

**KEBUTUHAN PENYUSUNAN PERATURAN WALIKOTA SURAKARTA
SEBAGAI ATURAN TEKNIS PROSEDURAL MERESPON
KOMPLEKSITAS PERIZINAN SOLO *CAR FREE DAY***

SKRIPSI

**Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Mencapai Derajat Sarjana
Program Studi Ilmu Hukum**



Oleh:

Hendra Eko Saputra

202401P005

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM BATIK
SURAKARTA**

2026

SKRIPSI
KEBUTUHAN PENYUSUNAN PERATURAN WALIKOTA SURAKARTA
SEBAGAI ATURAN TEKNIS PROSEDURAL MERESPON
KOMPLEKSITAS PERIZINAN SOLO CAR FREE DAY



Disusun Oleh:

Hendra Eko Saputra

202401P005

Telah disetujui oleh Tim Pembimbing

Pada Hari : *Selasa*

Tanggal : *14 Juli 2026*

Dosen Pembimbing I

(Dr. Ismiyanto, S.H., M.H)

Dosen Pembimbing II

Muhammad Aziz Zaelani, S.H., M.H)

Mengetahui

Dekan Fakultas Hukum



Dr. Hafid Zakariya, S.H., M.H

SKRIPSI
KEBUTUHAN PENYUSUNAN PERATURAN WALIKOTA SURAKARTA
SEBAGAI ATURAN TEKNIS PROSEDURAL MERESPON
KOMPLEKSITAS PERIZINAN SOLO CAR FREE DAY



Disusun Oleh:

Hendra Eko Saputra

202401P005

Telah Disahkan Oleh Tim Penguji Skripsi

Jabatan	Nama	Tanda Tangan	Tanggal
Ketua	<u>Ismiyanto</u>		<u>31/07/2026</u>
Anggota	<u>M. ARIZ ZAKARIYA, S.H., M.H</u>		<u>31/07/2026</u>
Anggota	<u>Suparman</u>		<u>31/07/2026</u>

Mengetahui

Dekan Fakultas Hukum



Dr. Harid Zakariya, S.H., M.H

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama: **Hendra Eko Saputra**

NIM : **202401P005**

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi berjudul “**KEBUTUHAN PENYUSUNAN PERATURAN WALIKOTA SURAKARTA SEBAGAI ATURAN TEKNIS PROSEDURAL MERESPON KOMPLEKSITAS PERIZINAN SOLO CAR FREE DAY**”, adalah betul-betul karya saya sendiri. Hal-hal yang bukan karya saya dalam skripsi tersebut diberi tanda citasi dan ditunjukkan dalam daftar pustaka. Apabila dikemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan skripsi dan gelar yang saya peroleh dari skripsi tersebut.



Surakarta, 14 Juli 2026
Yang Membuat Pernyataan

Hendra Eko Saputra

MOTTO

"Kepastian hukum bukan untuk membatasi, melainkan untuk mewujudkan ketertiban, perlindungan, dan kemanfaatan bagi semua."



HALAMAN PERUTUKKAN

1. Allah SWT atas segala rahmat, nikmat, dan pertolongan-Nya yang tidak pernah mengecewakan Hamba-Nya.
2. Kedua orang tua dan bapak ibu Mertua tercinta yang senantiasa memberikan doa, kasih sayang, dan dukungan tanpa henti.
3. Istri dan anak-anak tercinta yang menjadi sumber semangat dalam setiap langkah perjuangan.
4. Seluruh keluarga besar yang selalu memberikan motivasi dan doa.
5. Almamater tercinta sebagai tempat penulis menimba ilmu.
6. Sahabat, teman seperjuangan, dan rekan kerja yang selalu memberikan dukungan.
7. Semua pihak yang telah membantu terselesaikannya skripsi ini.



KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr, Wb.

Syukur Alhamdulillah penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT karena sampai saat ini penulis masih dalam keadaan sehat wal afiat, semua itu tentunya tidak lepas dari rahmat, hidayah dan inayah dari Allah SWT, sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi dengan judul “Kebutuhan Penyusunan Peraturan Walikota Surakarta Sebagai Aturan Teknis Prosedural Merespon Kompleksitas Perizinan Solo *Car Free Day*”.

Penulis menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada semua pihak yang telah memberikan petunjuk, dorongan, bimbingan dan bantuan dalam bentuk apapun antara lain:

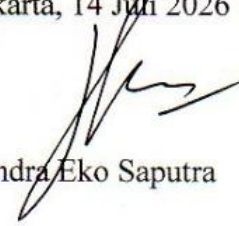
1. Bapak Ipmawan Muhammad Iqbal, S.Ag., M.Ag. selaku Rektor Universitas Islam Batik Surakarta.
2. Bapak Dr. Hafid Zakariya, S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Batik Surakarta.
3. Ibu Nourma Dewi, S.H., M.H, sebagai Kepala Program Studi Ilmu Hukum Universitas Islam Batik Surakarta.
4. Bapak Dr. Ismiyanto, S.H., M.H., selaku pula sebagai Dosen Pembimbing I skripsi yang telah membimbing dan mengarahkan penulis dengan sabra dan ikhlas dari awal sampai skripsi ini selesai.
5. Bapak Muhammad Aziz Zaelani, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing II yang telah membimbing dan memberikan arahan penulis dengan sabar dan tulus dari awal sampai skripsi ini selesai.
6. Bapak dan Ibu dosen Fakultas Hukum yang telah banyak memberikan ilmu pengetahuan yang sangat berguna dan bermanfaat untuk masa depan penulis.
7. Bapak dan Ibu staf karyawan Fakultas Hukum Universitas Islam Batik Surakarta yang telah banyak memberikan bantuan dan juga arahan demi kelancaran selama studi.
8. Kepala Dinas Perhubungan Kota Surakarta.

9. Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta.
10. Seluruh jajaran dan rekan kerja di Dinas Perhubungan Kota Surakarta yang telah memberikan dukungan dan kesempatan dalam pelaksanaan penelitian.
11. Narasumber atau informan penelitian.
12. Kedua orang tua.
13. Istri dan anak-anak.
14. Keluarga besar.
15. Teman-teman mahasiswa Ilmu Hukum.
16. Seluruh pihak yang telah membantu secara langsung maupun tidak langsung.

Semoga bantuan, dorongan dan budi baik dari semua pihak mendapatkan limpahan rahmat dan pahala dari Allah SWT. Penulis menyadari bahwa di dalam penyusunan ini masih jauh dari sempurna, hal ini disebabkan keterbatasan dan kurangnya pengetahuan penulis. Maka, kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan demi kesempurnaannya.

Wassalamu'alaikum, Wr. Wb.

Surakarta, 14 Juli 2026



Hendra Eko Saputra

DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Halaman Pengesahan	ii
Halaman Persetujuan.....	iii
Halaman Pernyataan.....	iv
Halaman Motto.....	v
Halaman Peruntukan	vi
Kata Pengantar	vii
Daftar Isi.....	ix
Abstrak	xi
<i>Abstract</i>	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. RUMUSAN MASALAH.....	5
C. TUJUAN PENELITIAN.....	5
D. MANFAAT PENELITIAN.....	6
E. METODE PENELITIAN.....	6
1. Jenis Penelitian.....	6
2. Pendekatan dan Sifat Penelitian.....	6
3. Lokasi Penelitian.....	7
4. Jenis Data	7
5. Teknik Pengumpulan Data.....	8
6. Teknik Analisis Data.....	9
F. SISTEMATIKA SKRIPSI	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	11
A. TINJAUAN MENGENAI KEWENANGAN PEMERINTAH DAERAH ..	11
B. TINJAUAN KEBIJAKAN PUBLIK DALAM PENYELENGGARAAN PEMERINTAHAN DAERAH	14

C. TINJAUAN TENTANG PERATURAN WALIKOTA.....	17
D. TINJAUAN TENTANG KEGIATAN <i>CAR FREE DAY</i>	18
BAB III DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA SURAKARTA.....	21
A. DESKRIPSI DINAS PERHUBUNGAN KOTA SURAKARTA.....	21
B. DESKRIPSI UMUM KEGIATAN SOLO <i>CAR FREE DAY</i>	24
BAB IV KEBUTUHAN PENYUSUNAN PERATURAN WALIKOTA SURAKARTA SEBAGAI ATURAN TEKNIS PROSEDURAL MERESPON KOMPLEKSITAS PERIZINAN SOLO <i>CAR FREE DAY</i> ...	28
A. KONDISI EKSISTING PENERAPAN PERIZINAN DAN PENYELENGGARAAN SOLO <i>CAR FREE DAY</i>	28
1. Mekanisme Perizinan Penyelenggaraan Solo Car Free Day.....	28
2. Problematika Hukum Dan Empiris Implementasi Perizinan Penyelenggaraan Kegiatan Solo Car Free Day.....	35
B. ARGUMENTASI DIPERLUKANNYA PENYUSUNAN PERATURAN WALIKOTA SURAKARTA SEBAGAI ATURAN TEKNIS PROSEDURAL DALAM MERESPON KOMPLEKSITAS PERIZINAN PENYELENGGARAAN SOLO <i>CAR FREE DAY</i>	42
1. Argumentasi Yuridis Kebutuhan Dasar Hukum Penyelenggaraan Solo <i>Car Free Day</i>	42
2. Argumentasi Sosiologis Kebutuhan Komposisi Pengaturan Penyelenggaraan Solo <i>Car Free Day</i> Yang Mengakomodir Dinamika Kebutuhan Masyarakat Kota Surakarta.....	47
BAB V PENUTUP.....	52
A. KESIMPULAN	52
B. SARAN	52
DAFTAR PUSTAKA	54
LAMPIRAN.....	57

ABSTRAK

Hendra Eko Saputra, NIM: 202401P005, Fakultas Hukum Universitas Islam Batik Surakarta, KEBUTUHAN PENYUSUNAN PERATURAN WALIKOTA SURAKARTA SEBAGAI ATURAN TEKNIS PROSEDURAL MERESPON KOMPLEKSITAS PERIZINAN SOLO CAR FREE DAY

Penelitian menjawab mengenai: (i) kondisi eksisting penerapan perizinan dan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*; dan (ii) argumentasi mengapa diperlukan upaya penyusunan Peraturan Walikota Surakarta sebagai aturan teknis prosedural dalam merespon kompleksitas perizinan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*. Perkembangan Solo *Car Free Day* yang semakin kompleks perlu diimbangi dengan dasar hukum yuridis yang mengatur secara teknis khususnya perizinan sehingga kegiatan mampu menjamin kepastian hukum dan kemanfaatan. Dibutuhkan Peraturan Walikota Surakarta sebagai realisasi komposisi pengaturan teknis perizinan dan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*. Skripsi ini empiris, menggunakan data primer dan sekunder yang dikumpulkan melalui wawancara pada Dinas Perhubungan Kota Surakarta dan studi pustaka. Hasil penelitian menunjukkan penerapan perizinan dan penyelenggaraan Solo *Car Free Day* pada awal pelaksanaan kawasan kegiatan dibagi beberapa zona berdasarkan aktivitas, seperti zona olahraga, seni dan budaya, edukasi, serta hiburan. Pola tersebut kurang efektif sehingga dilakukan penyesuaian pengaturan ruang didasarkan fungsi masing-masing koridor. Problematika hukum dan empiris implementasi perizinan yaitu kekosongan norma operasional, pembagian kewenangan bergantung kesepakatan koordinatif, belum ada parameter evaluasi, kepastian hukum bersifat faktual belum terdapat jaminan pengaturan normatif. Argumentasi diperlukannya penyusunan Peraturan Walikota Surakarta sebagai aturan teknis prosedural dalam merespon kompleksitas perizinan penyelenggaraan Solo *Car Free Day* mencakup argumentasi yuridis kebutuhan dasar hukum yang jaminan kepastian hukum, dan fakta keberhasilan koordinasi kondisi aktual belum diikuti penguatan regulasi. Argumentasi sosiologis kebutuhan komposisi pengaturan penyelenggaraan Solo *Car Free Day* yang mengakomodir dinamika kebutuhan masyarakat dan berfungsi sebagai instrumen pengendalian sosial, dan sarana pembaharuan masyarakat, menjamin pelaksanaan Solo *Car Free Day* sebagai sarana pemanfaatan ruang publik inklusif, tertib, aman, serta berkelanjutan.

Kata Kunci: *Car Free Day*, Perizinan, Surakarta, Teknis Prosedural.

ABSTRACT

Hendra Eko Saputra, NIM: 202401P005, Faculty of Law, Batik Islamic University, Surakarta, *THE NEED TO DRAFTING SURAKARTA MAYOR'S REGULATION AS A TECHNICAL PROCEDURAL REGULATION IN RESPONDING TO THE COMPLEXITY OF SOLO CAR FREE DAY LICENSING*

The research answers the following questions: (i) the existing conditions of the implementation of permits and the implementation of Solo Car Free Day; and (ii) the arguments why it is necessary to draft a Surakarta Mayoral Regulation as a technical procedural regulation in responding to the complexity of permits for the implementation of Solo Car Free Day. The increasingly complex development of Solo Car Free Day needs to be balanced with a legal basis that regulates the technical aspects, especially licensing, so that the activity can guarantee legal certainty and purposiveness. A Surakarta Mayoral Regulation is needed as a realization of the composition of technical regulations for licensing and implementation of the Solo Car Free Day. This thesis is empirical, using primary and secondary data collected through interviews at the Surakarta City Transportation Agency and literature studies. The results of the study show that the implementation of permits and the implementation of Solo Car Free Day at the beginning of the implementation of the activity area was divided into several zones based on activities, such as sports, arts and culture, education, and entertainment zones. This pattern is less effective so adjustments are made to the spatial arrangement based on the function of each corridor. The legal and empirical problems of licensing implementation are the absence of operational norms, the division of authority depends on coordinative agreements, there are no evaluation parameters, legal certainty is factual and there is no guarantee of normative regulations. The argument for the need to draft a Surakarta Mayor's Regulation as a technical procedural regulation in responding to the complexity of licensing for the implementation of Solo Car Free Day includes the legal argument of the basic legal need for guaranteeing legal certainty, and the fact that the success of coordinating actual conditions has not been followed by strengthening of regulations. Sociological arguments for the need for a composition of regulations for the implementation of Solo Car Free Day that accommodate the dynamics of community needs and function as an instrument of social control and a means of community renewal, guaranteeing the implementation of Solo Car Free Day as a means of utilizing inclusive, orderly, safe and sustainable public space.

Key Words: Car Free Day, Licensing, Procedural-Technical, Surakarta.

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dinamika di wilayah perkotaan yang semakin beragam dan pesat, memberikan bentuk dampak maupun implikasi pada meningkatnya mobilitas masyarakat serta penggunaan kendaraan bermotor yang berakibat pada kualitas lingkungan hidup, khususnya pencemaran udara. Dalam merespons kondisi dari dinamika tersebut, berbagai kota di Indonesia mulai mengadopsi kebijakan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*) sebagai salah satu instrumen pengendalian polusi sekaligus sarana aktif ruang publik alternatif bagi masyarakat. Secara normatif, kebijakan *Car Free Day* mempunyai landasan dalam pengaturan lingkungan hidup dan transportasi, sebagaimana diatur dan disusun dalam beragam kebijakan daerah yang menetapkan pelaksanaan *Car Free Day* sebagai bagian dari upaya pengendalian pencemaran udara dan pengelolaan ruang kota.¹

Berbicara pada aspek yang lebih sempit, penyelenggaraan *Car Free Day* sebagai bentuk kegiatan bebas polusi yang dilaksanakan di wilayah Kota Surakarta, tidak hanya terbatas memiliki fungsi sebagai sarana olahraga dan rekreasi. *Car Free Day* juga telah berkembang menjadi salah satu ruang interaksi sosial, ekonomi, dan budaya masyarakat. Perkembangan dari penyelenggaraan kegiatan *Car Free Day* turut mengalami pergeseran, yang mulanya dari sarana untuk meminimalisir polusi asap kendaraan bermotor, menjadi kegiatan sosial, budaya, kemasyarakatan dan bahkan kegiatan yang memiliki nilai komersil. Perkembangan ini sejalan dengan fakta empiris yang menunjukkan bahwa peningkatan mobilitas perkotaan cenderung berbanding lurus dengan meningkatnya emisi kendaraan, sehingga kebijakan *Car Free Day* menjadi salah satu alternatif untuk menjaga kualitas lingkungan di lingkup perkotaan. Praktiknya, kegiatan *Car Free Day* tidak terbatas hanya diikuti oleh masyarakat sebagai pengguna utama dari ruang publik, tetapi juga berkembang dengan melibatkan berbagai pihak seperti pelaku usaha, komunitas, dan instansi yang mengisi kegiatan pada area tersebut.²

Kompleksitas kegiatan *Car Free Day* tersebut menimbulkan konsekuensi administratif berupa kebutuhan perizinan dari penyelenggaraan kegiatan yang melibatkan berbagai instansi dan juga tata prosedurnya. Dalam beberapa regulasi di daerah lain,

¹ Siti Nurhayati, "Implementasi Kebijakan Car Free Day dalam Upaya Pengendalian Pencemaran Udara di Perkotaan", *Jurnal Ilmu Lingkungan*, Vol. 18, No. 2, 2020.

² Ahmad Rizki Pratama, "Peran Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Ruang Publik Perkotaan", *Jurnal Administrasi Publik*, Vol. 10, No. 1, 2019.

perizinan kegiatan *Car Free Day* diatur melalui mekanisme pengajuan izin tertulis yang ditujukan kepada sekretariat pelaksana dengan batas waktu tertentu serta melalui proses verifikasi sebelum permohonan izin dimaksud disetujui atau ditolak.³ Kondisi ini telah menunjukkan bahwa aspek perizinan merupakan bagian integral yang tidak dapat dipisahkan dalam penyelenggaraan *Car Free Day* dalam rangka menjaga ketertiban, keamanan, dan kepastian hukum.⁴ Kompleksitas perizinan memiliki keterkaitan dengan semakin bertambahnya ragam acara atau kegiatan dalam *Car Free Day*. Apabila memahami konteks pelaksanaan kegiatan *Car Free Day*, maka dapat disimpulkan bahwa aktifitas tersebut tidak hanya terbatas menjadi sarana meminimalisir polusi, tetapi juga menjadi sarana sosial, publik, maupun kegiatan yang memiliki nilai komersil.

Penelitian ini akan menelaah perizinan penyelenggaraan Solo *Car Free Day* sebagaimana diadakan pada setiap akhir pekan di Jalan Slamet Riyadi, Kota Surakarta. Pada beberapa tahun terakhir, kegiatan Solo *Car Free Day* kembali menarik antusiasme atau perhatian dari masyarakat di wilayah Kota Surakarta dan sekitarnya. Kegiatan Solo *Car Free Day* berlangsung pada setiap hari Minggu pagi yang menjadi ajang berkumpulnya warga masyarakat untuk berolahraga, bersosialisasi, dan menikmati suasana kota yang bebas dari polusi kendaraan. Solo *Car Free Day* dilaksanakan sejak pagi hari, dengan ribuan warga Kota Surakarta memadati jalanan yang biasanya dipenuhi oleh lalu lintas kendaraan bermotor. Masyarakat Kota Surakarta memanfaatkan kesempatan ini untuk bersepeda, jogging, serta kegiatan berjalan santai bersama keluarga. Berbagai aktivitas menarik juga disediakan, seperti yoga, zumba, dan permainan tradisional yang menghibur anak-anak. Selain aktivitas fisik, Solo *Car Free Day* juga dimeriahkan berbagai *stan* kuliner dan produk lokal. Para pedagang makanan menawarkan aneka kuliner khas Solo, mulai dari serabi, nasi liwet, sampai dengan sate kere. Selain itu, produk kerajinan lokal juga dipamerkan, dan dengan demikian telah memberikan kesempatan bagi para pelaku usaha mikro untuk mempromosikan karya maupun dagangannya.⁵ Oleh karenanya, Solo *Car Free Day* menjadi salah satu kegiatan yang memberikan dampak positif bagi kesehatan masyarakat dan lingkungan serta menghidupkan perekonomian Kota Surakarta. Ragam

³ Dwi Putri Lestari, "Kompleksitas Perizinan Kegiatan Publik dan Implikasinya terhadap Kepastian Hukum", *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, Vol. 5, No. 3, 2020.

⁴ M. Fajar Nugroho, "Kepastian Hukum dalam Pelayanan Perizinan di Indonesia", *Jurnal Legislasi Indonesia*, Vol. 17, No. 3, 2020.

⁵ Wahid Arya Wicaksono, Syaiful Bahri, dan Duta Gilang Suryanto, Solo Trust. Com, "Keseruan Car Free Day (CFD) Solo, Ajang Berkumpul Warga", <https://www.solotrust.com/berita/keseruan-car-free-day-cfd-solo-ajang-berkumpul-warga>, diakses pada Selasa 28 April 2026.

kegiatan menarik, Solo *Car Free Day* telah menjadi salah satu agenda wajib bagi masyarakat Kota Surakarta di setiap akhir pekan.

Pada kondisi aktual telah terdapat pengaturan umum berkaitan dengan penyelenggaraan transportasi dan ruang publik, seperti dalam Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan yang antara lain mengatur larangan kegiatan tertentu di area *Car Free Day*. Namun demikian, perlu dipahami bahwa pengaturan teknis prosedural mengenai mekanisme perizinan kegiatan dalam Solo *Car Free Day* masih belum diatur secara spesifik dalam bentuk Peraturan Walikota. Kondisi ini menimbulkan potensi ketidakpastian hukum, terutama hal-hal yang berkaitan dengan prosedur perizinan, kewenangan pemberian izin, serta standar operasional pelaksanaan kegiatan Solo *Car Free Day*.⁶ Operasional kegiatan yang menyoroti Solo *Car Free Day*, perlu ditindaklanjuti dengan peraturan teknis dalam merespon kompleksitas perizinan kegiatan. Hal ini dikarenakan aspek keselamatan lalu lintas menjadi tugas utama Dinas Perhubungan Kota Surakarta sehingga kegiatan Solo *Car Free Day* tetap mampu memberikan ruang publik sekaligus jaminan keamanan bagi masyarakat Kota Surakarta. Pemberitaan telah merangkum ragam permasalahan Solo *Car Free Day* salah satunya kecelakaan kereta api yang melibatkan peserta kegiatan Solo *Car Free Day*.

