

# **BAB I**

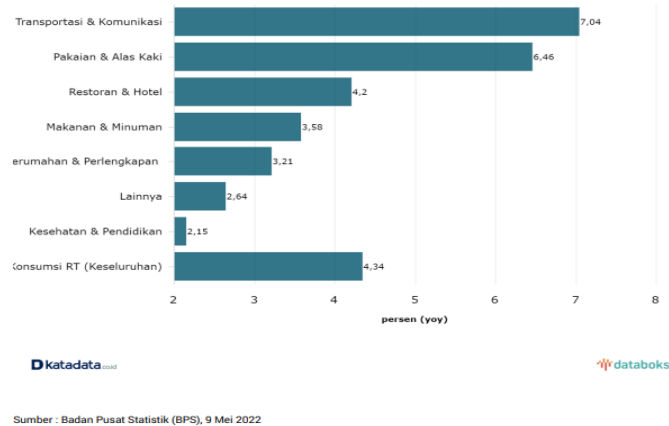
## **PENDAHULUAN**

### **1.1 LATAR BELAKANG**

Badan Pusat Statistik menyediakan data jumlah penduduk Indonesia. Sebanyak 275,77 juta orang tinggal di Indonesia. Saat ini, Indonesia memiliki jumlah penduduk yang besar dan mengalami perkembangan pesat dalam berbagai teknologi seperti dunia telekomunikasi, perdagangan, ekonomi dan transportasi. Menurut data databox, penduduk Indonesia dikenal sebagai penduduk dengan pengeluaran yang tinggi, dengan pembelian barang dan makanan yang sangat besar, salah satunya transportasi. Karena orang Indonesia menggunakan mobil sendiri, biaya transportasi menjadi tinggi dan perjalanan menjadi sangat mudah. Karena bisa dilihat transportasi umum di Indonesia tidak merata. Itu hanya ada di kota-kota besar seperti ibu kota dan kota-kota padat penduduk, dan untuk akses ke daerah-daerah kecil di mana transportasi umum tidak tersedia, sehingga dimungkinkan untuk membeli kendaraan pribadi seperti sepeda motor atau mobil penumpang sebagai kendaraan pribadi untuk memenuhi kebutuhan.

Banyaknya kendaraan bermotor yang dimiliki oleh penduduk Indonesia, banyak yang tidak memperhatikan dampak dari penggunaan kendaraan tersebut yang mengeluarkan asap-asap kendaraan yang dikeluarkan setiap harinya di negara Indonesia ini dengan jumlah pengguna motor yang sangat besar. Gambar dibawah ini melalui sumber databoks memperlihatkan bahwa tingkat konsumtif ditahun 2022 pada transportasi sangar besar.

**Gambar 1. 1 Presentase Konsumtif Masyarakat Indonesia**



Data-data yang pemerintah Indonesia berikan melalui sumber BPS Indonesia seperti table dibawah ini menunjukkan jumlah pengguna kendaraan bermotor dari tahun 2019-2021 seperti bus, mobil, truk, dan motor di Indonesia sangat mengalami peningkatan yang cukup tinggi.

**Tabel 1. 1 Masyarakat Pengguna Kendaraan Bermotor Di Indonesia 2022**

TAHUN	JUMLAH PENGGUNA MOBIL	JUMLAH PENGGUNA BUS	JUMLAH PENGGUNA TRUK	JUMLAH PENGGUNA MOTOR	TOTAL JUMLAH
<b>2019</b>	15.592.419	231.569	5.021.888	112.771.136	133.617.012
<b>2020</b>	15.797.746	233.261	5.083.405	115.023.039	136.137.451
<b>2021</b>	16.903.094	246.354	5.438.475	121.209.304	143.797.227

Sumber: Badan Pusat Statistik Indonesia 2022

Seiring berjalannya waktu jumlah pengguna kendaraan bermotor di Indonesia sangat meningkat pesat dan jika dijumlah keseluruhan total bisa setengah dari jumlah penduduk yang ada di Indonesia memiliki kendaraan bermotor dengan beraneka ragam kendaraan bermotor. Jumlah pengguna kendaraan bermotor yang

sangat banyak tersebut juga pastinya mempengaruhi tentang adanya kualitas polusi udara di Indonesia karena buangan gas pada kendaraan bermotor sangat mempengaruhi kualitas polusi udara di Indonesia yang akan semakin kotor setiap tahunnya.

Per Kamis 23 Juni 2022, Laporan Kualitas Udara Dunia menempatkan Indeks Kualitas Udara IQAir pada 145, dalam kategori tidak sehat untuk kelompok sensitif. Pada saat yang sama, konsentrasi PM2.5 juga meningkat, mencapai nilai puncak  $148\mu/m^3$ . Menurut Laporan Kualitas Udara Dunia IQAir 2021, Indonesia menempati urutan ke-17 dunia untuk polusi udara dengan konsentrasi PM2.5 sebesar  $34,3\mu/m^3$ . Tingkat polusi udara yang tinggi terutama di perkotaan diyakini sebagai penyebab utama berbagai penyakit seperti asma, stroke, penyakit jantung, penyakit paru-paru, bahkan cacat lahir.

WHO mengatakan tujuh juta orang meninggal sebelum waktunya setiap tahun akibat polusi udara. Polusi beracun adalah salah satu faktor risiko terpenting untuk penyakit tidak menular di seluruh dunia, menurut *Clean Earth*. PTM bertanggung jawab atas 72 persen dari semua kematian, 16 persen di antaranya disebabkan oleh polusi beracun.

