

Skripsi

by C. F. Nathania

Submission date: 08-Dec-2025 06:04PM (UTC+0700)

Submission ID: 2839806711

File name: bab_145_NATHANIA_CANDRA_F_1112200138.docx (199.33K)

Word count: 15672

Character count: 101047

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kehidupan suatu negara tidak dapat dipisahkan dari kebutuhan akan berbagai fasilitas dan layanan publik yang menjadi penunjang utama dalam kehidupan masyarakat (Putri et al., 2022). Permintaan terhadap fasilitas dan infrastruktur yang memadai terus meningkat, seiring dengan pesatnya pertumbuhan populasi yang dialami oleh banyak negara. Hal ini berpengaruh tidak hanya pada proses pembangunan, tetapi juga terhadap peningkatan kebutuhan akan pelayanan di tempat-tempat umum secara global. Oleh karena itu, untuk menjaga standar hidup yang tinggi serta kelancaran berbagai aktivitas sosial, penyediaan layanan publik yang memadai harus mampu memenuhi permintaan masyarakat secara optimal.

Pemerintah melalui berbagai programnya memiliki tugas utama untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dengan memberikan manfaat yang signifikan demi peningkatan kesejahteraan bersama. Dalam hal ini, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah Republik Indonesia memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk meningkatkan pelayanan publik. Salah satu bentuk tanggung jawab tersebut meliputi penerbitan izin pendirian dan pengelolaan fasilitas parkir di dalam kota, seperti yang dinyatakan dalam undang-undang tersebut. Di sisi lain, masyarakat pun semakin menuntut pelayanan yang berkualitas dan efektif, dengan pandangan bahwa pelayanan publik merupakan hak sekaligus kewajiban pemerintah kepada warganya. Pelayanan publik tidak cukup hanya efisien, tetapi juga harus adil dan demokratis. Upaya semacam ini merupakan salah satu cara pemerintah untuk memberikan pelayanan publik yang baik.

Oleh karena itu, peningkatan profesionalisme serta kualitas sumber daya aparatur pemerintah menjadi aspek penting agar pelayanan dapat berjalan dengan baik dan memberikan kepuasan bagi masyarakat. Salah satu upaya yang tidak kalah penting adalah peningkatan infrastruktur pendukung, karena tanpa adanya fasilitas yang memadai, penyelenggaraan layanan publik yang baik akan sulit terwujud.

³ Dalam pembangunan suatu negara bukan hanya melancarkan arus barang dan mobilitas secara baik tetapi juga melalui pembangunan jangka panjang. Transportasi memegang peranan vital dalam memberikan pelayanan yang baik untuk aktivitas masyarakat serta memudahkan konektivitas antar daerah sehingga dapat menghemat waktu dan biaya perjalanan. Pelaksanaan transportasi yang efektif harus dilakukan secara multidimensional, dengan memperhatikan tidak hanya kondisi fisik dan operasionalnya, tetapi juga aspek lingkungan yang terdampak. Dengan demikian, transportasi bukan hanya sebagai sarana perpindahan, tetapi juga sebagai sektor penting yang menopang pertumbuhan pembangunan di Indonesia. Karena itu, penyediaan sarana transportasi yang memadai, termasuk fasilitas parkir, menjadi hal yang sangat penting. Secara nasional, pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor terus melonjak tajam dari tahun ke tahun. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2023, jumlah kendaraan bermotor di Indonesia mencapai lebih dari 149 juta unit, di mana sepeda motor mendominasi lebih dari 80 persen total kendaraan. Lonjakan jumlah kendaraan ini tidak sebanding dengan ketersediaan ruang parkir yang resmi dan tertata, terutama di kota-kota besar. Akibatnya, fenomena parkir liar dan pungutan tidak resmi menjadi masalah yang hampir merata di seluruh provinsi.

⁵⁷ Sebagai ibu kota Jawa Timur, Surabaya adalah salah satu kota yang populasinya terus berubah dan berkembang. Pemerintah Surabaya, kota terbesar kedua di Indonesia, telah memberlakukan sejumlah peraturan yang

bertujuan untuk mewujudkan ide Smart City. Sensus terakhir yang dilakukan pada tahun 2024 oleh Badan Pusat Statistik (BPS) Surabaya menempatkan jumlah penduduk kota Surabaya pada angka 3,02 juta jiwa. Baik dibandingkan dengan tahun 2023 dan Desember 2021, jumlah ini menunjukkan peningkatan. Populasi daerah ini telah berkembang dengan CAGR sebesar 0,82 persen selama lima tahun terakhir. Tingkat pertumbuhan selama lima tahun terakhir adalah 0,36 persen, oleh karena itu ini merupakan peningkatan. Karena status Surabaya sebagai kota industri, penduduknya cukup mobile. Kepadatan penduduk yang tinggi di Surabaya merupakan akibat langsung dari lalu lintas kota yang padat, yang pada gilirannya membutuhkan infrastruktur angkutan umum yang ekstensif (Indahri, 2017). Banyaknya jumlah pengguna kendaraan bermotor yang melebihi kapasitas jalan, menyebabkan kemacetan lalu lintas, sementara jumlah penduduk terus meningkat setiap tahunnya. Selain itu, terdapat kekurangan lahan parkir yang memadai, sehingga banyak orang yang berkendara menggunakan bahu jalan. Jumlah kendaraan bermotor di Kota Surabaya dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 1.1 Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Surabaya

Jenis kendaraan	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023
Sepeda Motor	1.321.021	1.384.588**	2.942.640
Mobil	496.719	369.173**	741.233
Jumlah	1.817.740	1.753.761**	3.683.873

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa timur

Nb: tanda (*) adalah nilai sementara

Menurut data pada tabel, jumlah kendaraan bermotor di Kota Surabaya terus meningkat selama tiga tahun terakhir, dengan peningkatan yang nyata pada tahun 2023. Jumlah keseluruhan kendaraan bermotor adalah 1.817.740 pada tahun 2021 dan turun sedikit menjadi 1.753.761 pada tahun berikutnya. Banyak hal, termasuk ekonomi, pandemi, dan peraturan yang dimaksudkan untuk membatasi jumlah kendaraan di jalan raya, dapat berkontribusi pada penurunan ini. Namun, ketika jumlah mobil meningkat hampir dua kali lipat menjadi 3.683.873 unit pada tahun 2023, situasinya berubah secara dramatis. Pertumbuhan ini menunjukkan bahwa kebutuhan transportasi masyarakat terus meningkat.

