

EVALUASI KEBIJAKAN PENYELENGGARAAN HARI BEBAS KENDARAAN BERMOTOR (*Car Free Day*) DI KOTA MALANG

Retno Wulan Sekarsari¹, Suyeno²

¹Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Islam Maang
email: retnowulansekarsari@gmail.com

²Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Islam Malang
email: suyeno@rocketmail.com

ABSTRACT

The Malang City has been carrying out a Car Free Day program since 2011 which is held every Sunday at 5:30 to 10:00 which aims to reduce the use of motorized vehicles in the city of Malang, with the reduced use of motorized vehicles which hopefully can reduce the level of air pollution in the city Malang, especially on Jalan Idjen which is a vital area for many motorized vehicles every day. However, every policy that is implemented by the government cannot be perfectly perfect especially in its implementation and always has advantages and disadvantages. In this study using descriptive - qualitative research methods. The process of collecting data is obtained from 3 ways, namely in-depth interviews with related parties, observation and collection of related documents. Car Free Day implementation that has been implemented by the government in accordance with the Governor Regulation No. 12 of 2016 in which the Car Free Day is held on Sundays from 05:30 to 10:00. the results of Car Free Day activities were able to reduce vehicle users in the city of Malang besides that from the Car Free Day activities were also able to improve the economy of traders who sell in the area of Car Free Day. However, there are still some shortcomings of the management of Car Free Day, such as rubbish on Jalan Idjen caused by visitors and traders, the emergence of several congestion points due to Jalan Idjen being closed. Therefore, this study aims to evaluate the policy of Car Free Day which is carried out along Jalan Idjen Malang. This evaluation is related to how the implementation of Car Free Day in the City of Malang, the impact of the Car Free Day program to the policies applied by agencies related to the procurement of Car Free Day in the City of Malang.

Keywords : *policy, evaluation, and car free day*

1. PENDAHULUAN

Masyarakat di kota-kota besar di Indonesia mulai merasakan betul dampak dari ledakan jumlah kendaraan bermotor yang terus meningkat hebat dari tahun ke tahun, baik mobil maupun motor. Di Kota Malang, ratusan kendaraan rutin memadati setiap sudut kota setiap harinya yang mana banyak menimbulkan dampak buruk bagi lingkungan dan kesehatan. Menyadari kondisi ini sejak beberapa tahun belakangan pemerintah daerah di kota-kota besar mulai berpikir untuk mencari sebuah solusi guna mengurangi kemacetan dan polusi salah satunya adalah program Hari Bebas Kendaraan Bermotor atau Car Free Day.

Hari Bebas Kendaraan Bermotor atau Car Free Day adalah kegiatan kampanye mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dengan melakukan penutupan jalan selama beberapa waktu dari arus lalu lintas kendaraan. Untuk memanfaatkan ruang jalan yang ditutup maka dilakukan berbagai kegiatan seperti pertunjukan kesenian, perkumpulan para komunitas, lomba dan permainan anak-anak, kegiatan festival jalanan, bazar, olahraga, dan sebagai sarana bisnis para pedagang/UKM lokal untuk mengenalkan dan menjual produknya. Car Free Day di Kota Malang sudah berlangsung sejak 18 Desember 2011 hingga sekarang yang dilaksanakan setiap minggunya. Kegiatan ini dilaksanakan di jalan protokol utama yaitu di jalan raya Idjen. Setiap minggu pagi mulai pukul 05.30 sampai 10.00 jalan Idjen Kota Malang ditutup untuk semua jenis kendaraan sehingga masyarakat dapat melakukan banyak aktivitas di tempat ini. Tujuan dari Car Free Day adalah: (1) Pemulihan kualitas udara pada suatu kawasan dengan mengurangi pencemaran udara akibat penggunaan kendaraan bermotor. (2) Dengan adanya penutupan jalan

selama pelaksanaan Car Free Day maka akan terjadi pemulihan ekosistem di kawasan tersebut. (3) Edukasi dalam efisiensi penggunaan kendaraan pribadi sehingga beralih ke angkutan umum, atau bersepeda, atau berjalan kaki. Tetapi akhir-akhir ini tujuan Car Free Day juga bertambah fungsi, yaitu sebagai wadah bagi masyarakat dalam berolah raga, promosi produk UKM lokal, sebagai tempat untuk sosialisasi para komunitas dan kegiatan-kegiatan yang bersifat partisipasi oleh masyarakat.

Dari semakin banyaknya kegiatan yang diselenggarakan pada Car Free Day penelitian ini akan menjadi input untuk peneliti dalam pengambilan data dan observasi lapangan untuk dijadikan feed back dalam perbaikan kebijakan baik dalam tahap formulasi dan implementasi kedepannya. Penelitian ini dapat memberikan sumbangan pemikiran yang dapat digunakan sebagai salah satu dasar dalam pengambil keputusan/kebijakan (policy) agar Penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (Car Free Day) di Kota Malang semakin tertib, efektif, dan terorganisir.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka rumusan masalah penelitian ini adalah : (1) Bagaimanakah pelaksanaan kebijakan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (Car Free Day) di Kota Malang? (2) Bagaimanakah dampak dari penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (Car Free Day) di Kota Malang? (3) Bagaimanakah kebijakan dari dinas-dinas terkait dalam penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (Car Free Day) di Kota Malang?