Kereta Api Batara Kresna Relasi Jalur Solo-Wonogiri tertemper sebuah sepeda motor di tengah suasana warga yang sedang menikmati *Car Free Day* di Jalan Slamet Riyadi Solo, Jawa Tengah, pada Minggu pagi, 19 April 2026. Pengendara sepeda motor mengalami luka dan dibawa ke rumah sakit. Dalam hal ini, masyarakat yang mengikuti kegiatan Solo *Car Free Day* harus diatur tegas untuk senantiasa menaati peraturan lalu lintas termasuk mengutamakan jalur Kereta Api yang berada di titik kegiatan Solo *Car Free Day*. Pelanggaran di perlintasan sebidang dan jalur kereta api dapat membahayakan keselamatan, baik keselamatan para petugas kereta api, penumpang kereta api maupun pengguna jalan itu sendiri. Himbauan ditujukan kepada masyarakat pengguna jalan supaya tidak membuat perlintasan liar, senantiasa disiplin, fokus dan berhati-hati serta mematuhi rambu-rambu yang ada. Masyarakat diingatkan untuk wajib berhenti sejenak dan

⁶ Lilis Handayani, "Diskresi Pemerintah Daerah dalam Pembentukan Kebijakan Publik", *Jurnal Hukum Ius Quia Iustum*, Vol. 27, No. 1, 2020.

memastikan jalur kereta api aman dan tidak terdapat kereta akan melintas sebelum melintasi perlintasan sebidang kereta api.⁷

Dalam perspektif hukum administrasi, kepastian hukum merupakan prinsip dasar/fundamental yang menghendaki adanya aturan yang jelas, tidak multitafsir, dan dapat dilaksanakan secara konsisten. Pada saat suatu kegiatan publik yang melibatkan banyak pihak tidak didukung oleh pengaturan teknis yang memadai, maka mampu berpotensi menimbulkan tumpang tindih kewenangan, inkonsistensi kebijakan, serta ketidakpastian bagi masyarakat maupun pelaku usaha.⁸ Bahkan, pembentukan satuan tugas *Car Free Day* oleh Pemerintah Kota Surakarta menunjukkan masih terdapatnya kebutuhan penguatan pengawasan dan penataan kegiatan yang lebih terstruktur.

Berdasarkan kondisi dan uraian tersebut, dapat dipahami bahwa kebutuhan akan Peraturan Walikota (Perwali) yang mengatur secara teknis dan prosedural terkait perizinan Solo *Car Free Day* menjadi suatu kewajiban. Komposisi pengaturan tersebut diharapkan mampu memberikan kejelasan mekanisme perizinan, mempertegas kewenangan instansi terkait, serta mampu menjamin kepastian hukum dalam penyelenggaraan kegiatan. Dengan demikian, penelitian ini menjadi penting untuk mengkaji urgensi pembentukan Peraturan Walikota Surakarta sebagai respons terhadap kompleksitas perizinan Solo *Car Free Day* dalam perspektif hukum administrasi. Adapun, Perwali dipertimbangkan sebagai sarana hukum yang menjadi dasar aspek teknis dan prosedural berkaitan dengan perizinan penyelenggaraan Solo *Car Free Day* dikarenakan beberapa keunggulan. Bentuk Perwali akan relevan dengan kebutuhan aturan teknis prosedural yang mengatur mengenai Solo *Car Free Day*. Perwali dapat diposisikan sebagai sarana hukum yang mengakomodir fleksibilitas penyelenggaraan Solo *Car Free Day* yang mengatur kompleksitas kegiatan, zonasi, satuan tugas pelaksana yang menjadi legitimasi atau dasar hukum dari pelaksanaan kegiatan Solo *Car Free Day*.

Selanjutnya, dapat dipahami pula bahwa penyelenggaraan Solo *Car Free Day* tidak lagi terbatas menjadi kegiatan rekreatif, melainkan telah berkembang pesat menjadi ruang publik multifungsi yang melibatkan beragam kepentingan, mulai dari aktivitas sosial, ekonomi, maupun promosi kelembagaan. Kompleksitas demikian ini, mempunyai dampak pada meningkatnya kebutuhan pengaturan, khususnya dalam aspek perizinan,

⁷ Septia Rianthie, Tempo. Co, 19/04/2026, "KA Batara Kresna Tertemper Sepeda Motor saat CFD Solo", <https://www.tempo.co/ekonomi/ka-batara-kresna-tertemper-sepeda-motor-saat-cfd-solo-2130182>, diakses pada Selasa 28 April 2026.

⁸ Rudi Santoso, "Pengaturan Transportasi Perkotaan dalam Perspektif Hukum Administrasi", *Jurnal Rechts Vinding*, Vol. 9, No. 2, 2020.

pengendalian kegiatan, serta koordinasi antar instansi. Ketiadaan pedoman yang rinci, potensi tumpang tindih kewenangan, ketidakseragaman prosedur, dan ketidakpastian hukum menjadi problematika yang sangat sulit dihindari. Oleh karena itu, idealnya diperlukan suatu sarana hukum berupa Peraturan Walikota yang secara khusus mengatur aspek teknis dan prosedural sebagai instrumen untuk merespon dinamika tersebut, sekaligus memastikan penyelenggaraan Solo *Car Free Day* berjalan tertib, terkoordinasi, dan memberikan kepastian hukum bagi seluruh pihak yang terlibat di dalamnya.

Dalam skripsi ini turut ditegaskan bahwa penelitian dilaksanakan di wilayah Kota Surakarta, tepatnya pada Dinas Perhubungan Kota Surakarta. Dinas Perhubungan Kota Surakarta digunakan sebagai lokasi penelitian untuk mengumpulkan data primer sebagai sumber hukum menjawab rumusan masalah utamanya dalam mengetahui kondisi eksisting penerapan perizinan dan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*, serta mengetahui urgensi diperlukannya Peraturan Walikota Surakarta sebagai aturan teknis prosedural dalam merespon kompleksitas perizinan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*. Hal ini ditindaklanjuti dengan penelitian hukum berupa skripsi yang berjudul “Kebutuhan Penyusunan Peraturan Walikota Surakarta Sebagai Aturan Teknis Prosedural Merespon Kompleksitas Perizinan Solo *Car Free Day*”.

B. RUMUSAN MASALAH

Skripsi ini merumuskan 2 (dua) permasalahan sebagai isu hukum penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi eksisting penerapan perizinan dan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*?
2. Mengapa diperlukan upaya penyusunan Peraturan Walikota Surakarta sebagai aturan teknis prosedural dalam merespon kompleksitas perizinan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*?

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan penelitian yang diharapkan mampu dicapai melalui skripsi ini mencakup poin-poin berikut:

1. Mengetahui kondisi eksisting penerapan perizinan dan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*.
2. Mengetahui dan menganalisis argumentasi mengapa diperlukan upaya penyusunan Peraturan Walikota Surakarta sebagai aturan teknis prosedural dalam merespon kompleksitas perizinan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*.

D. MANFAAT PENELITIAN

Manfaat penelitian yang diharapkan mampu terwujud melalui skripsi ini dijabarkan dalam manfaat teoritis dan manfaat praktis yang meliputi poin-poin sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis dari penelitian ini, yaitu diharapkan mampu menambah literatur kajian ilmu hukum terkait perizinan dan penerapan kegiatan *Car Free Day* khususnya aspek pengaturan dan legalitas sebagai dasar hukum perizinan kegiatan *Car Free Day* serta penyikapannya melalui bentuk kebijakan pemerintah daerah.

2. Manfaat Praktis

Manfaat praktis yang diharapkan dicapai, berupa manfaat dari kesimpulan dan saran yang mampu digunakan pada penelitian yang membahas mengenai kebijakan penyelenggaraan *Car Free Day* serta masukan bagi Pemerintah Kota Surakarta melalui Dinas Perhubungan terkait kebutuhan realisasi Peraturan Walikota Surakarta sebagai aturan teknis prosedural dalam merespon kompleksitas perizinan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*.

E. METODE PENELITIAN

Metode penelitian diposisikan sebagai pedoman maupun acuan dalam alur pengerjaan suatu penelitian hukum.⁹ Hal tersebut diuraikan dalam poin-poin sebagai berikut.

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini termasuk jenis penelitian hukum yuridis-empiris, yaitu didefinisikan sebagai jenis penelitian yang menggunakan data primer dengan menggunakan pengumpulan data instansi terkait, yaitu Dinas Perhubungan Kota Surakarta tepatnya pada Bidang Lalu Lintas. Jenis penelitian ini tepat digunakan untuk meneliti terkait kondisi eksisting penerapan perizinan dan penyelenggaraan Solo *Car Free Day* serta urgensi diperlukannya Peraturan Walikota Surakarta sebagai aturan teknis prosedural dalam merespon kompleksitas perizinan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*. Penelitian untuk selanjutnya mencatat hasil data deskriptif tertulis maupun lisan dari obyek penelitian dan perilaku responden/narasumber. Pendekatan kualitatif dibentuk dengan suatu deskripsi serta kemudian dianalisis.¹⁰

2. Pendekatan dan Sifat Penelitian

⁹ Johny Ibrahim, *Teori Dan Penelitian Hukum Normatif*, (Malang: Bayu Media Publishing, 2006), hlm. 18.

¹⁰ Lexy J. Meleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Bandung, Remaja Rosdakarya, 2002), hlm. 4.

Pendekatan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode kualitatif yang menghasilkan data deskriptif dari obyek penelitian dan perilaku yang teramati, berulang, terlembagakan serta analisis terhadap data primer serta data sekunder.¹¹ Sifat penelitian termasuk deskriptif analitis, yaitu mendeskripsikan fakta empiris yang dikumpulkan melalui proses *interview* serta distribusi kuisioner. Deskripsi mencakup kondisi eksisting penerapan perizinan dan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*. Sedangkan, sifat analitis digunakan mengkaji mengenai urgensi diperlukannya Peraturan Walikota Surakarta sebagai aturan teknis prosedural dalam merespon kompleksitas perizinan penyelenggaraan Solo *Car Free Day* yang berupa konklusi dari rumusan masalah pertama.

3. Lokasi Penelitian

Penelitian telah dilaksanakan di lingkungan instansi Dinas Perhubungan Kota Surakarta pada pada Bidang Lalu Lintas. Lokasi penelitian di lingkungan instansi Dinas Perhubungan Kota Surakarta, tepatnya pada pada Bidang Lalu Lintas, diharapkan dapat menjadi sarana pengumpulan data primer yang menunjukkan kondisi eksisting penerapan perizinan dan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*. Hal ini menjadi salah satu langkah untuk mendapatkan informasi penelitian, yaitu berupa data primer terkait yang selanjutnya menjadi bahan kajian dalam melakukan analisis terhadap urgensi diperlukannya Peraturan Walikota Surakarta sebagai aturan teknis prosedural dalam merespon kompleksitas perizinan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*.

4. Jenis Data

Jenis data yang digunakan di dalam penelitian hukum ini diklasifikasikan sebagai data primer dan data sekunder. Penulis melakukan klasifikasi terhadap data primer dan data sekunder yang digunakan dalam skripsi ini, yaitu:

a. Data Primer

Data primer adalah data yang belum tersedia dan untuk mendapatkannya perlu dilakukan penelitian lapangan/empiris yang ditujukan pada lokasi penelitian. Wawancara digunakan untuk memperoleh informasi langsung dari sumbernya sebagai salah satu teknik pengumpulan data primer.¹² Pengumpulan data primer dilakukan di lingkungan Dinas Perhubungan Kota Surakarta pada pada Bidang Lalu Lintas melalui teknik wawancara terstruktur dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta. Selain itu, perlu distribusi kuisioner yang

¹¹ *Ibid.*, hlm. 4

¹² Riduan, *Belajar Mudah Penelitian*, (Bandung: Alfabeta, 2012), hlm. 75.

ditujukan pada petugas Bidang Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta yang menangani perizinan kegiatan Solo *Car Free Day*.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang sudah tersedia dan dapat ditemukan dalam bentuk peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai penyelenggaraan *Car Free Day* maupun aturan yang lebih umum terkait perizinan terhadap kegiatan identik. Data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan, karya dan artikel ilmiah dan sumber tertulis lainnya mencakup:

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- 2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
- 3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- 4) Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

5. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian mencakup hal-hal berikut:

a. Wawancara

Wawancara merupakan cara mengumpulkan data dengan mengajukan pertanyaan langsung kepada informan atau seseorang ahli yang berwenang dalam suatu masalah, yang berlangsung secara lisan dua orang atau lebih bertatap muka mendengarkan secara langsung informasi-informasi atau keterangan-keterangan.¹³ Wawancara adalah suatu cara yang digunakan untuk memperoleh keterangan secara lisan dalam rangka untuk mencapai tujuan tertentu. Wawancara dilakukan dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta.

b. Distribusi Kuisisioner

Kuisisioner berisi pertanyaan terstruktur secara singkat untuk mengetahui aspek teknis dari pelaksanaan kegiatan Solo *Car Free Day*. Kuisisioner didistribusikan kepada petugas Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta yang menangani perizinan kegiatan Solo *Car Free Day*.

c. Studi Pustaka

¹³ Cholid Narbuko dan Abu Amani, *Metode Penelitian*, (Jakarta: Bumi Aksara, 1997), hlm. 70.

Studi pustaka dilakukan dalam proses pengolahan hasil pencarian data primer yang dipadukan dengan hasil pencarian dan inventarisasi data sekunder melalui studi pustaka. Pencarian data sekunder akan menjadi lebih efektif apabila dilaksanakan dengan menggunakan studi pustaka karena data yang dikumpulkan terwujud di dalam peraturan perundang-undangan serta berbagai literatur yang memiliki keterkaitan dengan pemerintahan daerah dan otonomi daerah, kebijakan publik, dan penyelenggaraan kegiatan *Car Free Day*.

6. Teknik Analisis Data

Penelitian ini akan mengetengahkan analisis kualitatif sebagai sarana mengolah data berdasarkan keterangan dari hasil wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta serta jawaban distribusi kuisioner terhadap petugas Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta yang menangani perizinan kegiatan Solo *Car Free Day*.¹⁴ Langkah-langkah ini dilaksanakan pada lokasi penelitian dan obyek penelitian, yaitu Dinas Perhubungan Kota Surakarta dan secara lebih spesifik pada Bidang Lalu Lintas.

F. SISTEMATIKA SKRIPSI

Skripsi dituliskan dalam 5 (lima) Bab untuk mempermudah penulisan hukum ini, dan tiap-tiap bab dibagi dalam sub-sub yang disesuaikan dengan lingkup pembahasannya. Adapun, sistematika penulisan penelitian hukum ini diuraikan sebagai berikut:

1. BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian dan manfaat penelitian. Substansinya memberikan gambaran isu hukum yang diteliti serta permasalahan hukum yang terkait dengan judul penelitian. Bab ini juga berisi mengenai metode penelitian yang digunakan dalam pengerjaan skripsi.

2. BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi tinjauan pustaka sebagai data sekunder yang digunakan menjawab rumusan masalah. Tinjauan pustaka meliputi tinjauan mengenai kewenangan pemerintah daerah, tinjauan mengenai kebijakan publik dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah, tinjauan mengenai Peraturan Walikota dan tinjauan mengenai kegiatan *Car Free Day*

3. BAB III DESKRIPSI DINAS PERHUBUNGAN KOTA SURAKARTA

Bab ini mendeskripsikan lokasi penelitian khususnya terhadap pelaksanaan kegiatan Solo *Car Free Day* di wilayah Kota Surakarta, Dinas Perhubungan Kota

¹⁴ *Ibid.*, hlm. 14.

Surakarta, tepatnya pada Bidang Bidang Lalu Lintas sebagai lokasi pengumpulan data primer.

4. BAB IV PEMBAHASAN

Bab ini menjawab rumusan masalah yang mencakup pembahasan pertama mengenai kondisi eksisting penerapan perizinan dan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*. Selanjutnya pembahasan kedua berbicara mengenai urgensi diperlukannya Peraturan Walikota Surakarta sebagai aturan teknis prosedural dalam merespon kompleksitas perizinan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*.

5. BAB V PENUTUP

Berisi mengenai kesimpulan penelitian yang menjawab rumusan masalah disertai saran yang perlu untuk dituliskan di dalam skripsi.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. TINJAUAN MENGENAI KEWENANGAN PEMERINTAH DAERAH

Dalam praktiknya pemerintah daerah dapat mengeluarkan kebijakan untuk menyelenggaraan pemerintahan daerah. Kebijakan tersebut menjadi yuridiksi dari eksekutif atau pemerintah daerah sebagaimana asas desentralisasi pada Pasal 1 Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 *juncto* Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah. Sifat dari kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah itu sendiri, tidak dapat dilepaskan dari pelaksanaan prinsip-prinsip otonomi daerah, baik asas desentralisasi, asas dekonsentrasi maupun di dalam lingkup tugas pembantuan. Hal ini dapat dimengerti dengan memahami garis besar pelaksanaan otonomi terlebih dahulu. Istilah otonomi daerah berasal dari bahasa Yunani yaitu *autos* yang berarti berdiri sendiri, dan *nomos* yang berarti peraturan. Oleh karena itu secara harfiah otonomi berarti peraturan sendiri atau undang-undang sendiri yang selanjutnya berkembang menjadi pemerintahan sendiri.

Otonomi Daerah adalah suatu pemberian hak dan kewenangan kepada daerah dalam penyelenggaraan pemerintahan.¹⁵ Kewenangan tersebut diberikan secara proposional yang diwujudkan dengan pengaturan, pembagian, dan pemanfaatan sumber daya nasional yang berkeadilan, serta perimbangan keuangan pusat dan daerah sesuai dengan ketentuan MPR-RI Nomor XV/MPR/1998. Menurut UU No. 32/2004 Otonomi daerah merupakan “hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan.” Menurut Wayong¹⁶, “otonomi daerah sebenarnya merupakan bagian dari pendewasaan politik rakyat di tingkat lokal dan proses mensejahterakan rakyat”. Terdapat sekurang-kurangnya 2 (dua) komponen utama pengertian otonomi, yaitu: (i) komponen wewenang menetapkan; dan (ii) komponen melaksanakan kebijakan sebagai bentuk pelaksanaan kewenangan yang mengacu pada konsep pemerintahan yang terdapat dalam pengertian otonomi.

Otonomi daerah menjadi dasar kewenangan pemerintah daerah untuk menjalankan fungsi pemerintah di wilayahnya. Otonomi daerah merupakan suatu prinsip dalam

¹⁵ Utang Rosidin, *Otonomi Daerah Dan Desentralisasi*, (Jakarta: Pustaka Seti, 2015), hlm. 50.

¹⁶ *Ibid*, hlm. 50.

pengertian politik sebagai hak untuk mengatur secara mandiri kepentingan internal dari daerah atau organisasi daerahnya menurut hukum yang ditentukan dan ditetapkan oleh pemerintah daerah.¹⁷ Definisi tersebut mengandung pengertian bahwa otonomi daerah berkaitan dengan bentuk keleluasaan mengatur penyelesaian permasalahan internal tanpa diintervensi oleh pihak lainnya termasuk pemerintah pusat. Kewenangan yang melekat dari otonomi daerah termasuk menentukan penyusunan produk hukum daerah sebagaimana menjadi urusan daerah yang dapat terdiri dari Peraturan Daerah (Perda) dan Peraturan Kepala Daerah (Perkada). Dalam hal ini, lokasi penelitian yang dilakukan di wilayah Kota Surakarta, artinya termasuk menginventarisasi produk hukum daerah Kota Surakarta guna merespon kompleksitas perizinan penyelenggaraan Solo *Car Free Day*, yaitu Peraturan Daerah Kota Surakarta (Perda Kota Surakarta) dan Peraturan Walikota Surakarta (Perwali Surakarta).

Secara etimologis, istilah pemerintah dan pemerintahan merupakan suatu hal yang berbeda.¹⁸ Istilah pemerintah berasal dari kata dasar perintah yang berarti menyuruh melakukan sesuatu. Definisi dari kata tersebut dapat disimpulkan bahwa pemerintah merupakan kekuasaan memerintah suatu negara seperti halnya kepala pemerintahan dan kabinet merupakan suatu pemerintah.¹⁹ Sedangkan pemerintahan, didefinisikan sebagai bentuk perbuatan dalam memerintah.²⁰ Era otonomi daerah²¹ di Indonesia telah dimulai pada tahun 2001 sejak berlakunya Undang-Undang nomor 22 Tahun 1999 Tentang Pemerintah Daerah yang kemudian diperbarui dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah. Otonomi daerah dalam Pasal 1 angka 4 undang-undang tersebut dimaknai sebagai hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Perkembangannya, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah dicabut dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang lebih menyajikan nuansa eksekutif sentris/*heavy executive*.

Konteks pemerintah mengatur kebutuhan dan kepentingan daerahnya sendiri dalam pembahasan otonomi daerah, perlu diposisikan pada koridor yang tepat. Hal ini

¹⁷ B.N. Marbun, *Kamus Politik*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2007).

¹⁸ Bagir Manan, *Dasar-dasar Sistem Ketatanegaraan Indonesia Menurut UUD 1945*, (Bandung: FHUNPAD, 1994), hlm. 33

¹⁹ Sudono Syueb, *Dinamika Hukum Pemerintahan Daerah*, (Surabaya: Laksbang Mediatama, 2008), hlm 19.

²⁰ Muhammad Fauzan, *Hukum Pemerintahan Daerah: Kajian Tentang Hubungan Keuangan antara Pusat dan Daerah*, (Yogyakarta: PKHKD FH UNSOED dan UII PRESS, 2006), hlm 16-17.

²¹ Sudono Syueb, *Op. Cit*, hlm 24.

dikarenakan implementasi dari kebijakan otonomi daerah bersinggungan dengan paradigma sistem pemerintahan negara yang dianut. Apakah sistem negara tersebut berbentuk negara kesatuan/*unitary state* atau justru dalam koridor negara federal/*federal state*. Alternatif bentuk negara dan sistem pemerintahan, sangat memengaruhi implementasi kebijakan otonomi daerah yang dipakai. Selain menyangkut sistem pemerintahan negara, aspek krusial lainnya yang penting dibicarakan terkait pengertian otonomi daerah, yaitu otonomi daerah untuk menuju pemerintahan sendiri tidak dapat diartikan kemerdekaan atau kebebasan penuh secara absolut (*absolute onafhankelijkheid*) dalam hal menjalankan hak dan fungsi otonominya menurut kehendak sendiri dengan tidak disertai pertimbangan terhadap kepentingan nasional secara keseluruhan, maka pemaknaan yang melenceng dapat mengakibatkan disintegrasi bangsa.²²

Secara etimologis, istilah pemerintah dan pemerintahan adalah suatu hal yang berbeda.²³ Istilah pemerintah berasal dari kata dasar perintah yang berarti menyuruh melakukan sesuatu. Dari kata tersebut maka dapat dikatakan bahwa pemerintah adalah kekuasaan memerintah suatu Negara seperti halnya kepala pemerintahan dan kabinet merupakan suatu pemerintah.²⁴ Sedangkan, dalam pengertian pemerintahan, maka lebih tepat untuk diberikan definisi sebagai perbuatan memerintah.²⁵ Era penerapan prinsip-prinsip otonomi daerah²⁶ di Indonesia dimulai pada tahun 2001 sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah yang kemudian diperbarui dengan Undang-Undang nomor 32 Tahun 2004 yang kemudian pada perkembangannya diubah lagi menjadi Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah dan terakhir diperbaharui lagi dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah. Otonomi daerah dalam Pasal 1 angka 4 Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 juncto Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, dimaknai sebagai hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan

²² I Wayan Arthayana, Otonomi dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah, *Kertha Wicaksana*, Vol. 17, No. 2, 2011, hlm. 178.

