

# **MODEL FORMULASI KEBIJAKAN *CAR FREE DAY* DI BALAI KOTA BANDUNG**

**BINTANG AYU PERMATA SARI**

## **Abstrak**

Penelitian ini mengkaji formulasi kebijakan Car Free Day (CFD) di Balai Kota Bandung melalui tiga model kebijakan publik: kelembagaan, rasional, dan sistem. Berbeda dengan CFD pada umumnya yang dilaksanakan di jalan utama kota, CFD di Balai Kota Bandung memiliki tujuan ganda, yaitu mengurangi polusi udara sekaligus mendisiplinkan aparatur sipil negara (ASN) sebagai teladan dalam penggunaan transportasi berkelanjutan. Model kelembagaan tercermin dari dasar hukum berupa Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2019 dan Surat Edaran Wali Kota (2024), meskipun regulasi tersebut masih bersifat umum dan belum spesifik. Model rasional tampak dari upaya pemerintah menimbang preferensi publik serta manfaat yang diharapkan, seperti udara lebih bersih dan tersedianya ruang publik sehat, namun pelaksanaannya masih terbatas karena kurangnya analisis data, lemahnya sosialisasi, dan adanya beban biaya tambahan bagi ASN. Sementara itu, model sistem dianggap paling tepat menggambarkan kebijakan CFD karena mampu menjelaskan interaksi dinamis antara masukan masyarakat, koordinasi antar-stakeholder, hasil nyata berupa berkurangnya polusi, serta umpan balik yang mendorong perbaikan adaptif. Kebaruan penelitian ini terletak pada temuan bahwa CFD di Balai Kota Bandung merupakan kebijakan hybrid yang mengintegrasikan aspek lingkungan, sosial, dan kedisiplinan ASN. Oleh karena itu, penguatan legitimasi kelembagaan, peningkatan analisis rasional berbasis data, serta pendekatan sistem yang inklusif diperlukan untuk mewujudkan kebijakan yang lebih efektif dan berkelanjutan.

Kata Kunci: Formulasi Kebijakan, Car Free Day, Model Kelembagaan, Model Rasional, Model Sistem, Pemerintah Kota Bandung.

## A. Latar Belakang Penelitian

Pencemaran udara di kota-kota besar menjadi isu serius, termasuk di Kota Bandung. Sumber utama polusi udara di wilayah ini berasal dari sektor transportasi dan industri, terutama emisi gas karbon kendaraan bermotor. Aktivitas masyarakat dan wisatawan yang kian meningkat menambah beban kualitas udara kota. Kendaraan bermotor mendominasi jalan-jalan Bandung, sementara aktivitas industri dan pembangunan memperparah kondisi, sehingga Bandung tidak seasri dulu.

Menurut Irene Irmamuti dari Dinas Lingkungan Hidup, sekitar 70% pencemaran udara Bandung bersumber dari transportasi, sisanya 30% dari rumah tangga, pabrik, dan usaha lain. Data DLHK Kota Bandung dalam empat tahun terakhir menunjukkan kualitas udara sering berada pada kategori sedang (ISPU 51–100), artinya masih dapat diterima tetapi berpotensi membahayakan kelompok rentan seperti anak-anak, lansia, dan penderita gangguan pernapasan. Laporan IQ Air juga menempatkan kualitas udara Bandung pada kategori tidak sehat, terutama karena tingginya konsentrasi partikulat halus PM2.5.

PM2.5 adalah partikel berukuran 2,5 mikron yang dapat masuk ke paru-paru hingga alveolus, berisiko menyebabkan gangguan pernapasan, penyakit jantung, bahkan kematian dini. Berdasarkan Peraturan Menteri LHK No. 14 Tahun 2020 tentang Indeks Standar Pencemar Udara, PM2.5 menjadi salah satu parameter utama karena dampaknya besar terhadap kesehatan manusia. Di Bandung, polutan inilah yang paling buruk dan dominan, terutama akibat kendaraan bermotor dan pembakaran bahan bakar.

Pertumbuhan kendaraan pribadi menjadi faktor dominan polusi. Berdasarkan data Open Data Jabar, jumlah kendaraan pribadi di Bandung pada 2023 mencapai 1.535.291 unit, meningkat terus sejak 2021. Hal ini sejalan dengan pola nasional, di mana Indonesia digolongkan sebagai negara dengan ketergantungan tinggi pada kendaraan pribadi. Sektor transportasi menyumbang lebih dari 40% konsumsi energi nasional, dengan kontribusi 32–Kemacetan lalu lintas semakin memperburuk situasi. TomTom Traffic Index 2024 menempatkan Bandung sebagai kota termacet pertama di Indonesia dan ke-12 di dunia. Rata-rata waktu tempuh 10 km di Bandung mencapai 32 menit 37 detik. Penyebab utama kemacetan adalah volume kendaraan yang tinggi, kapasitas jalan tidak seimbang, infrastruktur transportasi umum yang terbatas, serta rendahnya kesadaran masyarakat untuk beralih ke transportasi publik. Bandung hanya mengandalkan bus, angkutan kota, dan kereta api dengan cakupan layanan yang belum memadai.

Predikat macet ini sudah dua kali masuk dalam RPJMD 2013–2018 dan 2018–2023 dengan target “Bandung Bebas Macet”, tetapi belum terwujud. Pemerintah Kota Bandung kembali menyoroti masalah ini dalam penyusunan RPJMD 2025–2030. Wali Kota Muhammad Farhan menegaskan perlunya partisipasi masyarakat, karena dengan 15 ribu aparatur saja, pemerintah tidak mampu menyelesaikan persoalan kota berpenduduk 2,6 juta jiwa ini tanpa dukungan publik.

Salah satu kebijakan yang diterapkan untuk menanggulangi polusi udara dan kemacetan adalah Car Free Day (CFD) atau Hari Bebas Kendaraan Bermotor. Program ini bertujuan menurunkan ketergantungan masyarakat pada kendaraan bermotor dan mendorong penggunaan transportasi umum atau moda ramah lingkungan. Selain mengurangi emisi, CFD juga memberi ruang publik untuk olahraga, rekreasi, dan kegiatan sosial.

Awalnya CFD lebih berfokus pada kesehatan dan lingkungan, dengan masyarakat diminta meninggalkan kendaraan pribadi, berjalan kaki, bersepeda, atau naik angkutan umum. Namun seiring waktu, CFD juga menjadi ajang rekreasi, hiburan, promosi, dan festival jalanan. Pertama kali dilaksanakan di Surabaya pada tahun 2000 dan di Jakarta pada 2008, CFD kemudian menyebar ke kota-kota besar, termasuk Bandung.

Di Bandung, CFD pertama kali diatur melalui Keputusan Wali Kota Bandung No. 551/Kep.1017-Dishub/2015, dilaksanakan setiap Minggu pagi di beberapa ruas jalan utama. Namun penelitian ini menyoroti Friday Car Free Day di Balai Kota Bandung, yang baru diberlakukan pada 17 Mei 2024 berdasarkan Surat Edaran Wali Kota Bandung No. 064-Dishub/2024. Program ini mewajibkan seluruh pegawai Balai Kota dan kantor di Jalan Cianjur untuk tidak menggunakan kendaraan bermotor di area perkantoran setiap Jumat.

Tujuan utama kebijakan ini adalah mendorong pegawai beralih ke transportasi umum sekaligus memberi teladan bagi masyarakat. Balai Kota menampung sekitar 1.200 pegawai dengan 300 mobil dan 900 motor. Dengan CFD, seluruh area parkir dikosongkan. Pegawai diminta naik kendaraan umum atau bersepeda. Pemerintah juga menyediakan empat kendaraan operasional untuk antar-jemput pegawai dari beberapa titik seperti Ledeng, Pajajaran, Antapani, Cicaheum, dan Leuwipanjang.

Kebijakan ini berlaku dengan beberapa pengecualian, misalnya kendaraan ambulan, masyarakat yang berobat ke puskesmas Balai Kota, atau tamu dengan keperluan khusus. Namun secara umum, semua pegawai termasuk tenaga kesehatan tetap dilarang membawa kendaraan bermotor. Sanksi administratif diberikan bagi ASN yang melanggar.

Jika uji coba berjalan baik, CFD akan diperluas ke seluruh kantor perangkat daerah di Bandung. Harapannya, CFD Balai Kota menjadi model perubahan perilaku, sekaligus langkah awal memperkuat transportasi publik di Bandung.

Meski memiliki tujuan baik, pelaksanaan CFD di Balai Kota menghadapi sejumlah kendala. Pertama, sosialisasi masih kurang. Banyak masyarakat tidak mengetahui jadwal CFD setiap Jumat, sehingga masih ada yang membawa kendaraan ke Balai Kota tanpa persiapan. Kedua, dari sisi legitimasi hukum, landasan regulasi masih lemah. CFD hanya ditopang oleh Perda No. 9 Tahun 2019 tentang Ketertiban Umum, yang sifatnya umum tanpa menyebut spesifik program CFD. Hal ini menimbulkan keraguan terhadap kekuatan hukum kebijakan. Ketiga, dari segi efektivitas mobilisasi, distribusi barang ke kantor menjadi lebih sulit karena kendaraan dilarang masuk, sehingga harus dilakukan manual. Selain itu, masih ada pegawai yang tetap membawa kendaraan pribadi lalu memarkirkannya di luar area Balai Kota. Hal ini menimbulkan penumpukan kendaraan di titik-titik sekitar dan justru memindahkan masalah kemacetan ke luar kawasan kantor.

Car Free Day di Balai Kota Bandung merupakan kebijakan simbolis sekaligus praktis. Ia menguji sejauh mana pemerintah dan masyarakat dapat berkomitmen pada perubahan pola mobilitas untuk mengurangi polusi udara dan kemacetan. Namun implementasi awal menunjukkan bahwa kebijakan semacam ini membutuhkan landasan hukum yang kuat, sosialisasi luas, serta dukungan infrastruktur transportasi publik.

Partisipasi masyarakat juga menjadi kunci. Tanpa perubahan kesadaran untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, CFD berisiko hanya menjadi kebijakan seremonial. Keberlanjutan CFD di Bandung harus diiringi dengan kebijakan komplementer, seperti pengembangan moda transportasi umum yang lebih terintegrasi, penataan ulang jalur kendaraan, serta insentif bagi pengguna transportasi ramah lingkungan.

Jika dilaksanakan konsisten dan didukung semua pihak, CFD bukan hanya menjadi ajang olahraga atau hiburan, tetapi bagian dari strategi jangka panjang Kota Bandung untuk keluar dari masalah ganda: polusi udara dan kemacetan. Dengan demikian, program ini dapat memberi manfaat nyata bagi kesehatan masyarakat, kualitas lingkungan, dan keberlanjutan pembangunan kota.

Penulis memfokuskan terkait penelitian ini dengan judul yang dibawa, yaitu Model Formulasi Kebijakan *Car Free Day* di Balai Kota Bandung yang digagas oleh Pemerintah Kota Bandung sebagai liding sektornya dalam pelaksanaan dari kebijakan tersebut. Melalui rumusan tersebut, penulis memfokuskan produk hukum dari kebijakan *Car Free Day* ini

atas dasar pada Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 9 Tahun 2019 tentang Ketertiban Umum, Kententraman dan Perlindungan Masyarakat, namun adanya kebijakan tersebut masih membuahkan permasalahan baru yang muncul serta produk hukumnya yang masih belum kuat.

Berdasarkan pada masalah dalam penelitian kebijakan terkait *Car Free Day* yang dilaksanakan di Balai Kota Bandung ini, maka penulis merumuskan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Proses Formulasi Kebijakan *Car Free Day* di Balai Kota Bandung?
2. Model Formulasi Kebijakan *Car Free Day* apa yang tepat di pemerintah Kota Bandung?

## B. Kajian Pustaka

Model Formulasi Kebijakan *Car Free Day* yang dilaksanakan di Balai Kota Bandung dan digagas oleh Pemerintah Kota Bandung ini sudah dilaksanakan pada Tahun 2024 dan berjalan setiap hari Jum'at di Balai Kota Bandung, hal tersebut berupa kebijakan dengan dasar dan berbekal dari peraturan daerah sebagai landasan untuk menjalankan kebijakan tersebut, yang mana hal ini juga merupakan alasan penulis untuk mengambil penelitian berkaitan dengan kebijakan melalui *Car Free Day* dalam ruang lingkup yang cenderung pada model daripada formulasi kebijakannya. Dalam menyusun penelitian terkait model formulasi kebijakan ini tentu penulis melakukan perbandingan dengan penelitian-penelitian lain yang memiliki korelasi dengan fokus penelitian yang penulis muat terlepas dari variabel penelitian kajian terdahulu sebagai pembanding dan referensi peneliti dalam kelengkapan penyusunan penelitian yang berkenaan dengan kebijakan *Car Free Day*.