Adapun tujuan penelitian ini sebagai berikut : 1) Mengetahui pelaksanaan kebijakan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (Car Free Day) Di Kota Malang. 2) Mengetahui dampak dari penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (Car Free Day) Di Kota Malang. 3) Mengetahui kebijakan-kebijakan dari dinas-dinas terkait dalam penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (Car Free Day) Di Kota Malang. 4) Mengevaluasi kebijakan-kebijakan dari dinas-dinas terkait dalam Penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (Car Free Day) Di Kota Malang. 5) Memberikan feed back dalam formulasi dan implementasi kebijakan-kebijakan dari dinas-dinas terkait dalam Penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (Car Free Day) Di Kota Malang kedepannya.

a. Definisi Evaluasi Kebijakan Publik

Evaluasi kebijakan dilakukan untuk menilai sejauhmana keefektifan kebijakan publik untuk dipertanggung jawabkan kepada publiknya dalam rangka mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Evaluasi dibutuhkan untuk melihat kesenjangan antara harapan dan kenyataan. Menurut Winarno (2008:225) Bila kebijakan dipandang sebagai suatu pula kegiatan yang berurutan, maka evaluasi kebijakan merupakan tahap akhir dalam proses kebijakan.

Menurut W. Dunn, istilah evaluasi mempunyai arti yang berhubungan, masing-masing menunjuk pada aplikasi beberapa skala nilai terhadap hasil kebijakan dan program. Evaluasi mencakup kesimpulan + klarifikasi + kritik + penyesuaian dan perumusan masalah kembali.

b. Indikator Evaluasi Kebijakan

Kriteria-kriteria yang dirumuskan akan dapat dijadikan sebagai salah satu tolak ukur dalam menentukan apakah suatu kebijakan berhasil atau gagal., berikut indikator evaluasi, yaitu :

1. Efektivitas (*Effectiveness*), yaitu berkenaan dengan apakah suatu alternatif mencapai hasil (akibat) yang diharapkan atau mencapai tujuan dari diadakannya tindakan. Efektifitas yang secara dekat berhubungan dengan rasionalitas teknis, selalu diukur dari unit produk atau layanan atau nilai moneter.
2. Kecukupan (*Adequacy*) yaitu berkenaan dengan seberapa jauh suatu tingkat efektifitas memuaskan kebutuhan, nilai atau kesempatan yang menumbuhkan adanya masalah.
3. Pemerataan (*Equity*). Indikator ini erat berhubungan dengan rasionalitas legal dan sosial dan menunjuk pada distribusi akibat dan usaha antara kelompok-kelompok yang berbeda dalam masyarakat. Kebijakan yang berorientasi pada pemerataan adalah kebijakan yang akibatnya (misalnya, unit pelayanan atau manfaat moneter) atau usaha (misalnya biaya moneter) secara adil didistribusikan.

4. Responsivitas (*Responsiveness*) yaitu berkenaan dengan seberapa jauh suatu kebijakan dapat memuaskan kebutuhan, preferensi, atau nilai kelompok-kelompok masyarakat tertentu.
5. Efisiensi (*Efficiency*) yaitu berkenaan dengan jumlah usaha yang diperlukan untuk meningkatkan tingkat efektifitas tertentu.

c. Syarat Pokok Evaluasi Kebijakan

Syarat pokok dari evaluasi kebijakan dalam pelaksanaan evaluasi bertujuan agar mengetahui batasan-batasan evaluasi, berikut syarat-syarat pokok evaluasi, yaitu:

1. Tujuannya menemukan hal-hal yang strategis untuk meningkatkan kinerja kebijakan.
2. Yang bersangkutan harus mampu mengambil jarak dari pembuat kebijakan, pelaksana kebijakan, dan target kebijakan.
3. Prosedur evaluasi harus dapat dipertanggungjawabkan secara metodologi.
4. Petunjuk praktis evaluasi implementasi kebijakan publik.

d. Tipe Evaluasi Kebijakan

Anderson dalam Winarno (2008:227) membagi evaluasi kebijakan ke dalam tiga tipe. Masing-masing tipe evaluasi yang diperkenalkan ini didasarkan pada pemahaman para evaluator terhadap evaluasi. Tipe pertama, evaluasi kebijakan dipahami sebagai kegiatan fungsional. Tipe kedua, merupakan tipe evaluasi yang memfokuskan diri pada bekerjanya kebijakan atau program tertentu. Tipe ketiga adalah tipe evaluasi sistematis.

e. Pendekatan Evaluasi Kebijakan

Menurut Stufflebeam dan Webster (1994), Dunn (1999) dalam Mutrofin (2005:107) mengklasifikasikan pendekatan dan orientasi riset evaluasi menjadi tiga kelompok. Menurut Dunn, perbedaan beberapa pendekatan dalam evaluasi kebijakan menjadi sangat penting dilakukan mengingatkan kurang jelasnya arti evaluasi di dalam analisis kebijakan. Pendekatan tersebut antara lain:

1. Evaluasi Semu (*pseudo evaluation*) adalah pendekatan evaluasi yang menggunakan metode deskriptif untuk menghasilkan informasi yang terpercaya dan valid mengenai hasil-hasil kebijakan, tanpa menanyakan manfaat atau nilai dari hasil kebijakan tersebut pada individu, kelompok atau masyarakat. Asumsi yang digunakan adalah bahwa ukuran tentang manfaat atau nilai merupakan sesuatu yang terbukti dengan sendirinya atau tidak kontroversial.
2. Evaluasi Formal adalah pendekatan evaluasi yang menggunakan metode deskriptif untuk menghasilkan informasi yang terpercaya dan valid mengenai hasil-hasil kebijakan berdasarkan sasaran program kebijakan yang telah ditetapkan secara formal oleh pembuat kebijakan. Asumsi yang digunakan adalah bahwa sasaran dan target yang ditetapkan secara formal adalah merupakan ukuran yang tepat untuk melihat manfaat atau nilai dari program dan kebijakan.
3. Evaluasi keputusan teoritis adalah pendekatan evaluasi yang menggunakan metode deskriptif untuk menghasilkan informasi yang dapat dipercaya dan valid mengenai hasil-hasil kebijakan yang secara eksplisit diinginkan oleh berbagai stakeholder. Dalam hal ini, evaluasi keputusan teoritis berusaha untuk menentukan sasaran dan tujuan yang tersembunyi dan dinyatakan oleh para stakeholder.

f. Langkah Evaluasi Kebijakan

Edward A. Schuman mengemukakan 6 langkah dalam evaluasi kebijakan, yaitu:

1. Mengidentifikasi tujuan program yang akan dievaluasi
2. Analisis terhadap masalah
3. Deskripsi dan Standarisasi kegiatan
4. Pengukuran terhadap tingkatan perubahan yang terjadi
5. Menentukan apakah perubahan yang diamati merupakan akibat dari kegiatan tersebut atau karena penyebab yang lain.
6. Menentukan indikator untuk menentukan keberadaan suatu dampak

g. Fungsi Evaluasi Kebijakan

Dalam hal ini Evaluasi memainkan sejumlah fungsi utama didalam analisis kebijakan, yaitu :

1. Evaluasi memberi informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai kinerja kebijakan
2. Evaluasi memberi sumbangan pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai-nilai yang mendasari pemilihan tujuan dan target.
3. Evaluasi memberi sumbangan pada aplikasi metode-metode analisis kebijakan lainnya, termasuk perumusan masalah dan rekomendasi.

h. Tujuan Evaluasi Kebijakan

Tujuan evaluasi adalah untuk melihat dan mengetahui proses yang terjadi dalam proses pembelajaran. Proses pembentukan suatu kebijakan memiliki 3 hal penting yaitu : input, transformasi dan output.

i. Manfaat Evaluasi Kebijakan

Selain memiliki tujuan, dalam menjalankan evaluasi juga harus memiliki manfaat yang akan mengukur serta menilai dari suatu kebijakan yang telah dibuat. Berikut manfaat evaluasi kebijakan publik, antara lain :

1. Untuk mengetahui keberhasilan suatu kebijakan. Dengan adanya evaluasi kebijakan dapat ditemukan informasi apakah suatu kebijakan sukses ataukah sebaliknya.
2. Untuk mengetahui efektivitas kebijakan. Kegiatan evaluasi kebijakan dapat mengemukakan penilaian apakah suatu kebijakan mencapai tujuannya atau tidak.
3. Untuk menjamin terhindarinya pengulangan kesalahan (guarantee to non-recurrence).

j. Kendala Evaluasi Kebijakan

Kendala dalam pelaksanaan evaluasi kebijakan publik, antara lain:

1. Kendala psikologis. Banyak aparat pemerintah masih alergi terhadap kegiatan evaluasi, karena dipandang berkaitan dengan prestasi dirinya.
2. Kendala ekonomis. Kegiatan evaluasi membutuhkan biaya yang tidak sedikit, seperti biaya untuk pengumpulan dan pengolahan data, biaya untuk para staff administrasi, dan biaya untuk evaluator. Proses evaluasi akan mengalami hambatan apabila tanpa dukungan finansial.
3. Kendala teknis. Evaluator sering dihadapkan pada masalah tidak tersedianya cukup data dan informasi yang up to date.
4. Kendala politis. Evaluasi sering terbentur dan bahkan gagal karena alasan politis. Masing-masing kelompok bisa jadi saling menutupi kelemahan dari implementasi suatu program dikarenakan ada deal atau bargaining politik tertentu.
5. Kendala evaluator. Evaluasi sering mengalami kendala dalam pelaksanaan, dikarenakan kurang tersedianya evaluator sebagai pengeksekusi evaluasi kebijakan, sehingga proses evaluasi tidak akan berjalan dengan maksimal jika tidak adanya evaluator.

k. State of the art dalam Bidang yang diteliti

Mekanisme dalam bidang yang diteliti adalah berawal dari 'keingintahuan' peneliti atas bagaimana pelaksanaan, kebijakan-kebijakan dan kendala-kendala dari penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (Car Free Day) Di Kota Malang, khususnya yang berlokasi pada Jalan Idjen.

l. Peta Jalan (roadmap) Penelitian yang mengacu kepada RIP dan Studi Pendaualuan

Dalam rangka untuk memenuhi RIP Unisma, tentang ketahanan dan keamanan pangan, maka dilakukan penelitian tentang "Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (Car Free Day)" dimana cakupan penelitiannya juga mengenai tentang kebijakan pelaku ekonomi lokal (UMKM) dalam menjual dan mendistribusikan hasil produknya. Dalam "Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (Car Free Day)" kita juga akan menggali informasi tentang respon dan dampak

yang diberikan oleh kebijakan dalam kebijakan tersebut kepada semua pihak yang terlibat, sehingga bisa menjadi feed back untuk perbaikan kedepannya.

