POLICY BRIEF

Kajian Evaluasi Dampak Sosial, Ekonomi, dan Lingkungan dari Pelaksanaan *Car Free Day (CFD)* dan *Night Market (Ngarsopuro dan Gatot Subroto)* Di Kota Surakarta





2026

BADAN RISET DAN INOVASI DAERAH

Gedung Tawang Praja Lantai 1, Jl. Jenderal Sudirman No. 2, Surakarta

Kertas Kerja Kebijakan (Policy Paper)

Dampak Sosial Ekonomi dan Lingkungan Aktivitas Car Free Day Jalan Slamet Riyadi, Jalan Juanda, dan Kawasan Manahan Serta Night Market Ngarsopuro dan Jalan Gatot Subroto

Kota Surakarta

Disampaikan kepada Pemerintah Kota Surakarta

Kentis Ratnawati, S.H., M.M.
Kepala Badan Riset dan Inovasi Daerah (BRIDA) Kota Surakarta

Surakarta, Oktober 2026

Abstrak

Car Free Day (CFD) dan Night Market (NM) Kota Surakarta telah berkembang dari kebijakan pengendalian lalu lintas menjadi ruang publik temporer multifungsi yang mempertemukan olahraga, rekreasi, perdagangan mikro, ekonomi kreatif, dan identitas budaya kota. Kertas kerja kebijakan ini menganalisis dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan penyelenggaraan CFD Jalan Slamet Riyadi, Jalan Ir. Juanda, dan Kawasan Manahan serta Night Market Ngarsopuro dan Jalan Gatot Subroto, berdasarkan kajian evaluatif *mixed methods* (desain *concurrent triangulation*) terhadap 197 responden, wawancara pemangku kepentingan, observasi, dan data perangkat daerah, yang diperkaya telaah literatur jurnal. Hasil analisis menunjukkan manfaat sosial yang kuat (persepsi aman dan tertib 80–100% di seluruh lokasi CFD) dan keterkaitan ekonomi lokal yang tinggi (64–100% pedagang berdomisili di Surakarta; 50–81% bahan baku dari pasar tradisional kota), tetapi dengan skala usaha mikro (58–100% pedagang beromzet di bawah Rp500.000 per kegiatan). Masalah kebijakan inti terletak pada tata kelola: CFD selama enam belas tahun tidak memiliki Peraturan Wali Kota khusus, kedua Night Market belum memiliki penetapan kelembagaan formal, data dampak tersebar antarperangkat daerah, timbulan sampah CFD Slamet Riyadi mencapai sekitar 4,49 ton per penyelenggaraan dengan dominasi plastik, dan sterilisasi koridor memindahkan beban parkir ke jalan permukiman. Dari empat alternatif yang dinilai dengan kriteria efektivitas, efisiensi, kecukupan, kesetaraan, responsivitas, dan kelayakan, kertas kerja ini merekomendasikan Alternatif C: *pelembagaan bertingkat berbasis karakter lokasi*, yaitu Perwali Penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor, Keputusan Wali Kota bagi kedua Night Market dalam satu forum manajemen Koridor Gatsu–Ngarsopuro, disertai paket operasional parkir, sampah terpilah, dan dasbor data terpadu.

Kata kunci: car free day, night market, ruang publik temporer, tata kelola kolaboratif, ekonomi mikro perkotaan, Surakarta

1. Pendahuluan

Kertas kerja ini berangkat dari satu tesis: keberhasilan Car Free Day (CFD) dan Night Market (NM) Kota Surakarta telah melampaui kapasitas tata kelolanya. Kegiatan yang bermula sebagai instrumen pembatasan kendaraan bermotor kini menjadi ruang publik temporer berskala kota. Di dalamnya berlangsung olahraga, rekreasi keluarga, perdagangan mikro, promosi usaha, ekspresi seni, dan pariwisata malam secara simultan. Masalahnya, kelembagaan yang mengaturnya masih bertumpu pada surat edaran, kebijakan teknis sektoral, dan kesepakatan informal dengan pengelola komunitas.

CFD Surakarta telah berlangsung sejak 2010 dan pada 2026 memasuki tahun keenam belas. CFD Jalan Slamet Riyadi membentang sekitar 3,5 km dari Flyover Purwosari hingga Bundaran Gladag dan menampung sekitar 1.887 pedagang dalam sepuluh zona (Badan Riset dan Inovasi Daerah [BRIDA] Kota Surakarta, 2026). CFD Jalan Ir. Juanda berkarakter ruang publik lingkungan permukiman, sedangkan CFD Manahan dikelola sebagai kawasan olahraga steril pedagang kaki lima (PKL). Pada malam hari, Night Market Ngarsopuro di Jalan Diponegoro yang diresmikan pada 2009 dan Solo Street Art Market di Jalan Gatot Subroto yang tumbuh dari inisiatif komunitas Solo is Solo membentuk satu koridor wisata malam. Koridor ini ditata ulang pada 2022 dengan dana pemerintah pusat sekitar Rp30,3 miliar.

Literatur internasional menempatkan program sejenis sebagai intervensi kesehatan masyarakat yang bernilai ekonomis. Studi biaya-manfaat atas empat program Ciclovía di Kolombia, Meksiko, dan Amerika Serikat menyimpulkan bahwa "these Ciclovía programs are cost beneficial" (Montes et al., 2012, hlm. 153). Namun literatur yang sama menunjukkan bahwa manfaat tersebut bergantung pada desain kelembagaan, kesinambungan pembiayaan, dan kemitraan lintas sektor (Sarmiento et al., 2010). Di Surakarta sendiri, penelitian terdahulu justru mengingatkan bahwa CFD dapat memindahkan, bukan menghapus, sumber emisi. Suhardono et al. (2020, hlm. 28) menemukan bahwa pada CFD Slamet Riyadi *"there is no reduction of pollution but instead centralizes the pollution to that point",* terutama akibat aktivitas perdagangan berbahan bakar LPG dan arang.

Dua temuan yang tampak bertentangan itu menjadi titik tolak kertas kerja ini. CFD dan NM jelas menghasilkan manfaat sosial dan ekonomi. Akan tetapi manfaat tersebut belum terukur secara sistematis, dan biaya eksternalnya berupa sampah, limpahan parkir, serta tekanan daya tampung belum dikendalikan oleh aturan yang mengikat. Laporan kajian BRIDA menyatakan bahwa tanpa Perwali khusus, penataan "cenderung reaktif" (BRIDA Kota Surakarta, 2026, hlm. 60), sebagaimana terlihat pada penataan ulang CFD Slamet Riyadi Juli 2025 setelah kegiatan dinilai melampaui kapasitas.