### 1. Model Rasional (*Rational Model*)

Model Rasional menyatakan bahwa suatu kebijakan dibuat berdasarkan data dan analisis dampak lingkungan serta sosial, dari model rasional sederhana formulasi kebijakan seperti yang digambarkan oleh Carl Patton & David Sawicky (1993,3) dalam buku Riat Nugroho D. Hal tersebut dimuat oleh penulis meliputi sebagai berikut :

- a. Rumuskan Permasalahan;
- b. Tentukan Kriteria Evaluasi;
- c. Identifikasi Alternatif Kebijakan;
- d. Evaluasi Alternatif tsb;
- e. Pilihan alternatif Kebijakan Terbaik;
- f. Laksanakan Kebijakan.

### 2. Model Pluralisme (*Pluralist Model*)

Model ini Melibatkan berbagai pemangku kepentingan seperti pemerintah, komunitas, pengusaha, dan masyarakat umum. Adapun hasil ringkasan penulis terkait aspek tersebut adalah meliputi :

- a. Rumusan aturan main antar *Interest Group*.
- b. Menata kompromi dan seimbangkan kepentingan.
- c. Terbentuknya kompromi dalam kebijakan.
- d. Memperkuat kompromi-kompromi.

### 3. Model Sistem (*system model*)

Model yang digagas oleh David Easton ini memberikan gambaran bahwa suatu kebijakan sebagai hasil dari proses input (aspirasi masyarakat dan data lingkungan), proses kebijakan, dan output dari dampak pada pelaksanaan atau implementasi kebijakan terkait *Car Free Day* di Kota Bandung. Kemudian penulis memuat beberapa aspek terkait yang meliputi :

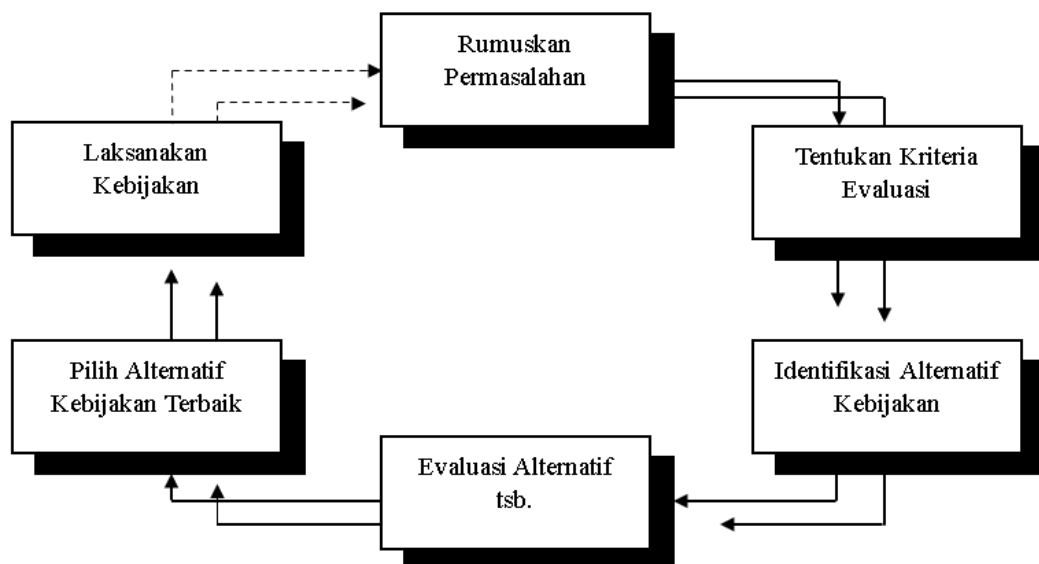
- Pengembangan kerja sistem
- Tuntutan dan dukungan masyarakat
- Hubungan antara pemerintah dengan masyarakat
- Output* dari kebijakan yang dihasilkan.

### 4. Model Inkremental (*Incremental Model*)

Model Inkremental merupakan salah satu model yang menjadi pelengkap terakhir dalam penelitian yang penulis lakukan berkaitan dengan kebijakan *Car Free Day* di Kota Bandung, yang mana kebijakan diterapkan secara bertahap, misalnya dimulai di beberapa ruas jalan sebelum diperluas ke wilayah lain. Adapun penulis meringkas dari aspek terkait yang meliputi :

- Kebijakan berlanjut.
- Pragmatis atau praktis.
- Sebab ketidakpastian.
- Komitmen masa lalu.
- Pertahankan kinerja yang telah dicapai,

Dari beberapa model formulasi yang disampaikan diatas menjadi landasan penulis dalam Menyusun dan memuat kerangka penelitian terkait implementasi kebijakan *Car Free Day* di Balai Kota Bandung, Penulis memuat kerangka pemikiran berupa gambar yang dapat dilihat pada gambar berikut ini:



**Gambar 3 Kerangka Pemikiran**  
**Sumber : Carl Patton & David Sawicki (1993,3)**

Berdasarkan hasil dari kerangka penelitian diatas yang menjadi landasan penulis dalam melakukan penelitian ini memberikan gambaran terkait faktor-faktor yang mempengaruhi pada model formulasi kebijakan, yaitu model rasional sederhana. Adapun model tersebut merupakan model paling klasik yang menjadi acuan dari sebagian besar pengambil kebijakan. Terkait rumusan kerangka pemikiran guna memecahkan permasalahan pada kebijakan *Car Free Day* yang meliputi permasalahan polusi dan kemacetan, kemudian dilakukannya analisis data serta evaluasi kebijakan yang serupa dengan mengidentifikasi para pemangku kepentingan yang terlibat dalam implementasi kebijakan *Car Free Day* tersebut, kemudian adanya pertimbangan terkait pendekatan pada solusi dari permasalahannya melalui model kebijakan yang dinilai tepat dalam penerapannya ialah formulasi kebijakan pada Model Rasional, sehingga hasil dari model kebijakan yang dilakukan mampu memberikan perumusan pada alternatif kebijakan yang akan diambil guna terlaksananya penyelenggaraan program melalui kebijakan *Car Free Day* secara optimal dan maksimal.

Model rasional digunakan penulis dalam tahap perumusan kebijakan yang digambarkan meliputi kerangka pemikiran diatas, Adapun penulis mencermati proses formulasi kebijakan seperti itu apapun modelnya. Dalam membuat keputusan tentu dilakukannya dahulu identifikasi permasalahan dan dilanjutkan dengan memilih kriteria untuk mengevaluasi permasalahan menuju kepada pilihan-pilihan pemecah masalah yang disebut sebagai pilihan atau alternatif-alternatif kebijakan. Langkah selanjutnya ialah menilai seluruh alternatif tersebut, termasuk memberikan bobot dan ranking dari masing-masing alternatif. Penilaian tersebut menghasilkan satu alternatif yang terbaik dibanding yang lain untuk kemudian dipilih sebagai keputusan atau kebijakan.

Selain itu, dilakukannya uji coba pelaksanaan kegiatan tersebut guna mengetahui sejauh mana implementasi kebijakan yang dibuat dapat memberikan dampak yang signifikan terkait uji coba *Car Free Day* di Balai Kota Bandung dari akibat emisi gas yang dinilai berlebih memberikan dampak penurunan kualitas udara di kota Bandung, terlebih jika dilakukan di beberapa titik kemacetan di Kota Bandung diharapkan mampu memberikan dampak baik guna menekan atau mengurangi angka problematika yang terjadi di Kota Bandung yaitu kemacetan yang terurai dan polusi yang berkurang, karena keduanya memiliki korelasi yang berhubungan dan terikat, dan tentu akan mempengaruhi karbon emisi gas yang terjadi di wilayah Kota Bandung dari dampak polusi yang disebabkan kendaraan bermotor sebagai mobilitas masyarakat di Kota Bandung.

### C. Proposisi

Penelitian pada Model Formulasi Kebijakan *Car Free Day* di Balai Kota Bandung ini ditentukan melalui beberapa aspek dari kerangka pemikiran yang penulis lakukan dan gunakan, adapun aspek yang digunakannya meliputi identifikasi permasalahan, menata agenda formulasi kebijakan, perumusan proposal kebijakan, legitimasi kebijakan, implementasi kebijakan, dan evaluasi kebijakan.

Berdasarkan hasil identifikasi masalah yang didapat dan dimuat dari penelitian ini melalui kerangka pemikiran, maka muncul lah proposisi dalam penelitian ini sebagai jawaban atas rumusan masalah dari penelitian ini diantaranya sebagai berikut :

1. Formulasi Kebijakan *Car Free Day* di Balai Kota Bandung dinilai belum sepenuhnya efektif dengan melihat dampak atau *output* dari pelaksanaan atau implementasi kebijakannya.
2. Model Formulasi yang dinilai tepat terkait implementasi kebijakan *Car Free Day* di Balai Kota Bandung ialah meliputi formulasi kebijakan Model Rasional dan Model Proses.

#### D. Metode Penelitian

Dalam penelitian ini sebagaimana maksud yang disampaikan oleh (Sugiyono, 2017:300). Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bahwa *snowball sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data yang pada awalnya jumlahnya sedikit tersebut belum mampu memberikan data yang lengkap, maka harus mencari orang lain yang dapat digunakan sebagai sumber data. Dalam penelitian ini, penyusun menggunakan teknik penentuan informan dengan teknik *snowball sampling* yakni proses penentuan informan berdasarkan informan sebelumnya tanpa menentukan jumlahnya secara pasti dengan menggali informasi terkait topik penelitian yang diperlukan.

Informan akan dihentikan jika informasi penelitian dianggap sudah cukup memadai. Dalam informan penelitian ini merupakan orang-orang pilihan peneliti berkompeten dan terlibat dalam pelaksanaan kebijakan yang peneliti ambil untuk memberikan informasi yang akurat dan substansi untuk dibutuhkan kepada peneliti. Informan dalam penelitian ini terbagi menjadi tiga yaitu informan kunci, informan utama dan informan pendukung. Informan kunci adalah informan yang memiliki informasi secara menyeluruh tentang permasalahan yang diangkat oleh peneliti. Informan kunci merupakan orang yang bersedia berbagi konsep dan pengetahuan dengan peneliti, dan sering dijadikan tempat bertanya oleh peneliti. Untuk itu sebaiknya dalam pengumpulan data peneliti sebaiknya memulainya dari informan kunci untuk mendapatkan gambaran yang utuh dan menyeluruh tentang masalah yang diamati. Dengan demikian terdapat empat kriteria dalam menentukan informan kunci menurut Sugiyono dalam bukunya (2017:301).

- a. Mampu menjadi peserta aktif dalam kelompok, organisasi, atau budaya yang diteliti, atau telah melalui tahap enkulturasi.
- b. Mampu terlibat dalam budaya yang diteliti “saat ini”. Penekanan “saat ini” sangat penting, karena jangan sampai informan kunci lupa dengan masalah yang akan diteliti.
- c. Mampu memiliki waktu yang memadai. Informan kunci tidak cukup hanya memiliki kemauan, namun dapat memberikan informasi kapan pun saat dibutuhkan.
- d. Mampu menyampaikan informasi dengan bahasa sendiri (natural). Sebaiknya informan yang menyampaikan informasi dengan “bahasa analitik” dihindari karena informasi yang dihasilkan sudah tidak natural.

Informan dalam penelitian ini bersumber dari beberapa narasumber yang memiliki kompeten dalam bidangnya terhadap pelaksanaan kebijakan yang dibuat terkait Model Formulasi Kebijakan *Car Free Day* di Balai Kota Bandung oleh Pemerintah Kota Bandung, beberapa narasumber diantaranya sebagai berikut :

1. Kepala Bagian Umum Sekretariat Daerah Kota Bandung,
2. Dinas Lingkungan Hidup Kota Bandung, dan
3. Dinas Perhubungan Kota Bandung.