Tabel : Roadmap Riset

2011	2013	2013	2017
Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan Antar Kecamatan di Kabupaten Kediri	Spatial Planning Policy in Perspective of Good Governance (A Study on Analysis of Spatial Planning in Batu City as a Tourism City)	Good Governance Perspective on Spatial Planning Policy in Batu City as a Tourism City	Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan Antar Kecamatan di Kabupaten Kediri (Studi Kasus Pada Kecamatan Plemahan, Kecamatan Purwoasri dan Kecamatan Ngasem)
Output Akademik			
Skripsi 2011	Thesis 2013	Thesis 2013	JUKe LPPM UNISMA 2017

Roadmap Riset pada Kebijakan Publik

m. Fishbone Diagram



Gambar 1: Fishbone Diagram

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dalam jangka 1 (tahun) tahun kerja dengan 10 (sepuluh) bulan efektif. Pada bulan pertama dilakukan persiapan perijinan dan penyusunan instrument sebagai kelengkapan dalam proses penelitian lapangan. Kemudian pada bulan kedua dan ketiga, dilakukan studi pendahuluan serta survey secara mendalam dan menyeluruh terhadap aspek yang diteliti. Selanjutnya dalam bulan ketiga dilakukan observasi dan analisis temuan lapangan berkenaan dengan kebijakan Penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*) di Kota Malang. Pada bulan keempat dan kelima, dilakukan diagnosis dari hasil analisis lapangan, dan dilanjutkan dengan wawancara mendalam terhadap responden dan melakukan pengumpulan data sekunder pada bulan yang sama. Kemudian dilanjutkan dengan melakukan analisis data terhadap data yang sudah ada, baik data skunder maupun data primer untuk ditarik sebuah kesimpulan pada bulan ke enam dan ketujuh. Kemudian pada bulan ketujuh sampai kesepuluh, dilakukan pembuatan laporan hasil penelitian, dan kemudian diserahkan kepada pihak-pihak terkait, obyek penelitian sebagai rekomendasi, LPPM Universitas Islam Malang sebagai pertanggungjawaban terhadap ajuan penelitian dan sebagai preferensi untuk melakukan penelitian selanjutnya, dan untuk perpustakaan sebagai bahan ajuan penelitian ilmiah selanjutnya.

Penelitian ini berlokasi di Kota Malang dengan pertimbangan bahwa di Kota Malang *Car Free Day* sudah berlangsung sejak 18 Desember 2011 hingga sekarang yang dilaksanakan setiap minggunya di lokasi tersebut. Kegiatan ini dilaksanakan di jalan protokol utama di setiap minggu pagi mulai pukul 05.30 WIB sampai 10.00 WIB. Pada waktu yang ditentukan tersebut jalan Idjen Kota Malang akan ditutup untuk semua jenis kendaraan sehingga masyarakat dapat melakukan

banyak aktivitas pada Penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*). Sebagai jantung Kota Malang, jalan Idjen memang merupakan lokasi yang tepat karena disana memiliki tempat yang luas, rindang dan mudah di jangkau oleh masyarakat.

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif– kualitatif. Hybert Hyman dalam Koentjaraningrat (1991:29) mengartikan jenis penelitian yang bersifat deskriptif adalah: “Penelitian yang bersifat deskriptif adalah penelitian yang mempunyai tujuan untuk menggambarkan secara tepat tentang sifat-sifat suatu individu, keadaan, gejala, atau kelompok-kelompok tertentu atau untuk menentukan frekuensi adanya hubungan tertentu antara suatu gejala atau frekuensi adanya hubungan tertentu antara suatu gejala dengan gejala lain di masyarakat”. Sedangkan metode penelitian kualitatif sesuai dengan yang dikemukakan oleh Bogdan dan Taylor dalam Moleong (2002:3) bahwa, “Metode kualitatif didefinisikan sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati”. Metode penelitian kualitatif digunakan karena beberapa pertimbangan, mengacu pada pendapat Moleong (2002:5) adalah sebagai berikut: (1) Menyesuaikan metode kualitatif lebih mudah apabila berhadapan dengan kenyataan ganda. (2) Metode ini menyajikan secara langsung hakekat hubungan antara peneliti dan responden. (3) Metode ini lebih peka dan lebih dapat menyesuaikan diri dengan banyak penajaman pengaruh bersama terhadap pola-pola nilai yang dihadapi.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Pelaksanaan Kebijakan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*) di Kota Malang

Berdasarkan hasil observasi peneliti dilapangan, diketahui bahwa regulasi yang ada terkait penyelenggaraan *Car Free Day* ini berada pada peraturan Gubernur No 12 tahun 2016 perbaikan dari pada Peraturan Gubernur Nomor 119 Tahun 2012 tentang pelaksanaan hari bebas kendaraan bermotor. Regulasi ini menjadi dasar dari implementasi kebijakan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*). Proses implementasi program kebijakan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*) ini sendiri melewati beberapa tahapan, diantaranya yaitu perencanaan kebijakan, pelaksanaan kebijakan dan evaluasi kebijakan.

1. Perencanaan Kebijakan

Tahap perencanaan program ini merupakan tahap awal dari keseluruhan proses pelaksanaan kebijakan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*). Jadi setelah adanya regulasi yang mendasari, maka beberapa Dinas yang terkait tersebut selaku pihak implementator kebijakan kemudian mengadakan rapat internal untuk membahas tentang perencanaan kebijakan yang akan dilaksanakan dan beberapa tugas pokok dan fungsi masing-masing, karena pada dasarnya perencanaan adalah proses mendefinisikan tujuan organisasi, membuat strategi untuk mencapai tujuan itu dan mengembangkan rencana aktivitas kerja.