Menurut WHO, hingga 91-99% populasi dunia hidup tanpa kualitas yang melebihi rekomendasi WHO. Salah satu penyebabnya adalah tingginya polusi partikel PM2.5 yang dikenal sebagai polutan paling berbahaya. Materi partikulat, atau PM2.5, bebas dari kotoran. Itu kurang dari 2,5 mikrometer, atau sekitar 3% dari rambut manusia. Polutan ini berasal dari emisi dari pembakaran kendaraan

bermotor, pembangkit listrik atau industri. Pada bulan September 2021, pedoman WHO yang baru diterbitkan, menurunkan pedoman tahunan PM2.5 dari 10  $\mu\text{/m}^3$  menjadi 5  $\mu\text{/m}^3$ .

Pemerintah Indonesia menyikapi adanya polusi udara kotor yang akan membahayakan kesehatan bagi masyarakat Indonesia dengan membuat kebijakan peraturan Undang-Undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Pengendalian Udara. Pemerintah dalam undang-undang ini menjelaskan bahwa pengaturan pengendalian polusi udara mencakup langkah-langkah pencegahan dan penanggulangan polusi, serta perbaikan kualitas udara melalui pemantauan kualitas udara di lingkungan sekitar. Pencegahan pencemaran berasal dari sumber-sumber yang bergerak maupun yang tidak bergerak, termasuk sumber-sumber gangguan, dan penanganan dalam situasi darurat. Udara di lingkungan sekitar adalah udara yang terdapat di permukaan bumi pada lapisan troposfir di dalam wilayah hukum Republik Indonesia, yang penting bagi kesehatan manusia, makhluk hidup, dan ekosistem.

Pemerintah Indonesia sudah mengatur dalam Pasal 25 Undang-Undang Nomor 41 Tahun 1999 disebutkan bahwa setiap individu atau pihak yang bertanggung jawab atas usaha atau kegiatan yang menghasilkan polusi udara atau gangguan, diwajibkan untuk mengambil tindakan penanggulangan dan restorasi, sementara kepala instansi yang bertanggung jawab akan menetapkan panduan teknis terkait penanggulangan dan pemulihan polusi udara.

Pemerintah Indonesia melalui Direktorat Jenderal Pengendalian Pencemaran dan Kerusakan Lingkungan Kementerian Lingkungan Hidup dan

Kehutanan menyelenggarakan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (HBKB) atau *Car Free Day*. Tujuan dari kegiatan ini ialah agar menurunkan dependensi masyarakat pada penggunaan kendaraan bermotor dan meningkatkan kualitas udara. Kegiatan ini bertujuan untuk mengecilkan polusi udara yang diperoleh kendaraan bermotor di kota-kota besar, sesuai dengan Surat Keputusan No.41 Tahun 1999 dari pemerintah Indonesia yang bertujuan mengurangi penemaran udara yang tidak sehat. Informasi mengenai *Car Free Day* diumumkan oleh Direktorat Jenderal Pencemaran dan Kerusakan Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Berbagai daerah di Indonesia termasuk kota-kota dan kabupaten-kabupaten, berkumpul untuk melaksanakan program *Car Free Day* sesuai dengan kebijakan wilayah setempat.

Salah satu kota yang menerapkan program *Car Free Day* itu sendiri sesuai dengan arahan pemerintah Indonesia melalui Peraturan Nomor 41 Tahun 1999 yaitu Kota Semarang. Jumlah pengguna kendaraan bermotor di Kota Semarang yang dilansir melalui sumber Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah mensurvei bahwa pada tahun 2019-2021 jumlah kendaraan baik itu mobil, bus, truk, dan motor mengalami peningkatan yang sangat pesat sesuai dengan kondisi jalanan Kota Semarang yang semakin padat dengan jumlah kendaraan bermotor. Table dibawah ini menunjukkan total pemakai transportasi kendaraan bermotor di Kota Semarang tahun 2019-2021.

**Tabel 1. 2 Masyarakat Pengguna Kendaraan Bermotor Di Kota Semarang 2022**

<b>TAHUN</b>	<b>JUMLAH PENGGUNA MOBIL</b>	<b>JUMLAH PENGGUNA BUS</b>	<b>JUMLAH PENGGUNA TRUK</b>	<b>JUMLAH PENGGUNA MOTOR</b>	<b>TOTAL JUMLAH</b>
<b>2019</b>	225.799	2.949	75.887	1.347.260	1.652.895
<b>2020</b>	231.164	3.059	76.570	1.382.434	1.693.227
<b>2021</b>	281.971	3.539	78.037	1.523.234	1.875.781

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah 2022

Selain meningkatnya jumlah pengguna kendaraan bermotor setiap tahunnya, Kota Semarang dilihat kondisi udara pada masa pandemi *Covid-19* tahun 2020-2021 juga mempengaruhi tingkat polusi udara di Kota Semarang, karena bisa dilihat pada pandemi *Covid-19* seluruh aktivitas masyarakat baik itu di Indonesia maupun di Kota Semarang berhenti total karena untuk mengurangi tingkat penularan *Covid-19* pada saat itu. Menurut data Media Kompas.id menjelaskan tentang kualitas udara pada pandemi *Covid-19* tahun 2020 mengalami penurunan kualitas udara kotor karena aktivitas masyarakat pada saat itu diberhentikan total dan menghasilkan 6,7% peningkatan udara menjadi moderat atau kualitas udara dengan kesehatan sedang cenderung konstan tidak lebih dari 10% peningkatannya. Sedangkan pada tahun 2021 Kota Semarang memiliki NO<sub>2</sub> bidang transportasi sebesar 22,22% dan untuk SO<sub>2</sub> sebesar 17,58% jumlah tersebut terbesar di daerah Jawa Tengah. NO<sub>2</sub> sendiri yaitu gas yang dihasilkan oleh pembakaran pemanasan yang tinggi, yang disebabkan oleh nitrogen dalam udara dan kandungan nitrogen dalam bahan bakar menghasilkan kabut berwarna coklat di langit. Kabut ini berasal dari kendaraan bermotor, pembangkit listrik, dan proses industry. SO<sub>2</sub> yang

dihasilkan dari pembakaran bahan bakar yang mengandung sulfur tinggi seperti minyak, batu bara, dan bijih logam. Gas ini juga berhubungan dengan hujan asam, dan mesin yang menggunakan bahan bakar berkendara sulfur tinggi seperti minyak dan batu bara menjadi sumber utamanya.