Teknik dalam pengumpulan data dan informasi menjadi Hal yang sangat penting dan krusial dalam sebuah penulisan pada karya ilmiah yang akan dilakukan, yang mana hasil

dari penelitian adalah data-data dan informasi dari segala objek yang akan diteliti dan diolah kembali oleh peneliti hingga suatu data yang didapatkan sesuai dan akurat, sehingga penulisan tersebut dapat menjadi objektif, rasional, dan faktual. Adapun beberapa teknik pengumpulan data dan informasi yang peneliti lalui saat melakukan penelitian secara langsung dan juga secara tidak langsung yang meliputi :

#### A. Studi Pustaka

Studi pustaka yang dilakukan peneliti adalah dengan melakukan penelaahan, membaca, dan mencari serta membandingkan dari berbagai sumber kepustakaan terkait topik penelitian yang bersifat teoritis seperti buku-buku, jurnal, penelitian-penelitian terdahulu, majalah, surat kabar, dan media elektronik. Adapun dokumen yang menjadi acuan pada penelitian ini yang berhubungan dengan Model Perumusan Kebijakan *Car Free Day* di Balai Kota Bandung yaitu dokumen pada Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 9 Tahun 2019 tentang Ketertiban Umum, Kententraman dan Perlindungan Masyarakat menjadi landasan terkait kebijakan *Car Free Day* di Kota Bandung, khususnya di wilayah Balai Kota Bandung.

#### B. Studi Lapangan

Guna agar diperolehnya informasi dari keterangan yang menjadi fakta-fakta lengkap dari keadaan empirik dalam penelitian ini, maka dari itu, peneliti menggunakan teknik pengumpulan data meliputi aspek pada studi lapangan. Studi lapangan ini menjadi teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan melakukan pengumpulan dan penyeleksian data-data dengan terjun secara langsung ke lapangan.

Studi lapangan yang dilakukan peneliti ialah dengan cara mengamati secara langsung ke lapangan agar dapat mengetahui fenomena atau peristiwa yang sedang terjadi mengenai model formulasi kebijakan *Car Free Day* di Balai Kota Bandung yang selalu dilaksanakan di setiap hari jum'at selama seminggu sekali. Studi lapangan tersebut dilakukan dengan cara:

##### (1) Observasi

Menurut Nasution yang dikutip oleh Sugiyono, "Observasi adalah dasar semua ilmu pengetahuan. Para ilmuwan hanya dapat bekerja berdasarkan data, yaitu fakta mengenai dunia kenyataan hanya diperoleh melalui observasi." (Nasution dalam Sugiyono, 2005: 64) Teknik ini digunakan apabila penelitian berkenaan dengan perilaku manusia, proses kerja, gejala-gejala alam, dan bila responden yang diamati tidak begitu besar. Observasi partisipan, yaitu teknik pengumpulan data dengan cara peneliti berada di subjek yang diteliti dan berkunjung pada lokasi yang dijadikan tempat *Car Free Day* tersebut berlangsung di hari Jum'at, sehingga peneliti dapat lebih mudah mengamati dan mengetahui kondisi terkait data dan informasi yang diharapkan secara *de facto*. Peneliti disini ikut secara langsung dalam proses pelaksanaan pembatasan kendaraan di sekitar wilayah Balaikota Bandung yang dijadikan lokasi dilakukannya pembatasan kendaraan secara masif sepanjang hari.

##### (2) Wawancara

Wawancara, digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan dalam menemukan permasalahan yang harus diteliti dan juga peneliti ingin mengetahui hal-hal yang lebih mendalam dari informan. Seperti yang diungkapkan oleh Sugiyono yang menerangkan bahwa : "wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna-makna dalam suatu topik tertentu." (Sugiyono, 2007: 72)



Wawancara yang dilakukan oleh peneliti adalah wawancara terbuka dan secara langsung ke tempat, peneliti dalam hal ini melakukan tanya-jawab dengan informan yang mengetahui dan memahami seputar *Car Free Day* yang dilaksanakan, kemudian mengenai Model Formulasi Kebijakan *Car Free Day* di Balai Kota yang dilaksanakan dalam naungan Pemerintah Kota Bandung dan Kepala Bagian sebagai *Stakeholder* yang berperan penting dan memiliki kewenangan dalam pelaksanaan kebijakan pada model formulasi ini. Adapun beberapa informan dalam wawancara yang peneliti lakukan ini melibatkan narasumber informan diantaranya Kepala Bagian Umum Sekretariat Daerah Kota Bandung, Dinas Lingkungan Hidup Kota Bandung, dan Dinas Perhubungan Kota Bandung.

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan teori pada Model Miles and Huberman. Adapun menurut (Sugiyono 2017:93) berpendapat terkait teknik analisis data sebagai berikut : “Teknik analisis model Miles and 26 Huberman ini, analisis data yang dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung dan setelah selesai pengumpulan data dalam periode tertentu. Aktivitas dalam analisis data yaitu data *reduction*, data *display*, serta *conclusion drawing/verification*.” Beberapa diantaranya meliputi :

a. *Data Reduction* (Reduksi Data)

Reduksi data dilakukan dengan cara proses pemilihan, penyederhanaan terhadap data kasar dari hasil penggunaan teknik dan alat pengumpulan data di lapangan. Reduksi data dilaksanakan secara bertahap dengan cara membuat ringkasan data dan menelusuri tema yang tersebar. Setiap data yang dipilih disilang melalui komentar dari informasi yang berbeda untuk menggali informasi dalam wawancara dan observasi. Masyarakat merupakan informan lain yang peneliti butuhkan untuk mendapatkan hasil yang maksimal.

b. *Data Display* (Penyajian Data)

Penyajian data merupakan upaya penyusunan sekumpulan informasi menjadi pernyataan. Data kualitatif disajikan dalam bentuk teks yang tersusun secara sistematis yang pada mulanya terpecah dan terpisah dari berbagai sumber informasi, kemudian data diklasifikasikan menurut pokok-pokok permasalahan yang terkait dengan implementasi kebijakan pada Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 9 Tahun 2019 tentang Ketertiban Umum, Kententraman dan Perlindungan Masyarakat

c. *Conclusion Drawing/Verification*

Penarikan kesimpulan yang peneliti lakukan berdasarkan data yang telah diolah hasil reduksi, interpelasi, dan penyajian data yang telah dilakukan pada setiap tahap sebelumnya selaras dengan mekanisme logika pemikiran deduktif yaitu penarikan kesimpulan dari hal-hal yang umum kepada rumusan kesimpulan yang bersifat khusus terkait dengan model formulasi kebijakan terkait *Car Free Day* di Balai Kota Bandung dengan payung Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 9 Tahun 2019 tentang Ketertiban Umum, Kententraman dan Perlindungan Masyarakat.

## E. Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian penulis terkait kebijakan *Car Free Day* yang dilaksanakan di Balai Kota Bandung berdasarkan dari hasil observasi dalam aspek identifikasi permasalahan masih memiliki masalah yang muncul di lapangan, diantaranya bahwa kebijakan yang diformulasikan oleh Pemerintah Kota Bandung melalui *Car Free Day* ini masih kurangnya sosialisasi terhadap masyarakat secara luas, hal ini dibuktikan dengan masih ada masyarakat yang belum mengetahui pelaksanaan *Car Free Day* di Balai

Kota Bandung yang dilaksanakan setiap Hari Jum'at, sehingga masyarakat yang menggunakan transportasi pribadi ke Balai Kota Bandung masih bingung dengan aturan yang ada.

Kemudian melihat dari segi aspek legitimasi kebijakannya berupa produk hukum Undang-Undang sebagai dasar hukum pelaksanaan kebijakan *Car Free Day* ini yang masih kurang kuat, karena hanya berlandaskan pada Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 9 Tahun 2019 tentang Ketertiban Umum, Kententraman dan Perlindungan Masyarakat menjadi landasannya, namun sangat umum dan di dalamnya tidak ada klausul khusus terkait *Car Free Day*, sehingga dalam hal ini harus dibuatkan peraturan turunannya dari Kepala Daerah setempat agar menguatkan landasan dalam pelaksanaan kebijakannya secara baik dan jelas serta terstruktur dan dinamis.

Selain itu, berkaitan dengan evaluasi kebijakan berkenaan terkait mobilisasi di kawasan Balai Kota Bandung menjadi kurang efektif, seperti pendistribusian berupa sumber daya secara keluar masuknya kendaraan menjadi terhambat saat pendistribusian ke dalam wilayah Balai Kota Bandung yang mengharuskan pihak terkait untuk memberikan tenaga lebih dengan membawa barang-barangnya secara manual tanpa seperti biasanya dibantu alat kendaraan untuk memudahkan pelaksanaan dari pendistribusian berupa barang tersebut. Masalah yang krusial atas kebijakan *Car Free Day* di Balai Kota Bandung ini masih adanya pegawai yang membawa kendaraan dan memarkirkan kendaraannya di luar Balai Kota Bandung, hal ini membuat terjadinya penumpukan kendaraan di titik lain, sehingga menyebabkan kemacetan atau adanya hambatan lalu lintas di sekitar Balai Kota Bandung.

Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 9 Tahun 2019 tentang Ketertiban Umum, Kententraman dan Perlindungan Masyarakat merupakan landasan kebijakan *Car Free Day* di Kota Bandung, khususnya di wilayah Balai Kota Bandung, yang mana program tersebut baru diterapkan pada hari Jumat, tanggal 17 Mei 2024 berdasarkan Surat Edaran Wali Kota Bandung Nomor 064-Dishub/2024 tanggal 15 Mei 2024 hal Pelaksanaan Uji Coba *Friday Car Free* di Lingkungan Perkantoran Balai Kota dan Jl. Cianjur No. 34 Bandung, yang mana nantinya setiap hari Jumat tidak boleh ada kendaraan bermesin baik kendaraan roda dua maupun roda empat yang terparkir di Balai Kota Bandung dan perkantoran Jalan Cianjur sesuai arahan Penjabat Wali Kota Bandung, dan berlaku bagi seluruh pimpinan dan jajaran pegawai yang berdinasi di Kantor Balai Kota Bandung maupun kompleks perkantoran di Jalan Cianjur. Istilah *Car Free Day* berdasarkan surat edaran tersebut lazimnya dikenal dengan *Car Free Day*, sehingga untuk selanjutnya penulis akan menggunakan istilah *Car Free Day*.

Berkenaan dengan pembahasan terkait penelitian dengan judul Model Formulasi Kebijakan *Car Free Day* di Balai Kota Bandung yang digagas langsung oleh Pemerintah Kota Bandung memiliki beberapa permasalahan yang peneliti kelompokkan melalui dimensi dari teori yang digunakan dengan meliputi enam aspek, dari ke enam aspek tersebut merupakan instrumen dalam pelaksanaan teknik wawancara yang peneliti lakukan terhadap para informan dengan melibatkan setidaknya beberapa instansi terkait dalam perumusan hingga pelaksanaan kebijakan tersebut dilakukan, hasil wawancara yang akan peneliti sampaikan melalui beberapa sudut pandang dan pendapat beberapa narasumber akan diringkas secara utuh dan detail sesuai dengan informasi yang diberikan oleh informan tentunya meliputi landasan dari teori yang digunakan peneliti dalam mengambil informasi secara langsung ialah menggunakan model proses.

Pelaksanaan dari kebijakan menjadi hal yang krusial terhadap masalah yang krusial dan harus memberikan dampak yang baik serta menguntungkan masyarakat sesuai kebutuhan dan keinginan ditengah permasalahan sosial yang terjadi tersebut melanda dan perlu dilakukannya kebijakan yang dibuat agar tercapainya kesejahteraan sosial yang baik, permasalahan yang terjadi sangat banyak dengan mencakup beberapa aspek yang harus dibenahi guna tercapainya kebijakan yang tepat sasaran dan target yang dituju. Mengenai kebijakan dalam model formulasinya terhadap pelaksanaan *Car Free Day* di Balai Kota Bandung ini merupakan bentuk wujud kepedulian pemerintah dalam mengatasi permasalahan sosial khususnya pada ruang lingkup kedisiplinan pegawai aparatur sipil negara di sekitar Balai Kota, selain itu adanya dampak lain dengan adanya kebijakan *Car Free Day* ini mampu menekan penurunan emisi gas karbon yang dihasilkan kendaraan walaupun hanya dilakukan dalam satu kali di setiap minggunya. Beberapa pihak terkait pun ikut andil dalam pelaksanaan kebijakan ini, baik Dinas Perhubungan, Dinas Lingkungan Hidup, dan Pemerintah Kota Bandung sebagai pemangku kepentingan yang berperan penting atas arahan Pj. Walikota Bandung saat itu yang memiliki kewenangan dalam memutuskan kebijakan yang sudah diatur melalui regulasi sebelumnya.

Berdasarkan pada hasil observasi dan wawancara diatas, untuk menjawab perumusan masalah dalam penelitian ini maka sebagai pembahasan atas hasil penelitian yang mengacu pada subfokus dan parameter penelitian adalah sebagai berikut.