Tujuan kertas kerja ini ada tiga, sejalan dengan fungsi *policy paper* menurut Peraturan Lembaga Administrasi Negara Nomor 28 Tahun 2017. Pertama,

mengidentifikasi masalah kebijakan secara tepat, yaitu memisahkan gejala lapangan dari akar persoalan kelembagaan. Kedua, membantu Pemerintah Kota Surakarta memahami dinamika dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan pada lima lokasi yang berkarakter berbeda. Ketiga, menawarkan alternatif kebijakan yang berimplikasi langsung pada desain regulasi, struktur kelembagaan, dan perilaku para pelaksana.

Pemecahan masalah yang ditawarkan bertumpu pada prinsip pelembagaan bertingkat. CFD diatur melalui satu Peraturan Wali Kota dengan ketentuan yang dibedakan menurut karakter lokasi. Kedua Night Market ditetapkan melalui Keputusan Wali Kota dan perjanjian kerja sama dengan pengelolanya dalam satu forum manajemen koridor. Kerangka ini dilengkapi tiga paket operasional yang dapat segera dijalankan: tata kelola parkir kegiatan, pengelolaan sampah terpilah dari sumber, dan dasbor data terpadu.

Sistematika kertas kerja ini mengikuti pedoman LAN. Bagian Latar Belakang menguraikan masalah, kekuatan yang dapat dimanfaatkan, dan arah kebijakan. Bagian Pernyataan Kebijakan memuat tujuan, profil kebijakan, aktor kunci, dan argumen keberhasilan. Bagian Pembahasan menilai kekuatan dan kelemahan kebijakan yang berlaku serta membandingkan alternatif. Bagian penutup memuat kesimpulan, rekomendasi, keterbatasan, dan langkah tindak lanjut.

2. Latar Belakang

2.1 Deskripsi Masalah

Masalah kebijakan CFD dan NM Surakarta bukan kegagalan program, melainkan ketidakseimbangan antara intensitas pemanfaatan ruang dan kapasitas pengaturannya. Kajian evaluatif BRIDA Kota Surakarta (2026) menggunakan pendekatan *mixed methods* dengan desain *concurrent triangulation*, yaitu survei terhadap 197 responden (pengunjung dan pedagang), wawancara purposif dengan perangkat daerah dan pengelola, observasi, dokumentasi, serta data sekunder Dinas Perhubungan, Dinas Perdagangan, dan Dinas Lingkungan Hidup. Temuan utamanya dirangkum pada Tabel 1.

Tabel 1. Indikator Kunci Dampak per Lokasi

Indikator	CFD Slamet Riyadi	CFD Ir. Juanda	CFD Manahan	NM Ngarsopuro	NM Gatot Subroto
Pengunjung dari luar kota (%)	34,69	20	55	32,43	50
Pengunjung bersepeda motor (%)	73,47	40	60	70,27	88,46

Indikator	CFD Slamet Riyadi	CFD Ir. Juanda	CFD Manahan	NM Ngarsopuro	NM Gatot Subroto
Persepsi aman dan tertib/nyaman (%)	97,72	80	100	77,78	85,71
Pedagang warga Surakarta (%)	64,29	100	— (steril PKL)	96,15	75
Pedagang beromzet < Rp500.000 per kegiatan (%)	64,29	100	—	57,69	91,67
Bahan baku dari pasar tradisional kota (%)	70	50	—	81,25	72,73
Sampah dominan plastik (% pedagang)	57,14	100	—	61,54	58,33
Pedagang belum memilah sampah (%)	42,86	—	—	28	41,67

Sumber: BRIDA Kota Surakarta (2026), diolah. Tanda "—" berarti indikator tidak berlaku atau tidak diukur pada lokasi tersebut.

Dari sisi **sosial**, kelima lokasi menghasilkan manfaat yang nyata. Persepsi aman dan tertib sangat tinggi, terutama di Manahan (100%) dan Slamet Riyadi (97,72%), dan pengaturan lalu lintas dinilai memberi rasa aman oleh 69–95% pengunjung CFD. CFD Manahan dan NM Gatot Subroto berfungsi sebagai ruang regional karena separuh atau lebih pengunjungnya berasal dari luar kota. CFD Juanda menampilkan pola sebaliknya: 80% pengunjung warga Surakarta dan 60% datang berjalan kaki atau bersepeda. Namun intensitas aktivitas menimbulkan risiko pergeseran fungsi. Dinas Perhubungan mencatat sekitar 1.400 PKL serta seratusan event dan penjaja mainan di Slamet Riyadi pada Juli 2025, sementara dari 79 izin kegiatan pada Agustus 2026 sebagian besar berupa stan promosi usaha dan layanan swasta (BRIDA Kota Surakarta, 2026). Artinya, ruang yang dirancang untuk olahraga dan rekreasi berangsur menjadi etalase komersial.

Dari sisi **ekonomi**, CFD dan NM memiliki keterkaitan ke belakang (*backward linkage*) yang kuat dengan ekonomi kota. Mayoritas pedagang adalah warga Surakarta dan sebagian besar bahan baku dibeli di pasar tradisional kota, sehingga belanja pengunjung beredar kembali di dalam perekonomian lokal. Paguyuban Ngarsopuro mencatat omzet kolektif sekitar Rp234,5 juta selama tiga hari libur panjang 14–16 Mei 2026, dan kegiatan ini meraih Anugerah Pesona Indonesia 2025 kategori Destinasi Belanja. Akan tetapi skala usahanya mikro. Di Slamet Riyadi, 35,71% pedagang berlaba kurang dari Rp100.000 per kegiatan; di Juanda separuh pedagang berada pada kelas laba yang sama. Pola ini konsisten dengan literatur

ekonomi jalanan yang menempatkan PKL sebagai penyangga penghidupan rumah tangga berpendapatan rendah, bukan semata objek penertiban (Bromley, 2000; Roever & Skinner, 2016). Persoalannya, kontribusi fiskal dan manfaat ekonomi itu belum tercatat dalam satu sistem. Data jumlah pedagang Slamet Riyadi saja berbeda antara Dinas Perdagangan (sekitar 1.887) dan Dinas Perhubungan (sekitar 1.400).

Dari sisi **lingkungan**, kualitas udara koridor Slamet Riyadi berada jauh di bawah baku mutu PP Nomor 22 Tahun 2021. Nilai NO_2 tertinggi hasil *passive sampler* DLH pada 2024–2025 sebesar 9,03 µg/m³, atau sekitar 22,6% dari baku mutu tahunan 50 µg/m³, dan SO_2 tertinggi 10,79 µg/m³, atau sekitar 24% dari baku mutu 45 µg/m³. Data tersebut tidak dirancang untuk membandingkan kondisi sebelum, selama, dan sesudah CFD, sehingga manfaat lingkungan CFD belum dapat dikuantifikasi. Studi di Jakarta Pusat yang membandingkan pengukuran langsung saat CFD menemukan penurunan PM10 yang signifikan secara statistik, sedangkan penurunan SO_2 dan NO_2 tidak signifikan (Zulmi, 2023); temuan ini menunjukkan bahwa dampak CFD hanya dapat dibuktikan bila pemantauan dirancang khusus untuk itu, sedangkan literatur yang lebih luas mengingatkan bahwa kualitas udara kota ditentukan oleh banyak faktor di luar satu kegiatan mingguan (Kusumaningtyas et al., 2018). Tekanan lingkungan yang paling nyata justru berupa sampah. DLH mencatat timbulan sekitar 4,49 ton per penyelenggaraan CFD Slamet Riyadi. Selain itu, sterilisasi jalur lambat memindahkan parkir ke jalan sirip dan gang permukiman yang status lahan dan pemungutnya belum terpetakan.