Hal tersebut tentu dikarenakan jumlah pengguna kendaraan bermotor yang cukup tinggi di Kota Semarang. Dapat disimpulkan pada tahun 2020 Kota Semarang memiliki kondisi udara yang baik karena berhentinya aktivitas masyarakat karena *Covid-19* dan tahun 2021 mengalami peningkatan pada udara kotor karena ditahun 2021 pandemi *Covid-19* tidak seketat ditahun 2020 maka dari itu masyarakat berbondong-bodong untuk melakukan aktivitas keluar yang dimana pada tahun 2020 terhenti total. Sampai saat ini kondisi kualitas udara di Kota Semarang meningkat karena mobilitas masyarakat Kota Semarang dalam menggunakan kendaraan bermotor sangat tinggi.

Kota Semarang menggunakan dan membuat peraturan tentang kebijakan *Car Free Day* itu sendiri pada Peraturan Walikota Nomor 30 Tahun 2019 tentang Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*) adalah saat tertentu di mana kendaraan bermotor tidak diisinkan melewati kawasan atau jalan tertentu yang ditetapkan sebagai area pelaksanaan *Car Free Day*. Tujuannya adalah untuk meningkatkan kesadaran masyarakat tentang pentingnya penggunaan kendaraan bermotor yang efisien untuk meningkatkan kualitas udara yang baik. Dinas Lingkungan Hidup Kota Semarang, sebagai pihak yang bertanggung jawab atas program *Car Free Day*, menjelaskan bahwa ini merupakan sebuah inisiatif untuk mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan bermotor. Gerakan ini

bermula dari kesadaran global terhadap bahaya pemanasan global dan pentingnya mengurangi emisi bahan bakar di seluruh dunia.

Kegiatan *Car Free Day* yang didirikan oleh Dinas Lingkungan Hidup sebagai salah satu bentuk program ini telah berjalan selama periode yang cukup lama, yaitu dari tahun 2011 hingga saat ini tahun 2022. Kegiatan *Car Free Day* ini hanya dilaksanakan pada hari Minggu dimulai dari pukul 06.00 hingga 09.00 WIB. Lokasi pelaksanaan *Car Free Day* ditentukan sesuai dengan ketentuan Pasal 6 Peraturan Walikota Nomor 30 Tahun 2019. Kawasan tersebut mencakup beberapa ruas jalan, seperti Jalan Pemuda mulai dari Gedung Lawangsewu hingga simpang Jalan Pemuda-Piere Tendean, Jalan Pahlawan mulai dari simpang Jalan Pahlawan-Jalan Kusumawardani hingga Jalan Pahlawan-Simpang Lima, Jalan Simpang Lima, Jalan Pandanaran mulai dari simpang Jalan Pandanaran-Jalan Ahmad Yani mulai dari simpang Jalan Ahmad Yani-Jalan Seroja Dalam hingga Jalan Ahmad Yani-Simpang Lima.

Penerapan kebijakan *Car Free Day* juga peran masyarakat dan Walikota bersama Tim Supervisinya ikut andil dalam kegiatan program *Car Free Day* tersebut. Peran masyarakat di dalam Peraturan Walikota Nomor 30 Tahun 2019 yakni masyarakat diharapkan untuk tidak menggunakan kendaraan bermotor, melainkan memilih untuk berjalan kaki, bersepeda, atau menggunakan sarana transportasi alternatif lain yang tidak menghasilkan emisi karbon. Lokasi *Car Free Day* dapat dimanfaatkan sebagai tempat untuk berinteraksi, bersosialisasi, berekspresi, dan berekreasi bagi masyarakat. Ruang terbuka di loka *Car Free Day* dapat dimanfaatkan untuk melaksanakan berbagai kegiatan dengan berbagai tema,



seperti lingkungan hidup, pendidikan, olahraga, seni, sosial, budaya, serta kegiatan kemasyarakatan. Selain itu penting juga untuk menjaga kebersihan, ketertiban umum, keamanan, dan kenyamanan di area tersebut.

Walaupun pemerintah Kota Semarang sudah melakukan program *Car Free Day* guna untuk meningkatkan kualitas udara yang sehat dan baik tetapi nyatanya belum menghasilkan udara yang baik secara maksimal. Dinas Lingkungan Hidup Kota Semarang menjelaskan dalam renstranya bahwa masalah pencemaran udara di Kota Semarang menjadi masalah pokok yang harus ditangani karena pencemaran udara di Kota Semarang tergantung dengan iklim Kota Semarang, selain itu pemantauan udara tidak dilakukan secara berkala dan masih terdapat sumber-sumber pencemaran udara lainnya selain pada penggunaan kendaraan bermotor.