### **1. Proses Formulasi Kebijakan Car Free Day di Balai Kota Bandung?**

Model formulasi kebijakan *Car Free Day* di Balai Kota Bandung dapat dianalisis melalui tiga pendekatan yang dikemukakan oleh Thomas R. Dye, yakni model kelembagaan, model rasional, dan model sistem. Dalam model kelembagaan, kebijakan dipandang sebagai hasil dari otoritas formal yang dimiliki lembaga pemerintah. Artinya, bagaimana fungsi, tugas, serta kewenangan institusi seperti Dinas Lingkungan Hidup, Dinas Perhubungan, dan Bagian Umum berperan dalam merumuskan, melaksanakan, sekaligus menegakkan aturan *Car Free Day*. Pada tahap ini, aspek universalitas kebijakan juga diperhatikan, sehingga keputusan yang diambil berlaku untuk masyarakat luas tanpa diskriminasi.

Sementara itu, model rasional lebih menekankan pada proses penentuan kebijakan berdasarkan analisis rasional: mengidentifikasi preferensi publik, menimbang pilihan-pilihan kebijakan, menghitung konsekuensi dari setiap alternatif, serta memperhitungkan pengorbanan sosial yang muncul. Tujuannya adalah menemukan opsi yang paling efektif bagi semua pihak. Sedangkan model sistem melihat kebijakan sebagai respons atas tuntutan dan dukungan masyarakat, di mana pemerintah berperan sebagai pengelola input dari publik untuk kemudian menghasilkan output berupa kebijakan *Car Free Day* yang nyata dan dapat dirasakan. Dengan demikian, formulasi kebijakan CFD di Bandung tidak hanya hasil kerja birokrasi, tetapi juga mencerminkan interaksi pemerintah dan masyarakat dalam sebuah sistem yang saling memengaruhi.

#### **a. Analisis Model Kelembagaan**

Model kelembagaan dalam formulasi kebijakan publik menekankan bahwa setiap kebijakan lahir, disusun, dan dijalankan dalam kerangka institusional yang jelas. Dalam konteks kebijakan *Car Free Day* (CFD) di Balai Kota Bandung, aspek kelembagaan terlihat sangat menonjol melalui adanya otoritas formal yang menjadi landasan hukum. Pemerintah Kota Bandung merujuk pada Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 9 Tahun 2019 tentang Ketertiban Umum, Ketentraman, dan Perlindungan Masyarakat sebagai dasar legalitas umum yang kemudian diperkuat melalui Surat Edaran Wali Kota Bandung Nomor 064-Dishub/2024. Walaupun kedua regulasi tersebut tidak secara

eksplisit dan khusus mengatur tentang Car Free Day di kawasan Balai Kota, namun telah berfungsi sebagai payung hukum yang memungkinkan kebijakan ini dijalankan. Hal ini menegaskan bahwa otoritas formal menjadi prasyarat penting dalam implementasi kebijakan publik agar memiliki kekuatan legitimasi. Namun demikian, dari sisi substansi, legitimasi kebijakan CFD di Balai Kota masih tergolong lemah karena tidak ada regulasi spesifik yang benar-benar mengatur teknis pelaksanaan, batasan, serta konsekuensi hukum apabila terjadi pelanggaran. Dengan kata lain, secara kelembagaan, kebijakan ini berdiri di atas pondasi hukum yang masih umum dan belum terperinci, sehingga membuka ruang tafsir dan potensi resistensi di kemudian hari.

Model kelembagaan juga menekankan pada fungsi-fungsi institusi dalam pembagian kerja. Dalam kasus CFD di Balai Kota Bandung, terlihat adanya keterlibatan berbagai unit kerja pemerintahan yang menjalankan fungsi kelembagaannya masing-masing. Bagian Umum Pemerintah Kota Bandung memiliki peran strategis sebagai koordinator utama yang memastikan kebijakan berjalan sesuai arahan pimpinan daerah, termasuk menyalurkan instruksi dari Sekretaris Daerah maupun Asisten Daerah II. Di sisi lain, Dinas Perhubungan menjalankan fungsi teknis di lapangan dengan melakukan penutupan jalan, pengawasan lalu lintas, serta penertiban kendaraan bermotor di kawasan CFD. Sementara itu, Dinas Lingkungan Hidup berperan sebagai pihak yang mengukur, memantau, dan mengevaluasi dampak lingkungan dari pelaksanaan CFD, seperti kualitas udara, penurunan emisi karbon, serta kebermanfaatannya bagi kesehatan masyarakat. Pembagian fungsi ini menunjukkan bahwa formulasi kebijakan bukanlah hasil kerja satu lembaga semata, melainkan kolaborasi antarunit kerja dalam struktur birokrasi pemerintah daerah. Hal ini sejalan dengan teori kelembagaan yang menyatakan bahwa efektivitas kebijakan ditentukan oleh kejelasan fungsi dan peran setiap institusi yang terlibat dalam prosesnya.

Fungsi kelembagaan lain yang relevan adalah fungsi pemaksaan kebijakan. Dalam pelaksanaan CFD di Balai Kota Bandung, terlihat adanya instrumen pemaksaan melalui larangan membawa kendaraan bermotor pribadi, baik roda dua maupun roda empat, ke dalam kawasan Balai Kota setiap hari Jumat. ASN dan pegawai yang bertugas di lingkungan Balai Kota diwajibkan menggunakan moda transportasi alternatif seperti angkutan umum, sepeda, atau bahkan berjalan kaki dari lokasi parkir yang disediakan di luar kawasan Balai Kota. Bentuk pemaksaan ini pada dasarnya merupakan manifestasi dari kewenangan lembaga untuk memastikan kebijakan berjalan sesuai tujuan. Meskipun terdapat beberapa pengecualian, misalnya kendaraan operasional kantor, ambulans, atau kendaraan darurat lain, secara umum aturan larangan ini menunjukkan adanya coercive power atau kekuasaan pemaksa dari institusi pemerintah. Akan tetapi, pemaksaan ini belum sepenuhnya efektif karena berdasarkan hasil observasi masih ditemukan pelanggaran berupa kendaraan yang terparkir di sekitaran Balai Kota. Hal ini menandakan bahwa meskipun kebijakan memiliki dasar otoritatif, tanpa penguatan aspek kontrol dan sanksi yang jelas, fungsi pemaksaan kelembagaan menjadi kurang optimal.

Dalam konteks legitimasi, kelembagaan yang kuat seharusnya didukung oleh kerangka hukum yang rinci dan tegas. Namun, dalam kasus ini, kebijakan CFD di Balai Kota hanya mengandalkan peraturan umum tentang ketertiban dan perlindungan masyarakat serta surat edaran wali kota. Surat edaran, menurut perspektif hukum administrasi negara, bersifat instruksi internal yang belum tentu mengikat masyarakat luas secara hukum. Akibatnya, kebijakan CFD rawan dipandang sekadar kebijakan teknis sementara, bukan sebuah kebijakan publik yang memiliki kekuatan hukum yang kokoh. Kondisi ini menciptakan kelemahan legitimasi yang dapat berpengaruh pada konsistensi

penerapan. Misalnya, jika terjadi pergantian kepemimpinan daerah, kebijakan ini berpotensi dihentikan atau diganti karena tidak memiliki dasar hukum yang bersifat peraturan daerah khusus atau keputusan yang mengikat secara permanen. Oleh sebab itu, dari perspektif model kelembagaan, kebijakan CFD di Balai Kota Bandung membutuhkan penguatan legitimasi melalui regulasi yang lebih spesifik, seperti Peraturan Wali Kota atau revisi Peraturan Daerah yang secara eksplisit memasukkan program Car Free Day sebagai instrumen kebijakan lingkungan dan transportasi berkelanjutan.

Analisis lebih dalam juga menunjukkan bahwa aspek kelembagaan kebijakan CFD ini menghadapi tantangan koordinasi antarunit. Teori kelembagaan menekankan bahwa efektivitas kebijakan sangat tergantung pada kejelasan hubungan kerja antar institusi, baik secara horizontal antar dinas maupun secara vertikal antara pimpinan daerah dan unit pelaksana. Dalam wawancara terungkap bahwa koordinasi masih dilakukan secara parsial, seperti laporan disampaikan berjenjang dari Bagian Umum ke Asisten Daerah II, lalu ke Sekda, dan akhirnya ke Wali Kota. Alur birokrasi yang panjang sering kali menghambat efektivitas respons, terutama ketika muncul kendala teknis di lapangan seperti parkir liar atau kemacetan baru akibat penutupan akses jalan. Dengan demikian, formulasi kebijakan dalam model kelembagaan belum sepenuhnya berjalan optimal karena masih terdapat kesenjangan koordinasi antarunit yang seharusnya bisa diatasi dengan mekanisme koordinasi langsung atau sistem terpadu antar dinas.

Selain itu, fungsi kelembagaan juga mencakup dimensi penyediaan sumber daya. Implementasi CFD membutuhkan dukungan sumber daya manusia, sarana transportasi alternatif, serta fasilitas publik yang memadai. Namun, dari temuan di lapangan, masih terdapat keterbatasan pada aspek ini. Misalnya, penyediaan lahan parkir pengganti di luar Balai Kota tidak cukup luas sehingga menyebabkan penumpukan kendaraan di titik lain, yang justru memunculkan kemacetan baru. Demikian pula, fasilitas transportasi umum belum sepenuhnya mampu mengakomodasi kebutuhan ASN yang harus meninggalkan kendaraan pribadinya. Hal ini memperlihatkan bahwa secara kelembagaan, pemerintah Kota Bandung masih belum mampu menyediakan sumber daya yang proporsional untuk mendukung pelaksanaan CFD. Padahal, fungsi kelembagaan idealnya tidak hanya berhenti pada pemberlakuan aturan dan pemaksaan kepatuhan, melainkan juga pada penyediaan sarana dan prasarana yang memungkinkan kebijakan berjalan efektif dan diterima masyarakat.

Dari perspektif kelembagaan, kebijakan CFD di Balai Kota Bandung juga berkaitan dengan fungsi legitimasi sosial-politik. Kebijakan publik tidak hanya harus sah secara hukum, tetapi juga harus diterima oleh masyarakat dan stakeholder terkait. Hasil wawancara menunjukkan bahwa meskipun masyarakat pada umumnya memberikan dukungan positif terhadap CFD karena alasan kesehatan dan lingkungan, masih ada resistensi dari sebagian ASN yang merasa terbebani dengan biaya transportasi tambahan atau ketidaknyamanan akibat keterbatasan akses kendaraan. Dalam kerangka kelembagaan, hal ini menandakan perlunya proses sosialisasi yang lebih intensif dan komunikasi yang partisipatif agar kebijakan tidak hanya bersifat top-down, melainkan memperoleh penerimaan (*acceptance*) dari pihak-pihak yang terkena dampaknya. Legitimasi sosial ini sama pentingnya dengan legitimasi hukum karena menentukan sejauh mana masyarakat bersedia mematuhi kebijakan secara sukarela tanpa harus terus menerus ditekan oleh fungsi pemaksaan.

Dari paparan panjang di atas dapat disimpulkan bahwa model kelembagaan dalam formulasi kebijakan Car Free Day di Balai Kota Bandung memperlihatkan tiga hal utama. Pertama, adanya otoritas formal melalui regulasi umum dan surat edaran yang menjadi dasar legalitas kebijakan, **meskipun masih lemah** karena tidak ada aturan khusus yang eksplisit. Kedua, adanya pembagian fungsi kelembagaan antara berbagai unit kerja, mulai dari Bagian Umum Pemkot Bandung, Dinas Perhubungan, hingga Dinas Lingkungan Hidup, yang bersama-sama berperan dalam perumusan, implementasi, dan evaluasi kebijakan. Ketiga, adanya fungsi pemaksaan kebijakan melalui larangan kendaraan bermotor di kawasan Balai Kota setiap Jumat, meskipun belum sepenuhnya efektif karena kendala sosialisasi, fasilitas, dan penegakan aturan. Secara keseluruhan, model kelembagaan mampu menjelaskan dinamika formulasi kebijakan CFD di Balai Kota Bandung, namun kelemahan utama terletak pada legitimasi hukum yang masih umum dan tidak spesifik serta keterbatasan koordinasi antarunit kerja dan penyediaan sumber daya pendukung.