Dari sisi **tata kelola**, keempat persoalan di atas bermuara pada satu akar. CFD tidak memiliki Peraturan Wali Kota khusus, padahal Kota Semarang (Perwali Nomor 30 Tahun 2019) dan Kota Surabaya (Perwali Nomor 1 Tahun 2017 jo. Perwali Nomor 1 Tahun 2020) telah memilikinya. NM Ngarsopuro dikelola paguyuban atas dasar fasilitasi, tanpa penetapan lokasi dan perjanjian kerja sama. NM Gatot Subroto memungut kontribusi 15% dari pendapatan pelaku usaha dan iuran keanggotaan sekitar Rp150.000 per tahun di ruang milik jalan, tetapi bentuk hukum hubungan Pemerintah Kota dengan pengelolanya belum terdokumentasi dan belum ada perangkat daerah yang ditetapkan sebagai pembina utama.

2.2 Kekuatan yang Dapat Dimanfaatkan

Pemerintah Kota Surakarta tidak memulai dari nol. Setidaknya lima modal kebijakan tersedia. Pertama, **legitimasi publik yang tinggi**: persepsi positif terhadap keamanan, kenyamanan, dan pengalaman berkunjung berada pada kisaran 78–100%. Kedua, **pengalaman kelembagaan enam belas tahun**, termasuk satgas gabungan lintas OPD yang telah berfungsi sejak penataan Juli 2025 dan standar layanan izin penggunaan lokasi CFD dengan batas waktu tiga hari kerja. Ketiga, **modal sosial komunitas**: paguyuban PKL berzona, paguyuban Ngarsopuro yang mampu mengkurasi sekitar 200 UMKM, komunitas Solo is Solo yang menghidupkan koridor mural, dan komunitas lingkungan Tunggul yang

membersihkan kawasan secara sukarela. Keempat, **infrastruktur fisik** hasil penataan Koridor Gatsu–Ngarsopuro 2022 dan prasarana olahraga Manahan. Kelima, **kerangka norma yang sudah tersedia**, seperti Perda Nomor 14 Tahun 2023, Perwali Nomor 5 Tahun 2024 jo. Perwali Nomor 130 Tahun 2024, dan Perda Nomor 4 Tahun 2022, yang cukup sebagai pijakan peraturan pelaksana tanpa menunggu perda baru.

Arah pembangunan daerah juga mendukung. RPJMD Kota Surakarta 2025–2029 memuat Program Penguatan Daya Saing Kota Berbasis Budaya, Pariwisata, Olahraga, dan Ekonomi Kreatif, Program Penguatan Ruang Publik yang Inklusif, serta Program Surakarta Smart City. Ketiganya secara eksplisit menuntut agar event memberi manfaat ekonomi berkelanjutan sambil mengurangi sampah dan mendorong transportasi ramah lingkungan.

2.3 Kebijakan yang Dapat Diusulkan

Berdasarkan diagnosis tersebut, kebijakan yang diusulkan bukan penambahan kegiatan atau perluasan lokasi, melainkan **konsolidasi kelembagaan**. Inti usulannya adalah menggeser CFD dan NM dari rezim pengaturan berbasis surat edaran dan kesepakatan informal ke rezim berbasis peraturan pelaksana yang menetapkan daya tampung, kriteria izin, kewajiban lingkungan, rezim tarif parkir, standar layanan, serta mekanisme data dan evaluasi. Rincian tujuan, profil, dan aktor kebijakan tersebut diuraikan pada bagian berikut.

3. Pernyataan Kebijakan (*Policy Statement*)

Pemerintah Kota Surakarta perlu menetapkan CFD dan NM sebagai **ruang publik temporer yang dilembagakan**, dengan aturan yang mengikat, pengelola yang jelas, dan kinerja yang diukur secara berkala.

3.1 Tujuan Kebijakan

Tujuan umum kebijakan adalah menjaga agar CFD dan NM terus menghasilkan manfaat sosial dan ekonomi sambil mengendalikan biaya lingkungan dan tekanan terhadap ruang kota. Tujuan khususnya dirumuskan dalam empat sasaran yang dapat diukur:

1. **Kepastian hukum dan kelembagaan.** Tersedianya Perwali Penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor dan Keputusan Wali Kota bagi NM Ngarsopuro dan NM Gatot Subroto, beserta perjanjian kerja sama dengan pengelolanya, dalam 12 bulan.
2. **Fungsi ruang yang terjaga.** Proporsi kegiatan komersial dibatasi per segmen sesuai daya tampung, sehingga fungsi olahraga dan rekreasi CFD tidak tergeser; persepsi aman dan tertib dipertahankan di atas 80% pada setiap lokasi.

3. **Beban lingkungan yang menurun.** Seluruh pedagang memilah sampah dalam 12 bulan (dari 57–72% saat ini), timbulan sampah residu per penyelenggaraan menurun, dan pemantauan kualitas udara sebelum–selama–sesudah CFD berjalan pada koridor utama.
4. **Kinerja yang terukur dan akuntabel.** Satu dasbor data memuat jumlah pengunjung, pedagang, omzet sampel, sampah, retribusi, dan kualitas udara, serta menjadi dasar evaluasi tahunan.

3.2 Profil Kebijakan yang Dibahas

Kebijakan yang dibahas adalah penyelenggaraan CFD dan NM Kota Surakarta sebagaimana berlaku saat ini (*status quo*). Profilnya dapat diringkas sebagai berikut.

CFD berlangsung setiap Minggu pukul 05.00–09.00 WIB berdasarkan Surat Edaran Wali Kota Nomor HB.00/1796/2022, dengan penutupan jalan berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009. PKL ditata berdasarkan Perda Nomor 3 Tahun 2008 jo. Perwali Nomor 17B Tahun 2012, dengan retribusi lapak Rp300 per m² dan iuran sampah Rp10.000 per bulan. Parkir mengikuti rezim insidental Perda Nomor 14 Tahun 2023 Lampiran II, yaitu tarif flat Rp3.000 untuk sepeda motor dan Rp5.000 untuk mobil. Perwali Nomor 5 Tahun 2024 Pasal 3 secara tegas menggolongkan car free day sebagai kegiatan insidental lokal yang parkirnya dipungut Dinas, sedangkan Perwali Nomor 130 Tahun 2024 menegaskan bahwa tarif batas atas tidak berlaku bagi parkir insidental. Stadion Manahan sekaligus ditetapkan sebagai tempat khusus parkir bertarif progresif, sehingga rezim yang berlaku saat CFD perlu ditegaskan. Penataan teknis terbaru dilakukan sejak 27 Juli 2025 oleh satgas gabungan.

