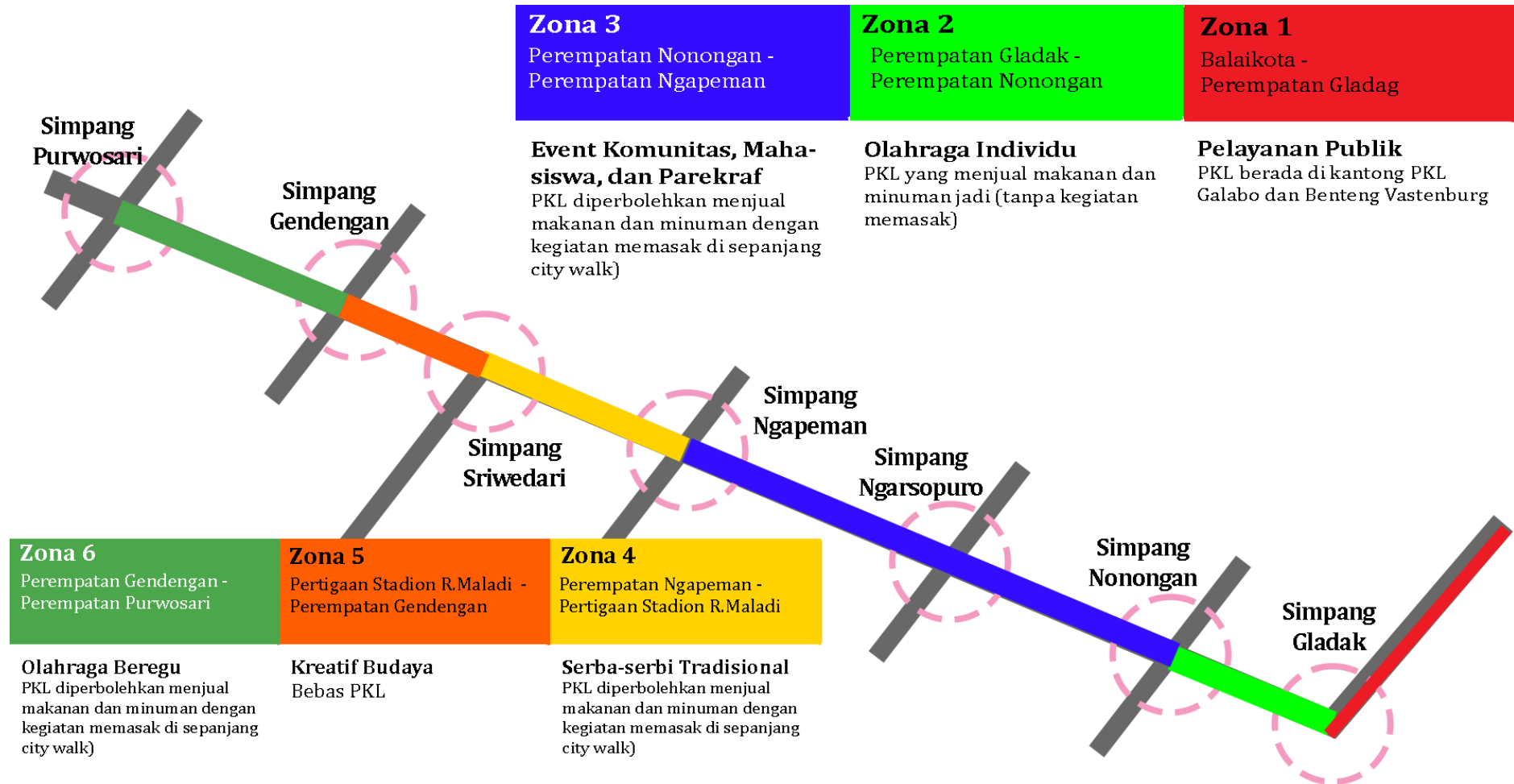
Pedagang Kaki Lima di lajur sisi Utara



Pedagang Kaki Lima menunggu mobil jemputan

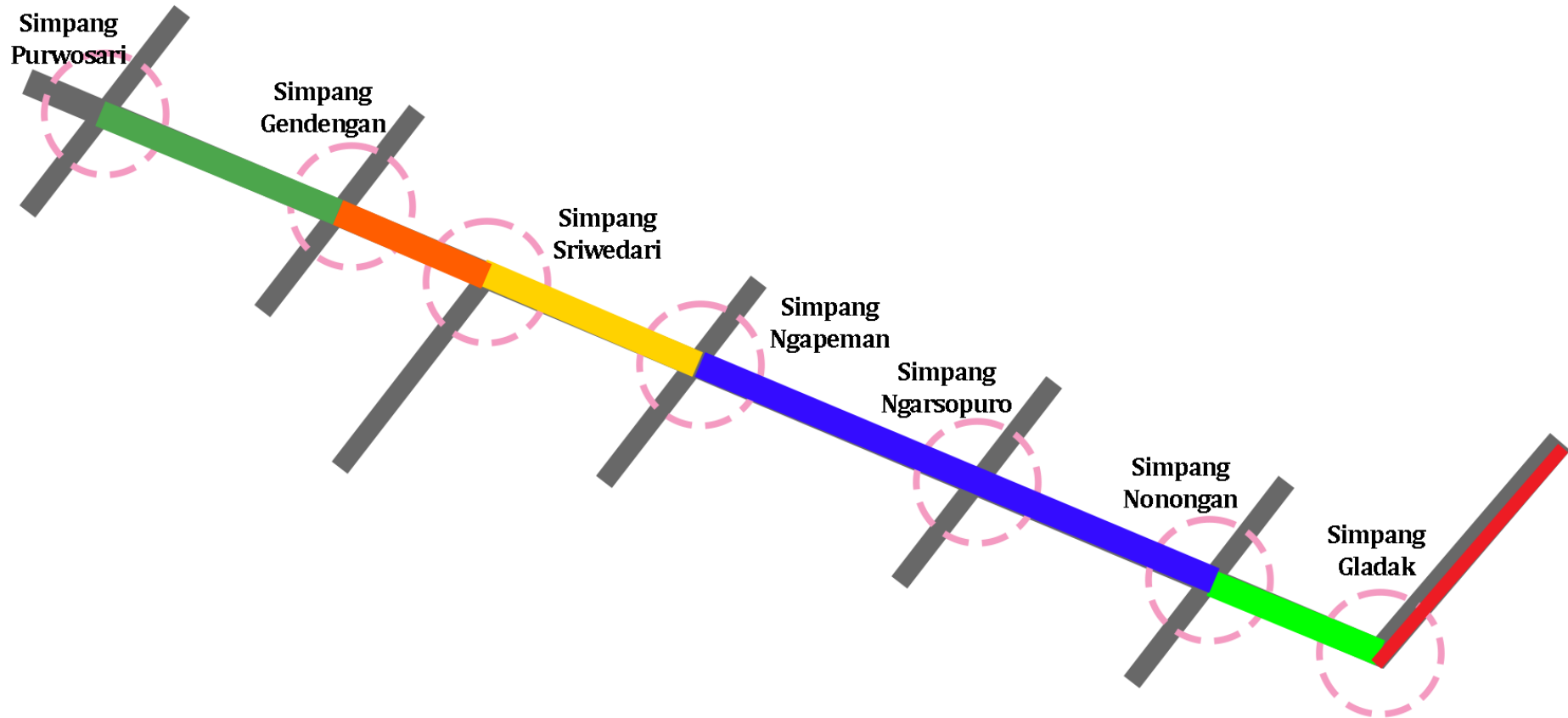






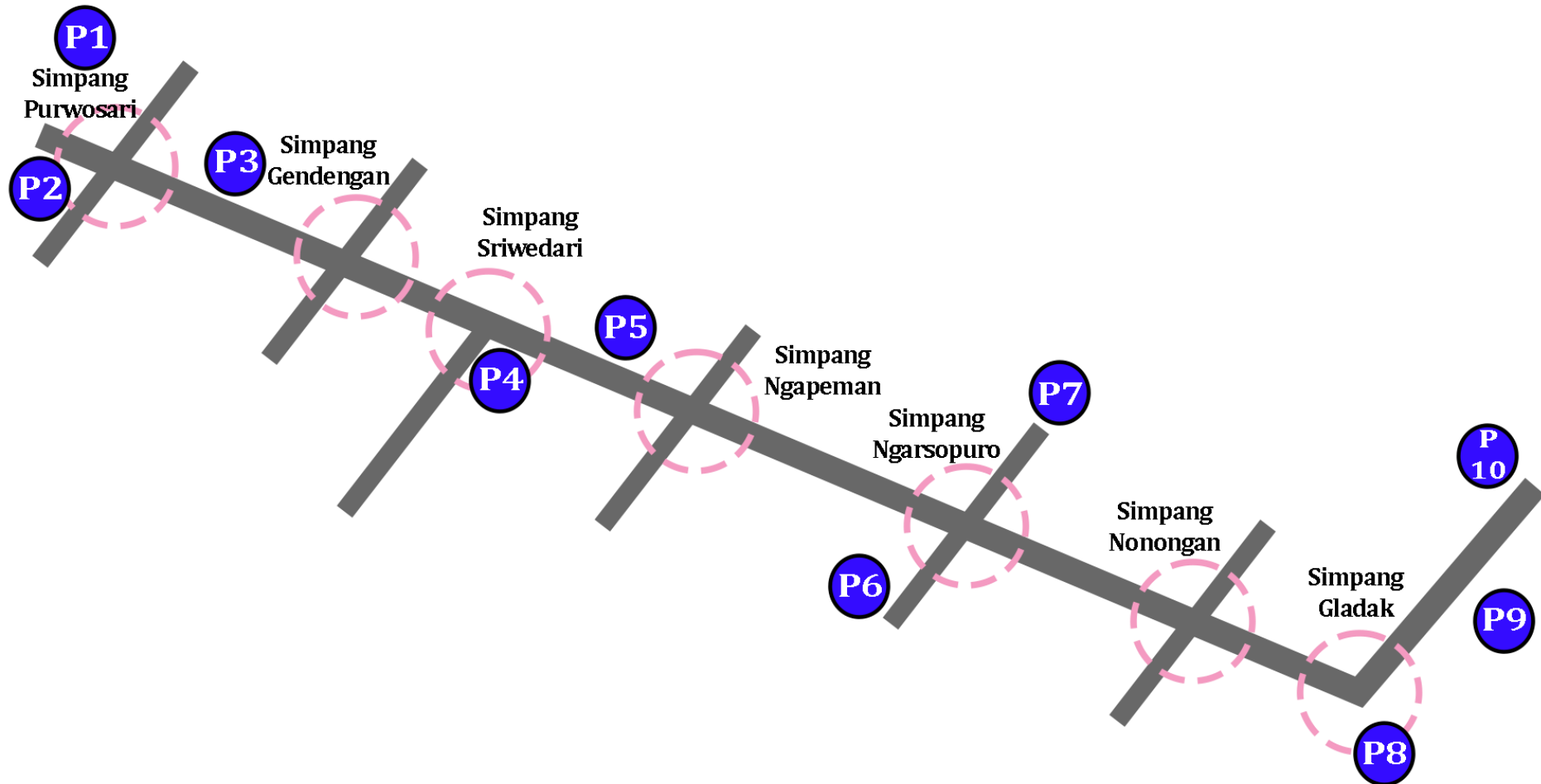
-  Zona Pelayanan Publik
-  Zona Olahraga Individu
-  Zona Event, Komunitas, Mahasiswa, dan Parektraf

-  Zona Pelayanan Publik
-  Zona Olahraga Individu
-  Zona Event, Komunitas, Mahasiswa, dan Parektraf



- Zona Pelayanan Publik
- Zona Olahraga Individu
- Zona Event , Komunitas, Mahasiswa, dan Parektraf

- Zona Pelayanan Publik
- Zona Olahraga Individu
- Zona Event , Komunitas, Mahasiswa, dan Parektraf