Jika dirinci berdasarkan jenis kendaraan, sepeda motor merupakan bagian terbesar dari pertumbuhan jumlah kendaraan. Jumlah sepeda motor yang terjual terus meningkat dari 1.321.021 pada tahun 2021 menjadi 1.384.588** pada tahun 2022 dan 2.942.640 pada tahun 2023. Berkat harganya yang murah, lokasinya yang nyaman, dan kemampuannya untuk bermanuver di tengah kemacetan, kendaraan roda dua terus menjadi moda transportasi pilihan bagi masyarakat Surabaya, seperti yang terlihat dari pesatnya peningkatan jumlah sepeda motor di jalan raya. Sebaliknya, penjualan mobil turun dari 496.719 unit pada tahun 2021 menjadi 369.173 unit pada tahun 2022 sebelum meningkat menjadi 741.233 unit pada tahun 2023.

Lonjakan jumlah kendaraan ini tentunya memberikan tantangan besar bagi pemerintah kota, khususnya terkait pengelolaan transportasi dan infrastruktur. Tingginya pertumbuhan kendaraan bermotor yang tidak diimbangi dengan peningkatan kapasitas jalan dan fasilitas parkir yang memadai dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas yang semakin parah. Selain itu, penggunaan badan jalan sebagai tempat parkir oleh sebagian pengendara juga mempersempit ruang gerak kendaraan lain. Akibat dari bertambahnya jumlah kendaraan tiap tahunnya menjadikan jalanan di Kota

Surabaya juga menjadi semakin padat yang berimbas pada masalah perparkiran yang semakin rumit.

³ Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya mengartikan parkir sebagai kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya. Permasalahan parkir ini hampir terjadi di seluruh kota di Indonesia, termasuk di Kota Surabaya. Di Surabaya, perparkiran telah menimbulkan permasalahan yang cukup rumit akibat keterbatasan ruang kota. ³ Kurangnya fasilitas parkir atau lahan parkir di berbagai kawasan Kota Surabaya menyebabkan bahu jalan dijadikan lahan parkir. Hal ini otomatis mengurangi lebar jalan dan menurunkan kapasitas ruas jalan yang ada. Ketidacukupan lahan parkir yang disebabkan oleh tata letak ruang parkir yang tidak efektif, kapasitas ruang parkir yang terbatas, serta ³ kurangnya ³ fasilitas jalan dan tempat parkir yang memadai, membuat banyak pengguna kendaraan lebih memilih untuk parkir di tepi jalan umum. Kondisi ini berpotensi menimbulkan kemacetan, terutama di jalan-jalan yang memiliki arus kendaraan yang padat. Ketidakseimbangan antara jalan lalu lintas dan prasarana jalan dapat menyebabkan kemacetan yang terjadi di titik-titik kemacetan di kota.

Salah satu konsekuensi langsung dari meningkatnya ² jumlah kendaraan bermotor di Kota Surabaya adalah langkanya lahan parkir. Lahan parkir sangat dibutuhkan karena pertumbuhan dramatis jumlah mobil di jalan raya, terutama sepeda motor, yang diperkirakan akan melampaui tiga juta unit pada tahun 2023. Namun, tidak ada cukup lahan parkir untuk menampung semua mobil di lahan parkir yang sudah disediakan. Banyak pengemudi akhirnya memarkir mobil mereka di tempat yang tidak sesuai, termasuk bahu jalan atau di trotoar, yang menambah kekacauan dan kemacetan lalu lintas. Selain menimbulkan kekacauan lalu lintas kota, parkir sembarangan juga

mengurangi nilai fungsional dan estetika ruang publik. Selain itu, parkir di bahu jalan juga menghabiskan kapasitas jalan yang seharusnya dapat digunakan untuk memperlancar arus lalu lintas. Karena beberapa faktor seperti pengawasan dan penegakan hukum atas pelanggaran parkir yang tidak memadai, perencanaan kota yang tidak memadai, dan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor, situasi ini memiliki banyak sisi dan sulit untuk dipecahkan. Masalah umum lainnya adalah parkir yang melanggar hukum, yang mengurangi jumlah uang yang masuk dibandingkan dengan yang direncanakan.

Permasalahan perparkiran bukan menjadi hal baru lagi. Dampak langsung dari kondisi ini adalah munculnya ¹⁰ juru parkir liar yang tidak terdaftar secara resmi. Keberadaan ¹⁰ juru parkir liar ini menyebabkan berbagai permasalahan, baik bagi pengguna jalan maupun pemerintah kota. Selain mengganggu ketertiban lalu lintas, ⁵¹ juru parkir liar seringkali memungut biaya parkir yang tidak sesuai dengan aturan yang berlaku, yang dapat merugikan pengemudi dan menurunkan pendapatan asli ⁴⁶ daerah yang seharusnya diperoleh dari retribusi parkir resmi. Lebih dari itu, praktik parkir liar ini menambah kemacetan karena parkir yang dilakukan sembarangan di sepanjang bahu jalan atau trotoar, serta mengurangi fungsi ruang publik yang seharusnya digunakan untuk kegiatan lain yang lebih produktif, hal ini juga sangat berpengaruh terhadap PAD.