²³ Bagir Manan, *Dasar-dasar Sistem Ketatanegaraan Indonesia Menurut UUD 1945*, (Bandung: FHUNPAD, 1994), hlm. 33.

²⁴ Sudono Syueb, *Dinamika Hukum Pemerintahan Daerah*, (Surabaya: Laksbang Mediatama, 2008), hlm. 19.

²⁵ Muhammad Fauzan, *Hukum Pemerintahan Daerah: Kajian Tentang Hubungan Keuangan antara Pusat dan Daerah*, (Yogyakarta: PKHKD FH UNSOED dan UII PRESS, 2006), hlm. 16-17.

²⁶ Sudono Syueb, *Op. Cit*, hlm. 24.

kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Hal ini termasuk dalam membentuk serta melaksanakan ragam kebijakan dalam lingkup pemerintahan daerah.

Pilihan untuk menerapkan konsep desentralisasi yang produknya merupakan pelaksanaan otonomi daerah, memang telah menjadi kebingungan sejak awal. Hal ini dapat dicermati terlebih lagi ketika membaca Pasal 18 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 sebelum amandemen, khususnya pada Pasal 18 ayat (2), dimana pada awalnya mengatur dibentuknya 3 (tiga) tingkatan daerah dalam struktur pemerintahan daerah. Hal lain adalah dalam Pasal 18 ayat (5) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yaitu mengenai dibentuknya daerah istimewa untuk memungkinkan daerah yang telah memiliki hak asal-usul sebelum Republik Indonesia berdiri, untuk memiliki sistem pemerintahannya sendiri. Pada hakikatnya, desentralisasi maupun otonomi daerah itu sendiri tidak mengenal daerah tingkat, karena hal itu sama saja dengan mengindikasikan bahwa daerah yang dilabeli dengan tingkat-tingkat tertentu masih dalam cengkraman kuat pemerintahan pusat (pemerintah pusat). Sementara itu, pilihan untuk menjadikan daerah menjadi daerah istimewa dikarenakan terdapatnya fakta historis untuk dapat memiliki pemerintahan sendiri juga akhirnya menjadi rancu. Hal ini dikarenakan negara kesatuan itu sendiri merupakan sebuah rumah besar yang menampung berbagai daerah untuk menjadi satu atap dan tidak diperkenankan terdapat adanya suatu 'negara, di dalam sebuah negara kesatuan.²⁷ Penyelenggaraan pemerintahan daerah sekarang ini diatur dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana diperbaharui dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015.

B. TINJAUAN KEBIJAKAN PUBLIK DALAM PENYELENGGARAAN PEMERINTAHAN DAERAH

Dalam kamus besar bahasa Indonesia sebagaimana dikutip oleh Arief Budiono maka kebijakan berasal dari kata “bijak” yang berarti selalu menggunakan akal budinya, atau memiliki kemahiran. Sedangkan kebijakan diartikan sebagai rangkaian konsep dan asas yang menjadi garis besar dan dasar rencana dalam pelaksanaan sebuah pekerjaan, kepemimpinan dan cara bertindak (tentang pemerintah, dan sebagainya), pernyataan, cita-cita, tujuan, prinsip atau maksud sebagai garis pedoman untuk manajemen dalam usaha mencapai sasaran dan atau garis haluan.²⁸ Definisi dari kebijakan publik ternyata banyak

²⁷ Josef Riwu Kaho, *Prospek Otonomi Daerah di Indonesia* (Jakarta: Rajawali, 1987).

²⁸ Arief Budiono, *Kebijakan Perum Perhutani KPH Dalam Pengelolaan Hutan Berbasis Partisipasi Masyarakat Melalui Program PBHM*, (Surakarta: Tesis, Universitas Sebelas Maret, 2008), hlm 24

dikemukakan oleh para ahli, antara lain yaitu dikemukakan oleh Friedrich sebagaimana dikutip oleh Ulul Albab yang menjelaskan bahwa kebijakan publik adalah serangkaian tindakan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dengan menunjukkan faktor hambatan dan kesempatan-kesempatan terhadap pelaksanaan usulan kebijakan tersebut dalam rangka mencapai tujuan tertentu.²⁹

Kebijakan (*policy*) umumnya dipahami sebagai keputusan yang diambil untuk menangani hal-hal tertentu. Namun, kebijakan bukanlah sekedar suatu keputusan yang ditetapkan. Rose mengartikan kebijakan (*Policy*) lebih sebagai suatu dikemukakan oleh Friedrich yang memandang kebijakan sebagai suatu tindakan yang disarankan mengenai perorangan, kelompok atau pemerintahan dalam suatu lingkungan tertentu yang berisikan hambatan dan kesempatan yang akan diatasi atau dimanfaatkan melalui kebijakan yang disarankan dalam upaya mencapai suatu tujuan atau mewujudkan suatu maksud.³⁰

Menurut Laswell dan Kaplan sebagaimana dikutip pula oleh Ulul Albab berpendapat bahwa kebijakan publik adalah suatu program pencapaian tujuan, nilai-nilai dan praktik-praktik yang terarah. Sejalan dengan Laswell dan Kaplan, Edwards dan Sharkansky juga mengemukakan bahwa kebijakan publik adalah apa yang dinyatakan dan dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah. Kebijakan publik tersebut berupa sasaran atau tujuan program-program pemerintah. Selanjutnya dalam pandangan Eulau dan Prewitt sebagaimana dikutip dalam Ulul Albab, kebijakan publik di dalamnya memuat beberapa istilah antara lain yaitu niat, tujuan, rencana atau usulan, program, keputusan atau pilihan dan pengaruh. Niat (*Intentions*) adalah tujuan-tujuan sebenarnya dari sebuah kebijakan. Tujuan (*Goals*) adalah keadaan akhir yang hendak dicapai.

Rencana atau usulan (*Plans or Proposals*) adalah cara yang ditetapkan untuk dapat mencapai tujuan. Program adalah cara yang disahkan untuk mencapai tujuan. Keputusan atau pilihan (*Decisions or Choices*) adalah tindakan-tindakan yang diambil untuk mencapai tujuan, mengembangkan rencana, melaksanakan dan mengevaluasi program sedangkan Pengaruh (*Effects*) adalah dampak dari program yang dapat diukur, baik yang diharapkan atau yang tidak diharapkan dan bersifat primer atau sekunder³¹.

Istilah *public policy* yang dapat disamakan dengan istilah kebijakan publik, kebijakan pemerintah, kebijaksanaan Negara, kebijakan Negara atau lainnya maka Soekarno berpendirian bahwa apabila yang dimaksud itu sudah dimengerti bersama maka soal nama

²⁹ Ulul Albab, *Kebijakan Publik; Teori, Konsep Dan Kajian Akademik*, (Surabaya: Its Press, Surabaya, 2022), hlm 14-18

³⁰ Muchlis Hamdi, *Kebijakan Publik*, (Bogor: Ghalia Indonesia, 2014), hlm.36.

³¹ Ulul Albab, *op cit* hlm. 18.

terserah kepada masing-masing orang³² Menurut Charles Lindblom sebagaimana dikutip oleh Arief Budiono bahwa pembuatan kebijakan public (*public policy making*) pada hakikatnya merupakan proses politik yang amat kompleks dan analitis dimana tidak mengenal saat dimulai dan diakhirinya, dan batas-batas dari proses itu sesungguhnya tidak pasti. Serangkaian kekuatan-kekuatan itu agak kompleks yang kita sebut sebagai kekuatan-kekuatan publik, itulah yang selanjutnya membuahkan hasil yang disebut kebijakan.³³

Menurut Carl J. Friedrich sebagaimana dikutip oleh Sholichin Abdul Wahab bahwa kebijaksanaan Negara adalah suatu arah tindakan yang mengarah pada tujuan. Diusulkan seorang, kelompok atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan tertentu seraya mencari peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan³⁴ Menurut William N. Dunn sebagaimana dikutip oleh Inu Kencana Syafii bahwa kebijakan publik adalah suatu rangkaian pilihan yang saling berhubungan yang dibuat oleh lembaga atau pejabat pemerintah pada bidang-bidang yang menyangkut tugas pemerintah, seperti pertahanan, keamanan, energi, kesehatan, pendidikan, kesehatan masyarakat, kriminalitas, perkotaan dan lain-lain³⁵. Menurut Heinz Eulau. Dan Kenneth seperti dikutip oleh Sarjiyati bahwa kebijakan publik adalah keputusan tetap yang dicarikan oleh konsistensi dan pengulangan (*repeetiness*) tingkah laku dari mereka yang membuat dan dari mereka yang mematuhi keputusan tersebut.³⁶ Selanjutnya, James Anderson sebagaimana dikutip oleh Suandi bahwa kebijakan harus dibedakan dengan kebijaksanaan. *Policy* diterjemahkan dengan kebijakan yang berbeda artinya dengan wisdom yang artinya kebijaksanaan. Pengertian kebijaksanaan memerlukan pertimbangan-pertimbangan lebih jauh lagi, sedangkan kebijakan mencakup aturan-aturan yang ada didalamnya. Kebijakan adalah *a purposive course of action followed by an actor or set of in dealing with problem or matter of concern*. (serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang pelaku atau sekelompok pelaku guna memecahkan suatu masalah tertentu).³⁷

³² Soekarno, *Pengertian Pokok Untuk Memahami Dan Analisa Kebijakan Pemerintah*, (Surabaya: Airlangga University Press, 2007), hlm. 43.

³³ Arief Budiono, *Op., Cit*, hlm 25

³⁴ Solichin Abdul Wahab, *Analisis Kebijaksanaan Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijakan Negara*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2004), hlm. 43.

³⁵ Inu Kencana Syafi, *Ilmu Administrasi Publik*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1999), hlm. 17.

³⁶ Sarjiyati, *Kebijakan Bupati Madiun dalam Pengisian Jabatan Kades pada masa Tansisi Berlakunya UU Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemda*, (Surakarta: Tesis Universitas Sebelas Maret, 2013), hlm. 16.

³⁷ I Wayan Suandi, "Eksistensi Kebijakan Publik Dan Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah", *Jurnal Ilmiah Fisip* Vol. 1, No. 1, 2010, hlm. 12-14.

Menurut Budi Winarno bahwa konsep kebijakan yang di tawarkan Anderson tersebut dianggap lebih tepat karena memutuskan perhatian pada apa yang sebenarnya dilakukan dan bukan pada apa yang diusulkan atau dimaksudkan. Selain itu konsep ini juga membedakan secara tegas antara kebijakan (*policy*) dengan keputusan (*decision*) yang mengandung arti pemilihan diantara berbagai alternatif yang ada.³⁸

C. TINJAUAN TENTANG PERATURAN WALIKOTA

Peraturan Walikota merupakan salah satu bentuk produk hukum daerah yang memiliki peran strategis dalam penyelenggaraan pemerintahan di tingkat kota. Keberadaan Peraturan Walikota berfungsi sebagai instrumen normatif untuk menjabarkan ketentuan yang bersifat umum ke dalam aturan yang lebih teknis dan operasional, sehingga dapat diimplementasikan secara efektif dalam praktik pemerintahan. Dalam sistem peraturan perundang-undangan di Indonesia, kedudukan Peraturan Walikota dapat ditelusuri melalui ketentuan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022.³⁹ Meskipun tidak secara eksplisit disebutkan dalam hierarki utama sebagaimana diatur dalam Pasal 7, keberadaan Peraturan Walikota diakui dalam Pasal 8 ayat (1) sebagai bagian dari peraturan perundang-undangan yang ditetapkan oleh pejabat yang berwenang, termasuk kepala daerah. Selanjutnya, Pasal 8 ayat (2) menegaskan bahwa peraturan tersebut memiliki kekuatan hukum mengikat sepanjang diperintahkan oleh peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan.

Dasar kewenangan kepala daerah dalam membentuk Peraturan Walikota juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Dalam Pasal 65 ayat (1) disebutkan bahwa kepala daerah memiliki tugas dan wewenang untuk menetapkan peraturan kepala daerah serta mengambil tindakan tertentu dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan daerah. Ketentuan ini memberikan legitimasi yuridis bagi walikota untuk membentuk regulasi sebagai bagian dari fungsi pengaturan (*regeling*). Peraturan Walikota merupakan bentuk konkret dari pelaksanaan kewenangan pemerintahan dalam bidang pengaturan. Regulasi ini umumnya bersifat teknis dan operasional, sehingga berfungsi sebagai pedoman pelaksanaan kebijakan daerah yang telah ditetapkan melalui Peraturan Daerah atau kebijakan pemerintah yang lebih tinggi. Dengan demikian, Peraturan Walikota memiliki peran penting dalam menjembatani antara norma yang bersifat umum dengan kebutuhan implementasi di lapangan.

³⁸ Budi Winarno, *Kebijakan Publik: Teori Dan Proses*, (Yogyakarta: Med Press, 2007), hlm. 17.

³⁹ Jimly Asshiddiqie, *Perihal Undang-Undang*, (Jakarta: Rajawali Press, 2009), hlm. 6.

Fungsi dan urgensi dari Peraturan Walikota juga berkaitan dengan prinsip kepastian hukum dalam penyelenggaraan pemerintahan. Tanpa adanya pengaturan teknis yang jelas, pelaksanaan kebijakan daerah berpotensi menimbulkan perbedaan penafsiran, inkonsistensi prosedur, serta ketidakpastian bagi masyarakat. Oleh karena itu, pembentukan Peraturan Walikota menjadi penting untuk memastikan adanya standar yang seragam dalam pelaksanaan kebijakan publik.

Praktiknya, Peraturan Walikota dimanfaatkan sebagai produk hukum daerah untuk mengatur hal-hal yang bersifat teknis, seperti prosedur perizinan, tata cara pelayanan publik, serta mekanisme pengawasan terhadap kegiatan masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa Peraturan Walikota tidak hanya berfungsi sebagai pelengkap, tetapi juga sebagai instrumen utama dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang efektif, efisien, dan responsif terhadap dinamika sosial. Dengan demikian, Peraturan Walikota memiliki kedudukan yang penting dalam sistem hukum daerah, baik sebagai pelaksana peraturan yang lebih tinggi maupun sebagai sarana untuk menjawab kebutuhan pengaturan yang bersifat spesifik dan kontekstual. Dalam kaitannya dengan penyelenggaraan kegiatan publik seperti *Solo Car Free Day* di Kota Surakarta, keberadaan Peraturan Walikota yang mengatur secara teknis dan prosedural menjadi krusial untuk menjamin kepastian hukum, ketertiban administrasi, serta perlindungan bagi seluruh pihak yang terlibat.

D. TINJAUAN TENTANG KEGIATAN *CAR FREE DAY*

Kegiatan *Car Free Day* merupakan salah satu kebijakan yang lahir dari kesadaran global terhadap pentingnya pengendalian pencemaran udara dan pengurangan ketergantungan terhadap kendaraan bermotor. Secara historis, konsep ini pertama kali muncul di beberapa negara Eropa pada dekade 1970 sebagai respons terhadap krisis energi dan meningkatnya polusi udara akibat penggunaan bahan bakar fosil. Dalam perkembangannya, kegiatan *Car Free Day* kemudian diadopsi secara lebih luas sebagai bagian dari gerakan lingkungan hidup yang bertujuan menciptakan ruang kota yang lebih sehat, ramah, dan berkelanjutan.

Kasus di Indonesia, implementasi dari kegiatan *Car Free Day* telah mulai dikenal pada awal tahun 2000 dan secara bertahap diterapkan di berbagai kota besar, termasuk Jakarta dan Surakarta. Kegiatan ini pada umumnya dilakukan dengan menutup sementara ruas jalan tertentu dari lalu lintas kendaraan bermotor pada waktu tertentu, sehingga dapat dimanfaatkan oleh masyarakat untuk berbagai aktivitas seperti olahraga, rekreasi, sampai dengan ragam kegiatan sosial. Secara normatif, kebijakan ini memiliki keterkaitan dengan upaya perlindungan lingkungan hidup sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor

32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, khususnya yang menekankan pentingnya pengendalian pencemaran dan peran serta masyarakat dalam menjaga kualitas lingkungan.

Walaupun dalam hal ini memiliki tujuan yang positif, pelaksanaan kegiatan *Car Free Day* tidak terlepas dari berbagai kontroversi. Salah satu isu yang sering muncul adalah pergeseran fungsi kegiatan dari tujuan awal sebagai upaya pengendalian polusi menjadi ruang komersialisasi dan aktivitas non-lingkungan. Kehadiran pedagang, promosi produk, sampai dengan kegiatan yang bersifat politik seringkali menimbulkan perdebatan mengenai batasan pemanfaatan ruang publik dalam kegiatan tersebut. Selain itu, aspek perizinan dan pengelolaan kegiatan juga menjadi persoalan, terutama ketika banyak pihak terlibat tanpa adanya pengaturan yang jelas dan terstandarisasi.

Sebaliknya, perkembangan dari kegiatan *Car Free Day* cenderung telah menunjukkan terdapatnya perubahan atau transformasi fungsi yang semakin kompleks. Kegiatan ini tidak lagi sekadar sarana pengurangan emisi, tetapi juga menjadi ruang interaksi sosial, pengembangan ekonomi informal, serta media ekspresi komunitas. Dalam konteks perkotaan, maka kegiatan *Car Free Day* telah mempunyai kontribusi yang nyata dalam membentuk ruang publik yang inklusif, meskipun di sisi lain menuntut adanya pengelolaan yang lebih terstruktur supaya tidak berpotensi menimbulkan konflik kepentingan.

Praktiknya, keberhasilan dalam penyelenggaraan kegiatan *Car Free Day* masih sangat bergantung pada peran dan fungsi dari pemerintah daerah dalam mengatur dan mengelola kegiatan tersebut. Ketiadaan tata regulasi yang jelas, terutama yang mengatur aspek teknis dan prosedural, potensi permasalahan seperti ketidaktertiban, tumpang tindih kegiatan, serta ketidakpastian hukum menjadi sulit dihindari. Oleh karena itu, seiring dengan berkembangnya fungsi dan kompleksitas dari perizinan kegiatan *Car Free Day*, diperlukan pengaturan yang adaptif dan responsif supaya tujuan awal kegiatan tetap terjaga sekaligus mampu mengakomodasi dinamika yang terjadi di masyarakat. Langkah ini sekaligus merupakan realisasi dari pengejawantahan dari kebijakan publik Pemerintah Daerah sebagai pelaksanaan prinsip otonomi daerah.⁴⁰

Kelemahan utama prosedur perizinan kegiatan di Solo *Car Free Day* saat ini adalah belum adanya aturan teknis yang mengatur secara rinci mengenai tata kelola perizinan, pembagian kewenangan, serta mekanisme pengawasan di lapangan. Akibatnya, meskipun

⁴⁰ Riant Nugroho, *Kebijakan Publik: Implementasi dan Pengendalian Kebijakan*, Elex Media Komputindo, Jakarta, 2021), hlm. 21.

telah dibentuk Satuan Tugas (Satgas) Solo Car Free Day yang terdiri dari Dinas Perhubungan, Satpol PP, Dinas Perdagangan, dan Dinas Lingkungan Hidup, dalam pelaksanaannya masih sering terjadi pelanggaran maupun perbedaan persepsi antar petugas maupun masyarakat.

Pelanggaran yang masih sering ditemukan antara lain pedagang yang menggunakan lajur sisi utara untuk berjualan, padahal lajur tersebut diperuntukkan bagi kegiatan statis yang telah memperoleh izin. Selain itu, masih terdapat perbedaan persepsi dalam mengklasifikasikan beberapa jenis kegiatan, seperti membedakan antara pengamen dengan pertunjukan seni, serta jasa permainan yang sekaligus melakukan aktivitas perdagangan, seperti persewaan odong-odong, skuter listrik, mobil-mobilan, kereta mini, maupun permainan memancing ikan yang disertai penjualan mainan. Kondisi tersebut sering menimbulkan kebingungan dalam menentukan apakah kegiatan tersebut termasuk objek perizinan kegiatan, aktivitas perdagangan, atau jasa permainan.



BAB III

DESKRIPSI UMUM LOKASI PENELITIAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA SURAKARTA

Dalam bab ketiga ini dideskripsikan dua poin utama berkaitan dengan lokasi penelitian maupun pembatasan penelitian pada kegiatan Solo *Car Free Day* di dalam uraian poin-poin di bawah ini.

A. DESKRIPSI DINAS PERHUBUNGAN KOTA SURAKARTA

Dinas Perhubungan Kota Surakarta merupakan perangkat daerah yang mempunyai tugas membantu Walikota dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Kedudukan tersebut menempatkan Dinas Perhubungan sebagai unsur pelaksana urusan pemerintahan yang memiliki tanggung jawab strategis dalam mewujudkan tata kelola perkotaan yang aman, tertib, lancar, nyaman, serta berkelanjutan. Dalam menjalankan tugasnya, Dinas Perhubungan melaksanakan fungsi perumusan kebijakan teknis, pelaksanaan kebijakan, pembinaan, pengawasan, pengendalian, evaluasi, serta pelayanan publik pada bidang lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana transportasi, perpustakaan, serta mencakup pengendalian operasional transportasi. Dengan cakupan tugas tersebut, Dinas Perhubungan tidak hanya berfungsi sebagai regulator di bidang transportasi, tetapi juga sebagai institusi yang memastikan seluruh aktivitas mobilitas masyarakat berjalan sesuai dengan prinsip keselamatan, ketertiban, dan kepastian hukum termasuk dalam pelaksanaan kegiatan seperti *Car Free Day*.

Dinas Perhubungan Kota Surakarta beralamat dan berkedudukan di Jalan Menteri Supeno Nomor 7, Kelurahan Manahan, Kecamatan Banjarsari, Kota Surakarta dan dipimpin oleh Taufiq Muhammad, S.T., M.T. Dalam melaksanakan tugasnya, Dinas Perhubungan didukung oleh Sekretariat serta beberapa bidang teknis, yaitu Bidang Lalu Lintas, Bidang Angkutan, Bidang Prasarana dan Perpustakaan, serta Bidang Pengendalian dan Operasional. Masing-masing bidang memiliki tugas dan fungsi yang saling berkaitan dalam penyelenggaraan sistem transportasi perkotaan maupun kewenangan lainnya seperti fungsi fasilitator dari penyelenggaraan kegiatan *Car Free Day*. Bidang Lalu Lintas berfokus pada manajemen dan rekayasa lalu lintas, Bidang Angkutan bertanggung jawab terhadap pembinaan dan pengawasan penyelenggaraan angkutan orang maupun barang, Bidang Prasarana dan Perpustakaan menangani penyediaan serta pengelolaan fasilitas transportasi, sedangkan Bidang Pengendalian dan Operasional melaksanakan pengawasan

lapangan terhadap penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Sinergi antarbidang tersebut menjadi fondasi penting dalam mewujudkan pelayanan transportasi dan perhubungan yang efektif dan responsif terhadap dinamika perkembangan mobilitas masyarakat Kota Surakarta.