#### **b. Analisis Model Rasional**

Model rasional dalam formulasi kebijakan publik menekankan bahwa proses pembuatan kebijakan seyogianya dilakukan secara logis, sistematis, dan berbasis pada pertimbangan rasional yang maksimal. Dalam model ini, para pembuat kebijakan diasumsikan mampu mengidentifikasi masalah secara tepat, merumuskan tujuan secara jelas, menginventarisasi seluruh alternatif kebijakan yang memungkinkan, menimbang konsekuensi dari setiap alternatif, lalu memilih opsi terbaik yang memberikan manfaat paling besar dengan biaya paling kecil. Rasionalitas dalam kebijakan menuntut adanya perencanaan yang matang, pengumpulan informasi yang memadai, serta pertimbangan menyeluruh atas dampak sosial, ekonomi, dan politik. Akan tetapi, dalam praktiknya, rasionalitas dalam kebijakan sering kali bersifat terbatas (*bounded rationality*) karena keterbatasan sumber daya, waktu, informasi, maupun kapasitas institusional. Hal inilah yang tampak dalam formulasi kebijakan Car Free Day (CFD) di Balai Kota Bandung, di mana pemerintah mencoba mengadopsi pendekatan rasional dalam agenda setting dan perumusan proposal, tetapi hasilnya belum sepenuhnya optimal.

Dalam proses agenda setting, pemerintah Kota Bandung berusaha menimbang **preferensi publik** yang muncul melalui tuntutan maupun dukungan masyarakat. Preferensi publik yang diidentifikasi mencakup kebutuhan akan ruang publik yang sehat, aman, dan nyaman; keinginan untuk mengurangi polusi udara dari kendaraan bermotor; serta harapan agar kualitas hidup di perkotaan lebih baik. Isu-isu ini kemudian diangkat sebagai dasar bagi pemerintah untuk menjadikan CFD sebagai agenda prioritas. Selain itu, adanya tren masyarakat perkotaan yang semakin peduli terhadap kesehatan lingkungan, misalnya dengan olahraga di ruang terbuka, semakin memperkuat argumen pemerintah untuk mendorong CFD sebagai solusi kebijakan. Namun, proses agenda setting ini masih terbatas pada preferensi kelompok masyarakat tertentu, seperti komunitas olahraga, pemerhati lingkungan, maupun ASN yang lebih dekat dengan kebijakan, sementara preferensi publik yang lebih luas belum sepenuhnya terakomodasi. Misalnya, masyarakat umum yang tinggal jauh dari pusat kota atau bergantung pada kendaraan bermotor pribadi kurang dilibatkan secara langsung dalam perumusan preferensi. Hal ini menunjukkan bahwa agenda setting bersifat semi-rasional, karena meski mempertimbangkan preferensi publik, lingkup dan kedalamannya masih terbatas.

Dalam perumusan proposal kebijakan, pemerintah berusaha menimbang **konsekuensi dari pelaksanaan CFD**. Dari sisi positif, pelaksanaan CFD diproyeksikan mampu menghasilkan udara yang lebih segar, menurunkan emisi gas karbon, serta mengurangi

kemacetan di kawasan Balai Kota pada hari Jumat. Selain itu, CFD dipandang mampu memberikan teladan bagi masyarakat luas, karena dimulai dari aparat sipil negara (ASN) sebagai garda terdepan birokrasi. ASN yang membatasi penggunaan kendaraan bermotor diharapkan menjadi contoh nyata bagi masyarakat umum untuk mengadopsi gaya hidup ramah lingkungan, misalnya dengan menggunakan transportasi umum, bersepeda, atau berjalan kaki. Dari sisi negatif, pemerintah juga menyadari adanya konsekuensi berupa penumpukan parkir di sekitar kawasan Balai Kota. Kendaraan pribadi yang tidak boleh masuk ke kawasan inti tetap membutuhkan lahan parkir alternatif, sehingga justru menciptakan kemacetan baru di titik-titik sekitar kawasan. Selain itu, distribusi beban biaya juga menjadi konsekuensi yang cukup signifikan. ASN yang terbiasa menggunakan kendaraan pribadi kini harus mengeluarkan biaya tambahan untuk transportasi umum atau ojek, sehingga kebijakan ini memunculkan beban ekonomi baru yang belum diimbangi dengan insentif.

Dalam kerangka model rasional, seharusnya setiap konsekuensi kebijakan dipertimbangkan dengan matang dan diantisipasi dengan solusi alternatif yang komprehensif. Namun, kenyataannya, keputusan yang diambil belum sepenuhnya rasional maksimal. Hal ini terlihat dari beberapa kelemahan yang mencolok. Pertama, **aspek sosialisasi** masih lemah. Hasil observasi menunjukkan bahwa sebagian masyarakat belum mengetahui jadwal pelaksanaan CFD di Balai Kota, sehingga masih ada yang membawa kendaraan tanpa menyadari adanya larangan. Sosialisasi kebijakan publik seharusnya dilakukan secara masif melalui berbagai kanal, baik media sosial, media massa, maupun melalui jaringan komunitas, namun pada kenyataannya penyebaran informasi CFD kalah populer dibandingkan dengan CFD di kawasan Dago yang sudah lama berjalan. Kedua, terdapat kelemahan dalam **distribusi beban biaya**. Rasionalitas kebijakan menuntut adanya pertimbangan keadilan, di mana beban yang ditimbulkan tidak sepenuhnya jatuh pada kelompok tertentu. Dalam kasus ini, ASN yang terkena aturan CFD harus menanggung biaya tambahan transportasi tanpa adanya subsidi, fasilitas shuttle, atau insentif. Akibatnya, meskipun tujuan kebijakan baik, penerimaan (acceptance) di kalangan pegawai menjadi terbatas. Ketiga, terdapat **keterbatasan fasilitas pendukung**. Ruang parkir alternatif yang disediakan tidak memadai, transportasi umum belum cukup representatif, dan fasilitas pejalan kaki di sekitar kawasan Balai Kota juga belum sepenuhnya aman dan nyaman. Semua kelemahan ini menunjukkan bahwa keputusan pemerintah tidak sepenuhnya rasional maksimal, melainkan masih bersifat parsial dan terbatas.

Analisis model rasional juga menyoroti bagaimana pemerintah menemukan **pilihan-pilihan alternatif kebijakan**. Alternatif yang dipertimbangkan di antaranya adalah: pertama, melaksanakan CFD hanya di kawasan Balai Kota sebagai contoh awal sebelum diperluas ke wilayah lain; kedua, memperluas CFD ke beberapa titik strategis kota seperti Dago dan Buah Batu, yang lebih ramai dikunjungi masyarakat; ketiga, mempertahankan pola CFD hanya sekali seminggu di hari Jumat untuk ASN, atau menambah frekuensi di hari-hari tertentu. Alternatif ini menunjukkan bahwa pemerintah mencoba mempertimbangkan berbagai opsi, tetapi dalam memilih, mereka lebih condong pada pertimbangan simbolis (ASN sebagai teladan) daripada mempertimbangkan efektivitas partisipasi masyarakat. Dari perspektif rasional, pemilihan alternatif seharusnya dilakukan berdasarkan analisis manfaat dan biaya secara menyeluruh, misalnya melalui studi kelayakan transportasi, analisis dampak lingkungan, serta survei preferensi publik yang representatif. Namun, hal ini tampaknya belum sepenuhnya dilakukan, sehingga pilihan kebijakan lebih didorong oleh faktor politik dan simbolis ketimbang analisis rasional komprehensif.

Menilai **konsekuensi pilihan** merupakan elemen penting dalam model rasional. Dalam kebijakan CFD di Balai Kota Bandung, pemerintah telah menimbang bahwa manfaat lingkungan berupa udara segar dan pengurangan polusi cukup signifikan, sementara konsekuensi negatif seperti penumpukan parkir dan beban biaya tambahan masih dianggap bisa ditoleransi. Namun, tanpa adanya mekanisme evaluasi kuantitatif yang terukur, seperti penghitungan indeks kualitas udara secara berkala, survei kepuasan masyarakat, atau analisis biaya-manfaat, keputusan ini menjadi kurang rasional. Rasionalitas kebijakan seharusnya didasarkan pada data empiris yang dapat diverifikasi, bukan hanya pada asumsi normatif atau laporan deskriptif. Dalam wawancara terungkap bahwa pemerintah melakukan pengukuran udara bersama Dinas Lingkungan Hidup, tetapi pengukuran ini belum cukup sistematis untuk dijadikan basis evaluasi rasional.

Aspek lain dari model rasional adalah menilai **rasio sosial yang dikorbankan**. Kebijakan publik yang baik harus memperhitungkan trade-off antara manfaat kolektif dan pengorbanan individu. Dalam kasus CFD, manfaat kolektif berupa udara lebih bersih, ruang publik yang lebih sehat, dan pengurangan polusi menjadi nilai yang sangat positif. Namun, rasio sosial yang dikorbankan adalah kenyamanan individu ASN maupun masyarakat yang harus beradaptasi dengan larangan kendaraan bermotor, biaya tambahan transportasi, serta waktu tempuh yang lebih panjang. Rasionalitas menuntut agar trade-off ini seimbang, yakni manfaat kolektif harus lebih besar daripada pengorbanan individu. Namun, sejauh ini pemerintah belum menyediakan kompensasi yang memadai bagi pihak-pihak yang menanggung beban, sehingga rasio sosial yang dikorbankan terasa berat bagi sebagian kalangan. Akibatnya, penerimaan kebijakan tidak sepenuhnya merata, meskipun tujuan kolektifnya baik.

Dari keseluruhan uraian, dapat disimpulkan bahwa **model rasional tercermin jelas dalam proses agenda setting dan perumusan proposal kebijakan CFD di Balai Kota Bandung**, terutama dalam upaya menimbang preferensi publik, mempertimbangkan konsekuensi, serta memilih alternatif kebijakan. Namun, implementasinya masih jauh dari rasionalitas maksimal karena keterbatasan sosialisasi, fasilitas, sumber daya, serta analisis kuantitatif. Rasionalitas kebijakan di sini lebih tepat disebut sebagai ***bounded rationality***, di mana keputusan diambil berdasarkan informasi terbatas dan dalam kerangka politik serta birokrasi yang kompleks. Dengan demikian, meskipun secara teoritis kebijakan ini mengadopsi kerangka model rasional, dalam praktiknya keputusan yang diambil cenderung pragmatis, parsial, dan belum sepenuhnya berbasis pada analisis rasional yang komprehensif.

### c. Analisis Model Sistem

Model sistem dalam kebijakan publik berangkat dari gagasan bahwa proses perumusan kebijakan bukanlah aktivitas yang bersifat linier atau sekadar keputusan top-down, melainkan suatu mekanisme kompleks yang melibatkan berbagai input, interaksi, dan feedback dari lingkungan. David Easton (1965) dalam teori sistem politiknya menjelaskan bahwa kebijakan publik adalah hasil dari interaksi antara *input* (tuntutan dan dukungan masyarakat) dengan *output* (kebijakan yang diproduksi oleh pemerintah), yang kemudian menghasilkan *feedback* yang akan memengaruhi kebijakan berikutnya. Dengan kerangka berpikir ini, formulasi kebijakan Car Free Day (CFD) di Balai Kota Bandung dapat dipahami sebagai proses sistemik yang lahir dari dinamika antara pemerintah, stakeholder teknis, dan masyarakat yang saling memengaruhi.

Dalam konteks CFD, *input* berupa tuntutan dan dukungan masyarakat sangat menentukan jalannya kebijakan. Dari hasil wawancara terungkap bahwa masyarakat Bandung pada dasarnya mendukung adanya ruang publik yang bebas kendaraan



bermotor, baik sebagai sarana olahraga, rekreasi, maupun ruang interaksi sosial yang lebih sehat. Dukungan konkret datang dari berbagai pihak, misalnya komunitas transportasi online yang memberikan insentif berupa voucher diskon bagi masyarakat yang menggunakan transportasi daring pada hari CFD. Selain itu, ada pula tuntutan dari masyarakat agar pemerintah menghadirkan ruang publik sehat, aman, dan nyaman sebagai kompensasi dari meningkatnya polusi udara perkotaan. Tuntutan dan dukungan ini merupakan energi sosial yang kemudian ditangkap pemerintah sebagai masukan untuk memformulasikan kebijakan. Dalam kerangka model sistem, input ini penting karena menjadi dasar legitimasi moral sekaligus kebutuhan riil yang direspons oleh pemerintah.

*Throughput* atau mekanisme pengolahan kebijakan dalam model sistem tampak jelas dalam proses integrasi berbagai stakeholder. Pemerintah Kota Bandung tidak bekerja sendiri, melainkan melibatkan Dinas Perhubungan (Dishub), Dinas Lingkungan Hidup (DLH), Bagian Umum Pemerintah Kota, serta stakeholder eksternal seperti aparat TNI dan Polri dalam mendukung implementasi. Dishub berperan dalam penutupan jalan dan pengaturan lalu lintas, DLH berfungsi memantau kualitas udara dan dampak lingkungan, sementara Bagian Umum mengoordinasikan ASN di lingkungan Balai Kota agar patuh terhadap aturan. Integrasi ini mencerminkan bahwa kebijakan tidak hanya diputuskan oleh satu institusi, tetapi merupakan hasil kerja sistem di mana setiap aktor memiliki fungsi spesifik untuk memastikan kebijakan berjalan. Keterlibatan multipihak ini menunjukkan bahwa pemerintah mencoba membangun kolaborasi dan sinergi agar output kebijakan memiliki daya dukung yang kuat.