³¹ Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 1 tahun 2009, yang berkaitan dengan operasi dan pajak parkir, diatur oleh Pemerintah Kota Surabaya (Kosasih, 2019). ⁶ Retribusi Tempat Khusus Parkir dan Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum (TJU) adalah dua jenis retribusi parkir yang diuraikan dalam Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 1 Tahun 2009, yang mengatur tentang penyelenggaraan parkir dan pajak parkir. Mengingat ⁶ banyaknya titik-titik pertemuan di Kota Surabaya, Dinas Perhubungan Kota

Surabaya telah menyesuaikan pendekatannya untuk menggunakan layanan parkir dengan lebih baik, terutama yang terletak di sepanjang tepi jalan umum. Dua kategori pendapatan parkir, yaitu TJU (Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum) dan Retribusi Tempat Khusus Parkir, disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 1.2 Pemasukan Pajak Parkir dari Tahun 2022-2023 di Kota Surabaya

Tahun	Pajak Parkir	Jumlah	Target
2022	Rp 80.295.315.799,-	Rp 80.295.315.799,00	Rp 109.709.913.071,00
2023	Rp 96.008.121.793,-	Rp 80.295.315.799,00	Rp 140.680.904.378,00

Sumber: (Ppid Surabaya)

Pajak parkir dari di Kota Surabaya mengalami peningkatan setiap tahunnya dari 2022 hingga 2023. Pada tahun 2022, total pendapatan retribusi parkir mencapai Rp 80.295.315.799,00, kemudian meningkat signifikan pada tahun 2023 menjadi Rp 96.008.121.793. Dapat disimpulkan bahwa sebagian besar operasi parkir umum berlangsung di tempat umum, karena sektor parkir di tepi jalan umum jauh lebih besar daripada lahan parkir yang telah ditentukan. Pertumbuhan ini menunjukkan bahwa manajemen retribusi parkir Pemerintah Kota Surabaya, yang mencakup parkir di badan jalan dan parkir di tepi jalan umum, semakin berhasil. Pertumbuhan ini sebagian disebabkan oleh jumlah kendaraan bermotor yang terus meningkat setiap tahunnya di Kota Surabaya dan, kedua, karena rencana pemerintah untuk memaksimalkan potensi lahan parkir. Telah terjadi peningkatan setiap tahunnya, meskipun jumlah ini masih jauh dari target pemerintah daerah. Kendala utama dalam mengoptimalkan pendapatan biaya parkir adalah masih adanya potensi

pendapatan yang belum dimanfaatkan karena keterbatasan sistem, pengawasan yang tidak menyeluruh, atau kebocoran selama implementasi di lapangan.

Dalam Peraturan Daerah No 3 Tahun 2018 Kota Surabaya terdapat beberapa program untuk mengatasi permasalahan perpajakan yang ada di Kota Surabaya yakni, Program Parkir Elektronik (E-Parking), Program Penertiban Parkir Liar, Program Penyediaan Juru Parkir Resmi, Program Penyediaan Tempat Parkir yang Memadai, Penetapan dan pengaturan tarif retribusi parkir resmi. Perda ini hadir sebagai instrumen hukum untuk menjawab persoalan parkir yang semakin kompleks seiring meningkatnya jumlah kendaraan bermotor. Lahirnya kebijakan ini tidak hanya bertujuan untuk menata lalu lintas, tetapi juga mendorong transparansi dalam pengelolaan parkir, peningkatan kualitas pelayanan publik, serta optimalisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD). Berbagai program dirancang sebagai implementasi teknis dari peraturan tersebut agar dapat menyelesaikan masalah parkir secara komprehensif dan berkelanjutan. Berikut merupakan 3 program unggulan yang termuat di dalam Perda no 3 tahun 2018 Kota Surabaya

Tabel 1.3 Program Unggulan

Program	Jumlah Lokasi
E – Parking	2
Park and Ride	9
Parkir Resmi Minimarket	344

Sumber: Detik.com

Tabel di atas menunjukkan tiga program unggulan yang diterapkan sebagai upaya meningkatkan sistem perparkiran di Kota Surabaya, sesuai dengan Peraturan Daerah No. 3 Tahun 2018. Program-program ini memiliki jumlah lokasi yang berbeda-beda, ketiga program ini menunjukkan komitmen pemerintah untuk mengelola perparkiran dengan lebih baik, implementasinya menghadapi sejumlah tantangan yang masih memerlukan penyempurnaan lebih lanjut.

Program *E-Parking* digagas sebagai langkah strategis untuk meningkatkan transparansi dan akuntabilitas dalam pengelolaan parkir. Sistem ini diharapkan mampu meminimalisasi praktik pungutan liar serta mengurangi potensi kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui sistem pembayaran non-tunai. Lebih dari sekadar instrumen teknis, e-parking merupakan representasi dari transformasi digital di sektor pelayanan publik. Akan tetapi, penerapannya masih menyisakan berbagai kendala. Keterbatasan infrastruktur teknologi di sejumlah titik parkir membuat sistem tidak berjalan konsisten. Selain itu, kesiapan sumber daya manusia yang mengelola sistem masih menjadi tantangan, di mana operator lapangan belum seluruhnya terlatih dalam penggunaan perangkat digital. Hambatan lainnya ialah literasi digital masyarakat yang belum merata, sehingga sebagian besar pengguna masih lebih nyaman menggunakan sistem manual. Fenomena ini menunjukkan bahwa inovasi teknologi tidak hanya membutuhkan perangkat keras, tetapi juga kesiapan sosial dan budaya masyarakat dalam beradaptasi (Sari & Wicaksono, 2021).

Lebih lanjut, Penyelenggaraan lahan parkir disetiap daerah menjadi salah satu langkah alternatif dalam menyediakan fasilitas pengguna kendaraan bermotor. Oleh sebab itu diperlukan peraturan perundangundangan yang mendukung penyelenggaraan lahan parkir daerah. Hal tersebut telah tercantum pada Peraturan Pemerintah No. 79 tahun 2013 pasal 101 ayat 3 dan

4 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa izin penyelenggaraan fasilitas parkir dapat diberikan oleh Gubernur, Bupati dan juga Walikota. Selain itu dalam Peraturan Daerah No. 3 Tahun 2018 pasal 4 tentang Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya juga menyatakan bahwa (1) Pemerintah Daerah berwenang menyelenggarakan tempat parkir di daerah. (2) Dalam menyelenggarakan tempat parkir, Pemerintah dapat bekerja sama dengan orang atau badan. (3) Penyelenggaraan tempat parkir oleh Pemerintah Daerah meliputi Parkir di dalam Ruang Milik Jalan dan Parkir di luar Ruang Milik Jalan.