NM Ngarsopuro beroperasi setiap Jumat dan Sabtu pukul 17.00–23.00 WIB, difasilitasi Dinas Koperasi, UKM, dan Perindustrian (Dinkopukmperin), dan dikelola harian oleh paguyuban pedagang dengan kurasi produk khas Solo. **NM Gatot Subroto** beroperasi Jumat–Minggu pukul 18.00–24.00 WIB, dikelola komunitas Solo is Solo, dengan skema keanggotaan dan kontribusi 15% dari pendapatan pelaku usaha. Keduanya belum memiliki penetapan lokasi, standar layanan, maupun perjanjian kerja sama tertulis dengan Pemerintah Kota.

3.3 Aktor Kunci Kebijakan

Kebijakan ini melibatkan jaringan aktor yang luas, sehingga keberhasilannya bergantung pada kejelasan peran masing-masing. Tabel 2 memetakan aktor kunci, kepentingan, dan peran yang diusulkan.

Tabel 2. Aktor Kunci dan Peran yang Diusulkan

Aktor	Kepentingan utama	Peran dalam kebijakan yang diusulkan
Wali Kota dan Sekretariat Daerah (Bagian Hukum)	Kepastian hukum, citra kota	Menetapkan Perwali dan Keputusan Wali Kota; Sekda memimpin forum koridor
Dinas Perhubungan	Kelancaran lalu lintas, retribusi parkir	Koordinator CFD; izin lokasi; rekayasa lalu lintas; peta kantong parkir dan rezim tarif
Dinas Perdagangan	Ketertiban dan pembinaan PKL	Registrasi pedagang terpadu, kuota zona, pembatasan komoditas
Dinkopukmperin	Pembinaan UMKM	Pembina NM Ngarsopuro dan NM Gatot Subroto; program naik kelas, QRIS, keamanan pangan
Dinas Lingkungan Hidup	Kebersihan, kualitas udara	Sistem sampah terpilah; pemantauan udara sebelum–selama–sesudah
Satpol PP, Polresta, Satlinmas	Ketertiban dan keamanan	Penegakan Perda dan SOP satgas gabungan
Diskominfo SP	Informasi publik, data	Dasbor data dan publikasi jadwal, aturan, tarif
Dispora dan Disbudpar	Olahraga, pariwisata, budaya	Pengampu fungsi olahraga Manahan; promosi wisata malam
BRIDA dan Bappeda	Basis bukti dan perencanaan	Desain indikator, evaluasi tahunan, integrasi RPJMD
Paguyuban PKL, Paguyuban Ngarsopuro, Solo is Solo	Keberlangsungan usaha	Pengelola harian; pelaporan berkala; kurasi
Pura Mangkunegaran, kelurahan, warga sekitar	Akses, ketenangan, peluang usaha	Mitra lahan parkir; dukungan wilayah
Komunitas (olahraga, Tunggul, seni)	Ruang ekspresi dan partisipasi	Mitra kegiatan, kebersihan, dan program seni

3.4 Alasan Kebijakan Akan Mencapai Sasaran

Ada tiga alasan teoretis dan empiris mengapa pelembagaan akan mencapai sasaran.

Pertama, **masalahnya bersifat kelembagaan, sehingga solusinya pun kelembagaan**. Teori implementasi kebijakan menegaskan bahwa kejelasan tujuan, struktur pelaksana yang terpadu, dan dasar hukum yang memadai merupakan prasyarat keberhasilan implementasi (Mazmanian & Sabatier, 1983). Kondisi saat ini menunjukkan ketiganya lemah: tujuan CFD hanya termuat dalam surat edaran, pelaksana bekerja dengan data sendiri-sendiri, dan sanksi tersebar pada kebijakan

sektoral. Perwali dan Keputusan Wali Kota langsung menjawab ketiga kelemahan itu.

Kedua, **modal kolaborasi sudah tersedia**. Model tata kelola kolaboratif menunjukkan bahwa kolaborasi lintas aktor berhasil bila ada sejarah kerja sama, kepemimpinan fasilitatif, dan desain kelembagaan yang jelas mengenai aturan main (Ansell & Gash, 2008). Surakarta telah memiliki dua unsur pertama, yaitu satgas gabungan, paguyuban, dan komunitas yang aktif. Unsur yang hilang adalah desain kelembagaan, dan itulah yang diisi oleh kebijakan ini.

Ketiga, **preseden empiris mendukung**. Semarang dan Surabaya telah mengatur HBKB melalui Perwali, sedangkan program Ciclovía di Amerika Latin bertahan puluhan tahun karena dilembagakan dalam struktur pemerintah kota dan didukung jejaring organisasi lintas sektor (Sarmiento et al., 2010; Torres et al., 2013). Pada saat yang sama, desain berbasis karakter lokasi mencegah kegagalan kebijakan seragam. CFD Manahan yang steril PKL dan CFD Juanda yang berskala lingkungan tidak perlu diperlakukan sama dengan Slamet Riyadi yang padat komersial.

4. Pembahasan

Kebijakan yang berlaku berhasil menciptakan ruang publik yang dicintai warga, tetapi gagal menyediakan mekanisme untuk mengendalikan pertumbuhannya. Bagian ini menilai kekuatan dan kelemahan kebijakan *status quo*, kemudian membandingkan empat alternatif kebijakan dengan kriteria evaluasi Dunn (2018).

4.1 Kekuatan Kebijakan yang Berlaku

Pertama, manfaat sosial tinggi dan merata lintas lokasi. Persepsi aman dan tertib di ketiga lokasi CFD berkisar 80–100%, dan pengalaman berkunjung ke kedua NM dinilai menarik oleh 94–96% pengunjung. Temuan ini konsisten dengan literatur yang menempatkan program jalan terbuka sebagai wahana aktivitas fisik dan modal sosial (Torres et al., 2013). Ruang yang sehari-hari didominasi kendaraan berubah menjadi tempat warga bertemu, sebagaimana dirumuskan Gehl (2010) bahwa kota yang hidup lahir dari ruang yang mengundang orang untuk berjalan dan berlama-lama.

Kedua, keterkaitan ekonomi lokal kuat. Rantai pasok CFD dan NM tertanam dalam ekonomi kota melalui pedagang lokal dan pasar tradisional. NM Ngarsopuro bahkan telah menjadi destinasi belanja berprestasi nasional. Literatur pasar malam menunjukkan bahwa daya tarik pasar malam terletak pada keragaman kuliner lokal, harga terjangkau, dan atmosfer sosial, yang menjadikannya aset pariwisata kota (Hsieh & Chang, 2006; Lee et al., 2008). Karakter tersebut tampak jelas di Ngarsopuro dan Gatot Subroto.