Fokus dari penelitian ini adalah melakukan evaluasi pelaksanaan *Car Free Day* Kota Semarang karena jika ditarik garis penjelasan diatas bahwa selain melihat bagaimana tingkat kualitas udara di Kota Semarang pada program *Car Free Day* ini justru melihat apakah program tersebut menjadi program yang berkelanjutan atau tidak dan jika berkelanjutan apakah akan menjadi program yang stuck atau justru mendatangkan program-program lain yang membantu untuk meningkatkan kualitas program tersebut di Kota Semarang serta mendapatkan hasil yang maksimal tentunya bagi keberlangsungan program tersebut dan tentunya manfaat bagi masyarakat Kota Semarang.

Selain itu untuk menilai apakah kebijakan ini sudah sesuai dengan tujuan yang direncanakan atau belum, ketika berhasil apa saja faktor pendorongnya dan

ketika belum maksimal apa saja faktor penghambatnya. Evaluasi ini juga perlu untuk melihat kesesuaian antara tujuan dibentuknya perwal tersebut dan implementasinya apakah sesuai atau justru jauh dari tujuan dibentuknya kebijakan tersebut. Oleh karena itu menarik apabila dilakukan penelitian ini untuk mengekuru sejauh mana Dinas Lingkungan Hidup melaksanakan amanat yang tertuang didalam perwal ini dan tetap konsisten dengan program kerja tersebut.

## **1.2 RUMUSAN MASALAH**

1. Bagaimana evaluasi kebijakan *Car Free Day* di Kota Semarang ?
2. Apakah faktor pendorong dan penghambat kurang maksimalnya penurunan polusi udara kotor pada program *Car Free Day* di Kota Semarang ?

## **1.3 TUJUAN PENELITIAN**

1. Agar bisa menganalisa evaluasi kebijakan *Car Free Day* di Kota Semarang.
2. Menganalisa faktor pendorong keberhasilan.
3. Untuk menganalisa faktor penghambat kurang maksimalnya penurunan polusi udara kotor di Kota Semarang.

## **1.4 KEGUNAAN PENELITIAN**

1. Bagi masyarakat, sebagai sumber ilmu pengetahuan bagi masyarakat Semarang untuk menilai bagaimana hasil dari *Car Free Day* berdasarkan tujuan awal dengan implementasinya.

2. Bagi para peneliti, penelitian ini berfungsi sebagai media pembelajaran untuk mengembangkan pengetahuan dan keterampilan dalam menulis skripsi secara terstruktur dan tepat.
3. Dalam konteks pengembangan ilmu pengetahuan, penelitian ini diharapkan

## 1.5 PENELITIAN TERDAHULU

**Tabel 1. 3 Penelitian Terdahulu**

<b>No</b>	<b>Nama Penulis dan Asal Universitas</b>	<b>Judul Penelitian</b>	<b>Teori Yang Digunakan</b>	<b>Metode Penelitian</b>	<b>Hasil Penelitian</b>
1.	Robeth Husein (Fisip- Universitas Diponegoro) 2014	Implementasi Program <i>Car Free Day</i> Di Kota Semarang	Teori Van Metter dan Van Horn	Metode Kualitatif Deskriptif	Secara umum program <i>Car Free Day</i> tidak bisa dikatakan sebagai program pemulihan kualitas udara, namun hanya dapat meminimalisir kualitas polusi udara di kota Semarang yang menjadi tinggi. Kemudian masyarakat mengalami kurangnya komunikasi sosialisasi dalam informasi dan informasi tentang program Semarang City <i>Car Free Day</i> .

2.	Retno Wulan Sekarsari dan Suyeno (Ilmu Administrasi Universitas Islam Malang) 2018	Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Hari Bebas Kendaraan Bermotor ( <i>Car Free Day</i> ) Di Kota Malang	Teori Evaluasi Kebijakan William N. Dunn	Metode Kualitatif Deskriptif	Secara keseluruhan, program <i>Car Free Day</i> sudah menjadi program sosial untuk mengembalikan kualitas udara warga Kota Malang dengan mengurangi pengguna sepeda motor hingga membuat zona baru dengan kualitas udara yang baik, namun masih terdapat kesenjangan dalam pelaksanaannya. Sehingga program <i>Car Free Day</i> tidak mampu mengubah pola pikir masyarakat untuk sadar akan pola hidup yang baik dan sehat.
3.	Sinung Tri Nugroho, Juliater Simarmata, Gendoet Indarto Wibisono, Achmad Muhyin Arifa'I (Institusi Transportasi dan Logistik-Trisakti) 2020	Kajian Evaluasi Hari Bebas Kendaraan Bermotor Di Jakarta Pusat	Teori Uji Paired T-Test, Analisa Deskriptif Dan Analisa Statistik	Metode Statistik Deskriptif	Pelaksanaan HBKB menunjukkan hasil dan kualitas udara yang tidak signifikan, meskipun diarahkan ke jalur alternatif, namun hasil pemantauan udara lebih buruk.

4.	Nurdiana Fitri Isnaini, Yuliasnita Verlandes, Aulia Nur Sayidah (Fakultas Ekonomi-Universitas Islam Majapahit) 2022	Identifikasi Manfaat Ekonomi & Sosial <i>Car Free Day</i> Surodinawan Bagi Pedagang Kaki Lima	Teori Sugiono	Metode Pendekatan Kualitatif	<i>Car Free Day</i> Surodinawan akan meningkatkan pendapatan PKL sebesar 30-40%, karena masih terlalu dini untuk menjanjikan <i>car free day</i> setelah pandemi. Bersambung kembali pada <i>car free day</i> akan membuat komunitas pedagang kaki lima merasa sepi dan melawan setelah pandemi serta mengembalikan perekonomian meskipun tidak 100% seperti sebelum pandemi.
5.	Akhmad Syarif (Universitas PGRI Palangka Raya) 2019	Minat Masyarakat Berolahraga Reaksi Di Kegiatan <i>Car Free Day</i> Di Kota Palangka Raya		Metode Pendekatan Kualitatif	70% orang tertarik pada waktu luang dan olahraga pada hari bebas mobil. Dan dapat dikatakan dalam kategori baik karena Kota Palangka Raya memiliki banyak permintaan dari masyarakat untuk kegiatan olahraga dan rekreasi.