Tempat parkir khusus yang disediakan oleh Kota Surabaya merupakan fasilitas yang disediakan oleh pemerintah kota untuk memungkinkan masyarakat dapat parkir dengan aman dan nyaman 24 jam sehari, salah satunya adalah tempat parkir khusus Park and Ride. Layanan parkandridebanjiri pengguna jasa dalam jumlah besar setiap harinya, mulai dari pengguna jasa parkir jangka pendek hingga pengguna jasa parkir malam bagi pemilik kendaraan yang tidak memiliki garasi(Nainggolan & Nugroho, 2018). Layanan Park and Ride yang diberikan oleh Pemerintah Kota Surabaya merupakan salah satu cara peralihan parkir kendaraan dari on street parking menjadi off street parking. Layanan *Park and Ride* terdapat 5 titik yang disediakan oleh pemerintah kepada masyarakat kota Surabaya yakni, pada jalan Mayjen Sungkono, Adityawarman, Kertajaya, Genteng Kali, Arif Rahman Hakim yang dimana disetiap titik Park and Ride kapasitas untuk lahan parkirnya berbeda-beda. Selain sebagai penyediaan lahan parkir Park and Ride ini diperuntukkan sebagai perpindahan moda transportasi dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum atau angkutan umum,

Upaya lain yang dilakukan pemerintah kota Surabaya dalam meningkatkan perparkiran di Kota Surabaya yaitu Penertiban parkir liar, yang merupakan agenda penting yang tidak bisa dilepaskan dari kebutuhan untuk

menciptakan keteraturan lalu lintas dan ketertiban kota. Parkir liar sering kali menempati bahu jalan, trotoar, hingga kawasan terlarang yang menyebabkan penyempitan ruas jalan dan memperparah kemacetan, terutama pada jam sibuk. Pemerintah kota melalui Dinas Perhubungan berupaya melakukan razia rutin dan penindakan terhadap parkir liar, namun efektivitasnya belum sepenuhnya terwujud. Penertiban ini kerap berhadapan dengan resistensi masyarakat yang merasa kesulitan menemukan lahan parkir resmi. Tidak jarang pula muncul benturan dengan oknum yang menjadikan parkir liar sebagai mata pencaharian. Faktor lain yang memperburuk situasi adalah minimnya lahan parkir alternatif yang dapat diakses dengan mudah dan harga terjangkau. Hal ini memperlihatkan bahwa penertiban saja tidak cukup, melainkan harus diikuti dengan penyediaan solusi konkret berupa lahan parkir pengganti yang layak (Prasetyo, 2020).

Penyediaan juru parkir resmi di minimarket merupakan bagian integral dari kebijakan tata kelola perparkiran yang bertujuan untuk meningkatkan profesionalisme dan transparansi dalam pelayanan publik. Namun, implementasi kebijakan ini menghadapi tantangan signifikan, terutama terkait dengan keberadaan juru parkir liar yang masih beroperasi tanpa izin. Fenomena ini tidak hanya merugikan masyarakat melalui praktik pungutan liar, tetapi juga menciptakan ketidakpastian hukum dan merusak citra pelayanan publik yang seharusnya profesional dan terpercaya. Eri Cahyadi selaku Wali Kota Surabaya, melalui Peraturan Daerah (Perda) No. 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran, mewajibkan minimarket untuk menyediakan lahan parkir yang memadai dan petugas parkir resmi yang berseragam serta memiliki identitas yang jelas. Pungutan liar merupakan tindakan yang merugikan masyarakat serta pemerintah. Tindakan ini dilakukan oleh juru parkir dengan melakukan pemalakan dan cenderung memaksa dalam menarik uang parkir. Kenyataannya dapat dikatakan bahwa

kawasan tersebut jelas merupakan kawasan “Bebas Parkir” yang berarti kawasan tersebut tidak memerlukan pembayaran parkir. Hal ini juga terjadi pada kawasan minimarket, yang akibatnya menimbulkan ketidaknyamanan bagi para pelanggan yang datang berbelanja. Sementara itu, pemerintah juga mengalami kerugian karena retribusi yang seharusnya masuk sebagai pendapatan daerah menjadi hilang, diambil oleh oknum yang melakukan pungutan liar.

5 Wali Kota berharap, seluruh pemilik usaha toko modern di Surabaya bisa segera mengurus Izin Penyelenggaraan Tempat Parkir ke depannya. Setelah mengurus izin, pemilik usaha wajib menyediakan tempat parkir sesuai dengan standar teknis yang ditentukan oleh Dinas Perhubungan (Dishub) Surabaya. Di antaranya, melengkapi fasilitas tempat parkir paling sedikit berupa rambu, marka, dan media informasi tarif, waktu, ketersediaan ruang parkir, dan informasi fasilitas parkir khusus. Dalam konteks kebijakan Wali Kota Surabaya tentang penyediaan juru parkir (jukir) di toko modern, toko modern yang dimaksud adalah jenis usaha yang umumnya memiliki fasilitas parkir dan melibatkan interaksi langsung dengan konsumen dalam skala yang lebih besar, serta beroperasi di area perkotaan. Beberapa contoh toko modern yang dimaksud dalam kebijakan ini meliputi minimarket seperti Indomaret, Alfamart, FamilyMart, dan jaringan minimarket lainnya yang memiliki cabang-cabang di berbagai lokasi. Toko-toko ini biasanya menyediakan area parkir untuk kendaraan konsumen, baik motor maupun mobil (Detik Jatim, 2025).

Ketidakteraturan di lapangan seperti penetapan tarif parkir yang tidak sesuai ketentuan, penguasaan ruang publik tanpa izin, hingga potensi pungutan liar semakin menguatkan bahwa kewajiban pengelola parkir untuk melengkapi fasilitas seperti rambu, marka dan media informasi tarif, petugas parkir resmi berseragam dan beridentitas sebagaimana diatur dalam Pasal 14

ayat (1) huruf b dan huruf d Perda 3/2018. Di sisi lain, pihak swasta lebih berorientasi pada efisiensi ekonomi tanpa mempertimbangkan tanggung jawab sosial dalam mendukung kebijakan publik. Akibatnya, kebijakan penyediaan juru parkir resmi yang seharusnya menjadi solusi justru terhambat oleh lemahnya komitmen para pelaksana di lapangan.