Pada level Dinas Perhubungan, perencanaan yang berkaitan dengan penyelenggaraan CFD dilakukan melalui persiapan sosialisasi kepada para pelaku UKM dan masyarakat yang ada di kawasan *Car Free Day* Idjen Kota Malang. Tujuan dari sosialisasi itu sendiri adalah mentertibkan serta menghimbau kepada para pelaku UKM dan masyarakat agar mematuhi peraturan dalam berjualan di kawasan *Car Free Day* Kota Malang.

Pada level Dinas Lingkungan Hidup berkaitan dengan penyelenggaraan *Car Free Day* dilakukan melalui penentuan daya dukung dan daya tampung lingkungan serta koordinasi penyusunan instrumen pencegahan, pencemaran dan kerusakan lingkungan di kawasan *Car Free Day* Idjen Kota Malang.

Selanjutnya untuk perencanaan pada level Dinas Perumahan dan Kawasan Pemukiman dilakukan dengan tahapan menyiapkan bahan untuk sosialisasi kepada masyarakat mengenai pencegahan dan perlindungan terkait area taman di kawasan *Car Free Day*.

Pada level Satpol-PP, perencanaan berkaitan dengan penyelenggaraan *Car Free Day* juga dilakukan melalui persiapan sosialisasi kepada para pedagang kaki lima yang

akan berjualan di kawasan *Car Free Day* serta persiapan pengamanan selama kegiatan *Car Free Day*.

Berdasarkan keseluruhan data mengenai perencanaan yang telah diuraikan diatas, dapat dipahami bahwa perencanaan kebijakan penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*) di Idjen Kota Malang sudah disusun dengan baik. Dengan adanya perencanaan yang baik, tentunya tujuan dan dampak positif dari kebijakan penyelenggaraan *Car Free Day* tersebut dapat tercapai sesuai harapan.

2. Pelaksanaan Kebijakan

Tahap pelaksanaan merupakan tahap penting yang menentukan keberhasilan suatu kebijakan. Pelaksanaan kegiatan ini berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*) di Idjen Kota Malang, terutama yang berhubungan dengan kontribusi dari penyelenggaraan *Car Free Day* di Kota Malang terhadap pengurangan penggunaan kendaraan bermotor dikarenakan acara *Car Free Day* banyak mengundang masyarakat untuk berpartisipasi, dengan banyaknya partisipan yang mengikuti kegiatan *Car Free Day* baik untuk berolahraga maupun untuk sekedar berbelanja di kawasan *Car Free Day* secara tidak langsung mengurangi pengguna kendaraan bermotor yang ada di Kota Malang, terlebih Jalan Idjen merupakan jalan vital yang banyak dilalui kendaraan dari luar Kota Malang maupun dari masyarakat Kota Malang sendiri.

Kegiatan *Car Free Day* mempengaruhi kegiatan ekonomi bagi masyarakat Kota Malang sebagai pelaku UKM di kawasan *Car Free Day*, hal ini disebabkan karena kegiatan *Car Free Day* setiap minggunya selalu memiliki banyak pengunjung yang datang untuk berolahraga, menampilkan seni mereka, maupun hanya untuk berbelanja di *Car Free Day*, sehingga secara tidak langsung banyak pembeli untuk datang ke area UKM. Untuk alur perijinan bagi UKM yang ingin berjualan di kawasan *Car Free Day* hanya perlu menemui petugas yang bertanggung jawab untuk biaya sewa lapak dan kemudian akan langsung dicarikan lahan untuk berdagang. Harga sewa lapak ini beragam mulai dari Rp. 15.000 – Rp. 30.000 tergantung jenis produk yang akan dijual. Kelebihan dari kawasan yang digunakan pelaku UKM untuk berjualan adalah tidak adanya pergusuran sewaktu-waktu, karena memang dikhususkan untuk berjualan saat kegiatan *Car Free Day*. pelanggaran maka pelanggar akan diserahkan kepada pihak Kepolisian.

Mengacu terhadap data yang didapat dilapangan berupa wawancara dengan beberapa pengunjung *Car Free Day* mengenai keberhasilan kegiatan *Car Free Day* dalam mengurangi polusi udara khususnya di kawasan Idjen Kota Malang, banyak responden yang mengakui bahwa acara *Car Free Day* menekan penggunaan kendaraan bermotor secara signifikan, terlebih pada hari minggu dimana banyak masyarakat yang ingin mengunjungi kawasan terbuka hijau bebas dari polusi, kawasan *Car Free Day* Idjen Kota Malang menjadi tujuan utama khususnya bagi masyarakat Kota Malang yang ingin refreshing dialam terbuka yang bebas dari polusi udara.

3. Evaluasi Kebijakan

Setelah pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*), maka tahapan berikutnya adalah melakukan pengawasan atau pengendaliannya. Pengendalian kebijakan dilakukan melalui pemantauan, pelaporan, pemeriksaan, dan evaluasi pelaksanaan kegiatan. Tahap evaluasi dilaksanakan dengan tujuan mengetahui perkembangan pelaksanaan kegiatan dan melakukan penilaian kesesuaian kegiatan yang telah dilaksanakan.