Dari hasil penelitian terdahulu yang peneliti dapat menghasilkan hasil yang berbeda dengan penelitian yang akan peneliti teliti dengan penelitian terdahulu, yang membedakan dengan penelitian pertama yaitu pada perwal dan

objeknya. Sedangkan pada penelitian kedua yaitu pada objek sasaran yang berbeda. Pada penelitian ketiga yaitu pada objek sasaran yang berbeda juga dan metode yang berbeda. Keempat yaitu metode yang berbeda serta objek yang berbeda. Dan yang terakhir yaitu kelima membedakan metode serta objek penelitian yang berbeda juga.

## **1.6. KERANGKA PEMIKIRAN TEORITIS**

### **1.6.1. EVALUASI KEBIJAKAN**

Menurut buku *Essentials Of Education* karya Edwin Wand dan Gralad W. Brown, evaluasi merujuk pada proses atau kegiatan penilaian terhadap sesuatu. Evaluasi merupakan tindakan terencana untuk menentukan nilai suatu hal. Evaluasi juga melibatkan pengumpulan data guna menilai sejauh mana dan seberapa mudah tujuan telah tercapai. Sesuai dengan Peraturan Pemerintahan (PP) Nomor 39 Tahun 2006 tentang monitoring dan evaluasi pelaksanaan pembangunan rencana, yaitu:

1. Evaluasi pada tahap perencanaan (*ex-ante*) dilakukan sebelum rencana pembangunan ditetapkan agar tujuan untuk memilih dan menentukan prioritas melalui berbagai alternatif serta cara mendapatkan hasil yang sudah dibahas sebelumnya.
2. Evaluasi pada tahap pelaksanaan (*on-ging*) dilakukan selama kegiatan rencana pembangunan untuk menilai kemajuan pelaksanaan rencana yang dibandingkan dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya.
3. Evaluasi pada tahap pasca pelaksanaan (*ex-post*) dilakukan setelah pelaksanaan rencana pembangunan selesai, dengan tujuan untuk

mengevaluasi apakah pencapaian program (keluaran/hasil/dampak) berhasil mengatasi masalah pembangunan yang ingin dipecahkan. Evaluasi ini digunakan untuk menilai efisiensi (perbandingan keluaran dan hasil dengan masukan), efektivitas (hasil dan dampak terhadap tujuan dan manfaat terhadap kebutuhan dari suatu program).

Fokus utama dari evaluasi ini adalah untuk mengetahui apakah dengan adanya kebijakan atau program yang ditetapkan ada perubahan terhadap kondisi yang dituju, atau justru tidak adanya perubahan sama sekali. Hasil evaluasi kebijakan akan disampaikan kepada public agar mendapatkan umpan balik mengenai kebijakan yang telah dilakukan. Hasil evaluasi kebijakan juga akan menjadi bagian dari siklus kebijakan untuk direformulasi di masa depan. Informasi tentang keberhasilan implementasi kebijakan untuk melanjutkan kebijakan atau program yang serupa. Sementara itu kegagalan dalam implementasi kebijakan dapat dijadikan pengalaman pembelajaran untuk kebijakan yang sama atau untuk kebijakan lain di masa yang akan datang.

Menurut F.Y Tayipnapi (1989:3), dalam evaluasi terdapat dua kegunaan yang dapat digunakan yaitu, fungsi formatif dan fungsi sumatif. Evaluasi formatif digunakan untuk meningkatkan dan mengembangkan kegiatan yang sedang berlangsung seperti program individu, produk, dan sebagainya. Sementara itu fungsi sumatif digunakan untuk memberikan tanggapan klarifikasi, pemilihan, atau keputusan lanjutan. Dengan demikian evaluasi harus berperan dalam membantu pengembangan, implementasi, pemenuhan kebutuhan program, peningkatan

program. Akuntabilitas, seleksi, motivasi, penyediaan informasi lebih lanjut, dan mendapatkan dukungan dari pada pemangku kepentingan.

Evaluasi kebijakan memainkan peran yang sangat penting dalam evaluasi kebijakan public. Hal ini dikarenakan evaluasi memiliki fungsi yang mengharuskan kebijakan untuk dievaluasi, yang meliputi:

1. Evaluasi memberikan informasi yang akurat dan dapat dipercaya tentang pelaksanaan kebijakan yakni sejauh mana kebutuhan, nilai, peluang, dan tujuan telah tercapai melalui tindakan public. Evaluasi mengungkapkan sejauh mana tujuan dan sasaran tertentu berhasil dicapai dalam mengatasi masalah.
2. Evaluasi membantu mengklarifikasi dan mengkritisi nilai-nilai yang menjadi dasar dalam pemilihan tujuan dan sasaran kebijakan public. Nilai-nilai ini diperjelas dengan menentukan dan bertindak berdasarkan tujuan serta sasaran dengan mempertanyakan alasan di baliknya.
3. Evaluasi mendorong penerapan metode analisis politik lainnya, termasuk dalam pemecahan masalah. Evaluasi juga dapat membantu mengidentifikasi opsi kebijakan baru yang dapat diambil.

Menurut Abdulkahar Badjuri dan Teguh Yuwono (2002:132) evaluasi kebijakan public juga diperlukan karena harus mencapai tiga tujuan utama. Pertama menguji apakah kebijakan yang diterapkan telah mencapai tujuan yang ditetapkan. Kedua menunjukkan akuntabilitas public terhadap kebijakan yang diterapkan. Ketiga berkontribusi pada pengembangan kebijakan publik di masa depan.