Ketiga, diferensiasi karakter lokasi telah terbentuk secara alamiah. Slamet Riyadi menjadi ruang multifungsi berskala kota, Juanda menjadi ruang lingkungan dengan 60% pengunjung bermoda aktif, Manahan menjadi ruang olahraga regional yang steril PKL, Ngarsopuro menjadi destinasi kurasi produk khas Solo, dan Gatot Subroto menjadi ruang ekonomi kreatif berbasis komunitas. Diferensiasi ini merupakan modal penting karena memungkinkan pengaturan yang disesuaikan, bukan diseragamkan.

Keempat, adaptivitas tinggi. Kebijakan berbasis surat edaran memungkinkan Pemerintah Kota merespons cepat, misalnya penataan ulang CFD Slamet Riyadi Juli 2025, pembatasan komoditas sayur dan pakaian bekas, serta izin tambahan hari operasional NM Ngarsopuro pada libur panjang Mei 2026.

4.2 Kelemahan Kebijakan yang Berlaku

Pertama, fondasi hukum parsial dan reaktif. Kekuatan adaptif tersebut sekaligus menjadi kelemahan utama. Tanpa Perwali, standar daya tampung, kriteria izin kegiatan, batas proporsi kegiatan komersial, kewajiban lingkungan, dan sanksi tidak memiliki kepastian hukum yang seragam. Akibatnya, penataan dilakukan setelah masalah membesar. Laporan kajian merumuskan bahwa pengaturan tersebar "pada surat edaran serta kebijakan masing-masing OPD" (BRIDA Kota Surakarta, 2026, hlm. 57).

Kedua, kelembagaan Night Market bergantung pada aktor tunggal. Keberlangsungan NM Ngarsopuro bergantung pada kapasitas paguyuban, sedangkan NM Gatot Subroto bergantung pada komunitas Solo is Solo. Tidak ada mekanisme regenerasi pengelola maupun standar layanan. Pada NM Gatot Subroto, 18,18% pelaku usaha menilai layanan tidak sesuai dengan kontribusi yang dibayarkan, proporsi tertinggi di antara kelima lokasi. Pertanyaan tentang dasar hukum pemungutan kontribusi di ruang milik jalan merupakan pertanyaan tata kelola yang perlu dijawab melalui perjanjian kerja sama, bukan kesimpulan adanya pelanggaran.

Ketiga, data dampak tidak terpadu. Tidak tersedia pencatatan jumlah pengunjung, omzet pedagang, dan kontribusi fiskal CFD dalam satu sistem. Data omzet NM bersumber dari pencatatan paguyuban, data pedagang berbeda antardinas, dan pemantauan kualitas udara tidak dirancang untuk mengukur efek CFD. Tanpa data, Pemerintah Kota tidak dapat menjawab pertanyaan kebijakan paling dasar: apakah CFD dan NM meningkatkan kesejahteraan pedagang dan kualitas lingkungan. Crompton (2006) mengingatkan bahwa studi dampak ekonomi event yang tidak dirancang dengan metodologi baku rentan menghasilkan klaim manfaat yang dilebih-lebihkan.

Keempat, beban lingkungan berpindah, bukan hilang. Studi terdahulu di Slamet Riyadi menunjukkan bahwa aktivitas perdagangan berbahan bakar LPG dan arang

menjadikan CFD titik konsentrasi emisi lokal (Suhardono et al., 2020). Kajian 2026 menambahkan dimensi sampah: sekitar 4,49 ton per penyelenggaraan dengan 57,14% pedagang melaporkan plastik sebagai sampah dominan. Pola yang sama muncul pada parkir. Sterilisasi jalur lambat memindahkan parkir ke jalan sirip dan gang permukiman seperti Purwosari dan Kalitan, sementara kebutuhan parkir NM Ngarsopuro bergantung pada Pamedan Pura Mangkunegaran dan tepi Jalan Slamet Riyadi.

Kelima, kejelasan rezim tarif parkir belum memadai. Secara normatif, Perwali Nomor 5 Tahun 2024 Pasal 3 menggolongkan car free day dan car free night sebagai kegiatan insidental lokal yang dipungut Dinas dengan tarif flat. Dalam praktik (status: *belum dapat dinilai* karena data transaksi per lokasi belum diperoleh), terdapat tiga titik yang memerlukan penegasan: (a) Stadion Manahan sebagai tempat khusus parkir bertarif progresif pada hari CFD; (b) tepi Jalan Slamet Riyadi ruas Gendengan–Gladag yang merupakan lokasi tarif progresif tepi jalan umum (Pasal 16) tetapi dipakai sebagai kantong parkir NM Ngarsopuro; dan (c) status NM sebagai kegiatan insidental yang belum tegas. Literatur perparkiran menunjukkan bahwa ketidakjelasan harga dan pengelolaan parkir mendorong perilaku mencari parkir dan limpahan ke kawasan sekitar (Shoup, 2005).

Keenam, manfaat ekonomi bersifat mikro dan belum naik kelas. Mayoritas pedagang beromzet di bawah Rp500.000 per kegiatan. CFD dan NM berfungsi sebagai sumber penghasilan tambahan, belum sebagai jalur pertumbuhan usaha. Roever dan Skinner (2016) menunjukkan bahwa kebijakan kota terhadap pedagang jalanan cenderung berfokus pada penertiban ruang dan mengabaikan dukungan peningkatan kapasitas usaha. Kecenderungan serupa terlihat di Surakarta, di mana perangkat penataan lebih berkembang dibandingkan program pembinaan usaha.

4.3 Alternatif Pilihan Kebijakan

Empat alternatif dirumuskan berdasarkan diagnosis di atas.

Alternatif A: Penguatan operasional tanpa regulasi baru (*status quo plus*). Pemerintah Kota mempertahankan dasar surat edaran tetapi memperkuat operasional, yaitu menambah petugas satgas, memperbanyak tempat sampah, dan memperbaiki papan informasi parkir. Alternatif ini murah dan cepat, tetapi tidak menyentuh akar masalah kelembagaan dan tetap reaktif.

Alternatif B: Peraturan Daerah tunggal dan badan pengelola khusus. Pemerintah Kota menyusun Perda tentang Penyelenggaraan Ruang Publik Temporer serta membentuk unit pengelola khusus, misalnya UPTD atau BLUD, untuk seluruh CFD dan NM. Alternatif ini memberi kepastian hukum tertinggi, tetapi memerlukan proses legislasi panjang bersama DPRD, menambah struktur birokrasi, dan berisiko menyeragamkan lima lokasi yang berkarakter berbeda.

Alternatif C: Pelembagaan bertingkat berbasis karakter lokasi. Pemerintah Kota menetapkan (1) Perwali Penyelenggaraan HBKB yang memuat ketentuan umum dan lampiran ketentuan khusus per lokasi; (2) Keputusan Wali Kota tentang penetapan NM Ngarsopuro dan NM Gatot Subroto beserta pengelola, jadwal, kuota, dan standar layanan, diikuti perjanjian kerja sama; (3) forum manajemen Koridor Gatsu–Ngarsopuro di bawah koordinasi Sekda; dan (4) tiga paket operasional, yaitu parkir kegiatan, sampah terpilah, dan dasbor data. Alternatif ini memanfaatkan norma yang sudah ada dan dapat diselesaikan dalam 3–12 bulan.