Untuk pelaksanaan pengawasan dan evaluasi kegiatan ini dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang yang mempunyai tugas sebagai penanggung jawab kegiatan *Car Free Day* sekaligus mengatur lalu lintas dikawasan Idjen Kota Malang selama kegiatan *Car Free Day* berlangsung untuk mencegah kendaraan yang masuk kedalam kawasan *Car Free Day*. Dinas yang terkait dalam kegiatan *Car Free Day* selanjutnya adalah Dinas Lingkungan Hidup yang bertugas dalam menjaga kebersihan di kawasan

Car Free Day agar kawasan Idjen yang dijadikan sebagai lokasi *Car Free Day* tetap terjaga kebersihan. Dari Dinas Perumahan dan Kawasan Pemukiman memiliki tugas dalam menjaga dan merawat tanaman dan tumbuhan yang ada disekitaran Jalan Idjen Kota Malang karena dijadikan lokasi kegiatan *Car Free Day* sangat rawan akan rusaknya tumbuhan dan tanaman yang ada di Jalan Idjen. Dinas terkait lainnya yang ikut berkontribusi dalam tahap evaluasi kegiatan *Car Free Day* adalah Dinas Satpol-PP yang memiliki tugas menjaga keamanan dan ketertiban kegiatan *Car Free Day* serta mencegah adanya Pedagang Kaki Lima yang berjualan diluar area berjualan yang telah ditetapkan di kawasan *Car Free Day*.

Dari beberapa faktor penghambat dan dampak negatif yang dihadapi dalam pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*) di Jalan Idjen Kota Malang, maka untuk mengukur sejauhmana implementasi kebijakan tersebut dapat dilihat menggunakan enam kriteria evaluasi kebijakan menurut William N. Dunn (2003:429) yaitu efektifitas, efisiensi, kecukupan, perataan, responsivitas dan ketepatan.

Untuk lebih jelasnya, berikut penjelasan mengenai enam kriteria yang digunakan untuk mengevaluasi kebijakan program *Car Free Day* :

➤ **Efektivitas**

Efektivitas dalam suatu kebijakan diukur dari apakah suatu kebijakan yang dilaksanakan mencapai hasil yang diharapkan. Dalam pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*) di Jalan Idjen Kota Malang,

➤ **Efisiensi**

Dilihat dari jumlah usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat efektifitas tertentu. Artinya kebijakan yang mencapai efektifitas tertinggi dengan biaya terkecil dinamakan efisien. Dalam kebijakan penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*) di Jalan Idjen Kota Malang, dapat dikatakan cukup efisien, karena lokasi sasaran *Car Free Day* perbaikan kualitas udara dari tingkat polusi udara yang cukup tinggi di perkotaan.

➤ **Kecukupan**

Kecukupan dalam suatu kebijakan atau program adalah seberapa jauh suatu tingkat efektifitas memuaskan kebutuhan, nilai, dan kesempatan yang menumbuhkan masalah. Dalam pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*) di Jalan Idjen Kota Malang, secara keseluruhan telah mencukupi kebutuhan konsumsi masyarakat. Hasil yang diperoleh dari kegiatan *Car Free Day* ini cukup untuk mengajak masyarakat dalam pola hidup sehat.

➤ **Perataan**

Kebijakan yang berorientasi pada perataan adalah kebijakan yang akibatnya atau usaha secara adil didistribusikan. Alasan pemilihan lokasi ini dikarenakan Jalan Idjen berlokasi ditengah Kota Malang dan memiliki volume lalu lintas cukup tinggi sehingga dalam pelaksanaan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*) mampu memberikan dampak signifikan dalam pemulihan kualitas udara. Jadi dari hal tersebut dapat kita ketahui bahwa pelaksanaan *Car Free Day* di Jalan Idjen Kota Malang sudah mencakup perataan untuk digunakan dalam evaluasi kebijakan.

➤ **Responsivitas**

Keberhasilan kebijakan dapat dilihat melalui tanggapan masyarakat yang menanggapi pelaksanaan kebijakan tersebut. Dalam pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*) di Jalan Idjen Kota Malang, dapat diketahui bahwa respon masyarakat cukup baik dalam mengikuti kegiatan *Car Free Day* khususnya dalam kegiatan yang ada didalam *Car Free Day* untuk dijadikan salah satu tempat kunjungan saat akhir pekan. Hingga saat ini kegiatan *Car Free Day* di Jalan Idjen Kota Malang ini masih berjalan hingga saat ini.

➤ **Ketepatan**

Ketepatan dalam kebijakan atau program berkenaan dengan ketepatan indikator keberhasilan kebijakan lainnya. Untuk ketepatan pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*) di Jalan Idjen Kota Malang, pemerintah telah menyediakan area untuk pejalan kaki yang bebas dari kendaraan bermotor, dengan memperhatikan aspek keamanan, kenyamanan, dan ketertiban lalu lintas. dapat disimpulkan bahwa hal tersebut telah memenuhi kriteria ketepatan karena baik dari pemilihan sasaran lokasi maupun sasaran kelompok masyarakat telah sesuai dengan kriteria yang ditentukan.

Dari data yang diperoleh peneliti, dapat disimpulkan bahwasannya Monitoring dan evaluasi program *Car Free Day* yang telah dilaksanakan oleh Dinas – Dinas terkait dengan menggunakan instrumen penelitian dapat dikatakan berhasil karena mampu mencapai tujuan yang diharapkan.

b. Dampak dari Penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*) di Kota Malang

Implementasi kegiatan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*) sesuai Peraturan Gubernur Nomor 12 Tahun 2016 telah menjadi tonggak dalam usaha pemerintah Kota Malang dalam mengurangi pengguna kendaraan bermotor dan mengurangi polusi udara di Kota Malang dengan dialihkan untuk menggunakan sepeda atau berjalan kaki, agar bisa menghasilkan kualitas udara yang bersih sekaligus dengan berjalan kaki masyarakat bisa hidup lebih sehat.