Dalam melakukan evaluasi diperlukan indikator untuk mengukur atau mengevaluasi kebijakan atau program. Biasanya perancang model evaluasi membangun mode evaluasi berdasarkan aliran system yang terdiri dari input, proses, dan output. Elemen input melibatkan istilah-istilah seperti antecedent dan entry capability yang memiliki makna serupa. Elemen proses menggunakan istilah operation, transaction, dan process. Sedangkan elemen output melibatkan istilah result, product, dan outcome.

Menurut Brigrman & Davis pengukuran evaluasi kebijakan public secara umum mencakup empat indikator pokok yaitu indikator input, indikator proses, indikator output, dan indikator outcome. Untuk memudahkan pengukuran evaluasi kebijakan, disajikan tabel indikator yaitu:

**Tabel 1. 4 Indikator Evaluasi Kebijakan**

No	Indikator Evaluasi Kebijakan	Faktor Penilaian
1.	<i>Input</i>	-Apakah sumber daya pendukung dan bahan pokok yang dibutuhkan untuk kebijakan ? -Berapa jauh SDM (Sumber Daya Manusia), dana, atau infrastruktur pendukung lainnya yang diperlukan ?
2.	<i>Process</i>	-Bagaimana kebijakan dapat diimplementasikan dalam bentuk pelayanan langsung kepada masyarakat ? -Bagaimana keefektifan dan efisiensi dari metode atau pendekatan yang digunakan dalam pelaksanaan program tersebut ?
3.	<i>Output</i>	-Apa hasil produk yang dihasilkan oleh suatu kebijakan publik ? -Berapa jumlah orang yang berhasil mengikuti program atau kebijakan tersebut ?

No	Indikator Evaluasi Kebijakan	Faktor Penilaian
4.	<i>Outcomes</i>	-Apa konsekuensi yang dirasakan oleh masyarakat umum atau pihak yang terpengaruh oleh kebijakan tersebut ? -Berapa banyak dampak positif yang dihasilkan ? Dampak negative apa yang diterima ?

Sumber: Badjuri dan Yuwono (2002: 140-141)

Pada tabel diatas dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Indikator input menitikberatkan pada penilaian terhadap dukungan sumber daya dan bahan pokok yang dibutuhkan untuk implementasi kebijakan. Indikator ini mencakup aspek sumber daya manusia, keuangan, dan infrastruktur pendukung lainnya.
2. Indikator proses berfokus pada evaluasi pelaksanaan kebijakan yang diekspresikan melalui pelayanan langsung kepada masyarakat. Indikator ini meliputi efektifitas dan efisiensi metode atau alat yang digunakan dalam pelaksanaan kebijakan public tertentu. Efektifitas mencerminkan pencapaian hasil yang diinginkan dengan benar, sementara efisiensi menunjukkan seberapa besar usaha yang diperlukan untuk mencapai hasil tersebut.
3. Indikator output berfokus pada evaluasi hasil atau produk dari system atau proses kebijakan public. Indikator kinerja ini menggambarkan jumlah orang yang berhasil mendaftar atau mengikuti program atau kebijakan tertentu.
4. Indikator outcomes berfokus pada pertanyaan mengenai efek yang dirasakan oleh masyarakat luas atau unit yang tidak terpengaruh oleh kebijakan.

Dalam penelitian ini pemerintah kota Semarang sebagai pengambil keputusan *Car Free Day* berharap implementasi kebijakan ini dapat berjalan sesuai dengan harapan yang dimaksud. Namun dalam pelaksanaannya tidak menutup kemungkinan kebijakan tersebut akan selalu dilaksanakan. Oleh karena itu, evaluasi harus dilakukan untuk mengetahui sebab-sebab kegagalan atau keberhasilan, dan semuanya meliputi proses pengambilan keputusan, proses implementasi, akibat kebijakan dan efektifitas dampak kebijakan.

Peneliti menggunakan teori Bridgman dan Davis untuk mengevaluasi kebijakan *Car Free Day* kota Semarang dan pertanyaan tersebut cocok untuk menjawab penelitian yang diinginkannya. Samodra Wibawa dkk (1994:12) Evaluasi kebijakan publik dapat dilakukan dengan menggunakan metode analisis yang tepat, berdasarkan mana berbagai keputusan dapat diambil berdasarkan evaluasi tersebut, beberapa di antaranya adalah Kelanjutan dan Pengakhiran Kebijakan, Peningkatan praktik dan prosedur manajemen, Memodifikasi stratgi dan teknik pelaksanaan, Memperluas program ke wilayah lain, Mengalokasikan sumber daya ke program lain, Menerima atau menolak pendekatan atau teori yang digunakan.

## 1.7 OPERASIONALISASI KONSEP

**Tabel 1. 5 Operasionalisasi Konsep**

No	Indikator Evaluasi Kebijakan	Indikator Penilaian
1.	<i>Input</i>	-SDM (Sumber Daya Manusia) dalam penerapan kebijakan perwal Hari Bebas Kendaraan