Penyelenggaraan tugas dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Surakarta mengacu pada arah pembangunan daerah sebagaimana ditetapkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Surakarta Tahun 2025–2029. RPJMD tersebut menetapkan visi pembangunan daerah, yaitu "Gotong Royong Mewujudkan Surakarta Berbudaya, Maju, Sejahtera, dan Berkelanjutan." Visi tersebut mencerminkan komitmen Pemerintah Kota Surakarta untuk membangun kota yang tidak hanya memiliki daya saing ekonomi, tetapi juga tetap menjaga identitas budaya, meningkatkan kualitas pelayanan publik, memperkuat kesejahteraan masyarakat, serta menjamin keberlanjutan pembangunan. Dalam rangka mewujudkan visi tersebut, Pemerintah Kota Surakarta menetapkan lima misi pembangunan, yaitu: (1) Pendidikan, Kesehatan, dan Perlindungan Sosial untuk Semua; (2) Berbudaya untuk Kemajuan dan Ketahanan Sosial; (3) Daya Saing Ekonomi untuk Kesejahteraan; (4) Inovasi Birokrasi untuk Pelayanan Publik yang Adaptif dan Inklusif; serta (5) Ketahanan Kota dan Kerja Sama Antarwilayah yang Terpadu dan Berkelanjutan.

Dalam konteks penyelenggaraan urusan perhubungan, Dinas Perhubungan Kota Surakarta memiliki kontribusi yang sangat erat terhadap pelaksanaan Misi Kelima, yaitu mewujudkan ketahanan kota melalui penyelenggaraan sistem transportasi dan perhubungan yang terintegrasi, aman, efisien, dan berkelanjutan. Implementasi misi tersebut diwujudkan melalui berbagai program strategis, antara lain peningkatan kualitas manajemen lalu lintas, pengembangan angkutan umum perkotaan, penyediaan prasarana transportasi yang memadai, optimalisasi fasilitas pejalan kaki dan pesepeda, peningkatan keselamatan berlalu lintas, pengembangan sistem transportasi berbasis teknologi, serta penguatan koordinasi transportasi dengan pemerintah daerah di kawasan Solo Raya. Program-program tersebut menunjukkan bahwa pembangunan transportasi dan perhubungan di Kota Surakarta tidak hanya diarahkan untuk mengatasi kemacetan, tetapi juga menjadi bagian dari upaya meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan mendukung pembangunan kota yang berwawasan lingkungan.

Peran strategis Dinas Perhubungan Kota Surakarta juga tercermin dalam penyelenggaraan berbagai kegiatan yang mendorong perubahan pola mobilitas masyarakat menuju transportasi yang lebih ramah lingkungan. Salah satu program yang secara

konsisten diselenggarakan adalah *Solo Car Free Day* yang dilaksanakan setiap hari Minggu pada koridor utama Jalan Slamet Riyadi. Kegiatan ini merupakan implementasi kebijakan pemerintah daerah dalam membatasi penggunaan kendaraan bermotor pada waktu dan kawasan tertentu guna memberikan ruang yang lebih luas bagi pejalan kaki, pesepeda, kegiatan olahraga, interaksi sosial masyarakat, serta berbagai aktivitas ekonomi kreatif. Dalam penyelenggaraannya, Dinas Perhubungan berperan penting dalam melakukan rekayasa lalu lintas, penutupan dan pengalihan arus kendaraan, pemasangan rambu sementara, pengaturan titik akses keluar-masuk kawasan, serta koordinasi dengan Kepolisian, Satuan Polisi Pamong Praja, Dinas Kesehatan, Dinas Lingkungan Hidup, dan instansi terkait lainnya agar kegiatan berlangsung secara aman dan tertib.

Keberadaan *Solo Car Free Day* tidak hanya dimaknai sebagai kegiatan rekreasi masyarakat, tetapi juga merupakan instrumen kebijakan pembatasan transportasi secara berkala/temporer yang mempunyai tujuan untuk membangun budaya mobilitas perkotaan yang berkelanjutan/*sustainable urban mobility*. Melalui kegiatan *Solo Car Free Day* tersebut, masyarakat didorong untuk mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, meningkatkan penggunaan moda transportasi ramah lingkungan, sekaligus menumbuhkan kesadaran akan pentingnya keselamatan dan ketertiban berlalu lintas. Selain itu, kawasan *Solo Car Free Day* juga menjadi ruang publik yang mempertemukan berbagai kepentingan sosial, ekonomi, budaya, dan pariwisata sehingga memiliki kontribusi terhadap peningkatan aktivitas ekonomi masyarakat, khususnya pelaku usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM). Oleh karena itu, penyelenggaraan *Solo Car Free Day* telah mencerminkan bahwa kebijakan transportasi tidak hanya terbatas memiliki orientasi pada pengaturan lalu lintas, tetapi juga menjadi bagian dari pembangunan perkotaan yang berkelanjutan.

Sebagai perangkat daerah yang bertanggung jawab khususnya pada bidang transportasi, Dinas Perhubungan Kota Surakarta memiliki posisi yang sangat strategis dalam menjaga keseimbangan antara perkembangan moda transportasi dengan pembatasan secara berkala melalui kegiatan *Solo Car Free Day*. Keseimbangan dimaksud juga wajib menjamin aspek kepastian hukum bagi para pihak dan masyarakat yang berkepentingan. Berbagai kebijakan yang dilaksanakan tidak hanya diarahkan pada peningkatan kelancaran lalu lintas dan keselamatan pengguna jalan, tetapi juga pada upaya merespon perkembangan kegiatan di *Solo Car Free Day* yang harus adaptif terhadap inovasi, berorientasi pada pelayanan publik, serta mendukung pembangunan perkotaan yang berkelanjutan. Oleh karena itu, keberadaan Dinas Perhubungan Kota Surakarta menjadi

sangat relevan sebagai lokasi penelitian karena instansi ini merupakan pemegang kewenangan teknis yang secara langsung terlibat dalam proses pengawasan, pembinaan, dan pengambilan kebijakan dalam perizinan penyelenggaraan kegiatan *Solo Car Free Day* di wilayah Kota Surakarta. Dengan demikian, data empiris yang diperoleh dari Dinas Perhubungan memiliki signifikansi yang tinggi dalam menganalisis aspek legalitas operasional, kebijakan pemerintah daerah, kepastian hukum, serta perlindungan hukum dalam penyelenggaraan kegiatan *Solo Car Free Day* di wilayah Kota Surakarta.

B. DESKRIPSI UMUM KEGIATAN SOLO CAR FREE DAY

Solo Car Free Day merupakan salah satu program strategis Pemerintah Kota Surakarta yang diselenggarakan sebagai bentuk implementasi kebijakan transportasi berkelanjutan atau disebut dengan *sustainable transportation* dan pengelolaan ruang publik perkotaan yang direalisasikan melalui bentuk pembatasan berkala. Kegiatan *Solo Car Free Day* ini dilaksanakan secara rutin setiap hari Minggu pada koridor utama Jalan Slamet Riyadi yang merupakan salah satu ruas jalan protokol sekaligus pusat aktivitas ekonomi, pemerintahan, pariwisata, dan sosial budaya Kota Surakarta. Pada waktu penyelenggaraan *Solo Car Free Day*, ruas jalan tersebut ditutup sementara dari aktivitas kendaraan bermotor sehingga dimanfaatkan sebagai ruang publik bagi masyarakat untuk melakukan berbagai aktivitas, seperti olahraga, rekreasi, kegiatan seni dan budaya, edukasi, promosi kesehatan, serta ragam aktivitas ekonomi yang melibatkan pelaku usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM). Penyelenggaraan *Solo Car Free Day* telah mampu menunjukkan komitmen Pemerintah Kota Surakarta dalam menghadirkan ruang kota yang lebih ramah bagi pejalan kaki sekaligus mendorong terciptanya pola mobilitas masyarakat yang lebih sehat, aman, dan berkelanjutan.

Penyelenggaraan *Solo Car Free Day* tidak secara terbatas hanya bertujuan mengurangi kepadatan lalu lintas pada waktu tertentu, tetapi juga menjadi bagian dari kebijakan pembangunan kota yang berorientasi pada peningkatan kualitas lingkungan hidup. Pembatasan penggunaan kendaraan bermotor selama pelaksanaan *Solo Car Free Day* diharapkan mampu mengurangi maupun meminimalisir emisi gas buang kendaraan, menekan tingkat pencemaran udara dan kebisingan, serta meningkatkan kualitas ruang terbuka publik bagi masyarakat. Selain memberikan manfaat ekologis, kegiatan tersebut juga memiliki dimensi sosial karena menjadi media interaksi antarwarga, memperkuat kohesi sosial, serta membangun budaya hidup sehat melalui aktivitas olahraga bersama. Oleh karena itu, *Solo Car Free Day* tidak hanya dipandang sebagai kegiatan seremonial mingguan, melainkan telah berkembang menjadi instrumen kebijakan publik yang

mengintegrasikan aspek tata kelola transportasi, perhubungan, kesehatan, lingkungan hidup, ekonomi kreatif, dan pembangunan perkotaan.

Keberhasilan penyelenggaraan Solo *Car Free Day* tidak terlepas dari peran aktif Dinas Perhubungan Kota Surakarta sebagai perangkat daerah yang memiliki kewenangan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam setiap pelaksanaan kegiatan, Dinas Perhubungan bertanggung jawab menyusun rekayasa lalu lintas, melakukan penutupan dan pengalihan arus kendaraan, memasang rambu lalu lintas sementara, mengatur titik akses keluar masuk kawasan, serta menempatkan petugas di berbagai simpul lalu lintas guna menjamin kelancaran mobilitas masyarakat di sekitar kawasan Solo *Car Free Day*. Selain itu, Dinas Perhubungan juga terus berupaya melakukan koordinasi dengan Kepolisian Resor Kota Surakarta, Satuan Polisi Pamong Praja, Dinas Lingkungan Hidup, Dinas Kesehatan, Badan Penanggulangan Bencana Daerah, serta berbagai organisasi kemasyarakatan sehingga penyelenggaraan kegiatan berlangsung secara tertib, aman, dan kondusif. Sinergi antarlembaga tersebut mencerminkan bahwa pengelolaan transportasi dan perhubungan merupakan tanggung jawab bersama yang memerlukan koordinasi lintas sektor.

Koordinasi lintas perangkat daerah melalui pembentukan Satuan Tugas Solo *Car Free Day*, yang terdiri atas Dinas Perhubungan, Satuan Polisi Pamong Praja, Dinas Perdagangan, dan Dinas Lingkungan Hidup sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing. Dinas Perhubungan bertanggung jawab terhadap pengaturan dan pengawasan kegiatan serta manajemen lalu lintas, Dinas Perdagangan melakukan pembinaan dan penertiban pedagang, Dinas Lingkungan Hidup bertanggung jawab terhadap kebersihan kawasan, sedangkan Satpol Pamong Praja yang melaksanakan penegakan ketertiban umum dan pengamanan kegiatan.

Dari perspektif sistem transportasi perkotaan, Solo *Car Free Day* juga menjadi sarana evaluasi terhadap efektivitas sistem manajemen lalu lintas di Kota Surakarta. Penutupan sementara Jalan Slamet Riyadi mengharuskan Dinas Perhubungan menerapkan rekayasa lalu lintas secara optimal agar distribusi arus kendaraan tetap berjalan dengan lancar melalui koridor alternatif. Pengalaman penyelenggaraan Solo *Car Free Day* mampu dalam memberikan gambaran mengenai kemampuan pemerintah daerah dalam mengelola perubahan pola lalu lintas, mengantisipasi kepadatan kendaraan, serta menjaga keseimbangan antara kebutuhan mobilitas masyarakat dengan pemanfaatan ruang publik. Dengan demikian, kegiatan tersebut menjadi bagian dari implementasi yang menekankan aspek keselamatan, efisiensi, dan keberlanjutan.

Selain berfungsi sebagai ruang publik, kawasan Solo *Car Free Day* juga berkembang sebagai pusat aktivitas ekonomi masyarakat. Berbagai pelaku UMKM memanfaatkan momentum tersebut untuk memasarkan produk makanan, minuman, kerajinan, maupun jasa kepada masyarakat yang berkunjung. Kehadiran komunitas olahraga, kelompok seni, lembaga pendidikan, organisasi sosial, serta instansi pemerintah turut menjadikan kegiatan Solo *Car Free Day* sebagai ruang kolaborasi yang memperkuat kehidupan sosial masyarakat di wilayah Kota Surakarta bahkan sekitarnya. Aktivitas ekonomi yang tumbuh di kawasan tersebut menunjukkan bahwa kebijakan pembatasan transportasi berkala tidak hanya memberikan dampak terhadap mobilitas masyarakat, tetapi juga mampu mendorong pertumbuhan ekonomi lokal melalui pemanfaatan ruang publik secara produktif.

Dalam kausalitas atau hubungannya dengan penelitian ini, kawasan Solo *Car Free Day* cenderung memiliki relevansi yang erat dengan perkembangan kegiatan masyarakat di Kota Surakarta. Jalan Slamet Riyadi merupakan salah satu koridor utama yang menjadi pusat pergerakan masyarakat serta lokasi strategis berbagai aktivitas transportasi di Kota Surakarta. Tingginya mobilitas masyarakat pada kawasan tersebut menjadikan kebutuhan terhadap moda transportasi yang efisien semakin meningkat. Namun demikian, perkembangan jenis kegiatan Solo *Car Free Day* juga telah menimbulkan tantangan bagi Pemerintah Kota Surakarta dalam menjaga keseimbangan antara inovasi pelayanan transportasi dengan aspek keselamatan, ketertiban lalu lintas, serta kepastian hukum pelaksanaan Solo *Car Free Day*.

Berdasarkan hasil penelitian lapangan, kawasan Solo *Car Free Day* juga menjadi salah satu lokasi yang sering dimanfaatkan masyarakat untuk mengakses layanan transportasi menuju maupun meninggalkan area kegiatan. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa kegiatan Solo *Car Free Day* secara tidak langsung mampu dalam memberikan pengaruh terhadap dinamika penyelenggaraan transportasi dan perhubungan di Kota Surakarta. Oleh karena itu, setiap inovasi dalam kegiatan Solo *Car Free Day*, perlu diposisikan dalam kerangka kebijakan Pemerintah Kota Surakarta secara menyeluruh supaya keberadaannya mampu mendukung kebutuhan masyarakat tanpa mengurangi aspek keselamatan, ketertiban lalu lintas, maupun kepastian hukumnya. Dalam konteks tersebut, Dinas Perhubungan Kota Surakarta memiliki peran dan fungsi yang sangat strategis dalam melakukan pengkajian, pembinaan, pengawasan, dan pengendalian terhadap setiap perkembangan kegiatan Solo *Car Free Day* yang muncul di wilayah Kota Surakarta.

Dengan demikian, penyelenggaraan kegiatan Solo *Car Free Day* tidak terbatas hanya merupakan kegiatan rutin yang bersifat rekreatif, tetapi juga menjadi representasi

implementasi tata kelola, pembatasan berkala transportasi perkotaan dalam bentuk kegiatan yang menempatkan keselamatan, keberlanjutan lingkungan, pelayanan publik, dan pengelolaan ruang kota sebagai satu kesatuan yang saling berkaitan. Keberadaan kegiatan tersebut memberikan gambaran mengenai bagaimana Pemerintah Kota Surakarta mengelola mobilitas masyarakat melalui pendekatan yang terintegrasi. Hal ini sekaligus menjadi konteks yang penting dalam penelitian mengenai legalitas dan legitimasi berupa perizinan penyelenggaraan kegiatan Solo *Car Free Day*, dikarenakan setiap inovasi dan perkembangan ragam kegiatan Solo *Car Free Day* pada akhirnya harus mampu beradaptasi dengan instrument perizinan yang menjadi kewenangan prosedural dan administratif dari jajaran Pemerintah Kota Surakarta.



BAB IV

KEBUTUHAN PENYUSUNAN PERATURAN WALIKOTA SURAKARTA SEBAGAI ATURAN TEKNIS PROSEDURAL MERESPON KOMPLEKSITAS PERIZINAN SOLO *CAR FREE DAY*

A. KONDISI EKSISTING PENERAPAN PERIZINAN DAN PENYELENGGARAAN SOLO *CAR FREE DAY*

Kondisi eksisting penerapan perizinan dan penyelenggaraan Solo Car Free Day merupakan deskripsi keadaan aktual dan faktual. Kondisi eksisting sebagaimana dimaksud, diuraikan oleh penulis dari hasil pengumpulan data primer yang dihimpun melalui wawancara, maupun distribusi kuisioner terhadap narasumber terkait. Hasil dari penulisan pembahasan pertama dari bab empat diklasifikasikan dengan mengulas mengenai mekanisme perizinan penyelenggaraan Solo *Car Free Day* dan problematika hukum dan empiris implementasi perizinan penyelenggaraan kegiatan Solo *Car Free Day* dalam bentuk uraian di bawah ini.

1. MEKANISME PERIZINAN PENYELENGGARAAN SOLO *CAR FREE DAY*

Mekanisme perizinan merupakan salah satu instrumen hukum administrasi yang digunakan pemerintah untuk mengendalikan pemanfaatan ruang publik sekaligus menjamin agar setiap kegiatan yang diselenggarakan oleh masyarakat tidak bertentangan dengan kepentingan umum.⁴¹ Dalam perspektif hukum administrasi negara, izin bukan sekadar bentuk persetujuan pemerintah terhadap suatu kegiatan, melainkan merupakan instrumen preventif yang memungkinkan pemerintah melakukan pengaturan, pengawasan, serta pengendalian terhadap aktivitas masyarakat yang berpotensi memengaruhi ketertiban umum, keselamatan, keamanan, maupun fungsi pelayanan publik. Oleh karena itu, mekanisme perizinan pada penyelenggaraan Solo *Car Free Day* wajib dipahami sebagai bagian dari tata kelola pemerintahan yang bertujuan mewujudkan keseimbangan antara hak masyarakat dalam memanfaatkan ruang publik dengan kewajiban pemerintah untuk menjaga ketertiban, keselamatan, dan kenyamanan seluruh pengguna kawasan.

Kewenangan Pemerintah Kota Surakarta dalam mengatur penyelenggaraan kegiatan pada kawasan Solo Car Free Day, apabila dianalisis dari aspek normatif

⁴¹ Philipus M. Hadjon, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia (Introduction to the Indonesian Administrative Law)*, Edisi Revisi, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2022), hlm. 31.

merupakan bagian dari kewenangan daerah di bidang perhubungan sebagaimana diatur dalam Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Melalui peraturan tersebut, pemerintah daerah diberikan kewenangan untuk melaksanakan manajemen lalu lintas, pengaturan penggunaan jalan, pengawasan terhadap penyelenggaraan kegiatan yang memanfaatkan ruang jalan, serta penyelenggaraan pelayanan transportasi yang menjamin keselamatan dan ketertiban masyarakat. Dengan demikian, setiap kegiatan yang menggunakan kawasan Solo *Car Free Day* pada dasarnya harus berada dalam pengendalian pemerintah daerah supaya fungsi jalan sebagai prasarana transportasi sekaligus ruang publik tetap dapat berjalan secara harmonis.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa mekanisme perizinan penyelenggaraan kegiatan di kawasan Solo *Car Free Day* telah mengalami perkembangan seiring meningkatnya intensitas pemanfaatan ruang publik oleh masyarakat. Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta, yaitu Andri Wahyudi, S.E., M.Si., dapat diinventaris jawaban yaitu pada masa awal pelaksanaan Solo *Car Free Day* kawasan kegiatan dibagi ke dalam beberapa zona berdasarkan karakter aktivitas, seperti zona olahraga, seni dan budaya, edukasi, serta hiburan. Namun, seiring meningkatnya jumlah pengguna kawasan dan semakin beragamnya jenis kegiatan, pola tersebut dinilai kurang efektif sehingga dilakukan penyesuaian melalui pengaturan ruang berdasarkan fungsi masing-masing koridor.⁴² Jalur tertentu diperuntukkan bagi kegiatan yang bersifat statis, jalur lainnya dimanfaatkan untuk aktivitas yang bergerak, sementara jalur darurat tetap dipertahankan agar dapat digunakan sewaktu-waktu apabila terjadi kondisi yang memerlukan penanganan cepat. Perubahan tersebut menunjukkan bahwa pemerintah daerah menerapkan pendekatan adaptif dalam pengelolaan kawasan dengan mempertimbangkan aspek keselamatan, kelancaran sirkulasi pengunjung, dan efektivitas pengawasan.

Proses pemberian izin tidak berhenti pada tahap penerimaan permohonan, tetapi juga disertai dengan penilaian terhadap karakteristik kegiatan yang akan diselenggarakan. Berdasarkan hasil wawancara, Dinas Perhubungan melakukan evaluasi terhadap kebutuhan ruang, potensi gangguan terhadap lalu lintas pejalan kaki, tingkat kebisingan, penggunaan fasilitas umum, sampai dengan kemungkinan timbulnya

⁴² Hasil Wawancara dengan Andri Wahyudi, S.E., M.Si., selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Senin 29 Juni 2026.

risiko keselamatan.⁴³ Oleh karena itu, kegiatan yang menggunakan pengeras suara ditempatkan pada lokasi tertentu agar tidak mengganggu aktivitas ibadah maupun kegiatan lain di sekitarnya. Demikian pula kegiatan yang melibatkan hewan, promosi komersial, maupun penggunaan peralatan tertentu memperoleh perhatian khusus karena berpotensi menimbulkan gangguan terhadap kenyamanan masyarakat. Pertimbangan-pertimbangan tersebut menunjukkan bahwa mekanisme perizinan pada Solo *Car Free Day* tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga mengandung dimensi teknis yang bertujuan menjaga kualitas pelayanan publik di kawasan tersebut. Hal ini merupakan pengejawantahan negara kesejahteraan salah satunya aspek pelayanan publik.⁴⁴

Analisis dari aspek pelaksanaannya, mekanisme perizinan didukung oleh koordinasi lintas perangkat daerah yang tergabung dalam Satuan Tugas Solo Car Free Day. Keberadaan Satgas tersebut menjadi sarana koordinasi antara Dinas Perhubungan, Satuan Polisi Pamong Praja, Dinas Perdagangan, Dinas Lingkungan Hidup, dan perangkat daerah lainnya dalam melaksanakan pembinaan, pengawasan, serta penertiban kegiatan. Berdasarkan hasil wawancara, koordinasi tidak hanya dilakukan pada saat pelaksanaan kegiatan, tetapi juga melalui rapat rutin sebagai forum untuk menyamakan persepsi mengenai pembagian tugas, penyelesaian kendala lapangan, serta penyusunan langkah-langkah operasional.⁴⁵ Selain koordinasi internal, pemerintah juga membangun komunikasi dengan kelompok masyarakat pengguna kawasan melalui pertemuan langsung maupun media komunikasi digital seperti grup WhatsApp sehingga penyampaian informasi dan perubahan kebijakan dapat dilakukan secara lebih cepat dan terukur.