Kegiatan *Car Free Day* yang diadakan setiap minggu mulai pukul 05.30 hingga pukul 10.00 pagi hari disepanjang ruas Jalan Idjen Kota Malang Kegiatan *Car Free Day* memiliki kontribusi yang besar peningkatan ekonomi masyarakat sebagai pelaku UKM yang berjualan di kawasan *Car Free Day*, hal ini dikarenakan kegiatan *Car Free Day* setiap minggunya selalu ramai dikunjungi masyarakat sehingga pelaku UKM pun selalu ramai pembeli

Dari data yang dijabarkan, maka dampak dari adanya program *Car Free Day* terhadap penurunan penggunaan kendaraan bermotor terjadi secara signifikan, karena banyaknya masyarakat yang datang di kegiatan *Car Free Day*, sehingga mereka meninggalkan kendaraan mereka dirumah dan secara tidak langsung dengan tidak adanya kendaraan bermotor yang melintas maka polusi udara yang ada dikawasan Idjen pun menjadi berkurang.

c. Kebijakan dari Dinas-Dinas Terkait dalam Penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*) di Kota Malang

1. Dinas Perhubungan Kota Malang

Dinas Perhubungan Kota Malang khususnya dalam bidang pengendalian keselamatan lalu lintas, bertugas menjaga ketertiban lalu lintas disekitaran kawasan *Car Free Day*, agar dapat meminimalisir kemacetan yang ada dijalur alternatif karena diditutupnya ruas jalan Idjen sebagai lokasi *Car Free Day* sekaligus sebagai penanggung jawab kegiatan *Car Free Day*. Kelancaran kegiatan *Car Free Day* yang melibatkan beberapa instansi tentu memerlukan komunikasi dan koordinasi yang baik. Pembagian tugas pun menjadi hal yang penting agar tidak adanya timpang-tindih diantara pihak pelaksana program *Car Free Day*. Didalam penyelenggaraan *Car Free Day* pihak Dishub menghimbau kepada masyarakat yang datang ke acara *Car Free Day* untuk tidak menggunakan kegiatan *Car Free Day* sebagai sarana untuk berkampanye poolitik, karena di dalam kawasan *Car Free Day* harus steril dari aksi politik dan semacamnya, hal itu sudah ada di Peraturan Gubernur yang menegaskan kegiatan *Car Free Day* bebas dari aksi politik, karena tujuan dari kegiatan *Car Free Day* adalah untuk sarana berolahraga dan kegiatan seni budaya.

2. Dinas Lingkungan Hidup

Dinas Lingkungan Hidup mempunyai peran dalam memonitoring jalannya kegiatan *Car Free Day* dan sebagai petugas kebersihan karena kendala yang dihadapi di kegiatan *Car Free Day* tingkat kesadaran masyarakat yang masih rendah terhadap kebersihan lingkungan dalam hal membuang sampah sembarangan di dalam kegiatan *Car Free Day*. dengan melakukan sosialisasi terhadap masyarakat yang menghimbau untuk dapat hidup sehat tentu lingkungan yang bersih dari sampah menjadi faktor pendukung dalam mewujudkan hidup yang sehat. maka dari itu setiap diadakannya kegiatan *Car Free Day* selalu ada beberapa petugas kebersihan dari Dinas Lingkungan Hidup yang di tempatkan di beberapa lokasi *Car Free Day* untuk dapat memantau dan memberi himbauan bagi masyarakat yang membuang sampah sembarangan.

3. Dinas Perumahan dan Kawasan Permukiman

Adapun Dinas Perumahan dan Kawasan Permukiman yang mengemban tugas untuk menjaga dan merevitalisasi taman kota sebagai bentuk dukungan program berkelanjutan dari pemerintah yaitu Program Pengembangan Kota Hijau (P2KH). Dari adanya kegiatan *Car Free Day* ini mampu mengurangi karbondioksida (CO₂) sehingga program P2KH dapat terwujud dengan tidak adanya masyarakat yang menggunakan kendaraan selama berada di kawasan *Car Free Day*. Taman Idjen yang berada di trotoar sepanjang ruas Jalan Idjen juga sangat rawan dari kerusakan akibat aktifitas pengunjung *Car Free Day*, Disperkim mengharapkan partisipasi warga dalam menjaga Taman Idjen, dengan tidak menginjak dan merusak taman di sepanjang ruas Jalan Idjen.

4. Satuan Polisi Pamong Praja

Satuan Polisi Pamong Praja mempunyai tugas sebagai seksi ketentraman dan ketertiban selama kegiatan *Car Free Day* berlangsung, yang mana didalam kegiatan *Car Free Day* terdapat pedagang kaki lima berjualan diluar batas yang telah ditetapkan oleh penyelenggara *Car Free Day*, sehingga menjadi tugas Satpol-PP untuk mentertibkan PKL yang tidak mematuhi tempat berjualan untuk di tindak dan diberikan arahan agar berjualan di tempat yang disediakan untuk berjualan didalam kawasan *Car Free Day*, menurut data temuan penelitian saat ini untuk PKL yang berjualan diluar batas berjualan sudah berkurang bahkan tidak ada. Hal ini disebabkan karena tidak adanya lapak lagi di area berjualan sehingga mereka berjualan diluar batas yang telah ditentukan.