		<p>Bermotor (<i>Car Free Day</i>) mempunyai kemampuan sesuai bidangnya.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Tenaga Kerja yang dibutuhkan dalam implementasi kebijakan <i>Car Free Day</i> ?</li> <li>-Bahan-bahan dasar yang dibutuhkan dalam pelaksanaan kebijakan <i>Car Free Day</i></li> <li>-Infrastruktur yang dibutuhkan untuk mendukung pelaksanaan kebijakan <i>Car Free Day</i></li> <li>-Anggaran yang diperlukan untuk melaksanakan kebijakan <i>Car Free Day</i></li> <li>-Faktor pendukung lainnya yang diperlukan dalam pelaksanaan kebijakan <i>Car Free Day</i></li> </ul>
2.	<i>Process</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Kebijakan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (<i>Car Free Day</i>) ditransformasikan dalam bentuk program langsung kepada masyarakat.</li> <li>-Tingkat efektifitas dari pelaksanaan kebijakan <i>Car Free Day</i> atau metod yang digunakan dalam implementasi kebijakan public tersebut</li> <li>-Tingkat efisiensi dari <i>Car Free Day</i> dalam menjalankan program, kebijakan public tersebut</li> </ul>
3.	<i>Output</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Program <i>Car Free Day</i> tersebut sudah menunjukkan keberhasilan seperti yang diatur dalam kebijakan perwal.</li> <li>-Hasil dari program <i>Car Free Day</i> tersebut sesuai dengan tujuan yang diharapkan oleh pemerintah.</li> <li>-Tingkat keberhasilan program <i>Car Free Day</i> tersebut dalam kebijakan perwal.</li> <li>-Dalam program <i>Car Free Day</i> tersebut berapa masyarakat yang sudah ikut serta mensukseskan program tersebut.</li> </ul>
4.	<i>Outcomes</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Dampak negative dari program <i>Car Free Day</i> tersebut bagi masyarakat dan pemerintah Kota Semarang.</li> <li>-Dampak positif dari program <i>Car Free Day</i> tersebut bagi masyarakat dan pemerintah Kota Semarang.</li> <li>-Kebijakan program <i>Car Free Day</i> memberikan dampak bagi masyarakat dan pemerintah Kota Semarang.</li> <li>-Penghambat dalam menjalankan program <i>Car Free Day</i>.</li> <li>-Pendorong dalam menjalankan program <i>Car Free Day</i>.</li> </ul>

## **1.8 METODE PENELITIAN**

### **1.8.1 DESAIN PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif yang menurut Bogdan dan Taylor merupakan suatu prosedur penelitian yang menghasilkan informasi data deskriptif dalam bentuk kata-kata tertulis atau lisan dari individu serta perilaku yang dapat diamati. Pendekatan penelitian kualitatif dipandang lebih relevan dalam memberikan pemahaman dan interpretasi yang berarti dalam menjelaskan fenomena dan permasalahan yang terkait dengan fokus penelitian. LJ Moleong (2002:6) dalam bukunya “Metode Penelitian Kualitatif” yang berarti setiap data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka. Alat pengumpulan data yang umumnya digunakan dalam penelitian ini meliputi pengamatan langsung, wawancara, dan studi dokumen.

### **1.8.2 SITUS PENELITIAN**

Lokasi penelitian ditentukan oleh situs penelitian, yaitu tempat atau area di mana penelitian akan dilakukan. Dalam penelitian ini tempat yang akan dilaksanakan yaitu Dinas Lingkungan Hidup Kota Semarang, Simpang Lima, Jalan Pahlawan, Jalan Pemuda, Jalan Menteri Supeno.

### **1.8.3 SUBJEK PENELITIAN**

Subjek penelitian meliputi individu dan kelompok yang memiliki kemampuan untuk memberikan informasi yang diperlukan oleh peneliti dalam menjalankan penelitian. Oleh karena itu subjek penelitian ini terdiri dari penanggung jawab Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*) yaitu Bidang

Pengendalian Pencemaran dan Konservasi Lingkungan Hidup Dinas Lingkungan Hidup Kota Semarang, serta masyarakat.

#### **1.8.4 JENIS DATA**

Dalam penelitian kualitatif ini data yang digunakan adalah teks dan kata-kata tertulis yang menggambarkan atau mempresentasikan orang-orang, tindakan-tindakan, dan peristiwa yang terkait dengan program *Car Free Day*.

#### **1.8.5. SUMBER DATA**

1. Data Primer: Data utama yang diperoleh secara langsung melalui wawancara dan pengamatan di lapangan. Wawancara mendalam yang dilakukan kepada unsur pemerintah, yaitu kepada Kepala Dinas Lingkungan Hidup Kota Semarang, masyarakat, dan keberhasilan dalam menjalankan program kebijakan *Car Free Day*.
2. Data Sekunder: Data yang diperoleh secara tidak langsung dari Dinas Lingkungan Hidup Kota Semarang berupa profil, buku pedoman, atau pustaka, dan dokumentasi.

#### **1.8.6 TEKNIK PENGUMPULAN DATA**

##### **A. Observasi**

Menurut Widoyoko (2014:46), observasi adalah kegiatan pengamatan dan pencatatan yang dilakukan secara sistematis terhadap unsur-unsur yang ada dalam gejala objek penelitian. Terdapat jenis-jenis observasi menurut Riyanto (2010:98-100):

1. Observasi partisipasi adalah observasi dimana pengamat terlibat dan berpartisipasi dalam kehidupan orang yang diamati.
2. Observasi Nonpartisipasi Observasi disebut nonpartisipasi jika pengamat tidak berpartisipasi dalam pengamatan.
3. Pengamatan Sistematis (Structured Observation), bila pengamat menggunakan instruksi sebagai metode pengamatan.
4. Pengamatan tidak sistematis Pengamatan dilakukan oleh pengamat tanpa peralatan pengamatan.
5. Pengamatan Eksperimen Pengamatan dilakukan dengan cara mengamati makhluk hidup pada suatu ruang atau situasi tertentu. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan observasi partisipasi, dimana observasi dilakukan secara langsung dan observasi terhadap kegiatan program Car Free Day bersama warga Kota Semarang.