Kelebihan prosedur perizinan kegiatan di Solo Car Free Day saat ini adalah pengaturannya bersifat adaptif terhadap perkembangan dinamika kegiatan masyarakat, sehingga pola penataan tidak lagi berorientasi pada pembagian zona berdasarkan tema, tetapi disesuaikan dengan karakteristik aktivitas dan kebutuhan pengelolaan ruang publik. Pada awal penyelenggaraan Solo Car Free Day, kawasan dibagi menjadi beberapa zona tematik, yaitu Segmen Purwosari–Sriwedari sebagai Zona Olahraga, Segmen Sriwedari–Ngapeman sebagai Zona Seni dan Budaya, Segmen Ngapeman–

⁴³ Hasil Wawancara dengan Andri Wahyudi, S.E., M.Si., selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Senin 29 Juni 2026.

⁴⁴ Christopher Pierson, *Welfare State: The New Political Economy of Welfare*, The Pennsylvania State University Press, Pennsylvania, 2007), hlm. 62; Edy Suharto, *Kebijakan Sosial Sebagai Kebijakan Publik: Peran Pembangunan Kesejahteraan Sosial Dan Pekerjaan Sosial Dalam Mewujudkan Negara Kesejahteraan (Welfare State) Di Indonesia*, (Bandung: Penerbit Alfabeta, 2008), hlm. 11.

⁴⁵ *Ibid.*,

Nonongan sebagai Zona Edukasi dan Pendidikan, serta Segmen Nonongan–Bundaran Gladag sebagai Zona Hiburan. Namun demikian, dalam pelaksanaannya pembagian tersebut tidak lagi relevan karena terjadi ketimpangan persebaran aktivitas yang mengakibatkan kepadatan pada titik-titik tertentu, khususnya di kawasan Gendengan dan Sriwedari. Selain itu, berkembangnya aktivitas pedagang di City Walk serta keberadaan PKL dari kawasan Manahan turut membentuk pusat-pusat keramaian baru.

Walaupun dalam hal ini, mekanisme tersebut telah berjalan, penelitian ini menemukan bahwa penyelenggaraan perizinan Solo Car Free Day masih menghadapi hambatan yang cukup mendasar. Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas, hambatan terbesar bukan berasal dari rendahnya partisipasi masyarakat maupun lemahnya koordinasi lintas instansi, melainkan belum tersedianya aturan teknis yang mengatur secara rinci tata cara penyelenggaraan Solo Car Free Day.⁴⁶ Ketiadaan pedoman operasional menyebabkan mekanisme perizinan masih bertumpu pada koordinasi antar instansi dan diskresi aparat, sehingga dalam praktik sering muncul perbedaan penafsiran mengenai klasifikasi kegiatan yang memerlukan izin, pembagian kewenangan antar instansi, standar penggunaan fasilitas umum, maupun mekanisme penanganan pelanggaran. Selain itu, berkembangnya berbagai aktivitas baru di kawasan Solo Car Free Day, seperti promosi kendaraan bermotor, penggunaan generator listrik, jasa permainan, aktivitas dengan hewan tertentu, sampai jenis pelanggaran rute operasional dokar wisata, semakin memperlihatkan bahwa dinamika sosial berkembang lebih cepat dibandingkan instrumen hukum yang mengaturnya.

Hasil kuesioner yang disebarkan kepada pengguna kawasan juga menunjukkan kecenderungan yang sejalan dengan hasil yang didapatkan dari proses wawancara. Mayoritas atau sebagian besar dari responden kuisisioner telah memberikan penilaian bahwa penyelenggaraan Solo Car Free Day cenderung berlangsung secara tertib dan memberikan manfaat yang besar sebagai ruang publik bagi masyarakat. Namun demikian, responden juga mengharapkan adanya prosedur perizinan yang lebih transparan, standar pelayanan yang seragam, serta informasi yang lebih mudah diakses mengenai tata cara pengajuan izin dan jenis kegiatan yang diperbolehkan. Harapan tersebut menunjukkan bahwa masyarakat pada dasarnya tidak mempersoalkan keberadaan mekanisme perizinan, melainkan menghendaki sistem administrasi yang

⁴⁶ Hasil Wawancara dengan Andri Wahyudi, S.E., M.Si., selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Senin 29 Juni 2026.

lebih sederhana, terbuka, dan memberikan kepastian hukum bagi seluruh pengguna kawasan.⁴⁷

Pengawasan terhadap pelaksanaan izin juga menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari mekanisme penyelenggaraan Solo Car Free Day. Berdasarkan hasil wawancara, evaluasi dilaksanakan secara berkala melalui pemantauan lapangan dan rapat koordinasi yang melibatkan seluruh organisasi perangkat daerah yang tergabung dalam Satgas. Berbagai kebijakan operasional, seperti penataan ulang lokasi jasa permainan, pembentukan posko pelayanan, penempatan titik pengawasan, serta pembagian tugas antar instansi merupakan hasil dari proses evaluasi tersebut.⁴⁸ Akan tetapi, evaluasi yang dilaksanakan saat ini masih bersifat situasional karena belum didukung oleh indikator maupun Standar Operasional Prosedur (SOP) yang baku. Akibatnya, tindak lanjut terhadap hasil evaluasi masih sangat bergantung pada kesepakatan lintas instansi dan belum memiliki ukuran kinerja yang seragam.

Berdasarkan kondisi tersebut, narasumber berpendapat bahwa diperlukan pembentukan Peraturan Walikota sebagai aturan teknis pelaksanaan Solo Car Free Day. Keterangan dari narasumber menjelaskan keberadaan Peraturan Walikota akan menjadi pedoman yang mengatur secara rinci mengenai klasifikasi kegiatan, tata cara pengajuan izin, pembagian zonasi, penggunaan fasilitas umum, mekanisme pengawasan, penanganan pengaduan masyarakat, pembagian kewenangan antar instansi, tata cara penindakan terhadap pelanggaran. Dengan adanya pengaturan tersebut, penyelenggaraan Solo Car Free Day tidak lagi hanya bergantung pada koordinasi administratif, tetapi memiliki landasan hukum yang lebih jelas sehingga mampu meningkatkan efektivitas pelayanan publik sekaligus memberikan kepastian hukum bagi seluruh pemangku kepentingan.

Pengaturan kegiatan kemudian diubah berdasarkan fungsi ruang. Lajur sisi utara digunakan untuk kegiatan statis seperti Cek Kesehatan Gratis, Promosi, Jasa Mainan, Senam, dll, jalur tengah digunakan untuk kegiatan dinamis atau bergerak seperti, kirab, karnaval, Promosi berjalan dll, jalur lambat dipertahankan sebagai jalur pertolongan, sedangkan City Walk dimanfaatkan sebagai lokasi berjualan. Pengaturan ini memberikan fleksibilitas dalam penempatan kegiatan tanpa mengabaikan aspek keselamatan, kelancaran sirkulasi pengunjung, dan akses kendaraan darurat. Meskipun

⁴⁷ Hasil Distribusi Kuisisioner dari *Sample* Representasi Unsur Masyarakat yang Memohonkan Izin Kegiatan di Solo *Car Free Day*, Selasa 30 Juni 2026.

⁴⁸ Hasil Wawancara dengan Andri Wahyudi, S.E., M.Si., selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Senin 29 Juni 2026.

lebih fleksibel, pemberian izin tetap memperhatikan pembatasan tertentu. Misalnya, kegiatan yang menggunakan pengeras suara tidak ditempatkan di sekitar tempat ibadah, kegiatan yang membutuhkan ruang besar diarahkan pada lokasi persimpangan yang tidak menjadi jalur lalu lintas kendaraan, dan rute dokar wisata diatur agar tidak melewati pusat-pusat keramaian.

Alur dari mekanisme perizinan penyelenggaraan Solo Car Free Day di Kota Surakarta pada dasarnya telah menunjukkan praktik tata kelola pemerintahan yang kolaboratif karena melibatkan berbagai organisasi perangkat daerah serta partisipasi masyarakat dalam proses pengawasan dan evaluasi. Namun demikian, keberhasilan koordinasi tersebut belum sepenuhnya diikuti oleh penguatan aspek regulasi. Ketergantungan terhadap diskresi aparaturnya berpotensi menimbulkan ketidakseragaman dalam pelaksanaan kebijakan apabila tidak segera diikuti dengan pembentukan aturan teknis yang mengikat seluruh pihak. Oleh karena itu, penyusunan Peraturan Walikota mengenai penyelenggaraan Solo Car Free Day menjadi kebutuhan yang mendesak, bukan hanya untuk menyempurnakan prosedur perizinan, tetapi juga sebagai instrumen yang mampu memberikan kepastian hukum, meningkatkan akuntabilitas penyelenggaraan pemerintahan, serta memperkuat kualitas pelayanan publik dalam pengelolaan ruang publik perkotaan.

Landasan normatif penyelenggaraan perizinan kegiatan pada kawasan Solo Car Free Day tidak dapat dilepaskan dari ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana telah diubah, khususnya mengenai kewenangan pemerintah dalam melakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas demi mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Pengaturan tersebut kemudian dipertegas melalui Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang perhubungan sesuai dengan pembagian urusan pemerintahan. Dengan demikian, setiap pemanfaatan ruang jalan untuk kegiatan masyarakat, termasuk penyelenggaraan Solo Car Free Day beserta berbagai aktivitas yang berlangsung di dalamnya, pada prinsipnya berada dalam lingkup kewenangan Pemerintah Kota Surakarta untuk diatur, dibina, diawasi, dan dikendalikan melalui mekanisme administrasi pemerintahan. Kewenangan tersebut sekaligus menjadi dasar hukum bagi pemerintah daerah untuk menetapkan persyaratan perizinan, melakukan pembatasan penggunaan ruang, serta mengambil tindakan administratif apabila ditemukan kegiatan yang bertentangan dengan fungsi jalan maupun kepentingan umum.

Pada tingkat daerah, pengaturan mengenai penyelenggaraan perhubungan di Kota Surakarta dituangkan dalam Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Peraturan daerah tersebut menempatkan pemerintah daerah sebagai penyelenggara urusan perhubungan yang memiliki kewenangan dalam melakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan terhadap pemanfaatan ruang jalan, pembinaan pengguna jalan, pengendalian operasional transportasi, serta pengawasan dan pengendalian penyelenggaraan perhubungan. Materi muatan perda juga memberikan dasar bagi pemerintah daerah untuk melakukan pengaturan terhadap penggunaan ruang milik jalan yang bersifat insidental maupun berkala sepanjang tetap memperhatikan aspek keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas, dan kepentingan masyarakat secara luas. Meskipun demikian, hasil telaah terhadap Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2022 menunjukkan bahwa belum terdapat pengaturan yang secara khusus menguraikan tata cara penyelenggaraan Solo Car Free Day, prosedur perizinan kegiatan, klasifikasi aktivitas yang diperbolehkan, maupun pembagian kewenangan teknis antarperangkat daerah. Dengan demikian, perda tersebut baru memberikan dasar kewenangan yang bersifat umum, sedangkan pengaturan operasional penyelenggaraan Solo Car Free Day masih memerlukan pengaturan lebih lanjut melalui peraturan pelaksana.

Kondisi dimaksud telah menjelaskan mengapa dalam praktik penyelenggaraan Solo Car Free Day Pemerintah Kota Surakarta lebih banyak mengandalkan koordinasi lintas organisasi perangkat daerah, kebijakan administratif, dan mekanisme Satuan Tugas sebagai instrumen operasional. Secara yuridis, pendekatan tersebut masih berada dalam koridor kewenangan pemerintah daerah sepanjang dilaksanakan berdasarkan asas legalitas, asas kepentingan umum, asas kecermatan, dan asas penyelenggaraan pemerintahan yang baik. Namun demikian, apabila dikaji dari perspektif kepastian hukum ketiadaan peraturan teknis menyebabkan standar pelayanan perizinan, mekanisme evaluasi, indikator pengawasan, sampai dengan prosedur penanganan pelanggaran belum memiliki pedoman yang seragam. Oleh karena itu, kebutuhan akan Peraturan Walikota sebagai peraturan pelaksana Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2022 menjadi semakin penting agar penyelenggaraan Solo Car Free Day tidak hanya memiliki dasar kewenangan yang bersifat umum, tetapi juga memiliki instrumen normatif yang mengatur prosedur perizinan secara rinci, transparan, akuntabel, dan memberikan kepastian hukum bagi pemerintah, penyelenggara kegiatan, maupun masyarakat sebagai unsur pengguna ruang publik.

2. PROBLEMATIKA HUKUM DAN EMPIRIS IMPLEMENTASI PERIZINAN PENYELENGGARAAN KEGIATAN SOLO CAR FREE DAY

Implementasi mekanisme perizinan pada penyelenggaraan kegiatan Solo Car Free Day di Kota Surakarta pada dasarnya merupakan bagian dari pelaksanaan fungsi pemerintahan di bidang pelayanan publik dan pengendalian pemanfaatan ruang jalan. Meskipun secara faktual penyelenggaraan Solo Car Free Day telah berlangsung secara rutin dan memperoleh respons positif dari masyarakat, hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan sistem perizinannya masih menghadapi berbagai persoalan, baik yang bersifat normatif maupun empiris. Permasalahan tersebut tidak hanya berkaitan dengan aspek administratif dalam proses pemberian izin, tetapi juga menyangkut kepastian hukum, pembagian kewenangan antar instansi, efektivitas pengawasan, maupun kemampuan regulasi dalam mengakomodasi perkembangan aktivitas masyarakat di kawasan Solo Car Free Day.

Hakikatnya terhadap suatu sistem perizinan yang baik harus memenuhi prinsip legalitas, kepastian hukum, akuntabilitas, keterbukaan, proporsionalitas, dan pelayanan yang efektif. Hal tersebut selaras dengan komposisi tujuan perizinan/*vergunning* dalam Hukum Administrasi Negara. Prinsip tersebut tercermin dalam Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan yang menegaskan bahwa setiap keputusan dan tindakan pejabat pemerintahan harus didasarkan pada kewenangan yang sah, dilaksanakan sesuai prosedur, serta berpedoman pada Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik (AUPB).⁴⁹ Di antara asas tersebut, asas kepastian hukum, asas kecermatan, asas keterbukaan, dan asas pelayanan yang baik memiliki relevansi yang sangat erat dengan penyelenggaraan perizinan Solo Car Free Day. Melalui asas tersebut, pemerintah dituntut tidak hanya mampu memberikan pelayanan administrasi, tetapi juga menjamin bahwa setiap keputusan mengenai pemberian izin dilakukan berdasarkan pedoman yang jelas, konsisten, objektif, dan dapat dipertanggungjawabkan.

Permasalahan pertama yang ditemukan dalam penelitian ini adalah belum tersedianya pengaturan teknis yang secara khusus mengatur mekanisme penyelenggaraan Solo Car Free Day. Secara normatif, Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan memang telah

⁴⁹ M. Ridwan, *Asas-Asas Umum Pemerintahan Yang Layak*, (Bandung: CV Aditya Bhakti, 2010), hlm. 1.

memberikan dasar kewenangan kepada Pemerintah Kota Surakarta untuk melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan penggunaan jalan, serta penyelenggaraan pelayanan transportasi. Namun demikian, hasil telaah terhadap substansi perda menunjukkan bahwa pengaturan tersebut masih bersifat umum dan belum mengatur secara rinci mengenai tata cara penyelenggaraan Solo Car Free Day, prosedur pengajuan izin kegiatan, klasifikasi aktivitas yang diperbolehkan, standar penggunaan ruang publik, mekanisme evaluasi, maupun pembagian kewenangan antarorganisasi perangkat daerah. Akibatnya, implementasi penyelenggaraan Solo Car Free Day lebih banyak didasarkan pada praktik koordinasi administratif dibandingkan pedoman hukum yang memiliki daya ikat operasional.

Analisis secara normatif tersebut sejalan dengan hasil wawancara yang dilakukan dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta. Narasumber menjelaskan bahwa sampai dengan saat penelitian ini dilaksanakan, belum terdapat Peraturan Walikota yang secara khusus mengatur penyelenggaraan Solo Car Free Day sebagai aturan pelaksana Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2022. Berdasarkan penjelasan dari narasumber, kondisi tersebut menyebabkan pelaksanaan perizinan, pengawasan, maupun penertiban masih mengandalkan koordinasi lintas instansi dan kebijakan administratif yang berkembang sesuai kebutuhan di lapangan. Oleh karena itu, narasumber menilai bahwa pembentukan Peraturan Walikota menjadi kebutuhan yang mendesak agar tersedia pedoman yang mengatur mekanisme perizinan, klasifikasi kegiatan, pembagian zonasi, penggunaan fasilitas umum, standar operasional Satuan Tugas, mekanisme pengawasan, serta tata cara penanganan pelanggaran secara lebih komprehensif.⁵⁰

Kondisi dimaksud, turut menunjukkan adanya kekosongan norma operasional atau disebut sebagai *operational regulatory gap* dalam penyelenggaraan Solo Car Free Day. Kekosongan norma yang dimaksud bukan berarti pemerintah daerah tidak memiliki kewenangan untuk mengatur penyelenggaraan kegiatan, melainkan belum adanya instrumen hukum yang secara khusus menerjemahkan kewenangan tersebut ke dalam prosedur operasional yang dapat diterapkan secara seragam. Dalam perspektif hukum administrasi negara, kondisi demikian berpotensi menimbulkan ketidakseragaman pelayanan, perbedaan penafsiran antarpetugas, serta meningkatnya penggunaan diskresi administratif dalam pengambilan keputusan. Walaupun diskresi

⁵⁰ Hasil Wawancara dengan Andri Wahyudi, S.E., M.Si., selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Senin 29 Juni 2026.

diperbolehkan berdasarkan Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 sepanjang memenuhi persyaratan yang ditentukan, penggunaan diskresi secara terus-menerus untuk mengatasi persoalan yang bersifat rutin bukanlah kondisi ideal dalam penyelenggaraan pemerintahan. Justru keadaan tersebut menunjukkan perlunya pembentukan regulasi yang mampu memberikan kepastian hukum, meningkatkan akuntabilitas pelayanan publik, dan memperkuat efektivitas penyelenggaraan Solo Car Free Day sebagai salah satu kebijakan transportasi perkotaan Pemerintah Kota Surakarta.

Selain persoalan belum tersedianya pengaturan teknis pada tingkat daerah, implementasi perizinan penyelenggaraan kegiatan Solo Car Free Day juga perlu dianalisis berdasarkan rezim hukum pelayanan publik. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik menempatkan pemerintah sebagai penyelenggara pelayanan yang wajib memenuhi standar pelayanan kepada masyarakat. Ketentuan Pasal 15 mengatur bahwa penyelenggara pelayanan publik berkewajiban menyusun dan menetapkan standar pelayanan sebagai pedoman dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. Selanjutnya, Pasal 21 menentukan bahwa standar pelayanan sekurang-kurangnya memuat dasar hukum, persyaratan, sistem, mekanisme dan prosedur pelayanan, jangka waktu penyelesaian, biaya atau tarif apabila ada, produk pelayanan, sarana dan prasarana, kompetensi pelaksana, pengawasan internal, penanganan pengaduan, serta evaluasi kinerja pelaksana. Apabila ketentuan tersebut dikaitkan dengan mekanisme perizinan Solo Car Free Day, terlihat bahwa beberapa komponen standar pelayanan tersebut belum terdokumentasi dalam bentuk regulasi teknis yang mengikat. Akibatnya, proses pemberian izin masih lebih banyak bergantung pada praktik koordinasi dan kebijakan administratif yang berkembang di lapangan daripada pada standar pelayanan yang telah dibakukan.

Kondisi dimaksud diperkuat oleh hasil wawancara yang menunjukkan bahwa sampai dengan penelitian ini dilakukan belum tersedia Standar Operasional Prosedur (SOP) maupun Peraturan Walikota yang secara khusus mengatur tata cara pemberian izin penyelenggaraan kegiatan Solo Car Free Day. Narasumber menjelaskan bahwa koordinasi antarorganisasi perangkat daerah selama ini berjalan cukup efektif, namun masih terdapat perbedaan persepsi dalam menentukan klasifikasi kegiatan, mekanisme penggunaan ruang publik, maupun pembagian kewenangan antar instansi.⁵¹ Oleh karena

⁵¹ Hasil Wawancara dengan Andri Wahyudi, S.E., M.Si., selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Senin 29 Juni 2026.

itu, kebutuhan terhadap Peraturan Walikota tidak hanya dimaksudkan untuk memperjelas prosedur administrasi, tetapi juga untuk memenuhi prinsip penyelenggaraan pelayanan publik sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009, yaitu adanya kepastian prosedur, kepastian waktu pelayanan, transparansi, akuntabilitas, serta kesamaan perlakuan kepada setiap pemohon izin.

Dalam perspektif penyelenggaraan pemerintahan daerah, kewenangan Pemerintah Kota Surakarta dalam mengatur Solo Car Free Day juga memperoleh legitimasi melalui Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Dalam Lampiran pembagian urusan pemerintahan konkuren, bidang perhubungan merupakan urusan pemerintahan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar tertentu dan menjadi kewenangan pemerintah daerah sesuai dengan pembagian kewenangannya. Pelaksanaan daripada kewenangan tersebut mencakup penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam wilayah Kabupaten/Kota, pengelolaan fasilitas transportasi, serta pengaturan penggunaan prasarana transportasi. Dengan demikian, penerbitan kebijakan mengenai Solo Car Free Day, termasuk pemberian izin kegiatan yang memanfaatkan ruang jalan, merupakan bentuk pelaksanaan fungsi desentralisasi yang diberikan oleh undang-undang kepada Pemerintah Kota Surakarta. Namun demikian, kewenangan tersebut tetap harus dijalankan berdasarkan asas legalitas sehingga setiap tindakan administrasi memerlukan dasar hukum yang jelas agar tidak menimbulkan ketidakpastian hukum bagi masyarakat.