*Output* dari kebijakan CFD dapat diamati melalui dampak nyata yang dirasakan masyarakat. Berdasarkan hasil wawancara, terdapat beberapa capaian signifikan. Pertama, polusi udara di kawasan Balai Kota menurun, bahkan Dinas Lingkungan Hidup mencatat adanya kualitas udara yang lebih segar di hari-hari CFD dibandingkan hari biasa. Kedua, kesadaran ASN untuk tidak bergantung pada kendaraan pribadi mulai tumbuh, di mana sebagian ASN beralih menggunakan transportasi umum atau berjalan kaki. Hal ini penting karena ASN diposisikan sebagai role model bagi masyarakat luas. Ketiga, CFD berhasil menghadirkan ruang publik alternatif, di mana masyarakat dapat berolahraga, berinteraksi, dan menikmati suasana kota tanpa kendaraan bermotor. Output-output ini sesuai dengan tujuan kebijakan publik, yaitu memberikan manfaat nyata bagi masyarakat dan lingkungan.

Namun, model sistem juga menunjukkan bahwa kebijakan tidak pernah sempurna dan selalu melibatkan konsekuensi. Salah satu kendala utama dari pelaksanaan CFD di Balai Kota Bandung adalah munculnya **kemacetan baru di titik-titik parkir alternatif** di luar kawasan Balai Kota. Kendaraan pribadi yang dilarang masuk tetap membutuhkan lahan parkir, sehingga penumpukan kendaraan terjadi di area sekitar. Kendala lain adalah masih lemahnya sosialisasi, sehingga sebagian masyarakat tidak mengetahui adanya CFD dan tetap membawa kendaraan. Masalah fasilitas pendukung juga menjadi hambatan, misalnya keterbatasan transportasi umum yang belum sepenuhnya mampu menampung mobilitas ASN. Dalam kerangka sistem, kendala ini merupakan bagian dari *feedback* yang harus ditangkap pemerintah untuk memperbaiki kebijakan pada siklus berikutnya. Dengan kata lain, kelemahan kebijakan bukanlah akhir, melainkan bahan evaluasi untuk menyempurnakan sistem.

Hubungan timbal balik antara pemerintah dan masyarakat menjadi poin penting dalam model sistem. Kebijakan CFD lahir bukan semata-mata karena keinginan pemerintah,

tetapi juga karena adanya partisipasi masyarakat yang memberikan aspirasi dan mendukung implementasi. Misalnya, dukungan transportasi daring Grab menjadi bukti nyata bagaimana pihak swasta ikut ambil bagian dalam mendukung kebijakan publik. Di sisi lain, masyarakat juga berfungsi sebagai pengawas sosial yang memastikan kebijakan berjalan sesuai tujuan. Hal ini memperlihatkan pola komunikasi dua arah, di mana pemerintah tidak hanya mengeluarkan instruksi, tetapi juga harus mendengar masukan, kritik, dan harapan masyarakat. Hubungan semacam ini menciptakan legitimasi sosial yang lebih kuat dibandingkan sekadar legitimasi hukum.

Model sistem menekankan pentingnya **siklus kebijakan**. Setelah kebijakan dilaksanakan, pemerintah harus melakukan evaluasi untuk melihat sejauh mana output sesuai dengan input yang diharapkan. Dalam kasus CFD, evaluasi dilakukan melalui monitoring rutin oleh Dishub dan DLH, serta laporan berkala yang disampaikan ke wali kota. Hasil evaluasi menunjukkan bahwa meskipun manfaat lingkungan dan kesehatan cukup signifikan, masih ada hambatan berupa penyesuaian biaya, ketergantungan ASN terhadap kendaraan pribadi, dan kurangnya fasilitas penunjang. Evaluasi ini kemudian menjadi *feedback* yang berfungsi sebagai masukan untuk memperbaiki kebijakan. Misalnya, pemerintah merencanakan penyediaan shuttle bus ASN dari titik parkir alternatif ke Balai Kota, atau memperluas sosialisasi CFD melalui media sosial. Dengan mekanisme feedback ini, sistem kebijakan menjadi dinamis dan adaptif.

Dari perspektif model sistem, CFD di Balai Kota Bandung juga memperlihatkan pentingnya **interaksi lintas sektor**. Kebijakan lingkungan tidak dapat berdiri sendiri tanpa dukungan sektor transportasi, tata kota, dan pelayanan publik. Sinergi lintas sektor ini terlihat ketika DLH melakukan pengukuran kualitas udara, Dishub mengatur lalu lintas, Bagian Umum mengoordinasikan ASN, dan stakeholder eksternal menjaga ketertiban. Interaksi lintas sektor merupakan ciri khas model sistem, di mana kebijakan dipahami sebagai hasil interaksi berbagai subsistem dalam pemerintahan. Tanpa kolaborasi lintas sektor, kebijakan cenderung gagal karena tidak mampu mengatasi kompleksitas masalah.

Dalam konteks teoritis, model sistem juga membantu menjelaskan mengapa kebijakan CFD tetap dilaksanakan meskipun menghadapi kendala. Hal ini karena kebijakan publik dipandang sebagai proses berkesinambungan, bukan keputusan sekali jadi. Selama masih ada dukungan publik dan manfaat yang dirasakan, kebijakan cenderung dipertahankan meskipun terdapat kelemahan. Bahkan kelemahan tersebut justru menjadi alasan untuk memperbaiki sistem. Dengan demikian, CFD di Balai Kota Bandung dapat dipahami sebagai *policy process* yang dinamis, di mana pemerintah dan masyarakat terus berinteraksi untuk menghasilkan kebijakan yang semakin relevan dengan kebutuhan publik.

Formulasi kebijakan publik pada dasarnya merupakan sebuah proses yang kompleks karena melibatkan banyak aktor, kepentingan, serta dinamika sosial. Dalam penelitian mengenai kebijakan Car Free Day (CFD) di Balai Kota Bandung, setidaknya terdapat tiga model analisis yang dapat digunakan untuk memahami prosesnya, yaitu **model kelembagaan, model rasional, dan model sistem**. Ketiga model ini memberikan sudut pandang yang berbeda, namun saling melengkapi dalam menjelaskan bagaimana kebijakan CFD dirumuskan, dilegitimasi, dan diimplementasikan.

Pertama, model kelembagaan menekankan pentingnya otoritas formal, fungsi unit kerja, serta legitimasi hukum dalam formulasi kebijakan. Dalam konteks CFD di Balai Kota Bandung, dasar hukum yang digunakan adalah Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 9 Tahun 2019 tentang Ketertiban Umum dan Surat Edaran Wali Kota Tahun 2024. Regulasi ini memang memberi legitimasi formal, tetapi masih bersifat umum karena tidak secara spesifik mengatur pelaksanaan CFD. Dari segi kelembagaan, pembagian fungsi antarunit terlihat cukup jelas: Bagian Umum Pemkot Bandung berperan sebagai koordinator, Dinas Perhubungan mengelola lalu lintas dan penutupan jalan, sedangkan Dinas Lingkungan Hidup memantau dampak lingkungan. Fungsi pemaksaan kebijakan pun hadir melalui larangan membawa kendaraan bermotor ke kawasan Balai Kota setiap Jumat. Namun, legitimasi kelembagaan masih dianggap lemah karena regulasi yang ada hanya bersifat administratif dan belum memberikan kepastian hukum jangka panjang. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun secara formal kebijakan CFD memiliki payung hukum, dari sisi kelembagaan kebijakan ini masih membutuhkan penguatan agar lebih kokoh dan konsisten dijalankan.

Kedua, model rasional memberikan sudut pandang bahwa kebijakan harus dirumuskan melalui pertimbangan logis, sistematis, dan berbasis pada analisis manfaat serta biaya. Pemerintah Kota Bandung berusaha menimbang preferensi publik, misalnya kebutuhan ruang publik sehat, pengurangan polusi, dan peningkatan kualitas hidup. Pemerintah juga menyadari konsekuensi positif berupa udara segar, berkurangnya emisi, dan meningkatnya kesadaran ASN untuk tidak bergantung pada kendaraan pribadi. Namun, konsekuensi negatif seperti penumpukan parkir di luar Balai Kota, beban biaya tambahan bagi ASN, serta keterbatasan fasilitas transportasi umum juga tidak dapat dihindari. Secara teoretis, model rasional menuntut adanya perbandingan alternatif, penghitungan konsekuensi, dan evaluasi berbasis data. Dalam praktiknya, formulasi kebijakan CFD di Balai Kota Bandung belum sepenuhnya memenuhi prinsip rasional maksimal. Hal ini terlihat dari lemahnya sosialisasi, terbatasnya analisis kuantitatif, serta keputusan yang lebih banyak didasarkan pada pertimbangan simbolis (ASN sebagai teladan) ketimbang studi kelayakan yang komprehensif. Dengan kata lain, rasionalitas dalam kebijakan CFD masih bersifat terbatas (*bounded rationality*), yakni hanya memanfaatkan informasi yang tersedia dalam keterbatasan sumber daya dan waktu.

Ketiga, model sistem menjadi kerangka yang paling tepat menggambarkan formulasi kebijakan CFD karena menekankan interaksi timbal balik antara pemerintah, masyarakat, dan stakeholder. Kebijakan CFD di Balai Kota lahir dari *input* berupa tuntutan dan dukungan masyarakat, seperti kebutuhan akan ruang publik sehat dan partisipasi komunitas transportasi online. Pemerintah kemudian memproses input ini dengan melibatkan berbagai pihak, seperti Dishub, DLH, dan Bagian Umum, yang bekerja bersama untuk melaksanakan CFD. *Output* yang dihasilkan tampak nyata, seperti menurunnya polusi udara, bertambahnya ruang publik, dan meningkatnya kesadaran ASN untuk menggunakan transportasi alternatif. Namun, kendala berupa kemacetan di titik parkir alternatif dan lemahnya sosialisasi menunjukkan bahwa sistem kebijakan tidak selalu berjalan mulus. Meski demikian, adanya *feedback* dari masyarakat dan stakeholder mendorong pemerintah untuk melakukan perbaikan, seperti menyediakan shuttle bus dan memperluas sosialisasi. Model sistem dengan demikian menggambarkan kebijakan sebagai siklus yang dinamis, bukan keputusan sekali jadi, melainkan hasil interaksi berkelanjutan yang terus diperbaiki berdasarkan masukan dan evaluasi.

Jika ketiga model tersebut dibandingkan, terlihat bahwa masing-masing memiliki kontribusi dalam menjelaskan formulasi CFD. **Model kelembagaan** penting untuk

memahami dasar legalitas dan pembagian fungsi antarunit, tetapi kelemahannya adalah legitimasi yang masih lemah. **Model rasional** membantu menjelaskan bagaimana pemerintah menimbang manfaat dan biaya, tetapi dalam praktiknya belum mencapai rasionalitas maksimal karena keterbatasan informasi dan sumber daya. Sementara itu, **model sistem** menjadi kerangka paling komprehensif karena mampu menjelaskan interaksi dinamis antara pemerintah dan masyarakat, serta mengakomodasi adanya tuntutan, dukungan, dan feedback dalam siklus kebijakan.

Dengan demikian, dari ketiga model ini adalah bahwa formulasi kebijakan CFD di Balai Kota Bandung tidak dapat dipahami hanya dari satu model semata. Model kelembagaan menjelaskan sisi formalitas dan struktur birokrasi, model rasional menggambarkan upaya analitis dalam menimbang konsekuensi, sedangkan model sistem menunjukkan dinamika interaksi sosial dan adaptasi kebijakan. Ketiganya saling melengkapi dan membentuk gambaran utuh bahwa kebijakan publik selalu berada di persimpangan antara legitimasi formal, pertimbangan rasional, dan interaksi sistemik. Untuk memperkuat kebijakan CFD ke depan, Pemerintah Kota Bandung perlu menggabungkan ketiga perspektif ini: memperkuat legitimasi kelembagaan dengan regulasi khusus, meningkatkan rasionalitas melalui analisis berbasis data dan studi kelayakan, serta mempertahankan pendekatan sistem dengan mendengar aspirasi masyarakat dan memperbaiki kebijakan secara berkelanjutan. Dengan integrasi ini, kebijakan CFD dapat menjadi lebih efektif, inklusif, dan berkelanjutan dalam mewujudkan Bandung yang ramah lingkungan

## 2. Model Formulasi Kebijakan Car Free Day apa yang tepat di pemerintah Kota Bandung?

Dalam merumuskan sebuah kebijakan publik, terdapat berbagai pendekatan dan model yang dapat digunakan untuk menjelaskan dinamika proses yang terjadi, mulai dari lahirnya ide kebijakan, perumusan agenda, pengambilan keputusan, hingga implementasi dan evaluasi. Pada kasus Car Free Day (CFD) di Balai Kota Bandung, analisis dapat dilakukan melalui tiga model utama yaitu model kelembagaan, model rasional, dan model sistem. Dari ketiganya, jika dilihat secara menyeluruh, model sistem merupakan model formulasi kebijakan yang paling tepat menggambarkan proses CFD di Kota Bandung, meskipun dalam praktiknya unsur kelembagaan dan rasional juga turut berperan. Hal ini disebabkan karena kebijakan CFD lebih banyak dipengaruhi oleh interaksi dinamis antara pemerintah, stakeholder teknis, dan masyarakat, serta bersifat siklus yang selalu terbuka terhadap masukan (*feedback*) dan perbaikan.