Menurut Afifuddin (2009:131) wawancara merupakan suatu metode pengumpulan informasi yang melibatkan interaksi langsung antara peneliti dengan informan atau responden. Dalam hal ini peneliti mengajukan pertanyaan kepada informan untuk memperoleh data yang dibutuhkan. Menurut Sugiyono (2013:137) wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data dalam metode penelitian kualitatif, kuantitatif, dan RandD. Wawancara seing sekali digunakan pada tahap studi pendahuluan guna mengidentifikasi masalah penelitian yang relevan, seta untuk memperoleh pemahanan yang lebih mendalam mengenai beberapa isu yang lebih spesifik dari perspektif responden.

Menurut Esterberg yang dikutip dari buku Sugiyono yang menjelaskan tentang macam-macam wawancara:

- a. Wawancara terstruktur digunakan sebagai metode pengumpulan data ketika peneliti memiliki informasi yang spesifik yang ingin diperoleh.
- b. Wawancara semi terstruktur adalah satu bentuk wawancara mendalam yang memberika fleksibilitas lebih dalam pelaksanaannya dibandingkan dengan wawancara terstruktur.
- c. Wawancara tidak terstruktur merujuk pada wawancara yang dilakukan secara bebas dimana peneliti tidak mengikuti pedoman wawancara yang terstruktur secara sistematis saat mengumpulkan data.

Dalam penelitian ini digunakan wawancara terstruktur, karena dalam wawancara pelaksanaannya lebih terstruktur, karena peneliti sudah mengetahui informan yang diwawancarai, dan pertanyaan-pertanyaan yang disusun dan disusun oleh peneliti sesuai dengan kerangka teori yang peneliti gunakan. Peneliti menggunakan teori Bridgman dan Davis dalam wawancara dengan indikator penilaian yaitu. masukan, proses, keluaran, hasil. Sedangkan informan yang menjadi sasaran peneliti adalah Kepala Dinas Lingkungan Hidup Kota Semarang.

Penelitian ini menggunakan jenis wawancara terstruktur karena dalam wawancara tersebut pelaksanaannya lebih tersusun karena peneliti sudah mengetahui informan yang akan dituju dan pertanyaan-pertanyaan yang sudah disusun dan disiapkan oleh peneliti sesuai dengan kerangka teori yang peneliti gunakan. Peneliti menggunakan teori Bridgman dan Davis dalam melakukan



wawancara yang dimana memiliki penilaian indicator yaitu *input, process, output, outcomes*. Sedangkan informan yang peneliti akan tuju yaitu kepala Dinas Lingkungan Hidup Kota Semarang, masyarakat.

## **B. Dokumentasi**

Metode dokumentasi dalam penelitian ini akan menggunakan handphone sebagai alat menunjang dalam penelitian berupa mengambil beberapa foto dari tempat peneliti akan melakukan penelitian yaitu di Dinas Lingkungan Hidup Kota Semarang, Simpang Lima, Jalan Pahlawan, Jalan Pemuda, dan Jalan Menteri Supeno serta tokoh-tokoh yang masuk didalam penelitian ini yaitu kepala dinas dan masyarakat. Hasil tersebut akan digunakan untuk memperkuat hasil wawancara dan observasi yang sudah peneliti lakukan.

### **1.8.7 ANALISIS DAN INTERPRETASI DATA**

Menurut Singarimbun, Masri, dan Sofian Effendi (1995:263), Metode Penelitian Survy, menjelaskan bahwa analisis data yaitu proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode analisis data menurut HB Sutopo (2002:94-96), Metodologi Penelitian Kualitatif, dan terdiri dari 4 komponen yaitu:

#### **1. Reduksi Data**

Menurut Sugiyono (2018:247-249), *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, reduksi data merangkum, memilih pertanyaan kunci, memfokuskan pertanyaan penting yang sesuai dengan topik penelitian, mencari tema dan pola, pada akhirnya memberikan gambaran yang lebih jelas dan

memudahkan pengumpulan data yang berkelanjutan. Saat mengurangi data dipandu oleh tujuan yang dapat dicapai dan ditentukan sebelumnya.

## **2. Sajian Data**

Menurut Sugiyono (2018:249), *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, saat menyajikan informasi, data ditata dan disusun sedemikian rupa sehingga lebih mudah dipahami. Penyajian materi penelitian ini berupa informasi, uraian-uraian dalam bentuk cerita, yang memungkinkan untuk menarik kesimpulan penelitian dan secara singkat dapat diartikan sebagai cerita yang sistematis dan logis, sehingga makna kejadian lebih mudah dipahami.

## **3. Triangulasi Data**

Selain menggunakan reduksi data peneliti juga menggunakan teknik Triangulasi data sebagai metode untuk mengecek kebenaran data. Menurut LJ Moleong (2007:330), *Metode Penelitian Kualitatif*, dimana teknik ini merupakan teknik pemeriksaan kebenaran atau kebasahan data yang memanfaatkan suatu hal yang lain dalam membandingkan hasil wawancara terhadap objek penelitian. Menurut Sugiyono (2009:273-274), *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*, yang dimaksud dengan triangulasi ini yaitu pengecekan kredibilitas data dari berbagai sumber dengan berbagai cara dan juga berbagai waktu.

## **4. Kesimpulan**

Menurut Sugiyono (2018:252-253), *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, kesimpulan dalam penelitian kualitatif dapat menjawab

rumusan masalah yang dirumuskan sejak awal, tetapi mungkin juga tidak, karena seperti yang telah dikatakan, masalah dan rumusan masalah dalam penelitian kualitatif masih bersifat sementara dan berkembang setelah penelitian berada di lapangan.