Penguatan dari aspek legalitas tersebut juga dapat ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 93 mengatur bahwa penggunaan jalan selain untuk kegiatan lalu lintas hanya dapat dilakukan untuk kepentingan tertentu dengan memperoleh izin dari Kepolisian Negara Republik Indonesia. Penjelasan ketentuan tersebut mencakup antara lain kegiatan keagamaan, kegiatan kenegaraan, kegiatan olahraga, kegiatan budaya, maupun kegiatan lain yang menggunakan ruang jalan di luar fungsi normalnya. Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa penggunaan ruas jalan untuk penyelenggaraan Solo Car Free Day beserta berbagai aktivitas yang berlangsung di dalamnya pada prinsipnya merupakan bentuk penggunaan jalan yang memerlukan pengaturan dan perizinan. Selanjutnya, Pasal 94 mengatur bahwa pemberian izin penggunaan jalan harus tetap memperhatikan keselamatan, keamanan, ketertiban, kelancaran lalu lintas, serta kepentingan masyarakat pengguna jalan lainnya. Norma ini memperlihatkan bahwa aspek keselamatan dan

kepentingan umum menjadi parameter utama dalam setiap keputusan pemberian izin penyelenggaraan kegiatan pada kawasan Solo Car Free Day.

Pengaturan tersebut selaras dengan Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Dalam perda tersebut, pemerintah daerah diberikan kewenangan untuk melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagai bagian dari upaya mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di wilayah Kota Surakarta. Ketentuan mengenai penyelenggaraan manajemen lalu lintas tersebut menjadi dasar bagi Dinas Perhubungan untuk melakukan rekayasa arus kendaraan, penutupan sementara ruas Jalan Slamet Riyadi pada waktu pelaksanaan Solo Car Free Day, pengaturan penggunaan ruang publik, serta pengendalian terhadap berbagai aktivitas masyarakat yang memanfaatkan kawasan tersebut. Namun demikian, hasil analisis menunjukkan bahwa Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2022 masih berfungsi sebagai pengaturan yang bersifat umum sehingga belum memberikan pedoman operasional mengenai prosedur pengajuan izin, klasifikasi kegiatan, mekanisme evaluasi, maupun indikator pengawasan. Kekosongan pengaturan operasional inilah yang kemudian menjadi salah satu sumber munculnya problematika implementasi sebagaimana ditemukan dalam hasil wawancara dan kuesioner penelitian ini.

Secara sistematis, problematika implementasi perizinan Solo Car Free Day bukan disebabkan oleh tidak adanya kewenangan pemerintah daerah ataupun tidak adanya dasar hukum nasional. Sebaliknya, berbagai ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009, Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014, serta Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 telah memberikan landasan normatif yang kuat. Persoalan utama justru terletak pada belum terbentuknya instrumen hukum pelaksana yang mampu menerjemahkan norma-norma tersebut ke dalam mekanisme operasional yang rinci, seragam, dan mudah diterapkan oleh seluruh organisasi perangkat daerah maupun masyarakat.⁵² Oleh karena itu, pembentukan Peraturan Walikota mengenai penyelenggaraan Solo Car Free Day menjadi kebutuhan yuridis sekaligus kebutuhan praktis untuk menjamin kepastian hukum, meningkatkan kualitas pelayanan publik, serta memperkuat efektivitas tata kelola penyelenggaraan kegiatan pada kawasan Solo Car Free Day.

⁵² Soehino, *Ilmu Negara*, Edisi Kelima Belas, (Jakarta: Balai Pustaka, 2018), hlm. 85.

Problematika empiris implementasi perizinan penyelenggaraan kegiatan Solo Car Free Day, dapat dikonkritkan dalam bentuk tabel sebagai berikut.

Obyek Analisis	Pengaturan	Hasil Wawancara dan Kuisioner	Problematika Hukum	Dampak Terhadap Penyelenggaraan <i>Solo Car Free Day</i>
SOP Pelayanan Perizinan	UU No. 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan; UU No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik; Perda Kota Surakarta No. 10 Tahun 2022	Belum terdapat Peraturan WaliKota maupun SOP yang mengatur mekanisme perizinan Solo Car Free Day secara rinci	Terjadi kekosongan norma operasional, prosedur didasarkan pada kebijakan administratif	Kepastian hukum penyelenggara kegiatan belum optimal, berpotensi menimbulkan perbedaan perlakuan
Distribusi Kewenangan	UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah; Perda Kota Surakarta No. 10 Tahun 2022	Pelaksanaan melibatkan Dishub, Satpol PP, Dinas Perdagangan, DLH dan instansi lain melalui Satgas Solo Car Free Day	Pembagian kewenangan operasional belum diatur dalam regulasi teknis, bergantung kesepakatan koordinatif	Potensi tumpang tindih kewenangan apabila terjadi perbedaan penafsiran antar instansi
Pengawasan	Perda Kota Surakarta No. 10 Tahun 2022 memberikan kewenangan pengawasan bidang perhubungan	Pengawasan dilakukan melalui Satgas dan evaluasi rutin, tetapi belum memiliki indikator/SOP pengawasan	Belum terdapat parameter evaluasi yang seragam dalam menilai kepatuhan penyelenggara kegiatan	Efektivitas pengawasan bergantung pengalaman petugas, bukan standar hukum yang baku
Perkembangan Jenis Kegiatan	Belum terdapat pengaturan	Belum terdapat pengaturan	Muncul aktivitas baru seperti	Regulasi belum mampu mengikuti perkembangan

	husus mengenai klasifikasi kegiatan Solo Car Free Day	husus mengenai klasifikasi kegiatan Solo Car Free Day	promosi komersial, permainan anak, penggunaan generator listrik, atraksi hewan, kegiatan berbasis digital	aktivitas masyarakat di Solo Car Free Day
Transparansi Proses Perizinan	Pasal 10 UU No. 30 Tahun 2014 dan UU No. 25 Tahun 2009 mengatur keterbukaan pelayanan	Responden kuesioner menghendaki informasi prosedur perizinan yang lebih mudah diakses dan transparan	Informasi pelayanan belum masuk media resmi pemerintah	Masyarakat mengalami kesulitan memperoleh informasi prosedur penyelenggaraan kegiatan
Kepastian Hukum	Asas Kepastian Hukum (Pasal 10 ayat (1) huruf a UU No. 30 Tahun 2014)	Implementasi perizinan berjalan cukup baik tetapi lebih bertumpu koordinasi daripada regulasi tertulis	Kepastian hukum bersifat faktual, belum sepenuhnya bersifat normatif	Berpotensi menimbulkan ketidakseragaman penerapan kebijakan pada masa mendatang

Tabel problematika empiris implementasi perizinan penyelenggaraan kegiatan Solo Car Free Day.

B. ARGUMENTASI DIPERLUKANNYA PENYUSUNAN PERATURAN WALIKOTA SURAKARTA SEBAGAI ATURAN TEKNIS PROSEDURAL DALAM MERESPON KOMPLEKSITAS PERIZINAN PENYELENGGARAAN SOLO CAR FREE DAY

Salah satu langkah yang dilakukan dalam rangka untuk membuat kehidupan berbangsa dan bernegara menjadi teratur dan sesuai tujuan, maka dibentuklah peraturan perundang-undangan. Dalam sistem hukum Indonesia, peraturan perundang-undangan mempunyai tingkatan-tingkatan dari yang tertinggi sampai yang lebih rendah.⁵³ Tingkatan-tingkatan tersebut yang dinamakan hierarki peraturan perundang-undangan, tingkatan tersebut memuat/berisi kaidah penyusunan secara bertingkat tata norma hukum yang terwujud dalam bentuk peraturan perundang-undangan di Indonesia. Pada tingkat daerah terdapat produk hukum Pemerintah Daerah, yaitu Peraturan Daerah yang bersifat mengatur dan Peraturan Kepala Daerah yang mempunyai sifat lebih teknis serta merupakan aturan pelaksana dari Peraturan Daerah.⁵⁴ Pada lingkup Pemerintah Kota Surakarta, Peraturan Walikota Surakarta menjadi salah satu produk hukum yang mempunyai sifat teknis dan khusus untuk mengatur bentuk kewenangan termasuk penyelenggaraan Solo Car Free Day.

1. ARGUMENTASI YURIDIS KEBUTUHAN DASAR HUKUM PENYELENGGARAAN SOLO CAR FREE DAY

Solo Car Free Day sebagai salah satu ruang publik yang secara rutin dimanfaatkan oleh masyarakat Kota Surakarta menunjukkan bahwa kegiatan tersebut telah berkembang menjadi bagian dari penyelenggaraan pemerintahan daerah di bidang transportasi, lingkungan hidup, kesehatan masyarakat, ekonomi kreatif, dan pelayanan publik. Meskipun pada awalnya Car Free Day lebih dikenal sebagai program pembatasan penggunaan kendaraan bermotor guna mengurangi pencemaran udara, dalam perkembangannya kegiatan tersebut mengalami perluasan fungsi menjadi ruang interaksi sosial yang melibatkan berbagai aktivitas masyarakat, mulai dari olahraga, pertunjukan seni dan budaya, promosi kesehatan, pelayanan publik, maupun kegiatan ekonomi yang melibatkan pelaku usaha mikro, kecil, dan menengah. Dinamika tersebut menyebabkan penyelenggaraan Solo Car Free Day tidak lagi hanya berkaitan dengan rekayasa lalu lintas, tetapi juga menyangkut pengaturan pemanfaatan ruang publik yang

⁵³ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum*, (Yogyakarta: Liberty, 2003), hlm. 34.

⁵⁴ Jimly Asshiddiqie dan Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, (Jakarta: Konstitusi Press, 2012), hlm. 38; Maria Farida Indrati, *Ilmu Perundang-Undangan*, (Yogyakarta: Kanisius, 2007), hlm. 61.

memerlukan kepastian hukum agar setiap aktivitas yang berlangsung dapat berjalan secara tertib, aman, dan memberikan perlindungan hukum bagi seluruh pihak yang terlibat.

Dari perspektif negara hukum, kebutuhan terhadap dasar hukum penyelenggaraan Solo Car Free Day merupakan konsekuensi dari prinsip *rechtstaat* yang dianut Indonesia sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang menyatakan bahwa: Negara Indonesia adalah negara hukum.⁵⁵ Ketentuan tersebut mengandung makna bahwa setiap tindakan pemerintahan, termasuk kebijakan yang berkaitan dengan penyelenggaraan ruang publik, harus dilaksanakan berdasarkan kewenangan yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan. Dengan demikian, penyelenggaraan Solo Car Free Day tidak cukup hanya didasarkan pada kebiasaan administratif ataupun praktik koordinasi antarlembaga, tetapi memerlukan instrumen hukum yang mampu memberikan legitimasi terhadap seluruh tindakan pemerintahan yang dilakukan dalam proses pemberian izin, pengawasan, pembinaan, maupun penegakan ketertiban selama kegiatan berlangsung.

Prinsip tersebut selanjutnya dipertegas dalam Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan. Pasal 5 menentukan bahwa penyelenggaraan administrasi pemerintahan harus diselenggarakan berdasarkan asas legalitas, asas perlindungan terhadap hak asasi manusia, serta Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik (AUPB). Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa setiap keputusan administrasi yang diambil oleh pemerintah daerah harus memiliki dasar kewenangan yang jelas serta dilaksanakan melalui prosedur yang dapat dipertanggungjawabkan. Dalam konteks Solo Car Free Day, mekanisme pemberian izin kepada masyarakat untuk menggunakan kawasan kegiatan merupakan bentuk keputusan administrasi pemerintahan yang secara langsung menimbulkan akibat hukum. Oleh karena itu, prosedur pemberian izin tidak dapat hanya mengandalkan kebijakan teknis yang berkembang berdasarkan praktik lapangan, tetapi harus memperoleh legitimasi melalui pengaturan yang lebih operasional sehingga memenuhi prinsip legalitas dalam penyelenggaraan pemerintahan.⁵⁶

Pasal 10 ayat (1) Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 mengatur bahwa penyelenggaraan pemerintahan harus berpedoman pada Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik, yaitu asas kepastian hukum, kemanfaatan, ketidakberpihakan,

⁵⁵ Bagir Manan, *Perkembangan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*, (Yogyakarta: FH UII Press, 2004), hlm. 2.

⁵⁶ Inu Kencana Syafi, *Ilmu Administrasi Publik*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1999), hlm. 8.

kecermatan, tidak menyalahgunakan kewenangan, keterbukaan, kepentingan umum, dan pelayanan yang baik. Apabila asas-asas tersebut dikaitkan dengan penyelenggaraan Solo Car Free Day di Kota Surakarta, terlihat bahwa beberapa asas telah diimplementasikan melalui koordinasi lintas perangkat daerah serta pengawasan yang dilakukan oleh Satuan Tugas Solo Car Free Day. Namun demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa asas kepastian hukum dan asas pelayanan yang baik belum sepenuhnya terpenuhi karena belum terdapat pengaturan teknis yang secara rinci mengatur prosedur perizinan, klasifikasi kegiatan, standar penggunaan ruang publik, pembagian kewenangan, maupun mekanisme evaluasi penyelenggaraan kegiatan. Akibatnya, pelaksanaan administrasi pemerintahan masih bertumpu pada diskresi aparatur serta koordinasi administratif yang sewaktu-waktu dapat berubah sesuai kondisi lapangan.

Argumentasi mengenai perlunya dasar hukum yang lebih spesifik juga diperkuat oleh ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Pasal 15 mengatur bahwa setiap penyelenggara pelayanan publik berkewajiban menyusun dan menetapkan standar pelayanan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan kepada masyarakat. Selanjutnya, Pasal 21 menentukan bahwa standar pelayanan sekurang-kurangnya memuat dasar hukum, persyaratan pelayanan, sistem dan mekanisme pelayanan, jangka waktu penyelesaian, produk pelayanan, sarana dan prasarana, kompetensi pelaksana, pengawasan internal, mekanisme pengaduan, serta evaluasi kinerja pelayanan. Norma tersebut memperlihatkan bahwa setiap pelayanan administrasi yang diberikan oleh pemerintah, termasuk pelayanan perizinan kegiatan pada kawasan Solo Car Free Day, idealnya telah memiliki standar pelayanan yang jelas dan terdokumentasi. Namun demikian, berdasarkan hasil penelitian, mekanisme tersebut sampai saat ini masih dilaksanakan berdasarkan koordinasi lintas instansi tanpa didukung oleh Standar Operasional Prosedur (SOP) maupun Peraturan Walikota yang mengatur secara komprehensif tahapan pelayanan perizinan.

Dari aspek penyelenggaraan lalu lintas, kebutuhan pembentukan dasar hukum juga memperoleh legitimasi melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 93 mengatur bahwa penggunaan jalan selain untuk kegiatan lalu lintas hanya dapat dilakukan untuk kepentingan tertentu setelah memperoleh izin dari Kepolisian Negara Republik Indonesia. Selanjutnya, Pasal 94 menegaskan bahwa pemberian izin penggunaan jalan harus tetap memperhatikan kepentingan umum, keselamatan, keamanan, ketertiban, serta kelancaran lalu lintas.

Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa penggunaan Jalan Slamet Riyadi sebagai lokasi penyelenggaraan Solo Car Free Day beserta berbagai kegiatan masyarakat yang berlangsung di dalamnya pada hakikatnya merupakan bentuk penggunaan ruang jalan di luar fungsi normalnya sehingga memerlukan mekanisme pengaturan yang jelas. Namun demikian, undang-undang tersebut hanya memberikan kerangka normatif secara umum sehingga pengaturan mengenai tata cara penyelenggaraan, pembagian kawasan, mekanisme pemberian izin kegiatan, maupun pengawasan operasional menjadi kewenangan pemerintah daerah untuk mengaturnya lebih lanjut.

Kewenangan tersebut memperoleh dasar konstitusional melalui Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Berdasarkan pembagian urusan pemerintahan konkuren, bidang perhubungan merupakan salah satu urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan pemerintah daerah kabupaten/kota sesuai dengan pembagian kewenangan yang ditetapkan dalam lampiran undang-undang tersebut. Melalui kewenangan tersebut, Pemerintah Kota Surakarta memiliki legitimasi untuk melaksanakan manajemen lalu lintas, pengaturan penggunaan jalan, pembinaan angkutan, pengendalian operasional transportasi, serta penyelenggaraan pelayanan publik di bidang perhubungan. Dengan demikian, pembentukan kebijakan mengenai Solo Car Free Day, termasuk penyusunan mekanisme perizinan kegiatan masyarakat, merupakan bagian dari pelaksanaan otonomi daerah yang diberikan oleh undang-undang.

Pada tingkat daerah, Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Perhubungan telah memberikan dasar hukum bagi Pemerintah Kota Surakarta dalam melaksanakan penyelenggaraan urusan perhubungan, manajemen lalu lintas, pengawasan penggunaan jalan, serta pengendalian operasional transportasi. Akan tetapi, hasil analisis terhadap substansi perda tersebut menunjukkan bahwa pengaturannya masih bersifat umum dan belum secara eksplisit mengatur penyelenggaraan Solo Car Free Day. Tidak ditemukan ketentuan yang mengatur mengenai mekanisme pengajuan izin kegiatan, klasifikasi aktivitas masyarakat, pembagian zonasi kawasan, hak dan kewajiban penyelenggara kegiatan, mekanisme koordinasi Satuan Tugas, standar pengawasan, maupun tata cara evaluasi penyelenggaraan Solo Car Free Day. Kekosongan norma operasional tersebut

mengakibatkan implementasi kebijakan lebih banyak diselesaikan melalui koordinasi administratif daripada melalui mekanisme hukum yang baku.⁵⁷

Analisis dan kajian dari aspek pengaturan tersebut, diperkuat oleh hasil wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta yang menjelaskan bahwa saat penelitian ini dilaksanakan belum terdapat Peraturan Walikota yang secara spesifik mampu mengatur penyelenggaraan *Solo Car Free Day*. Narasumber menyampaikan bahwa berbagai kebijakan mengenai pembagian ruang, mekanisme pemberian izin, koordinasi antarorganisasi perangkat daerah, serta pengawasan kegiatan selama ini lebih banyak didasarkan pada hasil rapat koordinasi dan kesepakatan bersama lintas instansi. Berdasarkan keterangan yang diperoleh dari narasumber, kondisi tersebut memang masih mampu menjaga keberlangsungan penyelenggaraan *Solo Car Free Day*, namun pada saat yang sama menimbulkan kebutuhan akan suatu regulasi yang dapat menjadi pedoman bersama bagi seluruh perangkat daerah maupun masyarakat. Pendapat tersebut menunjukkan bahwa kebutuhan pembentukan dasar hukum bukan hanya merupakan kajian teoritis, melainkan juga merupakan kebutuhan nyata yang dirasakan oleh aparatur pemerintah sebagai pelaksana kebijakan.⁵⁸

Hasil kuesioner yang disebarkan kepada masyarakat juga menunjukkan kecenderungan yang sama. Sebagian besar responden menilai bahwa penyelenggaraan *Solo Car Free Day* telah memberikan manfaat yang besar sebagai ruang publik, namun masyarakat mengharapkan agar prosedur perizinan kegiatan lebih transparan, mudah diakses, memiliki persyaratan yang jelas, serta memberikan kepastian mengenai jenis kegiatan yang diperbolehkan maupun yang dilarang. Aspirasi tersebut memperlihatkan bahwa masyarakat pada dasarnya tidak hanya membutuhkan pelayanan administrasi yang cepat, tetapi juga menghendaki adanya kepastian hukum dalam setiap proses penyelenggaraan kegiatan di kawasan *Solo Car Free Day*.⁵⁹ Dengan demikian, hasil penelitian empiris memperkuat argumentasi normatif bahwa pembentukan dasar hukum khusus merupakan kebutuhan yang berasal dari pemerintah maupun masyarakat sebagai pengguna layanan publik.

⁵⁷ Hotman P. Sibuea, *Asas Negara Hukum, Peraturan Kebijakan*, (Jakarta: Erlangga, 2010), hlm. 19.

⁵⁸ Hasil Wawancara dengan Andri Wahyudi, S.E., M.Si., selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Senin 29 Juni 2026.

⁵⁹ Hasil Distribusi Kuisisioner dari *Sample* Representasi Unsur Masyarakat yang Memohonkan Izin Kegiatan di *Solo Car Free Day*, Selasa 30 Juni 2026.

Berdasarkan keseluruhan uraian tersebut, penulis berpendapat bahwa pembentukan Peraturan Walikota tentang Penyelenggaraan Solo Car Free Day merupakan suatu kebutuhan yuridis yang mendesak. Peraturan tersebut bukan dimaksudkan untuk menciptakan kewenangan baru bagi pemerintah daerah, melainkan sebagai instrumen hukum yang mengoperasionalkan norma-norma yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009, Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014, serta Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022. Dengan adanya Peraturan Walikota, mekanisme penyelenggaraan Solo Car Free Day akan memiliki dasar hukum yang lebih jelas, prosedur pelayanan yang terstandar, pembagian kewenangan yang tegas, sistem pengawasan yang terukur, serta kepastian hukum yang mampu memberikan perlindungan bagi pemerintah daerah, penyelenggara kegiatan, pelaku usaha, maupun masyarakat.

2. ARGUMENTASI SOSIOLOGIS KEBUTUHAN KOMPOSISI PENGATURAN PENYELENGGARAAN SOLO *CAR FREE DAY* YANG MENAKOMODIR DINAMIKA KEBUTUHAN MASYARAKAT KOTA SURAKARTA

Hirarki peraturan perundang-undangan di Indonesia secara eksklusif mendapatkan ragam pengaturan dan yang teraktual diatur pada Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Dalam substansi undang-undang tersebut, tepatnya sebagaimana yang diatur pada Pasal 7 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, maka dapat dilihat urutan atau tingkatan dari peraturan perundang-undangan dalam sistem hukum di Indonesia.⁶⁰ Hal tersebut apabila dijelaskan dengan menyebutkan uraian pasalnya secara langsung.

Pembentukan suatu peraturan perundang-undangan pada hakikatnya tidak hanya didasarkan pada kebutuhan yuridis, tetapi juga harus mencerminkan kebutuhan sosial masyarakat yang menjadi sasaran pengaturannya. Dalam perspektif sosiologi hukum, keberadaan suatu norma akan efektif apabila lahir sebagai respons terhadap dinamika kehidupan masyarakat, sehingga hukum tidak hanya berfungsi sebagai instrumen pengendalian sosial (*social control*), tetapi juga sebagai sarana pembaharuan

⁶⁰ Bagir Manan, *Dasar-Dasar Sistem Ketatanegaraan Indonesia Menurut UUD 1945*, 4th Editions, (Bandung: FHUNPAD, 2024), hlm. 19.

masyarakat (*law as a tool of social engineering*).⁶¹ Oleh karena itu, kebutuhan penyusunan pengaturan mengenai penyelenggaraan Solo Car Free Day di wilayah Kota Surakarta harus dipahami sebagai respons terhadap perkembangan aktivitas masyarakat yang semakin kompleks dan tidak lagi dapat diakomodasi secara optimal hanya melalui kebijakan administratif maupun koordinasi antar lembaga.