Pertama, jika ditinjau dari model kelembagaan, kebijakan CFD di Balai Kota Bandung memiliki landasan hukum berupa Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 9 Tahun 2019 tentang Ketertiban Umum, Ketenteraman, dan Perlindungan Masyarakat serta Surat Edaran Wali Kota Bandung Nomor 064-Dishub/2024 tentang pelaksanaan uji coba CFD. Landasan ini memberi legitimasi formal bagi kebijakan, meskipun sifatnya masih umum dan belum secara spesifik mengatur teknis CFD di kawasan Balai Kota. Dari sisi kelembagaan, terdapat pembagian peran yang jelas: Bagian Umum Pemerintah Kota Bandung bertindak sebagai koordinator, Dinas Perhubungan (Dishub) menangani pengaturan lalu lintas dan penutupan jalan, sedangkan Dinas Lingkungan Hidup (DLH) memantau kualitas udara dan dampak lingkungan. Adanya larangan kendaraan bermotor masuk ke kawasan Balai Kota setiap hari Jumat juga menunjukkan adanya fungsi pemaksaan kebijakan. Namun, kelemahan utama dari model kelembagaan adalah legitimasi yang masih kurang kuat, karena regulasi yang digunakan hanya bersifat administratif. Dengan kata lain, dari perspektif kelembagaan, kebijakan CFD memang memiliki fondasi formal, tetapi masih rentan terhadap perubahan kepemimpinan atau resistensi masyarakat karena tidak didukung oleh regulasi yang rinci dan permanen.

Kedua, jika dilihat melalui model rasional, pemerintah Kota Bandung sebenarnya berusaha menimbang manfaat dan biaya dari kebijakan CFD. Preferensi publik yang menjadi dasar kebijakan mencakup kebutuhan akan ruang publik sehat, pengurangan polusi, serta peningkatan kesadaran masyarakat akan pentingnya transportasi ramah lingkungan. Pemerintah menilai bahwa manfaat dari CFD berupa udara yang lebih segar, berkurangnya emisi karbon, dan munculnya ruang publik baru cukup signifikan. Namun, konsekuensi negatif juga diidentifikasi, misalnya penumpukan parkir di luar kawasan Balai Kota, beban biaya tambahan bagi ASN yang harus menggunakan transportasi umum, serta keterbatasan sarana dan prasarana pendukung. Dalam kerangka rasional, seharusnya kebijakan ditentukan setelah mempertimbangkan berbagai alternatif dan melakukan analisis kuantitatif, misalnya studi kelayakan transportasi, penghitungan indeks kualitas udara, atau survei kepuasan masyarakat. Namun, pada kenyataannya, keputusan lebih banyak dipengaruhi oleh pertimbangan politis dan simbolis, misalnya ASN harus menjadi teladan terlebih dahulu. Oleh karena itu, penerapan model rasional dalam formulasi CFD masih terbatas pada *bounded rationality*, di mana keputusan diambil dengan informasi yang tidak sepenuhnya lengkap dan dalam keterbatasan sumber daya.

Ketiga, jika ditinjau dari model sistem, formulasi CFD di Balai Kota Bandung dapat dipahami secara lebih komprehensif. Dalam kerangka ini, kebijakan publik dipandang sebagai hasil interaksi antara *input* (tuntutan dan dukungan masyarakat), *throughput*

(proses formulasi dan koordinasi antar stakeholder), *output* (kebijakan yang dihasilkan), dan *feedback* (tanggapan masyarakat terhadap kebijakan). *Input* CFD datang dari kebutuhan masyarakat akan ruang publik yang bebas kendaraan bermotor, tuntutan untuk mengurangi polusi udara, serta dukungan komunitas transportasi daring yang memberikan insentif bagi pengguna CFD. *Throughput* terlihat dari keterlibatan berbagai stakeholder, seperti Dishub, DLH, Bagian Umum, hingga aparat keamanan, yang bekerja sama untuk mengatur teknis CFD. *Output* kebijakan dapat dilihat dari hasil nyata, seperti menurunnya polusi udara, meningkatnya kesadaran ASN untuk menggunakan transportasi alternatif, dan hadirnya ruang publik sehat di kawasan Balai Kota. Sementara itu, *feedback* muncul dalam bentuk masukan dari masyarakat, misalnya keluhan tentang kemacetan di area parkir alternatif, keterbatasan transportasi umum, atau kurangnya sosialisasi. Feedback ini kemudian digunakan oleh pemerintah untuk memperbaiki kebijakan, misalnya dengan rencana penyediaan shuttle bus ASN atau memperluas sosialisasi melalui media massa dan media sosial.

Jika dibandingkan dengan model kelembagaan dan rasional, model sistem lebih mampu menjelaskan dinamika CFD karena kebijakan ini lahir dari interaksi dan kolaborasi multi pihak serta bersifat siklus. Kebijakan tidak berhenti pada regulasi formal atau pertimbangan manfaat-biaya semata, tetapi terus berkembang berdasarkan masukan masyarakat dan evaluasi rutin pemerintah. Dengan demikian, CFD di Balai Kota Bandung dapat dipahami sebagai kebijakan adaptif yang bersifat partisipatif dan kolaboratif, sesuai dengan prinsip model sistem.

Kelebihan model sistem adalah kemampuannya untuk menangkap hubungan timbal balik antara pemerintah dan masyarakat. Dalam kasus CFD, pemerintah tidak hanya menjadi pembuat aturan, tetapi juga pihak yang merespons tuntutan publik, sementara masyarakat tidak hanya sebagai objek, tetapi juga subjek yang memberi dukungan, pengawasan, bahkan kontribusi langsung. Misalnya, dukungan transportasi daring Grab menjadi bukti nyata bagaimana pihak swasta ikut berkontribusi dalam memperlancar kebijakan publik. Hal ini menegaskan bahwa kebijakan CFD bersifat inklusif dan melibatkan banyak aktor, sehingga lebih sesuai dijelaskan dengan pendekatan sistem.

Namun demikian, meskipun model sistem lebih tepat, tidak berarti bahwa model kelembagaan dan rasional tidak relevan. Justru, kedua model tersebut melengkapi analisis model sistem. Dari sisi kelembagaan, CFD menunjukkan pentingnya regulasi formal, meskipun masih lemah. Dari sisi rasional, CFD memperlihatkan adanya upaya menimbang konsekuensi, meski belum sepenuhnya maksimal. Dengan demikian, model sistem yang menjadi pilihan utama tetap harus diperkaya dengan pendekatan kelembagaan dan rasional agar kebijakan lebih kokoh, terukur, dan adaptif. Berdasarkan pembahasan tersebut, dapat disimpulkan bahwa model formulasi kebijakan yang paling tepat bagi CFD di Balai Kota Bandung adalah model sistem. Hal ini karena kebijakan CFD merupakan hasil interaksi dinamis antara pemerintah, stakeholder, dan masyarakat; melibatkan input, throughput, output, dan feedback; serta bersifat adaptif terhadap perubahan dan tuntutan lingkungan. Namun, untuk memperkuat efektivitas kebijakan, pemerintah perlu mengintegrasikan unsur kelembagaan dengan memperkuat dasar hukum CFD agar lebih spesifik dan permanen, serta mengadopsi unsur rasional dengan meningkatkan analisis berbasis data, studi kelayakan, dan evaluasi kuantitatif. Dengan menggabungkan ketiga pendekatan ini, kebijakan CFD tidak hanya akan sah secara hukum, logis secara analitis, tetapi juga inklusif dan berkelanjutan sebagai kebijakan publik yang menjawab kebutuhan masyarakat Kota Bandung.

### 3. Novelty Penelitian

Berikut adalah novelty atas hasil penelitian mengenai CFD di lingkungan pemerintahan (Balai Kota)

1. **CFD di lingkungan pemerintahan (Balai Kota) sebagai kebijakan kedisiplinan ASN**

Umumnya CFD di Indonesia diterapkan di jalan-jalan utama kota (misalnya CFD Dago atau Buah Batu) yang lebih berorientasi pada kepentingan publik luas berupa olahraga, rekreasi, dan ruang publik. Namun, penelitian ini menemukan bahwa **CFD di Balai Kota Bandung** memiliki tujuan tambahan yang unik, yaitu **mendisiplinkan ASN** agar mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi. ASN dijadikan sebagai contoh atau role model bagi masyarakat luas untuk beralih ke transportasi ramah lingkungan. Kebijakan ini bukan hanya soal lingkungan, tetapi juga instrumen perubahan perilaku birokrasi.

2. **Integrasi multi-stakeholder dengan karakteristik lokal**

Kebijakan CFD di Balai Kota Bandung tidak hanya melibatkan Dishub sebagai regulator transportasi, tetapi juga DLH (untuk pemantauan kualitas udara), Bagian Umum (koordinator ASN), hingga stakeholder eksternal seperti TNI, Polri, dan perusahaan transportasi daring. Penelitian ini menunjukkan **keunikan kolaborasi lintas sektor** dengan penekanan pada peran komunitas serta dukungan swasta (contohnya Grab memberi voucher diskon), yang jarang ditemukan dalam kebijakan CFD di daerah lain.

3. **CFD berbasis *policy feedback* yang adaptif**

CFD di Balai Kota Bandung menunjukkan bahwa kebijakan tidak berjalan linier, melainkan siklus sistemik. Ada *input* berupa tuntutan masyarakat (ruang publik sehat, lingkungan bersih), *output* berupa kebijakan CFD setiap Jumat, dan *feedback* berupa keluhan parkir, biaya tambahan ASN, serta lemahnya sosialisasi. Penelitian ini menegaskan novelty bahwa **CFD di Balai Kota merupakan contoh nyata kebijakan adaptif** yang terus disesuaikan berdasarkan masukan masyarakat dan evaluasi antar instansi.

4. **Legitimasi lemah tetapi tetap berjalan karena dukungan publik**

Kebijakan CFD Balai Kota hanya berlandaskan Perda 9/2019 (yang bersifat umum) dan Surat Edaran Wali Kota, bukan peraturan khusus. Secara kelembagaan ini lemah, namun novelty penelitian menunjukkan bahwa legitimasi sosial (dukungan publik dan stakeholder) lebih kuat dibanding legitimasi hukum formal. Temuan ini memperlihatkan bahwa kebijakan dapat bertahan meskipun lemah secara legal, asalkan ada penerimaan sosial yang tinggi.

5. **Car Free Day sebagai kebijakan alternatif perkotaan yang bersifat hybrid**

Biasanya CFD hanya dianggap sebagai kebijakan lingkungan dan transportasi. Namun penelitian ini menunjukkan bahwa CFD di Balai Kota Bandung adalah kebijakan hybrid:

- Sebagai instrumen lingkungan (mengurangi polusi udara).
- Sebagai instrumen transportasi (mengurangi kemacetan).
- Sebagai instrumen tata kelola ASN (mendisiplinkan pegawai).

- Sebagai instrumen sosial (penyediaan ruang publik). Kebaruan ini menunjukkan bahwa CFD di Balai Kota Bandung bukan hanya kebijakan tematik, tetapi kebijakan publik multifungsi yang dapat menjadi contoh bagi kota lain.