Selain faktor kelembagaan dan ekonomi, persoalan lain yang turut memengaruhi efektivitas kebijakan ini Pertama, kekurangan pengaturan dan pengawasan yang sistemik telah menjadi pemicu munculnya parkir liar, Kedua, praktik pungutan liar dan tarif yang tidak transparan juga marak terjadi, Ketiga, kurangnya partisipasi atau komitmen dari pelaku usaha (termasuk pemilik minimarket) terlihat jelas ketika ditemukan 46 minimarket yang lahan parkirnya disegel karena belum menyediakan juru parkir resmi sesuai regulasi, Keempat, efektivitas penertiban yang dilakukan pemerintah belum maksimal.

⁴ Dengan melihat permasalahan perparkiran yang tak kunjung usai, dan juga minimnya kesadaran masyarakat Kota Surabaya Oleh karena itu, penelitian ini diambil untuk menganalisis lebih dalam mengenai implementasi kebijakan tersebut, mengidentifikasi kendala-kendala yang ada, dan memberikan rekomendasi solusi yang lebih efektif dalam mengatasi permasalahan perparkiran yang ada di Kota Surabaya. ⁶ Penelitian ini berfokus pada tiga program yang diatur dalam Perda tersebut, yaitu program e-parking, program park and ride, dan program minimarket yang wajib memiliki juru parkir. Masing-masing program ini memiliki tujuan dan tantangan tersendiri dalam pelaksanaannya, serta berperan penting dalam mewujudkan sistem perparkiran yang lebih baik. Penelitian ini mengadopsi pendekatan kualitatif yang mengintegrasikan teori implementasi kebijakan Merille S. Grindle menekankan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan tidak hanya bergantung pada konten kebijakan itu sendiri, tetapi juga pada kondisi

implementasi yang ada. Dalam konteks kebijakan perparkiran, penelitian ini akan mengkaji bagaimana ketiga program dalam Perda No. 3 Tahun 2018 yaitu e-parking, park and ride, dan minimarket wajib juru parkir dapat dioptimalkan melalui peningkatan kapasitas administratif, penguatan koordinasi antara pihak-pihak terkait, serta pengawasan yang lebih ketat. Selain itu, peran serta masyarakat dalam mendukung kebijakan ini akan dianalisis untuk melihat sejauh mana keterlibatan mereka dapat berkontribusi pada keberhasilan implementasi.

16

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka dapat ditentukan rumusan masalah yang akan dibahas pada penelitian ini, yaitu

1. Bagaimana implementasi kebijakan Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2018 di Kota Surabaya tentang penyelenggaraan perparkiran untuk menekan praktik parkir liar di Kota Surabaya?
2. Apa saja kendala yang dihadapi dalam proses implementasi Perda Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya dalam menekan praktik parkir liar?

30

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini, yaitu

1. Untuk menganalisis proses implementasi kebijakan perparkiran Peraturan Daerah No 3 Tahun 2018 Kota Surabaya dari perspektif teori Grindle
2. Untuk mengidentifikasi kendala kendala yang dihadapi dalam proses implementasi Peraturan Daerah No 3 Tahun 2018 Kota Surabaya yang memengaruhi efektivitas penekanan praktik parkir liar di Kota Surabaya.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini memberikan kontribusi terhadap pengembangan ilmu dalam bidang administrasi publik, khususnya terkait dengan implementasi kebijakan perpajakan. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memperkaya kajian mengenai efektivitas kebijakan publik dalam menanggulangi masalah parkir liar, serta dapat menjadi referensi untuk studi lebih lanjut mengenai pengelolaan kebijakan perpajakan di kota-kota besar lainnya. Selain itu, penelitian ini juga dapat memperdalam pemahaman tentang teori implementasi kebijakan, khususnya melalui pendekatan Richard E. Matland, yang mengkaji dimensi-dimensi krusial dalam keberhasilan implementasi kebijakan.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini memberikan rekomendasi bagi Pemerintah Kota Surabaya dan pihak terkait lainnya dalam meningkatkan efektivitas kebijakan perpajakan. Temuan-temuan dari penelitian ini diharapkan dapat membantu pemerintah dalam merumuskan kebijakan yang lebih tepat dalam mengatasi praktik parkir liar. Selain itu, penelitian ini juga memberikan wawasan mengenai pentingnya koordinasi antar instansi pemerintah, pengawasan yang lebih ketat, serta keterlibatan masyarakat dalam mendukung kebijakan yang diterapkan. Dengan demikian, kebijakan perpajakan di Kota Surabaya dapat dijalankan lebih efektif, mengurangi praktik parkir liar, serta meningkatkan kualitas lalu lintas dan ruang publik. Implementasi kebijakan yang lebih baik juga diharapkan dapat mengoptimalkan pendapatan asli daerah (PAD) dari sektor parkir dan memberikan manfaat nyata bagi masyarakat.

PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Deskripsi Objek Penelitian

1. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Dinas Perhubungan Kota Surabaya (Dishub Surabaya) merupakan lembaga pemerintah yang memiliki peran utama dalam pengelolaan dan pengaturan transportasi di Kota Surabaya. Sebagai instansi yang bertanggung jawab atas kelancaran lalu lintas dan sistem transportasi publik, Dishub Surabaya mengelola berbagai aspek penting seperti pengaturan parkir, pengendalian lalu lintas, dan penyediaan sarana transportasi umum. Dishub Surabaya memiliki berbagai program dan kebijakan yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas transportasi di kota ini, dengan fokus pada keselamatan, kenyamanan, dan efisiensi lalu lintas.

Kantor Dishub Surabaya terletak di Jl. Jagir Wonokromo No. 356, Surabaya, yang berfungsi sebagai pusat pengambilan keputusan dan koordinasi berbagai kebijakan transportasi. Lokasi ini strategis karena terhubung dengan pusat kegiatan transportasi kota, sehingga mempermudah koordinasi dengan instansi terkait lainnya. Dalam menjalankan fungsinya, Dishub Surabaya dilengkapi dengan berbagai fasilitas yang mendukung operasionalnya, seperti ruang koordinasi dan sistem pengawasan lalu lintas berbasis teknologi informasi. Selain itu, Dishub juga memiliki jaringan yang luas dengan pihak terkait, termasuk Satpol PP, kepolisian, serta berbagai lembaga lainnya yang mendukung kelancaran kebijakan transportasi di Surabaya.