Landasan sosiologis pembentukan peraturan perundang-undangan memperoleh pengakuan dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022. Penjelasan mengenai landasan sosiologis menyatakan bahwa suatu peraturan dibentuk karena adanya kebutuhan masyarakat terhadap penyelesaian suatu persoalan yang berkembang dalam kehidupan sosial. Dengan demikian, suatu regulasi tidak hanya harus memiliki legitimasi hukum, tetapi juga harus mampu menjawab kebutuhan nyata masyarakat sehingga keberadaannya dapat diterima, dipatuhi, dan dilaksanakan secara efektif. Dalam konteks Solo Car Free Day, perkembangan fungsi kawasan yang tidak lagi semata-mata sebagai ruang olahraga, melainkan juga sebagai pusat kegiatan ekonomi, budaya, edukasi, promosi, pelayanan publik, dan hiburan, menunjukkan adanya perubahan karakter sosial yang memerlukan penyesuaian pengaturan hukum.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Solo Car Free Day telah mengalami transformasi fungsi sejak pertama kali diselenggarakan. Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta, pada awal pelaksanaannya kawasan Solo Car Free Day hanya difokuskan sebagai ruang aktivitas olahraga dan kampanye pengurangan penggunaan kendaraan bermotor. Namun demikian, perkembangan kebutuhan masyarakat menyebabkan kawasan tersebut berkembang menjadi ruang publik multifungsi yang digunakan untuk kegiatan komunitas, pertunjukan seni, promosi produk, edukasi, pelayanan kesehatan, kegiatan pemerintahan, maupun aktivitas ekonomi yang melibatkan ratusan pelaku usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM). Perubahan fungsi tersebut menunjukkan bahwa dinamika sosial masyarakat berkembang jauh lebih cepat dibandingkan perkembangan regulasi yang mengaturnya.⁶²

Perubahan daripada karakteristik dan jenis Solo Car Free Day juga menimbulkan

⁶¹ Philipus M. Hadjon dan Tatiek Sri Djatmiati, *Argumentasi Hukum*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 2005).

⁶² Hasil Wawancara dengan Andri Wahyudi, S.E., M.Si., selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Senin 29 Juni 2026.

dampak pada meningkatnya kompleksitas penyelenggaraan kawasan. Berdasarkan hasil wawancara, pemerintah daerah tidak lagi hanya mengatur lalu lintas kendaraan, tetapi juga harus mengelola pembagian ruang bagi pedagang, komunitas olahraga, organisasi masyarakat, penyelenggara kegiatan sosial, promosi perusahaan, pertunjukan seni, fasilitas pelayanan kesehatan, serta akses kendaraan darurat. Masing-masing aktivitas tersebut memiliki karakteristik, kebutuhan ruang, tingkat risiko, serta dampak yang berbeda terhadap ketertiban umum. Kondisi demikian memperlihatkan bahwa pengaturan yang bersifat umum sebagaimana terdapat dalam Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 belum mampu mengakomodasi seluruh dinamika aktivitas masyarakat yang berkembang di kawasan Solo Car Free Day.

Hasil wawancara juga mengungkapkan bahwa dalam praktik penyelenggaraan Solo Car Free Day sering muncul aktivitas baru yang sebelumnya tidak pernah diperkirakan ketika program tersebut mulai dilaksanakan. Diantaranya adalah promosi kendaraan bermotor, penggunaan generator listrik oleh penyelenggara kegiatan, penyediaan wahana permainan anak, aktivitas yang melibatkan satwa, maupun berbagai bentuk promosi digital oleh komunitas maupun pelaku usaha. Munculnya bentuk-bentuk kegiatan baru tersebut menunjukkan bahwa perkembangan sosial masyarakat berlangsung secara dinamis, sedangkan regulasi yang tersedia belum memberikan pedoman mengenai mekanisme pengawasan, persyaratan teknis, pembagian lokasi, maupun standar keselamatan bagi setiap jenis kegiatan. Akibatnya, penyelesaian berbagai persoalan tersebut lebih banyak dilakukan melalui kebijakan situasional dan hasil koordinasi antar instansi.⁶³

Fakta tersebut diperkuat oleh hasil kuesioner yang menunjukkan bahwa mayoritas responden memandang Solo Car Free Day sebagai ruang publik yang memiliki manfaat besar bagi masyarakat.⁶⁴ Selain menjadi sarana olahraga, responden juga memanfaatkan kawasan tersebut untuk kegiatan rekreasi keluarga, berbelanja produk UMKM, mengikuti kegiatan komunitas, memperoleh layanan kesehatan, maupun menghadiri berbagai kegiatan sosial yang diselenggarakan oleh pemerintah maupun organisasi masyarakat. Tingginya tingkat pemanfaatan kawasan tersebut menunjukkan bahwa Solo Car Free Day telah menjadi bagian dari kehidupan sosial masyarakat Kota Surakarta. Oleh karena itu, keberlanjutan penyelenggaraannya memerlukan pengaturan yang

⁶³ Hasil Wawancara dengan Andri Wahyudi, S.E., M.Si., selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta, Senin 29 Juni 2026.

⁶⁴ Hasil Distribusi Kuisisioner dari *Sample* Representasi Unsur Masyarakat yang Memohonkan Izin Kegiatan di Solo *Car Free Day*, Selasa 30 Juni 2026.

mampu menjamin keseimbangan antara kepentingan seluruh pengguna kawasan tanpa mengurangi fungsi utama Solo Car Free Day sebagai ruang publik yang aman, nyaman, dan inklusif.

Hasil kuesioner juga menunjukkan bahwa masyarakat tidak hanya menghendaki keberlangsungan Solo Car Free Day, tetapi juga mengharapkan adanya pengaturan yang lebih jelas mengenai mekanisme penyelenggaraan kegiatan. Sebagian besar responden menginginkan adanya pembagian lokasi yang lebih tertata, prosedur perizinan yang transparan, kepastian mengenai jenis kegiatan yang diperbolehkan, pengaturan terhadap aktivitas komersial, peningkatan kebersihan kawasan, penguatan aspek keamanan, serta penataan pedagang agar tidak mengganggu sirkulasi pengunjung. Aspirasi tersebut memperlihatkan bahwa kebutuhan masyarakat tidak lagi terbatas pada tersedianya ruang publik, tetapi juga mencakup kualitas tata kelola ruang publik yang memberikan kepastian, ketertiban, dan rasa keadilan bagi seluruh pengguna.⁶⁵

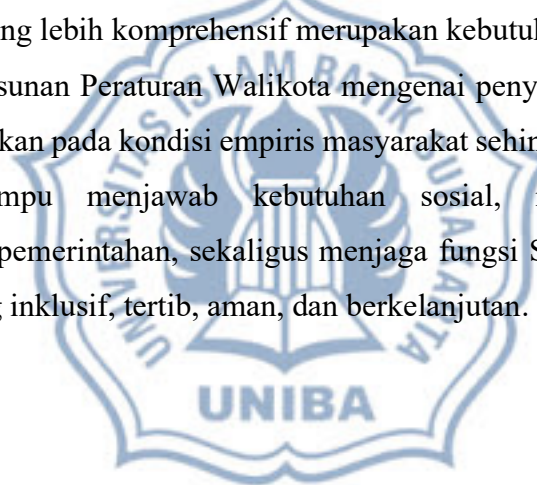
Dari perspektif sosiologi hukum, kondisi tersebut menunjukkan adanya hubungan timbal balik antara perkembangan masyarakat dengan kebutuhan pembentukan hukum. Hukum tidak dapat dipertahankan dalam bentuk yang statis ketika realitas sosial terus mengalami perubahan. Sebaliknya, regulasi harus mampu mengikuti dinamika masyarakat agar tetap memiliki daya guna dan daya laku. Apabila pengaturan penyelenggaraan Solo Car Free Day tidak segera disesuaikan dengan perkembangan aktivitas masyarakat, maka potensi munculnya konflik kepentingan antar pengguna kawasan akan semakin besar, baik antara pedagang dengan komunitas olahraga, antara penyelenggara kegiatan dengan pengunjung, maupun antara aktivitas komersial dengan fungsi ruang publik. Dalam kondisi demikian, hukum kehilangan fungsinya sebagai instrumen pengatur kehidupan bersama karena tidak lagi mampu memberikan pedoman perilaku yang jelas.

Komposisi dari materi muatan pengaturan penyelenggaraan Solo Car Free Day di masa mendatang tidak cukup secara terbatas dan rigid hanya mengatur mekanisme perizinan sebagaimana dipahami selama ini. Pengaturan tersebut harus disusun secara lebih komprehensif dengan mengakomodasi seluruh dinamika kebutuhan masyarakat Kota Surakarta. Materi muatan yang perlu diatur sekurang-kurangnya meliputi tujuan penyelenggaraan Solo Car Free Day, asas penyelenggaraan, pembagian zonasi kawasan, klasifikasi kegiatan, mekanisme perizinan, hak dan kewajiban penyelenggara kegiatan,

⁶⁵ Hasil Distribusi Kuisisioner dari *Sample* Representasi Unsur Masyarakat yang Memohonkan Izin Kegiatan di Solo *Car Free Day*, Selasa 30 Juni 2026.

hak pengunjung, pengaturan pedagang dan UMKM, kegiatan promosi dan sponsor, standar keselamatan, penggunaan fasilitas umum, mekanisme koordinasi antarorganisasi perangkat daerah, pengawasan, evaluasi berkala, mekanisme pengaduan masyarakat, serta sanksi administratif terhadap setiap bentuk pelanggaran. Dengan komposisi pengaturan yang demikian, regulasi tidak hanya berfungsi sebagai dasar hukum bagi pemerintah daerah, tetapi juga menjadi instrumen yang mampu mengakomodasi kepentingan masyarakat secara lebih proporsional.

Berdasarkan keseluruhan hasil penelitian, dapat dipahami bahwa kebutuhan pembentukan pengaturan mengenai penyelenggaraan Solo Car Free Day bukan hanya didorong oleh suatu pertimbangan yuridis, melainkan juga oleh perubahan struktur sosial masyarakat Kota Surakarta. Meningkatnya intensitas pemanfaatan kawasan, bertambahnya ragam aktivitas masyarakat, berkembangnya kepentingan ekonomi, serta tingginya ekspektasi masyarakat terhadap kualitas pelayanan publik menjadi indikator bahwa regulasi yang lebih komprehensif merupakan kebutuhan sosial yang nyata. Oleh karena itu, penyusunan Peraturan Walikota mengenai penyelenggaraan Solo Car Free Day harus didasarkan pada kondisi empiris masyarakat sehingga regulasi yang dibentuk benar-benar mampu menjawab kebutuhan sosial, meningkatkan efektivitas penyelenggaraan pemerintahan, sekaligus menjaga fungsi Solo Car Free Day sebagai ruang publik yang inklusif, tertib, aman, dan berkelanjutan.



BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Kesimpulan yang didapatkan dari penulisan skripsi ini, berkaitan dengan intisari dari 2 (dua) rumusan masalah yang disajikan adalah sebagai berikut:

1. Kondisi eksisting penerapan perizinan dan penyelenggaraan Solo *Car Free Day* dianalisis dari mekanisme perizinan penyelenggaraan yang berkembang selaras dengan pemanfaatan ruang publik masyarakat. Pada awal pelaksanaan kawasan kegiatan dibagi beberapa zona berdasarkan aktivitas, seperti zona olahraga, seni dan budaya, edukasi, serta hiburan. Pola tersebut kurang efektif sehingga dilakukan penyesuaian pengaturan ruang didasarkan fungsi masing-masing koridor. Pemberian izin melibatkan berbagai organisasi perangkat daerah serta partisipasi masyarakat dalam proses pengawasan dan evaluasi. Problematika hukum dan empiris implementasi perizinan Solo *Car Free Day* yaitu kekosongan norma operasional, pembagian kewenangan bergantung kesepakatan koordinatif, belum terdapat parameter evaluasi, dan kepastian hukum bersifat faktual belum terdapat jaminan pengaturan normatifnya.
2. Argumentasi diperlukannya penyusunan Peraturan Walikota Surakarta sebagai aturan teknis prosedural dalam merespon kompleksitas perizinan penyelenggaraan Solo *Car Free Day* mencakup argumentasi yuridis kebutuhan dasar hukum penyelenggaraan Solo *Car Free Day* berupa jaminan kepastian hukum, kebutuhan dasar hukum tertulis Solo *Car Free Day* sebagai aktualisasi ciri negara hukum, dan fakta bahwa keberhasilan koordinasi dalam kondisi aktual belum diikuti penguatan regulasi. Sedangkan, argumentasi sosiologis kebutuhan komposisi pengaturan penyelenggaraan Solo *Car Free Day* yang mengakomodir dinamika kebutuhan masyarakat dan berfungsi sebagai instrumen pengendalian sosial, dan sarana pembaharuan masyarakat yang menjamin pelaksanaan Solo *Car Free Day* sebagai sarana pemanfaatan ruang publik di lingkungan Kota Surakarta tetap inklusif, tertib, aman, serta berkelanjutan.

B. SARAN

Saran sebagai bentuk rekomendasi dari skripsi ini mencakup hal-hal sebagai berikut:

1. Kepada Pemerintah Kota Surakarta supaya merealisasikan penyusunan Peraturan Walikota yang mengatur spesifik penyelenggaraan kegiatan Solo *Car Free Day* sebagai dasar hukum yang mampu menjamin kepastian hukum, kemanfaatan, dan mengakomodir kebutuhan masyarakat terhadap pemanfaatan ruang publik.

2. Kepada Dinas Perhubungan Kota Surakarta agar secara eksklusif dan komprehensif menyempurnakan pola tata kelola *Solo Car Free Day* yang mencakup program perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, pengendalian, dan evaluasi dengan secara responsif mampu mengakomodir kebutuhan masyarakat Kota Surakarta terhadap pemanfaatan ruang publik melalui *Solo Car Free Day*.



DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Albab, Ulul, *Kebijakan Publik; Teori, Konsep Dan Kajian Akademik*, Its Press, Surabaya, 2018.
- Asshiddiqie, Jimly, *Perihal Undang-Undang*, Rajawali Press, Jakarta, 2009.
- Asshiddiqie, Jimly. Ali Safa'at, *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*, Konstitusi Press, Jakarta, 2012.
- Fauzan, Muhammad, *Hukum Pemerintahan Daerah: Kajian Tentang Hubungan Keuangan antara Pusat dan Daerah*, Yogyakarta: PKHKD FH UNSOED dan UII PRESS, 2006.
- Hamdi, Muchlis, *Kebijakan Publik*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2014.
- Ibrahim, Johny, *Teori Dan Penelitian Hukum Normatif*, Bayu Media Publishing, Malang, 2006.
- Indrati, Maria Farida, *Ilmu Perundang-Undangan*, Kanisius, Yogyakarta, 2007.
- Kaho, Josef Riwu, *Prospek Otonomi Daerah di Indonesia*, Rajawali, Jakarta, 1987.
- M. Hadjon, Philipus, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia (Introduction to the Indonesian Administrative Law)*, Edisi Revisi, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 2022.
- M. Hadjon, Philipus, Tatiek Sri Djatmiati, *Argumentasi Hukum*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 2005.
- Manan, Bagir, *Dasar-Dasar Sistem Ketatanegaraan Indonesia Menurut UUD 1945*, 4th Editions, FHUNPAD, Bandung, 2024.
- Manan, Bagir, *Perkembangan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*, FH UII Press, Yogyakarta, 2004.
- Meleong, Lexy J., *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung, Remaja Rosdakarya, 2002.
- Mertokusumo, Sudikno, *Mengenal Hukum, Suatu Pengantar*, CV Aditya Bhakti, Bandung, 2010.
- Narbuko, Cholid, Abu Amani, *Metode Penelitian*, Jakarta: Bumi Aksara, 1997.
- Nugroho, Riant, *Kebijakan Publik: Implementasi dan Pengendalian Kebijakan*, Elex Media Komputindo, Jakarta, 2021.
- Pierson, Christopher, *Welfare State: The New Political Economy of Welfare*, The Pennsylvania State University Press, Pennsylvania, 2007.
- Riduan, *Belajar Mudah Penelitian*, Bandung: Alfabeta, 2012.
- Ridwan, M., *Asas-Asas Umum Pemerintahan Yang Layak*, CV Aditya Bhakti, Bandung, 2010.

- Rosidin, Utang, *Otonomi Daerah Dan Desentralisasi*, Pustaka Seti, Jakarta, 2015.
- P. Sibuea, Hotman, *Asas Negara Hukum, Peraturan Kebijakan*, Erlangga, Jakarta, 2010.
- Soehino, *Ilmu Negara*, Edisi Kelima Belas Balai Pustaka, Jakarta, 2018.
- Soekarno, *Pengertian Pokok Untuk Memahami Dan Analisa Kebijakan Pemerintah*, Airlangga University Press, Surabaya, 2007.
- Suharto, Edy, *Kebijakan Sosial Sebagai Kebijakan Publik: Peran Pembangunan Kesejahteraan Sosial Dan Pekerjaan Sosial Dalam Mewujudkan Negara Kesejahteraan (Welfare State) Di Indonesia*, Penerbit Alfabeta, Bandung, 2008.
- Syafi, Inu Kencana, *Ilmu Administrasi Publik*, Rineka Cipta, Jakarta, 1999.
- Syueb, Sudono, *Dinamika Hukum Pemerintahan Daerah*, Laksbang Mediatama, Surabaya, 2008.
- Winarno, Budi, *Kebijakan Publik: Teori Dan Proses*, Med Press, Yogyakarta, 2007.
- Wahab, Solichin Abdul, *Analisis Kebijaksanaan Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijakan Negara*, Bumi Aksara, Jakarta, 2004.
- Jurnal:**
- Arthayana, I Wayan, “Otonomi dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah,” *Jurnal Kertha Wicaksana*, Volume 17, Nomor 2, 2011, hlm. 178-189.
- Budiono, Arief, *Kebijakan Perum Perhutani KPH Dalam Pengelolaan Hutan Berbasis Partisipasi Masyarakat Melalui Program PBHM*, Surakarta, Tesis, Universitas Sebelas Maret, 2008.
- Sarjiyati, *Kebijakan Bupati Madiun dalam Pengisian Jabatan Kades pada masa Tansisi Berlakunya UU Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemda*, Surakarta, Tesis Universitas Sebelas Maret, 2013.
- Suandi, I Wayan, “Eksistensi Kebijakan Publik Dan Dalam Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah”, *Jurnal Ilmiah Fisip*, Volume 1, 2010, hlm. 12-13.
- Lestari, Dwi Putri, “Kompleksitas Perizinan Kegiatan Publik dan Implikasinya terhadap Kepastian Hukum”, *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, Vol. 5, No. 3, 2020.
- Nugroho M. Fajar, “Kepastian Hukum dalam Pelayanan Perizinan di Indonesia”, *Jurnal Legislasi Indonesia*, Vol. 17, No. 3, 2020.
- Nurhayati, Siti, “Implementasi Kebijakan Car Free Day dalam Upaya Pengendalian Pencemaran Udara di Perkotaan”, *Jurnal Ilmu Lingkungan*, Vol. 18, No. 2, 2020.
- Pratama, Ahmad Rizki, “Peran Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Ruang Publik Perkotaan”, *Jurnal Administrasi Publik*, Vol. 10, No. 1, 2019.

Santoso, Rudi, “Pengaturan Transportasi Perkotaan dalam Perspektif Hukum Administrasi”,
Jurnal Rechts Vinding, Vol. 9, No. 2, 2020.

Internet:

Handayani, Lilis, “Diskresi Pemerintah Daerah dalam Pembentukan Kebijakan Publik”,
Jurnal Hukum Ius Quia Iustum, Vol. 27, No. 1, 2020.

Ryanthie, Septia, Tempo. Co, 19/04/2026, “KA Batara Kresna Tertemper Sepeda Motor saat
CFD Solo”, <https://www.tempo.co/ekonomi/ka-batara-kresna-tertemper-sepeda-motor-saat-cfd-solo-2130182>, diakses pada Selasa 28 April 2026.

Wicaksono, Wahid Arya, Syaiful Bahri, Duta Gilang Suryanto, Solo Trust. Com, “Keseruan
Car Free Day (CFD) Solo, Ajang Berkumpul Warga”,
<https://www.solotrust.com/berita/keseruan-car-free-day-cfd-solo-ajang-berkumpul-warga>, diakses pada Selasa 28 April 2026.

Peraturan Perundang-Undangan:

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 10 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan
Perhubungan.



LAMPIRAN:

Daftar Wawancara I

Ditujukan Kepada Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta

Nama : ANDRI WAHYUDI, S.E., M.Si

Instansi : Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surakarta

- 1. Menurut anda, apakah yang menjadi kelebihan dari prosedur perizinan kegiatan yang diselenggarakan di Solo *Car Free Day* saat ini?**



Jawaban :

Menurut saya, kelebihan prosedur perizinan kegiatan di Solo Car Free Day saat ini adalah pengaturannya bersifat adaptif terhadap perkembangan dinamika kegiatan masyarakat, sehingga pola penataan tidak lagi berorientasi pada pembagian zona berdasarkan tema, tetapi disesuaikan dengan karakteristik aktivitas dan kebutuhan pengelolaan ruang publik. Pada awal penyelenggaraan Solo Car Free Day, kawasan dibagi menjadi beberapa zona tematik, yaitu Segmen Purwosari–Sriwedari sebagai Zona Olahraga, Segmen Sriwedari–Ngapeman sebagai Zona Seni dan Budaya, Segmen Ngapeman–Nonongan sebagai Zona Edukasi dan Pendidikan, serta Segmen Nonongan–Bundaran Gladag sebagai Zona Hiburan. Namun, dalam pelaksanaannya pembagian tersebut tidak lagi relevan karena terjadi ketimpangan persebaran aktivitas yang mengakibatkan kepadatan pada titik-titik tertentu, khususnya di kawasan Gendengan dan Sriwedari. Selain itu, berkembangnya aktivitas pedagang di City Walk serta keberadaan PKL dari kawasan Manahan turut membentuk pusat-pusat keramaian baru.

Sebagai bentuk penyesuaian, pengaturan kegiatan kemudian diubah berdasarkan fungsi ruang. Lajur sisi utara digunakan untuk kegiatan statis seperti ; Cek Kesehatan Gratis, Promosi, Jasa Mainan, Senam, dll, jalur tengah digunakan untuk kegiatan dinamis atau bergerak seperti, kirab, karnaval, Promosi berjalan dll, jalur lambat dipertahankan sebagai jalur pertolongan, sedangkan City Walk dimanfaatkan sebagai lokasi berjualan. Pengaturan ini memberikan fleksibilitas dalam penempatan kegiatan tanpa mengabaikan aspek keselamatan, kelancaran sirkulasi pengunjung, dan akses kendaraan darurat.