Alternatif D: Kemitraan penuh dengan pihak ketiga atau komunitas. Pemerintah Kota menyerahkan pengelolaan harian seluruh kegiatan kepada paguyuban, komunitas, atau operator swasta melalui konsesi, dan membatasi diri pada fungsi perizinan. Alternatif ini meringankan beban birokrasi, tetapi berisiko mengkomersialkan ruang publik, mengurangi akses pedagang kecil, dan melemahkan akuntabilitas publik atas pemanfaatan ruang milik jalan.

Tabel 3. Perbandingan Alternatif Kebijakan berdasarkan Kriteria Dunn (2018)

Kriteria	A: Status quo plus	B: Perda + badan khusus	C: Pelembagaan bertingkat	D: Kemitraan penuh
Efektivitas (menjawab akar masalah)	Rendah	Tinggi	Tinggi	Sedang
Efisiensi (biaya dan waktu)	Tinggi	Rendah	Sedang–tinggi	Tinggi
Kecukupan (mencakup lima lokasi dan tiga aspek)	Rendah	Tinggi	Tinggi	Sedang
Kesetaraan (akses pedagang mikro dan warga)	Sedang	Sedang	Tinggi	Rendah
Responsivitas (sesuai karakter lokasi)	Sedang	Rendah	Tinggi	Sedang
Kelayakan politik dan administratif	Tinggi	Rendah	Tinggi	Sedang
Waktu penyelesaian	0–3 bulan	18–24 bulan	3–12 bulan	6–12 bulan

Penilaian bersifat kualitatif berdasarkan temuan kajian dan telaah regulasi; skor numerik tidak digunakan karena belum tersedia data biaya per alternatif.

Alternatif C unggul pada lima dari enam kriteria. Keunggulannya terletak pada tiga hal. Pertama, Perwali dapat ditetapkan oleh Wali Kota tanpa menunggu proses legislasi DPRD, karena norma induk sudah tersedia dalam UU Nomor 22 Tahun 2009, Perda Nomor 10 Tahun 2022, Perda Nomor 14 Tahun 2023, dan Perda Nomor 4 Tahun 2022. Kedua, lampiran ketentuan khusus per lokasi menjaga diferensiasi yang selama ini menjadi kekuatan. Ketiga, forum koridor mengintegrasikan dua NM yang bersebelahan tanpa memaksakan satu model pengelolaan, sehingga paguyuban Ngarsopuro dan komunitas Solo is Solo tetap menjadi pengelola harian dengan hak dan kewajiban yang tertulis. Pendekatan ini sejalan dengan prinsip Bardach dan Patashnik (2020) bahwa alternatif terbaik sering kali merupakan kombinasi yang memperbaiki struktur insentif tanpa membongkar praktik yang sudah berfungsi.

4.4 Risiko Implementasi Alternatif C dan Mitigasinya

Tabel 4. Risiko dan Mitigasi

Risiko	Mitigasi
Resistensi PKL terhadap kuota dan pembatasan komoditas	Masa transisi 3–6 bulan, prioritas warga kelurahan setempat, daftar tunggu transparan, dan dialog dengan paguyuban sebelum penetapan
Komunitas pengelola NM merasa dikooptasi	Perjanjian kerja sama disusun partisipatif; otonomi kurasi tetap pada pengelola; Pemerintah Kota fokus pada standar layanan dan transparansi
Ego sektoral antar-OPD	SOP satgas dengan pembagian tugas tertulis; Sekda sebagai pemimpin forum; indikator kinerja bersama dalam dasbor
Penurunan pendapatan pedagang akibat pembatasan plastik	Pembatasan bertahap, fasilitasi kemasan alternatif bersama Dinkopukmperin, dan insentif bagi pedagang patuh
Dasbor data tidak terisi	Indikator minimal dan sederhana; pengisian diwajibkan dalam Perwali dan perjanjian kerja sama; BRIDA melakukan validasi tahunan

5. Kesimpulan dan Rekomendasi

5.1 Kesimpulan

CFD dan NM Kota Surakarta merupakan kebijakan ruang publik yang berhasil secara sosial, bermanfaat secara ekonomi bagi pelaku usaha mikro lokal, dan relatif terkendali secara lingkungan pada koridor utama. Namun keberhasilan itu belum ditopang oleh kelembagaan yang sepadan. Empat kesimpulan pokok dapat ditarik.

1. **Dampak sosial positif dan kuat.** Persepsi aman, tertib, dan nyaman berada pada kisaran 78–100% di kelima lokasi. CFD Manahan dan NM Gatot

Subroto berperan sebagai ruang regional, sedangkan CFD Juanda menjadi model ruang publik lingkungan bermoda aktif.

2. **Dampak ekonomi nyata tetapi mikro dan belum terukur.** Pedagang lokal dan rantai pasok pasar tradisional mendominasi, namun mayoritas pedagang beromzet di bawah Rp500.000 per kegiatan dan kontribusi fiskal belum tercatat terpadu.
3. **Dampak lingkungan terkendali pada udara, tetapi menekan pada sampah dan parkir.** Konsentrasi NO_2 dan SO_2 koridor Slamet Riyadi berada pada 22–24% baku mutu tahunan, tetapi efek CFD terhadap kualitas udara belum dapat dibuktikan. Sampah plastik dan limpahan parkir ke kawasan permukiman merupakan biaya eksternal yang paling nyata.
4. **Akar masalah terletak pada kelembagaan.** Ketiadaan Perwali CFD, belum formalnya kelembagaan kedua NM, rezim tarif parkir yang belum ditegaskan pada titik tertentu, dan data yang tersebar menyebabkan penataan bersifat reaktif.

5.2 Rekomendasi

Kertas kerja ini merekomendasikan **Alternatif C: pelembagaan bertingkat berbasis karakter lokasi**, dijabarkan dalam delapan langkah kebijakan pada Tabel 5.