Penyelenggaran kebijakan penyelenggaran *Car Free Day* di Kota Malang mampu berjalan dengan lancar karena adanya koordinasi dalam bentuk komunikasi yang baik antar petugas lapangan dan saling bekerja sama antar instansi yang terkait serta diadakannya rapat internal sebelum dimulainya kegiatan *Car Free Day*, namun saat ini sudah ditiadakannya rapat sebelum program *Car Free Day* dilaksanakan karena semua dinas sudah memahami akan tugasnya masing – masing hanya saja meberikan laporan tidak tertulis setelah kegiatan *Car Free Day* untuk dapat dijadikan bahan introspeksi dalam kegiatan *Car Free Day* selanjutnya.

4. KESIMPULAN

Program *Car Free Day* secara umum sudah dapat menjadi salah satu program untuk masyarakat dalam memulihkan kualitas udara bagi masyarakat Kota Malang dengan menurunkan penggunaan kendaraan sepeda motor agar menciptakan zona baru dengan kualitas udara yang baik, namun dalam implementasinya masih memiliki kekurangan. Pelaksana program *Car Free Day* di Kota Malang adalah Dinas perhubungan Kota Malang, Lingkungan Hidup, Dinas Perumahan dan Kawasan Permukiman, Satpol PP dan juga masyarakat. Kemudian yang menjadi target ataupun sasaran dari program ini adalah masyarakat Kota Malang. Bentuk partisipasi yang dilakukan masyarakat di dalam *Car Free Day* adalah dengan kegiatan-kegiatan olahraga. Namun demikian sikap dan perilaku masyarakat yang rutin mengikuti kegiatan *Car Free Day* belum

tercermin didalam kehidupan mereka sehari-hari seperti membuang sampah pada tempatnya sehingga program, sehingga program Car Free Day belum mampu mengubah mindset masyarakat untuk sadar akan pola hidup yang baik dan sehat.

5. SARAN

Dari pemaparan tentang evaluasi penyelenggaraan kebijakan *Car Free Day* di Kota Malang, maka saran yang dapat disampaikan oleh peneliti guna perbaikan pelaksanaan pogram *Car Free Day* adalah :

1. Perlunya komitmen dan dukungan dari Pemerintah Kota Malang, agar dapat mencapai tujuannya yaitu untuk memulihkan kualitas udara di Kota Malang dengan cara bersosialisasi langsung dengan masyarakat maupun melalui media cetak, audio, dan visual dalam rangka mengajak masyarakat untuk hidup sehat.
2. Memperluas kawasan yang dijadikan lokasi *Car Free Day*, karena kawasan *Car Free Day* selain dijadikan tempat untuk berolahraga tetapi juga dijadikan kawasan edukasi bagi masyarakat akan pentingnya hidup sehat dengan lingkungan yang bersih dari sampah serta tanpa ada polusi udara.
3. Kegiatan *Car Free Day* selanjutnya harus ditinjau ulang terkait udara bersih dan pengurangan polusi hanya terdapat dikawasan *Car Free Day* Idjen Kota Malang.
4. Untuk jalur yang dijadikan alternatif pengguna jalan, karena Jalan Idjen ditutup harus dilakukan peninjauan ulang dan segera diatasi karena menyebabkan kemacetan akibat dari penutupan ruas Jalan Idjen yang digunakan untuk kegiatan *Car Free Day*.
5. Untuk kebersihan lingkungan dari keberadaan sampah yang masih banyak ditemui di kegiatan *Car Free Day* bisa menambahkan tempat sampah di beberapa lokasi seperti di area berjualan UKM yang masih banyak di temui sampah dari pengunjung maupun sampah dari pedagang, serta adanya petugas kebersihan yang bersiaga di lokasi tersebut untuk menghimbau masyarakat maupun pedagang yang membuang sampah sembarangan.

6. REFERENSI

- Abdul Wahab, Solichin. 2008. *Evaluasi Kebijakan Publik*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Abdul Wahab, Solichin. 2008. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Malang: UMM Press.
- Arikunto, Suharsimi. 1990. *Manajemen Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Bintarto. 2010. *Urbanisasi dan Permasalahannya*. Yogyakarta: Galia.
- Dunn, William N. 2003. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Faisal, Sanapiah. 1999. *Format-Format Penelitian Sosial*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Koentjaraningrat. 1991. *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Mayer, Robert R. & Greenwood, Ernest. 1984. *Rancangan Penelitian Kebijakan Sosial*. Jakarta: CV Rajawali.
- Moleong, Lexy, J. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosada Karya.
- Mustopadidjadja. 2008. *Manajemen Proses Kebijakan Publik: Formulasi, Implementasi Dan Evaluasi Kinerja*. Jakarta: Lembaga Administrasi Negara kerjasama dengan Duta Pertiwi Foundation.
- Nawawi, Hadari. 1991. *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Nugroho, Riant. 2008. *Kebijakan Publik Untuk Negara-Negara Berkembang*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Setyodarmodjo, Soenarko. 2008. *Pubic Policy: Pengertian Pokok Untuk Memahami Dan Analisa Kebijaksanaan Pemerintah*. Surabaya: Airlangga University Press.
- Wikipedia. 2012. Hari Bebas Kendaraan Bermotor. (Online) (https://www.wikipedia.com/url?Hari_bebas_kendaraan_bermotor.htm) diakses 14 Februari 2018, Indonesia.
- Semiawan, Conny R. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: PT Gramedia Widiasarana Indonesia.