Meskipun lebih fleksibel, pemberian izin tetap memperhatikan pembatasan tertentu. Misalnya, kegiatan yang menggunakan pengeras suara tidak ditempatkan di sekitar tempat ibadah, kegiatan yang membutuhkan ruang besar diarahkan pada lokasi persimpangan yang tidak menjadi jalur lalu lintas kendaraan, dan rute dokar wisata diatur agar tidak melewati pusat-pusat keramaian.

Kelebihan lainnya adalah adanya koordinasi lintas perangkat daerah melalui pembentukan Satuan Tugas Solo Car Free Day, yang terdiri atas Dinas Perhubungan, Satuan Polisi Pamong Praja, Dinas Perdagangan, dan Dinas Lingkungan Hidup sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing. Dinas Perhubungan bertanggung jawab terhadap pengaturan dan pengawasan kegiatan serta manajemen lalu lintas, Dinas Perdagangan melakukan pembinaan dan penertiban pedagang, Dinas Lingkungan Hidup bertanggung jawab terhadap kebersihan kawasan, sedangkan Satpol PP melaksanakan penegakan ketertiban umum dan pengamanan kegiatan.

Untuk mendukung pelayanan di lapangan, juga telah dibentuk beberapa posko pelayanan cepat yang berada di depan Diamond Hotel, Simpang Tiga Pengadilan, Simpang Tiga

McDonald's, dan Simpang Tiga Latansa. Dengan adanya koordinasi lintas instansi tersebut, pelaksanaan perizinan dan pengawasan kegiatan dapat berjalan lebih efektif sesuai dengan kewenangan masing-masing.

2. Menurut anda, apakah yang menjadi kelemahan dari prosedur perizinan kegiatan yang diselenggarakan di Solo Car Free Day saat ini?

Jawaban :

Menurut saya, kelemahan utama prosedur perizinan kegiatan di Solo Car Free Day saat ini adalah belum adanya aturan teknis yang mengatur secara rinci mengenai tata kelola perizinan, pembagian kewenangan, serta mekanisme pengawasan di lapangan. Akibatnya, meskipun telah dibentuk Satuan Tugas (Satgas) Solo Car Free Day yang terdiri dari Dinas Perhubungan, Satpol PP, Dinas Perdagangan, dan Dinas Lingkungan Hidup, dalam pelaksanaannya masih sering terjadi pelanggaran maupun perbedaan persepsi antar petugas maupun masyarakat.

Pelanggaran yang masih sering ditemukan antara lain pedagang yang menggunakan lajur sisi utara untuk berjualan, padahal lajur tersebut diperuntukkan bagi kegiatan statis yang telah memperoleh izin. Selain itu, masih terdapat perbedaan persepsi dalam mengklasifikasikan beberapa jenis kegiatan, seperti membedakan antara pengamen dengan pertunjukan seni, serta jasa permainan yang sekaligus melakukan aktivitas perdagangan, seperti persewaan odong-odong, skuter listrik, mobil-mobilan, kereta mini, maupun permainan memancing ikan yang disertai penjualan mainan. Kondisi tersebut sering menimbulkan kebingungan dalam menentukan apakah kegiatan tersebut termasuk objek perizinan kegiatan, aktivitas perdagangan, atau jasa permainan.

Permasalahan lainnya adalah belum adanya pengaturan yang jelas mengenai kegiatan penyebaran flyer atau media promosi yang berpotensi menimbulkan sampah dan mengganggu kebersihan kawasan, serta belum adanya ketentuan teknis mengenai pembatasan atau persyaratan penggunaan hewan yang berpotensi membahayakan keselamatan pengunjung.

Di sisi lain, kelemahan juga terlihat pada aspek kelembagaan. Hingga saat ini belum terdapat Standar Operasional Prosedur (SOP) operasional Satgas Solo Car Free Day yang mengatur secara rinci mengenai pembagian tugas, waktu pelaksanaan pengawasan, mekanisme koordinasi antar instansi, pola penindakan terhadap pelanggaran, serta prosedur evaluasi kegiatan. Akibatnya, pelaksanaan tugas di lapangan masih bergantung pada kebijakan masing-masing instansi maupun pengalaman petugas, sehingga berpotensi menimbulkan ketidakkonsistenan dalam pelaksanaan pengawasan dan penegakan ketentuan.

Oleh karena itu, diperlukan aturan teknis yang lebih komprehensif sebagai pedoman operasional agar seluruh proses perizinan, pengawasan, dan penegakan ketertiban di kawasan Solo Car Free Day dapat dilaksanakan secara seragam, memberikan kepastian hukum, serta meminimalkan terjadinya perbedaan persepsi maupun pelanggaran di lapangan.

3. Berdasarkan pengalaman anda, diantara faktor substansi aturan, struktur pelaksana dan timbal balik dari masyarakat, apakah yang menjadi hambatan terbesar bagi Bidang Lalu Lintas dalam menyelesaikan problem dalam prosedur perizinan kegiatan yang diselenggarakan di Solo Car Free Day? Jelaskan

Jawaban :

Menurut saya, hambatan terbesar dalam penyelenggaraan perizinan kegiatan Solo Car Free Day adalah belum adanya aturan teknis yang mengatur secara rinci mekanisme perizinan, pembagian kewenangan, standar operasional, serta tata cara pengawasan dan penertiban di lapangan. Kondisi tersebut menyebabkan pelaksanaan tugas masih bergantung pada koordinasi antarinstansi dan diskresi petugas, sehingga sering menimbulkan perbedaan persepsi dalam penerapan kebijakan.

Dari aspek substansi hukum, belum adanya aturan teknis mengakibatkan belum terdapat pedoman yang jelas mengenai klasifikasi kegiatan yang memerlukan izin, pengaturan lokasi kegiatan, standar penggunaan fasilitas umum, serta mekanisme penanganan pelanggaran. Akibatnya, masih terdapat perbedaan penafsiran mengenai kewenangan penertiban maupun batas tanggung jawab masing-masing perangkat daerah.

Dari aspek struktur hukum, koordinasi antarinstansi memang telah berjalan melalui pembentukan Satuan Tugas Solo Car Free Day, namun dalam pelaksanaannya masih dijumpai ego sektoral yang menyebabkan penanganan beberapa permasalahan belum berjalan secara optimal. Selain itu, Dinas Perhubungan juga menghadapi keterbatasan personel karena pada waktu yang bersamaan harus melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengamanan jalur, serta melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan kegiatan yang telah memperoleh izin.

Sementara itu, dari aspek budaya hukum masyarakat, perkembangan jenis kegiatan di kawasan Solo Car Free Day berlangsung sangat cepat sehingga menimbulkan berbagai persoalan baru yang belum diatur secara jelas. Hal tersebut terlihat dari meningkatnya aduan masyarakat mengenai kebisingan kegiatan, kebersihan akibat kotoran hewan maupun penyebaran media promosi, penggunaan hewan yang berpotensi membahayakan keselamatan seperti anjing ras tertentu dan ular, penempatan lokasi kegiatan yang mengganggu sirkulasi pengunjung, promosi kendaraan bermotor di kawasan Car Free Day, penggunaan generator set (genset), penggunaan kendaraan listrik, serta pelanggaran rute operasional dokar wisata.

Berbagai permasalahan tersebut menunjukkan bahwa kompleksitas kegiatan di Solo Car Free Day telah berkembang lebih cepat dibandingkan pengaturan hukumnya. Oleh karena itu, diperlukan aturan teknis yang mampu memberikan kepastian mengenai klasifikasi kegiatan, pembagian kewenangan antarinstansi, standar operasional pengawasan, serta mekanisme penertiban agar penyelenggaraan Solo Car Free Day dapat berlangsung secara tertib, aman, dan memberikan kepastian hukum bagi seluruh pihak.

4. Menurut anda bagaimana solusi dalam mengatasi hambatan tersebut?

Jawaban :

Menurut saya, solusi yang paling tepat adalah diterbitkannya Peraturan Wali Kota (Perwali) yang mengatur secara teknis penyelenggaraan Solo Car Free Day. Keberadaan Perwali diperlukan sebagai pedoman operasional bagi seluruh organisasi perangkat daerah yang tergabung dalam Satuan Tugas Solo Car Free Day, sehingga tercipta kesamaan persepsi mengenai mekanisme perizinan, pembagian kewenangan, pelaksanaan pengawasan, serta penegakan ketertiban di lapangan.

Selain menjadi pedoman bagi pelaksana, Perwali juga diperlukan untuk memberikan kepastian hukum kepada seluruh pengguna kawasan Solo Car Free Day, baik penyelenggara kegiatan yang mengajukan izin maupun masyarakat sebagai pengguna ruang publik. Dengan adanya aturan teknis yang jelas, setiap pihak dapat memahami hak, kewajiban, serta batasan kegiatan yang diperbolehkan, sehingga potensi terjadinya pelanggaran maupun perbedaan penafsiran dapat diminimalkan.

Di samping itu, Perwali diharapkan mengatur secara rinci mengenai klasifikasi kegiatan, tata cara pengajuan perizinan, zonasi kegiatan, penggunaan fasilitas umum, mekanisme pengawasan, penanganan pengaduan masyarakat, serta koordinasi antarinstansi. Dengan demikian, penyelenggaraan Solo Car Free Day dapat berlangsung secara lebih tertib, aman, nyaman, dan memberikan kepastian hukum bagi seluruh pemangku kepentingan.

5. Apakah telah terdapat bentuk sosialisasi dan arahan terhadap *stakeholder* Bidang Lalu Lintas dalam rangka menindaklanjuti perizinan kegiatan yang diselenggarakan di Solo Car Free Day? Bagaimana bentuknya?

Jawaban :

Menurut saya, sosialisasi dan arahan kepada para pemangku kepentingan telah dilaksanakan secara berkala, baik melalui koordinasi internal antarperangkat daerah maupun koordinasi eksternal dengan para pengguna kawasan Solo Car Free Day.

Koordinasi internal dilakukan melalui rapat-rapat yang melibatkan perangkat daerah yang tergabung dalam Satuan Tugas (Satgas) Solo Car Free Day, seperti Dinas Perhubungan, Satuan Polisi Pamong Praja, Dinas Perdagangan, dan Dinas Lingkungan Hidup. Forum tersebut digunakan untuk menyamakan persepsi mengenai pelaksanaan pengawasan, pembagian tugas, serta penyelesaian berbagai permasalahan yang muncul di lapangan.

Sementara itu, sosialisasi kepada pengguna kawasan dilakukan melalui pertemuan langsung dengan kelompok-kelompok pengguna rutin Solo Car Free Day, seperti penyelenggara senam, pelaku jasa permainan, dan pihak lain yang secara rutin memanfaatkan kawasan tersebut. Selain pertemuan tatap muka, komunikasi juga dilakukan melalui grup WhatsApp sebagai media koordinasi, penyampaian informasi, pemberitahuan perubahan kebijakan, serta penyelesaian permasalahan yang berkembang selama penyelenggaraan Solo Car Free Day.

6. Apakah telah terdapat kontrol/pengawasan secara tematik dan evaluasi yang komprehensif terhadap pemberian izin kegiatan yang diselenggarakan di Solo Car Free Day? Jelaskan

Jawaban :

Menurut saya, pengawasan dan evaluasi terhadap penyelenggaraan kegiatan di Solo Car Free Day telah dilaksanakan secara berkala melalui pemantauan lapangan dan rapat evaluasi yang melibatkan organisasi perangkat daerah yang mempunyai kewenangan dalam pelaksanaan Solo Car Free Day. Hasil evaluasi tersebut kemudian menjadi dasar dalam penyusunan berbagai kebijakan operasional untuk menyesuaikan pengaturan dengan perkembangan kondisi di lapangan.

Beberapa kebijakan yang dihasilkan dari proses evaluasi antara lain penataan kembali lokasi jasa permainan dengan melarang aktivitas jasa permainan di kawasan depan Hotel Adem Ayem hingga Simpang Empat Ngapeman karena merupakan titik dengan tingkat kepadatan pengunjung yang tinggi. Selain itu, evaluasi juga menghasilkan pembentukan Satuan Tugas Solo Car Free Day, penetapan pembagian tugas antarinstansi, serta penentuan titik kumpul dan posko pelayanan, pemantauan, dan penertiban di beberapa lokasi strategis guna mempercepat koordinasi dan penanganan permasalahan di lapangan. pelaksanaan pengawasan dan evaluasi saat ini masih bersifat situasional dan didasarkan pada hasil koordinasi antarinstansi, karena belum terdapat aturan teknis maupun Standar Operasional Prosedur (SOP) yang mengatur indikator evaluasi, mekanisme pengawasan, maupun tindak lanjut terhadap hasil evaluasi tersebut.

7. Bagaimana seharusnya standardisasi kompetensi pegawai Bidang Lalu Lintas Dishub Kota Surakarta yang mendukung dalam menangani pemberian izin kegiatan yang diselenggarakan di Solo Car Free Day?

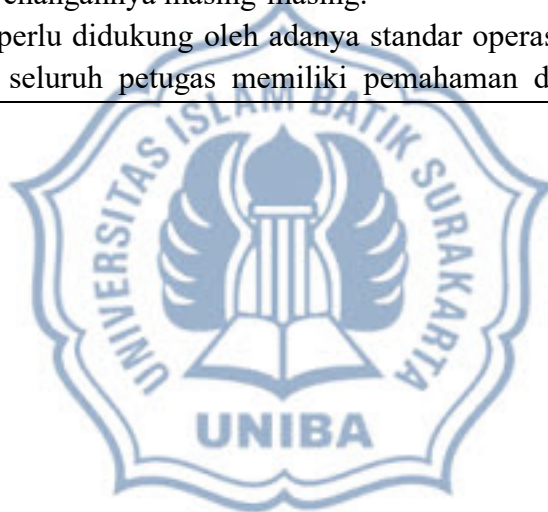
Jawaban :

Menurut saya, pegawai Bidang Lalu Lintas yang bertugas sebagai anggota Satuan Tugas Solo Car Free Day harus memiliki kompetensi yang memadai dalam memahami ketentuan penyelenggaraan Solo Car Free Day, khususnya mengenai mekanisme perizinan, pengaturan ruang kegiatan, serta pembagian kewenangan antarinstansi.

Petugas harus mampu mengidentifikasi jenis-jenis kegiatan yang diperbolehkan maupun yang dilarang di kawasan Solo Car Free Day, mengetahui kegiatan yang telah memperoleh izin, serta memahami lokasi dan ketentuan pelaksanaan setiap kegiatan. Selain itu, petugas juga harus mampu melakukan pengawasan dan penertiban terhadap pelanggaran secara persuasif, humanis, dan profesional, dengan tetap mengedepankan komunikasi yang baik kepada masyarakat.

Dalam pelaksanaan tugas, koordinasi dengan pimpinan dan perangkat daerah lain yang tergabung dalam Satuan Tugas Solo Car Free Day juga menjadi kompetensi yang penting, mengingat penyelenggaraan Solo Car Free Day melibatkan berbagai instansi sesuai dengan tugas dan kewenangannya masing-masing.

Kompetensi tersebut perlu didukung oleh adanya standar operasional dan aturan teknis yang jelas, sehingga seluruh petugas memiliki pemahaman dan pola tindakan yang



seragam dalam menangani pemberian izin, pengawasan, maupun penertiban kegiatan di kawasan Solo Car Free Day.

8. Menurut anda, perlukah diterbitkan aturan teknis dari Walikota Surakarta maupun Kepala Dinas Perhubungan Kota Surakarta sebagai acuan yang lebih konkrit dalam menindaklanjuti permohonan perizinan kegiatan yang diselenggarakan di Solo *Car Free Day*?

Jawaban :

Menurut saya, sangat diperlukan diterbitkannya Peraturan Wali Kota Surakarta sebagai aturan teknis penyelenggaraan Solo Car Free Day dan peraturan turunan dari Peraturan Daerah Kota Surakarta no. 10 tahun 2022 tentang penyelenggaraan perhubungan di Kota Surakarta. Selama ini penyelenggaraan Solo Car Free Day telah berjalan cukup baik melalui koordinasi lintas perangkat daerah dan pembentukan Satuan Tugas. Namun, semakin berkembangnya jenis kegiatan dan meningkatnya kompleksitas perizinan menimbulkan berbagai permasalahan yang belum memiliki pengaturan operasional secara jelas.

Aturan teknis tersebut diperlukan untuk memberikan kepastian hukum, menyamakan persepsi seluruh perangkat daerah yang terlibat, serta menjadi pedoman dalam pelaksanaan perizinan, pengawasan, penertiban, dan evaluasi kegiatan di kawasan Solo Car Free Day. Selain itu, aturan teknis juga diharapkan mengatur secara rinci mengenai klasifikasi kegiatan yang memerlukan izin, pembagian zonasi dan penggunaan ruang, mekanisme pengajuan dan pemberian izin, pembagian kewenangan masing-masing instansi, standar operasional Satuan Tugas, tata cara pengawasan, penanganan pengaduan masyarakat, hingga mekanisme penindakan terhadap pelanggaran.

Dengan adanya aturan teknis tersebut, penyelenggaraan Solo Car Free Day tidak lagi hanya bergantung pada koordinasi dan kebijakan administratif, tetapi memiliki dasar hukum yang jelas sebagai pedoman bersama. Hal ini akan meningkatkan efektivitas koordinasi antarinstansi, memberikan kepastian hukum bagi penyelenggara kegiatan maupun masyarakat, serta mewujudkan penyelenggaraan Solo Car Free Day yang lebih tertib, aman, nyaman, dan akuntabel.

**Ditujukan Kepada *Sample* Representasi Unsur Masyarakat yang
Memohonkan Izin Kegiatan di Solo *Car Free Day***

Nama : Jovita Permata Sari Instansi : Universitas Duta Bangsa Surakarta
1. Apakah yang menjadi kelebihan dan kelemahan dari proses permohonan perizinan kegiatan yang diselenggarakan di Solo <i>Car Free Day</i>?
Jawaban : Kelebihannya, proses perizinan sudah memiliki prosedur yang jelas dan petugas memberikan informasi yang cukup baik. Kelemahannya, proses administrasi terkadang memerlukan waktu cukup lama dan pemohon harus melengkapi banyak dokumen.
2. Bagaimana koordinasi anda selaku pihak pemohon dengan unsur Bidang Lalu Lintas Dishub Kota Surakarta dalam permohonan perizinan kegiatan yang diselenggarakan di Solo <i>Car Free Day</i>?
Jawaban : Koordinasi berjalan cukup baik melalui komunikasi langsung dan penyampaian persyaratan yang diperlukan. Petugas juga memberikan arahan terkait tahapan perizinan yang harus dipenuhi.
3. Kendala administratif atau teknis apa saja yang sering muncul dalam permohonan perizinan kegiatan yang diselenggarakan di Solo <i>Car Free Day</i>? Jelaskan
Jawaban : Kendala yang sering terjadi adalah dokumen persyaratan yang belum lengkap, kurangnya informasi mengenai persyaratan, serta keterlambatan pengumpulan berkas oleh pemohon.
4. Bagaimana bentuk tindak lanjut bagi pemohon apabila terjadi kesalahan, kekeliruan, ketidakpastian atau proses yang lambat terhadap permohonan perizinan kegiatan yang diselenggarakan di Solo <i>Car Free Day</i>?
Jawaban : Pemohon biasanya melakukan konfirmasi kepada petugas untuk memperoleh informasi dan melengkapi dokumen yang kurang. Jika proses terlambat, pemohon melakukan koordinasi kembali untuk mengetahui perkembangan permohonan.

5. Apakah telah terdapat bentuk pendampingan dan sosialisasi oleh *stakeholder* Bidang Lalu Lintas Dishub Kota Surakarta dalam permohonan perizinan kegiatan yang diselenggarakan di Solo *Car Free Day*? Jelaskan!

Jawaban :

Ya, terdapat pendampingan dan sosialisasi berupa pemberian informasi mengenai persyaratan, prosedur perizinan, serta arahan dalam pengajuan permohonan kegiatan.

6. Apa rekomendasi atau saran untuk peningkatan mutu proses perizinan kegiatan yang diselenggarakan di Solo *Car Free Day*?

Jawaban :

Perlu adanya digitalisasi proses perizinan, penyederhanaan persyaratan administrasi, serta peningkatan kecepatan pelayanan dan penyampaian informasi kepada pemohon.



**Ditujukan Kepada *Sample* Representasi Unsur Masyarakat yang
Memohonkan Izin Kegiatan di Solo *Car Free Day***

Nama : Mutia Dea Puspita Instansi : Universitas Duta Bangsa Surakarta
7. Apakah yang menjadi kelebihan dan kelemahan dari proses permohonan perizinan kegiatan yang diselenggarakan di Solo <i>Car Free Day</i>?
Jawaban : Kelebihannya, proses pengajuan izin sudah memiliki aturan yang jelas. Kelemahannya, prosesnya terkadang masih memakan waktu cukup lama.
8. Bagaimana koordinasi anda selaku pihak pemohon dengan unsur Bidang Lalu Lintas Dishub Kota Surakarta dalam permohonan perizinan kegiatan yang diselenggarakan di Solo <i>Car Free Day</i>?
Jawaban : Koordinasi dengan pihak Dishub berjalan cukup baik. Jika ada pertanyaan atau kekurangan berkas, biasanya langsung diberitahukan oleh petugas.
9. Kendala administratif atau teknis apa saja yang sering muncul dalam permohonan perizinan kegiatan yang diselenggarakan di Solo <i>Car Free Day</i>? Jelaskan
Jawaban : Kendala yang sering terjadi adalah berkas yang kurang lengkap dan lamanya menunggu informasi terkait hasil pengajuan izin.
10. Bagaimana bentuk tindak lanjut bagi pemohon apabila terjadi kesalahan, kekeliruan, ketidakpastian atau proses yang lambat terhadap permohonan perizinan kegiatan yang diselenggarakan di Solo <i>Car Free Day</i>?
Jawaban : Biasanya pemohon akan dihubungi untuk memperbaiki atau melengkapi berkas yang diperlukan agar proses perizinan dapat dilanjutkan.
11. Apakah telah terdapat bentuk pendampingan dan sosialisasi oleh <i>stakeholder</i> Bidang Lalu Lintas Dishub Kota Surakarta dalam

permohonan perizinan kegiatan yang diselenggarakan di Solo <i>Car Free Day</i>? Jelaskan!
Jawaban : Ya, pihak Dishub memberikan penjelasan mengenai syarat dan tata cara pengajuan izin sehingga pemohon lebih mudah memahami prosesnya.
12. Apa rekomendasi atau saran untuk peningkatan mutu proses perizinan kegiatan yang diselenggarakan di Solo <i>Car Free Day</i>?
Jawaban : Sebaiknya dibuat sistem perizinan digitalisasi agar pengajuan izin lebih mudah, cepat, dan dapat dipantau secara online.