Tabel 5. Rekomendasi Kebijakan, Penanggung Jawab, dan Tata Waktu

No.	Rekomendasi	Penanggung jawab	Target Waktu
1	Menegaskan rezim tarif parkir kegiatan (insidental, progresif, atau TKP) per lokasi; menetapkan peta kantong parkir resmi; memasang papan tarif; menerapkan karcis atau QRIS; memastikan juru parkir ber-KTA	Dishub	0–3 bulan
2	Menetapkan Perwali Penyelenggaraan HBKB: lokasi, waktu, zonasi, daya tampung PKL dan event per segmen, batas proporsi kegiatan komersial, kewajiban lingkungan, sanksi, dan Tim Koordinasi CFD	Dishub, Bagian Hukum Setda	3–12 bulan
3	Menetapkan NM Ngarsopuro dan NM Gatot Subroto melalui Keputusan Wali Kota, diikuti perjanjian kerja sama dengan paguyuban dan Solo is Solo yang memuat standar layanan dan transparansi kontribusi	Dinkopukmperin, Bagian Hukum Setda	6–12 bulan
4	Membentuk forum manajemen Koridor Gatsu–Ngarsopuro dan menyusun	Sekda, Disbudpar, Dinkopukmperin	6–12 bulan

No.	Rekomendasi	Penanggung jawab	Target Waktu
	rencana pengembangan Koridor 3K (Kemlayan–Keprabon–Kauman)		
5	Melembagakan satgas gabungan melalui SOP, pos pengawasan tetap, dan laporan setiap penyelenggaraan	Dishub, Satpol PP	3–6 bulan
6	Menerapkan CFD dan NM rendah sampah: wajib wadah pilah, pembatasan bertahap plastik sekali pakai dan styrofoam, titik pengumpulan terpilah, pengangkutan terpilah hingga TPA	DLH, Disdag, pengelola NM	6–12 bulan
7	Menjalankan program naik kelas UMKM: kurasi produk, kemasan, pemasaran digital, QRIS, dan standar keamanan pangan bagi pedagang makanan dan minuman	Dinkopukmperin, Disdag, Dinas Kesehatan	3–12 bulan
8	Membangun dasbor data CFD dan NM (pengunjung, pedagang, omzet sampel, sampah, retribusi, kualitas udara sebelum–selama–sesudah) sebagai dasar evaluasi tahunan	Diskominfo SP, DLH, Dishub, BRIDA, Bappeda	1–3 tahun

Urutan tersebut disengaja. Langkah parkir didahulukan karena dasar hukumnya sudah tersedia dan dapat dijalankan segera, sejalan dengan penertiban oleh Satgas Terpadu yang dibentuk Agustus 2026. Langkah regulasi dan kelembagaan menyusul karena memerlukan konsultasi publik. Dasbor data ditempatkan pada horizon terpanjang karena membutuhkan integrasi sistem antar-OPD.

5.3 Keterbatasan Kebijakan yang Diusulkan

Kebijakan yang diusulkan memiliki empat keterbatasan yang perlu diakui secara terbuka.

- **Keterbatasan basis bukti.** Survei kajian menggunakan *accidental sampling* dengan total 197 responden yang terbagi pada lima lokasi dan dua kelompok responden, sehingga beberapa subsampel berukuran kecil. Persentase pada lokasi dengan subsampel kecil, terutama CFD Juanda, perlu dibaca sebagai indikasi, bukan estimasi populasi.
- **Keterbatasan data lingkungan.** Data *passive sampler* dan AQMS DLH tidak dirancang untuk mengisolasi efek CFD. Kebijakan pemantauan sebelum–selama–sesudah baru akan menghasilkan bukti setelah minimal satu siklus musim.

- **Keterbatasan cakupan.** Kebijakan ini tidak menjawab persoalan struktural pedagang mikro di luar hari kegiatan, seperti akses modal dan lokasi usaha permanen, yang memerlukan kebijakan UMKM yang lebih luas.
- **Keterbatasan kepastian norma.** Status hukum hubungan Pemerintah Kota dengan Solo is Solo serta penggolongan NM sebagai kegiatan insidental perlu dikonfirmasi kepada Bagian Hukum Setda dan OPD terkait sebelum regulasi ditetapkan.

5.4 Langkah Setelah Kebijakan Diimplementasikan

Setelah kebijakan diimplementasikan, Pemerintah Kota perlu menjalankan siklus pemantauan dan evaluasi yang terstruktur.

1. **Pemantauan rutin setiap penyelenggaraan** melalui laporan satgas: kepatuhan zonasi, jumlah pelanggaran, timbulan sampah, dan insiden parkir.
2. **Evaluasi triwulanan** oleh Tim Koordinasi CFD dan forum koridor untuk menyesuaikan kuota dan pengaturan teknis.
3. **Evaluasi tahunan berbasis indikator** oleh BRIDA dan Bappeda, mencakup persepsi pengunjung, omzet sampel pedagang, proporsi pedagang yang memilah sampah, realisasi retribusi, dan perbedaan kualitas udara antara hari CFD dan hari biasa.
4. **Kanal aduan publik** untuk tarif parkir, kebersihan, dan pelayanan, dengan publikasi waktu respons.
5. **Peninjauan regulasi setelah tiga tahun** untuk menilai apakah materi Perwali perlu dinaikkan menjadi Perda atau diperluas ke lokasi ruang publik temporer lainnya.

6. Referensi

Buku, Jurnal, dan Laporan

Ansell, C., & Gash, A. (2008). Collaborative governance in theory and practice. *Journal of Public Administration Research and Theory, 18*(4), 543–571. https://doi.org/10.1093/jopart/mum032

Badan Riset dan Inovasi Daerah Kota Surakarta. (2026). *Laporan akhir kajian evaluasi dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan dari pelaksanaan Car Free Day dan Night Market di Kota Surakarta*. BRIDA Kota Surakarta.

Bardach, E., & Patashnik, E. M. (2020). *A practical guide for policy analysis: The eightfold path to more effective problem solving* (6th ed.). CQ Press.

Bromley, R. (2000). Street vending and public policy: A global review. *International Journal of Sociology and Social Policy, 20*(1/2), 1–28. https://doi.org/10.1108/01443330010789052

Crompton, J. L. (2006). Economic impact studies: Instruments for political shenanigans? *Journal of Travel Research, 45*(1), 67–82. https://doi.org/10.1177/0047287506288870

Dunn, W. N. (2018). *Public policy analysis: An integrated approach* (6th ed.). Routledge.

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Island Press.

Hsieh, A.-T., & Chang, J. (2006). Shopping and tourist night markets in Taiwan. *Tourism Management, 27*(1), 138–145. https://doi.org/10.1016/j.tourman.2004.06.017

Kusumaningtyas, S. D. A., Aldrian, E., Wati, T., Atmoko, D., & Sunaryo. (2018). The recent state of ambient air quality in Jakarta. *Aerosol and Air Quality Research, 18*(9), 2343–2354.

Lee, S.-H., Chang, S.-C., Hou, J.-S., & Lin, C.-H. (2008). Night market experience and image of temporary residents and foreign visitors. *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research, 2*(3), 217–233.

Mazmanian, D. A., & Sabatier, P. A. (1983). *Implementation and public policy*. Scott, Foresman.