P1 : Stasiun Purwosari

P2 : Center Point

P3 : Polresta Surakarta

P4 : Stadion Sriwedari

P5 : Pengadilan Negegi Surakarta

P6 : Plaza Singosaren

P7 : Pura Mangkunegaran

P8 : Plaza PGS

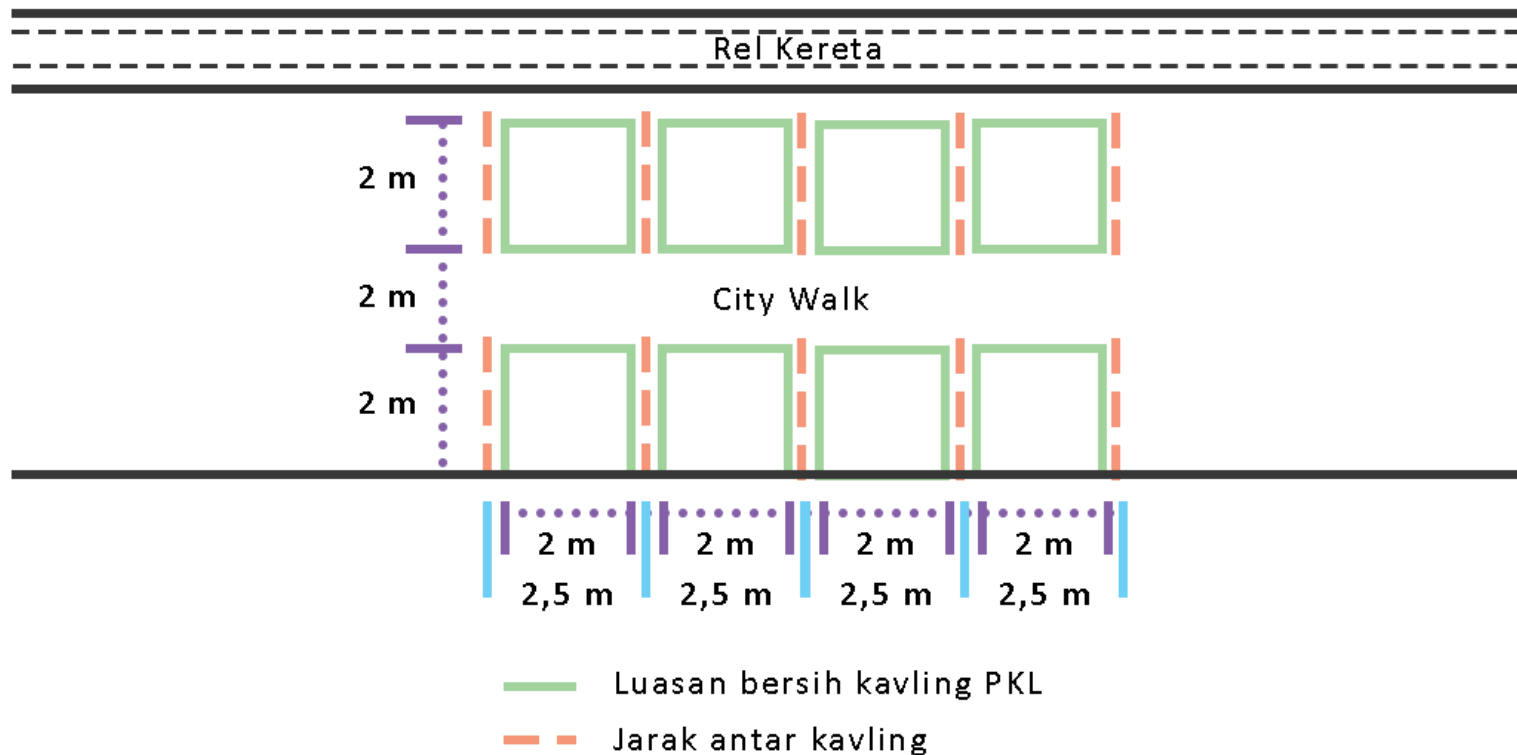
P9 : Benteng Vastenburg

P10 : Balaikota

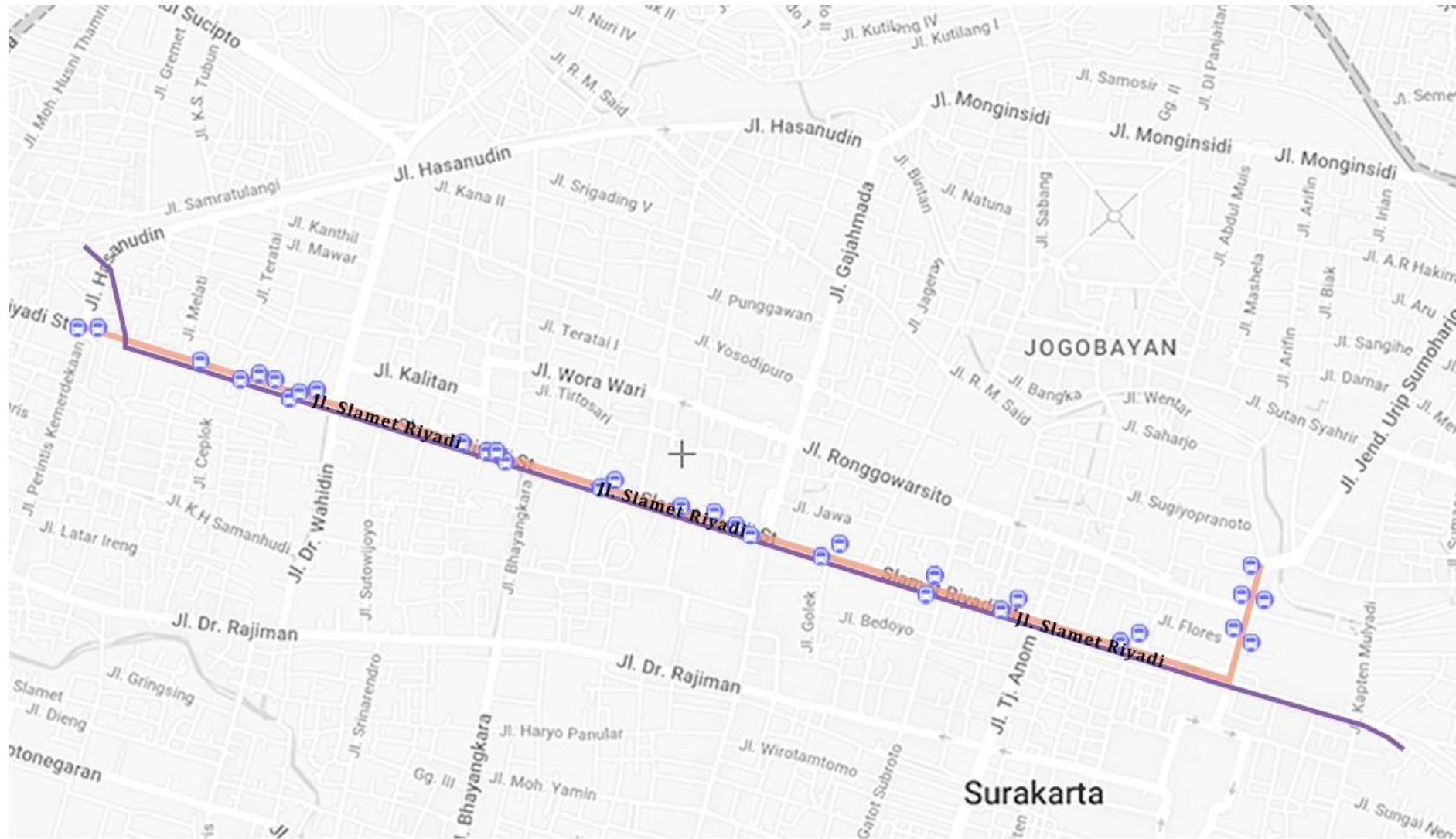


Jalur Lambat

Jl. Slamet Riyadi







-  Rel Kereta
-  Jl. Slamet Riyadi
-  Halte BST