Gambar 4.1 Lokasi Dinas Perhubungan Kota Surabaya
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

a. Visi dan Misi

Visi merupakan cara pandang kedepan mengenai kemana SKPD harus dibawa serta merupakan suatu gambaran mengenai masa depan yang diinginkan. Visi dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya adalah *"Menuju Transportasi Berkualitas Dan Berkelanjutan"*.

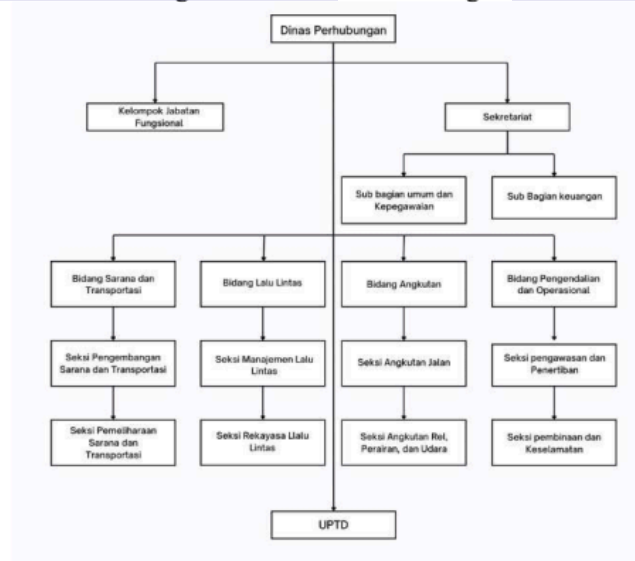
Untuk mewujudkan visi tersebut Dinas Perhubungan Kota Surabaya telah menetapkan 4 (empat) Misi yaitu:

- 1) Mewujudkan penataan ruang yang terintegrasi dan memperhatikan daya dukung kota.
- 2) Mewujudkan Surabaya sebagai pusat penghubung perdagangan dan jasa antar pulau dan internasional.
- 3) Memantapkan tata kelola pemerintahan yang baik.
- 4) Mewujudkan infrastruktur dan utilitas kota terpadu dan efisien.

Dengan visi dan misi tersebut, Dishub Surabaya berupaya mewujudkan kota yang lebih tertib dalam hal pengaturan transportasi, serta memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pengendara dan masyarakat Surabaya secara keseluruhan.

b. Struktur Organisasi

Berikut struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Surabaya:



Gambar 4.2 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

c. Wewenang dan Tugas Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Dinas perhubungan memiliki tugas melaksanakan sebagian urusan pemerintahan pada bidang:

- a. Perhubungan.
- b. Lingkungan Hidup.
- c. Otonomi daerah, Pemerintahan umum, Administrasi keuangan daerah, Perangkat daerah, Kepegawaian dan Persandian.

Berdasarkan Peraturan Walikota Surabaya No 60 Tahun 2016 tentang Rincian Tugas dan Fungsi Dinas Kota Surabaya, maka Dinas Perhubungan Kota Surabaya memiliki tugas melaksanakan kewenangan daerah di bidang perhubungan serta tugas pembantuan yang diberikan oleh Pemerintah dan Pemerintah Provinsi. Dalam menyelenggarakan tugas sebagaimana disebutkan, Dinas Perhubungan mempunyai fungsi:

- a. Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan.
- b. Penyelenggaraan urusan pemerintah dalam pelayanan umum.
- c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas sebagaimana tersebut dalam uraian diatas.
- d. Pengelolaan ketatausahaan dinas.
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Daerah sesuai dengan tugas dan fungsinya.

2. Gambaran Umum Badan Pendapatan Daerah Kota Surabaya

Badan Pendapatan Daerah (Bapenda) Kota Surabaya adalah instansi pemerintah yang memiliki peran penting dalam pengelolaan pendapatan daerah, termasuk dalam hal penerimaan pajak dan retribusi daerah. Sebagai lembaga yang bertanggung jawab atas pengelolaan dan pengawasan terhadap sumber pendapatan yang dimiliki oleh Pemerintah Kota Surabaya, Bapenda memiliki fungsi untuk meningkatkan penerimaan daerah melalui berbagai kebijakan, strategi, dan upaya kolektif yang mendukung pembangunan ekonomi kota. Kantor Bapenda Kota Surabaya berlokasi di Jl. Jimerto No. 1 Surabaya, dan memiliki beberapa unit layanan yang berfungsi untuk memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam memenuhi kewajibannya terhadap pajak dan retribusi. Bapenda memiliki tanggung jawab untuk mengumpulkan dan mengelola pajak daerah yang menjadi sumber pendapatan utama bagi pemerintah kota. Selain itu, Bapenda juga memiliki kewajiban untuk melakukan pengawasan terhadap kewajiban perpajakan dan retribusi yang dikenakan kepada individu maupun badan usaha yang berada di Surabaya.

a. **Visi Misi**

Sebagai lembaga yang bertanggung jawab atas pengelolaan pendapatan daerah, termasuk pajak parkir yang diatur dalam Perda No 3 Tahun 2018, Bapenda Kota Surabaya memiliki visi dan misi yaitu:

“Transformasi Surabaya Menuju Kota Dunia Yang Maju, Humanis, Dan Berkelanjutan”

Setelah menetapkan visi yang jelas untuk mengelola pendapatan daerah dengan transparan dan profesional, Bapenda Kota Surabaya melanjutkan dengan serangkaian misi yang mendukung pencapaian tersebut, yaitu:

“Mempercepat Transformasi Pelayanan Publik dan Reformasi Birokrasi.”

b. **Struktur Organisasi Badan Pendapatan Daerah Kota Surabaya**

Berikut struktur organisasi Badan Pendapatan Daerah Kota Surabaya:



Gambar 4.3 Struktur Organisasi Badan Pendapatan Kota Surabaya

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

Struktur organisasi Bapenda Kota Surabaya terdiri dari beberapa bidang yang masing-masing memiliki tanggung jawab spesifik dalam pengelolaan pendapatan daerah. Di bawah pimpinan Kepala Bapenda, terdapat bidang yang fokus pada pemungutan pajak, pengawasan, dan pelayanan masyarakat. Setiap bidang bekerja secara terkoordinasi untuk mendukung pelaksanaan kebijakan terkait pajak dan retribusi daerah, termasuk pajak parkir yang menjadi fokus utama dalam penelitian ini. Struktur yang jelas memungkinkan Bapenda menjalankan tugas dan wewenangnya secara efektif, serta memastikan penerimaan pajak daerah dapat berjalan optimal.

c. Wewenang dan Tugas Badan Pendapatan Daerah Kota Surabaya

Bapenda memiliki peran yang sangat strategis, tidak hanya dalam pemungutan pajak tetapi juga dalam penegakan hukum terkait pajak dan retribusi. Hal ini termasuk di dalamnya pengelolaan pajak parkir, yang menjadi fokus utama dalam penelitian ini, khususnya terkait dengan implementasi Perda No 3 Tahun 2018 yang bertujuan menekan praktik parkir liar di Kota Surabaya. Tugas dan wewenang yang dimiliki Bapenda yakni:

- 1) Pembinaan dan pelaksanaan tugas dalam urusan pemerintah Bidang Otonomi Daerah, Pemerintah Umum, Administrasi Keuangan Daerah, Perangkat Daerah, Kepegawaian Dan Persandian.
- 2) Perumusan kebijakn teknis di bidang pendapatan dan pelayanan umum.
- 3) Penyelenggaraan urusan pemerintah dan pelayanan umum.
- 4) Pengelola ketatausahaan Dinas.

4.1.2 Penyajian Data

Implementasi Perda No 3 Tahun 2018 dalam Menekan Parkir Liar di Surabaya.

4.1.2.1 Implementasi kebijakan peraturan daerah nomor 3 tahun 2018 di Kota Surabaya tentang penyelenggaraan perparkiran

A. Isi Kebijakan (*Content Of Policy*)

Dalam konten kebijakan, kebijakan perparkiran ini berfokus pada kepentingan yang terpengaruh, seperti masyarakat, pengendara, pengelola parkir, dan pemerintah daerah. Semakin banyak kepentingan yang terpengaruh, semakin kompleks implementasi kebijakan ini. Penelitian ini akan menganalisis seberapa besar dampak kebijakan terhadap berbagai kelompok stakeholder dan apakah kebijakan tersebut menyentuh semua kepentingan tersebut dengan strategi implementasi yang komprehensif. Untuk memahami lebih lanjut tentang dampak

kebijakan ini terhadap berbagai kelompok stakeholder, dapat dilihat sebagaimana kebijakan perparkiran diterapkan dalam praktiknya. Seperti yang dijelaskan oleh Bapak Dino selaku staff bidang perparkiran Dinas Perhubungan Kota Surabaya, beliau menyampaikan:

"Jadi mbak, tujuan utama kebijakan parkir lebih ke untuk menertibkan sistem parkir di Surabaya, supaya nggak ada lagi parkir liar yang menghalangi jalan. Kan banyak tuh sekarang tepi jalan umum dibuat parkir liar oleh oknum-oknum seperti contohnya di Jalan Tunjungan. Nah, dengan disediakannya tempat parkir khusus, akhirnya orang-orang lebih teratur parkir di tempat yang sudah disediakan. Dari situ pendapatan retribusi parkir jadi naik. Sistemnya jadi lebih rapi, pembayaran parkir juga lebih terkontrol." (01 Desember 2025)

Berdasarkan wawancara yang dilakukan, tujuan utama dari kebijakan perparkiran di Surabaya adalah untuk menertibkan sistem parkir agar tidak mengganggu jalan umum, yang sering kali terjadi karena adanya parkir liar. Salah satu contohnya adalah parkir liar yang kerap ditemukan di tepi jalan umum seperti di Jalan Tunjungan. Dengan adanya tempat parkir khusus yang disediakan, masyarakat diharapkan akan lebih teratur dalam memarkirkan kendaraan mereka. Hal ini berpotensi meningkatkan pendapatan retribusi parkir karena sistem parkir yang lebih terkontrol dan rapi. Pembayaran parkir pun menjadi lebih terjaga, sehingga membantu menciptakan sistem perparkiran yang lebih efektif dan efisien. Untuk memperoleh pemahaman yang lebih mendalam mengenai sejauh mana kebijakan ini dapat mengurangi kemacetan dan meningkatkan sistem perparkiran di Surabaya, Dalam hal ini Bapak Dino menyampaikan:

"Kalau ditanya sejauh mana kebijakan ini bisa mengurangi kemacetan, saya rasa kalau masyarakat benar-benar mendukung dan mematuhi aturan parkir yang sudah disediakan, ini bisa efektif banget. Sebelumnya kan banyak banget tuh parkir liar yang menghalangi jalan, terutama di area yang padat. Ya, emang sih, ada tantangan untuk mengubah kebiasaan masyarakat, tapi dengan adanya kebijakan ini, harapannya sistem parkir jadi lebih teratur dan bisa mengurangi kemacetan. Nah kalo untuk meningkatkan retribusi parkir itu kan kita punya 3 program yang mbak sebutkan tadi ya, E- Parking, Park and Ride sama kebijakan minimarket itu, dari program itu juga pendapatan daerah meningkat " (01 Desember 2025).