## F. Kesimpulan

Hasil dari penelitian yang penulis lakukan terkait dengan judul “Model Formulasi Kebijakan *Car Free Day* di Balai Kota Bandung” maka muncul kesimpulan dari penelitian ini sebagai berikut :

1. Formulasi Kebijakan *car free day* di Balai Kota Bandung dinilai belum sepenuhnya efektif dengan melihat dampak atau *output* dari pelaksanaan dan implementasi kebijakannya, hal ini dibuktikan pada volume kendaraan yang melintasi kawasan Balai Kota Bandung sering mengalami kemacetan, akibat dari adanya penumpukan kendaraan yang terparkir di kawasan tersebut dan menyebabkan kemacetan lalu lintas, karena masih banyaknya karyawan atau pengunjung yang memarkirkan kendaraan pribadinya di kawasan Balai Kota Bandung saat kebijakan *car free day* tersebut dilaksanakan. Dari ketiga model formulasi kebijakan CFD di Balai Kota Bandung tidak dapat dipahami hanya dari satu model semata. Model kelembagaan menjelaskan sisi formalitas dan struktur birokrasi, model rasional menggambarkan upaya analitis dalam menimbang konsekuensi, sedangkan model sistem menunjukkan dinamika interaksi sosial dan adaptasi kebijakan. Ketiganya saling melengkapi dan membentuk gambaran utuh bahwa kebijakan publik selalu berada di persimpangan antara legitimasi formal, pertimbangan rasional, dan interaksi sistemik
2. Model Formulasi yang dinilai tepat terkait implementasi kebijakan *Car Free Day* di Balai Kota Bandung ialah menggunakan Model Sistem. Jika dibandingkan dengan model kelembagaan dan rasional, model sistem lebih mampu menjelaskan dinamika CFD karena kebijakan ini lahir dari interaksi dan kolaborasi multi pihak serta bersifat siklus. Kebijakan tidak berhenti pada regulasi formal atau pertimbangan manfaat-biaya semata, tetapi terus berkembang berdasarkan masukan masyarakat dan evaluasi rutin pemerintah. Dengan demikian, CFD di Balai Kota Bandung dapat dipahami sebagai kebijakan adaptif yang bersifat partisipatif dan kolaboratif, sesuai dengan prinsip model sistem.

## G. Saran

Adapun penulis memberikan saran yang relevan dan sesuai untuk mengatasi permasalahan pada kebijakan *car free day* di Balai Kota sebagai berikut :

1. Berdasarkan analisis formulasi kebijakan *Car Free Day* (CFD) di Balai Kota Bandung melalui model kelembagaan, rasional, dan sistem, maka saran yang dapat diberikan adalah penting bagi Pemerintah Kota Bandung untuk mengintegrasikan kekuatan dari ketiga model tersebut agar kebijakan CFD lebih efektif, adaptif, dan berkelanjutan. Dari sisi model kelembagaan, pemerintah perlu memperkuat legitimasi hukum dengan membuat regulasi khusus berupa Peraturan Wali Kota atau revisi Peraturan Daerah yang secara eksplisit mengatur CFD, sehingga memiliki kepastian hukum dan konsistensi jangka panjang, sekaligus memperjelas fungsi dan wewenang tiap unit kerja, serta menetapkan mekanisme reward and punishment bagi ASN yang melanggar aturan. Dari sisi model rasional, pemerintah disarankan untuk meningkatkan basis analisis data dalam perumusan kebijakan, misalnya dengan melakukan pengukuran kualitas



udara secara berkala, survei kepuasan ASN dan masyarakat, serta analisis biaya-manfaat yang lebih komprehensif agar kebijakan tidak hanya bersifat simbolis, tetapi benar-benar efisien dan adil dalam distribusi beban biaya maupun manfaatnya; di samping itu, perlu juga dipertimbangkan alternatif solusi transportasi seperti penyediaan shuttle bus ASN atau subsidi transportasi umum agar konsekuensi negatif dapat diminimalisasi. Sementara dari perspektif model sistem, pemerintah harus terus memperkuat komunikasi dua arah dengan masyarakat, menjaga partisipasi aktif stakeholder seperti Dishub, DLH, swasta (transportasi online), dan komunitas masyarakat, serta menjadikan *feedback* sebagai acuan utama untuk evaluasi dan perbaikan kebijakan secara berkelanjutan. Dengan menggabungkan ketiga pendekatan ini, maka kebijakan CFD di Balai Kota Bandung tidak hanya sah secara hukum dan logis secara analitis, tetapi juga inklusif, kolaboratif, dan lebih diterima oleh masyarakat luas. Selain dari pada itu, Perlu adanya tempat yang memadai atau alternatif lain terkait kendaraan yang terparkir di kawasan Balai Kota Bandung saat pelaksanaan *car free day* agar tidak menimbulkan kemacetan arus lalu lintas di sekitar kawasan tersebut akibat dari banyaknya karyawan atau pengunjung ke Balai Kota yang memarkirkan kendaraan pribadinya.

2. Model kebijakan yang dinilai tepat menggunakan model proses dengan ke enam indikator diantaranya identifikasi permasalahan, menata agenda formulasi kebijakan, perumusan proposal kebijakan, legitimasi kebijakan, implementasi kebijakan, dan evaluasi kebijakan, dari ke enam indikator tersebut harus dijalankan oleh para *stakeholder* agar dapat menciptakan kebijakan *car free day* di Balai Kota Bandung tepat sasaran. **Model sistem** merupakan kerangka yang paling tepat digunakan dalam merumuskan dan mengembangkan kebijakan Car Free Day (CFD) di Pemerintah Kota Bandung, dengan tetap mengintegrasikan elemen-elemen penting dari model kelembagaan dan model rasional. Dari sisi sistem, pemerintah perlu memperkuat mekanisme interaksi timbal balik antara pemerintah, ASN, stakeholder teknis, pihak swasta, dan masyarakat luas agar kebijakan benar-benar mencerminkan kebutuhan bersama, bukan sekadar instruksi top-down. Partisipasi publik harus terus diperluas melalui sosialisasi masif, pelibatan komunitas olahraga, transportasi, dan lingkungan, serta kolaborasi dengan sektor swasta agar kebijakan memiliki dukungan sosial yang kuat. Namun, dari sisi kelembagaan, CFD juga perlu dilandasi oleh regulasi yang lebih tegas dan spesifik, misalnya berupa Peraturan Wali Kota atau Peraturan Daerah khusus CFD, sehingga legitimasi kebijakan lebih kokoh, konsisten, dan tidak mudah berubah seiring pergantian kepemimpinan. Sedangkan dari perspektif rasional, formulasi CFD ke depan sebaiknya berbasis pada data dan analisis yang komprehensif, seperti pengukuran kualitas udara, analisis biaya-manfaat, serta kajian dampak sosial-ekonomi, agar keputusan yang diambil tidak hanya simbolis tetapi benar-benar efisien dan berkeadilan. Dengan mengadopsi model sistem sebagai kerangka utama yang diperkuat dengan legitimasi kelembagaan dan rasionalitas berbasis data, kebijakan CFD di Kota Bandung dapat menjadi lebih adaptif, partisipatif, dan berkelanjutan dalam menjawab tantangan lingkungan perkotaan serta menjadi teladan bagi daerah lain di Indonesia.
3. Bagi peneliti selanjutnya, disarankan untuk memperluas ruang lingkup penelitian dengan membandingkan implementasi Car Free Day di berbagai titik Kota Bandung (misalnya CFD Dago, Buah Batu, dan Balai Kota) sehingga dapat ditemukan perbedaan strategi, efektivitas, serta tingkat partisipasi masyarakat.

Peneliti lain juga dapat memperdalam kajian dengan menggunakan pendekatan kuantitatif, misalnya melalui survei terhadap masyarakat, ASN, maupun pelaku usaha yang terdampak, agar diperoleh gambaran statistik tentang tingkat kepuasan, manfaat, dan kendala kebijakan ini. Selain itu, penting pula dilakukan penelitian longitudinal yang melihat perubahan dampak CFD dari waktu ke waktu, baik terhadap kualitas udara, pola transportasi, maupun perilaku masyarakat, sehingga dapat dinilai keberlanjutannya dalam jangka panjang. Peneliti berikutnya juga dapat mengaitkan kebijakan CFD dengan agenda besar pembangunan berkelanjutan, misalnya program kota hijau (*green city*), pengurangan emisi karbon, atau Sustainable Development Goals (SDGs), agar hasil penelitian tidak hanya relevan pada skala lokal tetapi juga memberikan kontribusi pada wacana global. Terakhir, peneliti selanjutnya dapat menggali lebih dalam aspek kolaborasi multi-stakeholder, khususnya keterlibatan sektor swasta dan komunitas masyarakat, untuk melihat bagaimana kebijakan publik dapat menjadi sarana kolaboratif lintas aktor yang lebih efektif. Dengan demikian, penelitian di masa depan diharapkan dapat memberikan rekomendasi yang lebih komprehensif, berbasis data, serta aplikatif dalam mendukung kebijakan Car Free Day di Bandung maupun kota lain di Indonesia.

## DAFTAR PUSTAKA

### SUMBER BUKU

- Abdal. (2015). *Kebijakan Publik (Memahami Konsep Kebijakan Publik)*. Bandung : Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat UIN Sunan Gunung Djati Bandung.
- Abdul Wahab, Solihin. 1997. *Analisis Kebijaksanaan : Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijaksanaan Negara*. Penerbit : PT. Bumi Aksara Jakarta.
- Abdul Wahab, S. (2012) *Analisis Kebijakan Dari Formulasi Ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Amtai, Alaslan. 2021. *Formulasi Kebijakan Publik*. Penerbit : CV. Pena Persada. Banyumas
- Anggito, Albi, J. S. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Sukabumi:CV Jejak.
- C Jhon Khisty, 2003; *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*, Erlangga Jakarta.
- Nugroho, R. (2011) *Public Policy*. Jakarta: Media Komputindo.
- Syafiie, Inu Kencana. 2006. *Ilmu Administrasi Publik*. Jakarta. Penerbit : PT Rineka Cipta.
- Taufiqurakhman. (2014). *Kebijakan Publik*. Jakarta Pusat : Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Moestopo Beragama (Pers).
- Thomas R. Dye. (2014). *Understanding Public Policy (12th Edition)*. Prentice Hall; 12th edition.
- Winarno, B. (2012). *Kebijakan publik : Teori , proses, dan studi kasus (Revisi)*. Penerbit Media Pressindo (Anggota IKAPI).

### SUMBER PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

- Surat Keputusan Walikota Bandung No 551/Kep.449-DisHub/2011.tentang Pelaksanaan Car-Free Days di Kota Bandung
- Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 9 Tahun 2019 tentang Ketertiban Umum, Kententraman dan Perlindungan Masyarakat
- Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor 14 Tahun 2020 tentang Indeks Standar Pencemar Udara

### SUMBER LAIN

- Dewi Mesi Shinta. 2008. *Studi kebutuhan ruang terbuka hijau untuk menurunkan tingkat pencemaran udara oleh emisi kendaraan bermotor di kota Tangerang*. Tesis Magister perencanaan wilayah dan kota dari Institut Teknologi Bandung. Bandung. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jss/article/view/8918/8459>
- Hoesodo Djoko, *Permodelan pencemaran udara akibat lalu lintas di jalan arteri*. Tesis Program Magister Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro. Semarang. <http://eprints.undip.ac.id/11302/>
- Hasan, Faud Ali. 2023. *Pemanfaatan Kegiatan Car Free Day (CFD) Dalam Meningkatkan Pertumbuhan Perekonomian Dan Kesejahteraan Pelaku Usaha Mikro Kecil Dan Menengah (UMKM) Di Kabupaten Bondowoso*. Penerbit : Perpustakaan Uin Khas Jember. <https://digilib.uinkhas.ac.id/24288/1/skrpsi%20Fuad%20Ali%20Hasan%20watermak.pdf>
- Kadji, Yulianto. 2015. *Formulasi dan Implementasi Kebijakan Publik*. Gorontalo.

- Penerbit : Ung Press Gorontalo.  
<https://repository.ung.ac.id/get/karyailmiah/2621/yulianto-kadji-buku-formulasi-dan-implementasi-kebijakan-publik.pdf>
- Keban, T. Yeremias. 2008. *Administrasi Publik, Konsep, Teori dan Isu*. Yogyakarta  
 Penerbit : Gava Media. <https://balaiyanpus.jogjaprovo.go.id/opac/detail-opac?id=90548>
- Putro, Wa. 2015. *Studi Etnografi Tentang Fungsi Car Free Day Bagi Warga Surabaya*. Penerbit : Repository Unair. <https://repository.unair.ac.id/16120/>
- Slamet Ryadi, Skm. 1982. *Pencemaran Udara, Usaha Nasional Bandung*.  
<https://lib.atim.ac.id/opac/detail-opac?id=13266>
- Winarno, Budi Surachman. 2007. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Penerbit :  
 Media Pressindo, Yogyakarta. <https://simpus.mkri.id/opac/detail-opac?id=5281>