Montes, F., Sarmiento, O. L., Zarama, R., Pratt, M., Wang, G., Jacoby, E., Schmid, T. L., Ramos, M., Ruiz, O., Vargas, O., Michel, G., Zieff, S. G., Valdivia, J. A., Cavill, N., & Kahlmeier, S. (2012). Do health benefits outweigh the costs of mass recreational programs? An economic analysis of four Ciclovía programs. *Journal of Urban Health, 89*(1), 153–170. https://doi.org/10.1007/s11524-011-9628-8

Roever, S., & Skinner, C. (2016). Street vendors and cities. *Environment and Urbanization, 28*(2), 359–374. https://doi.org/10.1177/0956247816653898

Sarmiento, O. L., Torres, A., Jacoby, E., Pratt, M., Schmid, T. L., & Stierling, G. (2010). The Ciclovía-Recreativa: A mass-recreational program with public health potential. *Journal of Physical Activity and Health, 7*(Suppl. 2), S163–S180.

Shoup, D. C. (2005). *The high cost of free parking*. Planners Press.

Suhardono, S., Nur, A. A. I., Sari, A. N., Alicia, F., Solikhah, I., & Risyafa, Z. A. (2020). The effectiveness of Car Free Day activity in Surakarta is reviewed from the anthropogenic results: Waste and fuel emissions. *Journal of Global Environmental Dynamics, 1*(1), 28–31. https://jurnal.uns.ac.id/jged/article/view/44887

Torres, A., Sarmiento, O. L., Stauber, C., & Zarama, R. (2013). The Ciclovia and Cicloruta programs: Promising interventions to promote physical activity and social capital in Bogotá, Colombia. *American Journal of Public Health, 103*(2), e23–e30.

Zulmi, M. (2023). Perbedaan nilai konsentrasi parameter SO_2, NO_2 dan partikulat PM10 di udara bebas pada aktivitas Car Free Day sebelum masa pandemi dan pada saat masa pandemi di daerah Jakarta Pusat. *Jurnal Techlink, 6*(1), 22–29. https://doi.org/10.59134/jtnk.v6i1.526

Peraturan Perundang-undangan dan Dokumen Kebijakan

Lembaga Administrasi Negara. (2017). *Peraturan Lembaga Administrasi Negara Nomor 28 Tahun 2017 tentang Pedoman Penulisan Karya Tulis Ilmiah bagi Analis Kebijakan*.

Pemerintah Kota Semarang. (2019). *Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 30 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor*.

Pemerintah Kota Surabaya. (2017). *Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 1 Tahun 2017* sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 1 Tahun 2020.

Pemerintah Kota Surakarta. (2008). *Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 3 Tahun 2008 tentang Pengelolaan Pedagang Kaki Lima*.

Pemerintah Kota Surakarta. (2012). *Peraturan Wali Kota Surakarta Nomor 17B Tahun 2012 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2008 tentang Pengelolaan Pedagang Kaki Lima*.

Pemerintah Kota Surakarta. (2022a). *Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 4 Tahun 2022 tentang Pengelolaan Sampah*.

Pemerintah Kota Surakarta. (2022b). *Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan*.

Pemerintah Kota Surakarta. (2022c). *Surat Edaran Wali Kota Surakarta Nomor HB.00/1796/2022 tentang Pemberlakuan Kembali Hari Bebas Kendaraan Bermotor (Solo Car Free Day)*.

Pemerintah Kota Surakarta. (2023). *Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 14 Tahun 2023 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*.

Pemerintah Kota Surakarta. (2024a). *Peraturan Wali Kota Surakarta Nomor 5 Tahun 2024 tentang Tata Cara Pemungutan Retribusi Parkir*.

Pemerintah Kota Surakarta. (2024b). *Peraturan Wali Kota Surakarta Nomor 130 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Peraturan Wali Kota Nomor 5 Tahun 2024 tentang Tata Cara Pemungutan Retribusi Parkir*.

Pemerintah Kota Surakarta. (2025). *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kota Surakarta Tahun 2025–2029*.

Pemerintah Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.

Pemerintah Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*.

7. Lampiran

Lampiran 1. Ketentuan Khusus per Lokasi yang Diusulkan untuk Perwali dan Keputusan Wali Kota

Lokasi	Karakter	Ketentuan khusus sosial	Ketentuan khusus ekonomi	Ketentuan khusus lingkungan dan parkir
CFD Jl. Slamet Riyadi	Koridor multifungsi berskala kota	Daya tampung dan batas proporsi kegiatan komersial per segmen; satgas dengan pos tetap	Registrasi pedagang terpadu berbasis peta lapak dan kuota zona; pencatatan omzet sampel	Wajib wadah pilah; pembatasan bertahap plastik dan styrofoam; peta kantong parkir insidental resmi berkarcis/QRIS
CFD Jl. Ir. Juanda	Ruang publik lingkungan bermoda aktif	Mempertahankan skala lingkungan; konektivitas pejalan kaki dan pesepeda dari permukiman	Integrasi zona PKL dengan Pasar Pucangsawit	Tempat sampah terpilah di kedua ujung; batas kantong parkir agar tidak meluas ke jalan permukiman
CFD Manahan	Ruang olahraga regional, steril PKL	Protokol manajemen kerumunan untuk event besar	Pemantauan omzet Selter Kuliner Manahan pada hari CFD	Penegasan rezim tarif parkir saat CFD; papan tarif di Pintu A dan B
NM Ngarsopuro	Destinasi belanja terkurasi	Manajemen kepadatan pukul 19.00–21.00 WIB	Standar kurasi produk khas Solo; regenerasi pedagang; pelaporan berkala	Kerja sama Pamedan Mangkunegaran sebagai kantong parkir resmi; wadah pilah per klaster
NM Gatot Subroto	Ruang ekonomi kreatif berbasis komunitas	Rekayasa lalu lintas khusus jam kegiatan; petugas di simpang masuk	Perjanjian kerja sama dengan Solo is Solo; peninjauan besaran kontribusi; kanal aduan anggota	Formalisasi dukungan DLH bagi komunitas Tunggul; kantong parkir komunal terpusat

Sumber: Diolah dari matriks rekomendasi BRIDA Kota Surakarta (2026).

Lampiran 2. Kerangka Indikator Kinerja untuk Dasbor dan Evaluasi Tahunan

Indikator	Nilai dasar 2026	Target 12 bulan	Sumber data
Persepsi aman dan tertib pengunjung CFD	80–100%	≥ 80% di setiap lokasi	Survei tahunan BRIDA
Pedagang yang memilah sampah	57–72% (lokasi terukur)	100%	DLH, pengelola NM
Timbulan sampah per penyelenggaraan CFD Slamet Riyadi	±4,49 ton	Residu menurun; fraksi terpilah tercatat	DLH
Kesatuan data pedagang Slamet Riyadi	Dua angka berbeda (±1.400 dan ±1.887)	Satu basis data antar-OPD	Disdag, Dishub
Kantong parkir resmi dengan papan tarif dan karcis/QRIS	Belum terpetakan lengkap	100% kantong resmi	Dishub
Pengunjung bersepeda motor	40–88%	Tren menurun di lokasi dengan alternatif moda	Survei tahunan
Pemantauan udara sebelum–selama–sesudah CFD	Belum ada	Minimal dua kampanye per tahun (PM2,5, PM10, CO, NO_2)	DLH