Berdasarkan wawancara tersebut, kebijakan perparkiran yang diterapkan di Surabaya, terutama yang mengatur tentang parkir resmi, memiliki potensi untuk mengurangi kemacetan. Sebelumnya, banyak parkir liar yang menghalangi jalan, terutama di area padat seperti di Tunjungan. Dengan adanya tempat parkir yang

sudah disediakan dan diatur, diharapkan dapat menciptakan sistem parkir yang lebih teratur dan mengurangi kemacetan. Meski begitu, tantangan terbesar tetap ada pada perubahan kebiasaan masyarakat untuk mengikuti aturan parkir yang ada. Namun, kebijakan ini juga memiliki tujuan lain, yaitu meningkatkan pendapatan daerah melalui beberapa program seperti E-Parking, Park and Ride, dan kebijakan parkir di minimarket. Dari program-program tersebut, diharapkan pendapatan retribusi parkir yang diterima oleh pemerintah daerah dapat meningkat secara signifikan. Lebih lanjut, dijelaskan oleh Bapak Yoga selaku staff Badan Pendapatan Daerah Kota Surabaya:

“Sangat kebantu, meskipun masih jauh dari target realisasi nya tapi adanya program program itu udah cukup membantu dalam peningkatan PAD, sebelumnya kan banyak parkir liar di jalan-jalan utama yang nggak tercatat, dan itu jelas ngurangin pendapatan daerah. Nah, dengan adanya kebijakan ini, pembayaran parkir jadi lebih teratur dan transparan, langsung tercatat, semuanya jadi lebih terkontrol. Masyarakat juga jadi lebih mudah bayar parkir, misal kna gak punya uang kecil atau cash bisa langsung qeis di parkir meter dan itu langsung masuk ke kas daerah.” (Wawancara, 03 Desember 2025)

Dalam wawancara tersebut, dijelaskan bahwa kebijakan perparkiran yang diterapkan di Surabaya telah memberikan kontribusi positif terhadap peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD), meskipun masih ada tantangan dalam mencapai target yang diinginkan. Sebelumnya, parkir liar yang tidak tercatat di jalan-jalan utama jelas mengurangi pendapatan daerah. Namun, dengan adanya kebijakan yang mengatur parkir lebih terstruktur, pembayaran parkir kini menjadi lebih teratur dan transparan. Proses pembayaran yang lebih mudah dan sistem parkir yang lebih terkontrol juga mempermudah masyarakat untuk melakukan pembayaran, terutama dengan adanya fasilitas seperti parkir meter yang memungkinkan pembayaran non-tunai. Hal ini membantu memastikan bahwa pendapatan dari parkir langsung tercatat dan masuk ke kas daerah, yang tentunya memberikan dampak positif bagi keuangan pemerintah kota. Namun, meskipun kebijakan ini berjalan cukup efektif, tentu ada tantangan dalam pengelolaan dan pemungutan retribusi parkir yang perlu diperhatikan lebih lanjut dijelaskan oleh Bapak Hisyam selaku staff bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Surabaya:

“Oh ya jelas ada, ini saya ambil contoh dari program parkir meter dulu aja deh, itu kan programnya udah mulai diterapkan, tapi masih ada aja orang yang agak kesulitan dengan itu dan lebih milih buat bayar tunai aja, karna itu udh jadi kebiasaan masyarakat, dan masyarakat perlu

adaptasi akan hal itu. Terus gak berenti disitu, meskipun udh disediakan juru parkir resmi yang udh pake rompi dari dishub dan make atribut lengkap pun kadang masih ada beberapa oknum yang masih berani curang, kayak masyarakat kalau bayar pakai cash kadang juga masyarakat gak pernah minta karcis kan. Padahal harusnya setiap bayar parkir wajib minta karcis ke juru parkir resmi kayak yang udh di share di sosmed sosmed itu, itu kalua ga salah di tiktok suara Surabaya ada, tapi masyarakat malah mengentengkan jadinya uang yang dibayarkan itu ga masuk ke retribusi dan disalah gunakan oleh oknum oknum," (Wawancara, 03 Desember 2025)

Dalam wawancara tersebut, dijelaskan bahwa meskipun kebijakan parkir sudah diimplementasikan, masih ada tantangan dalam pengelolaan dan pemungutan retribusi parkir. Salah satu contohnya adalah pada program parkir meter, yang meskipun sudah mulai diterapkan, masih ada sebagian masyarakat yang merasa kesulitan dan lebih memilih untuk membayar tunai, karena itu sudah menjadi kebiasaan mereka. Selain itu, meskipun sudah disediakan juru parkir resmi dengan atribut lengkap dari Dishub, masih ada oknum-oknum yang curang, seperti saat masyarakat membayar tunai tanpa meminta karcis. Padahal, setiap pembayaran parkir seharusnya disertai dengan karcis resmi, yang menjadi bukti pembayaran yang sah. Ketika masyarakat tidak meminta karcis, uang yang dibayarkan tidak tercatat dengan benar dan berpotensi disalahgunakan oleh oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab, yang tentunya merugikan pendapatan daerah. Hal ini menjadi penting untuk diperhatikan karena jika pembayaran parkir tidak tercatat dengan benar, maka retribusi yang seharusnya masuk ke kas daerah akan berkurang. Hal ini juga dibantah oleh Ibu septi selaku pengujung di Lokasi Parkir meter:

"Sebenarnya sih, kalau bisa bayar tunai kenapa harus ribet pakai QRIS? Kadang kalau nggak ada uang kecil, atau mesin QRIS-nya nggak berfungsi, ya malah jadi lama toh pekaru cuma bayar parkir. Terus kan kalau bayar tunai sama juru parkir, kita langsung bisa pergi. Kalau pakai QRIS harus scan dulu, kadang mesin e-parking-nya juga mati, ya akhirnya saya lebih pilih bayar tunai aja. Mungkin kalau udah terbiasa dan lebih banyak tempat yang pakai QRIS, baru saya coba, tapi sekarang masih lebih praktis bayar langsung tunai." (Wawancara, 15 November 2025)

Tidak berhenti disitu, hal ini juga didukung oleh Bapak Ian selaku masyarakat pengujung lokasi parkir meter:

"Kalo masalah karcis emang kadang gak dikasih kalau kita gak minta, ustru saya baru tau kalau ternyata wajib minta karcis tapi kadang saya malas juga minta karcis. Soalnya, kan ujung-ujungnya karcis itu cuma

dibuang juga. Saya bayar tunai ke juru parkir, terus udah selesai, karcisnya nggak guna juga buat saya. Jadi, kenapa harus repot-repot minta karcis." (Wawancara, 15 November 2025)

Dari wawancara yang dilakukan, terlihat bahwa sebagian masyarakat, seperti yang disampaikan oleh Bapak Ian, merasa lebih praktis membayar tunai daripada menggunakan QRIS untuk pembayaran parkir. Mereka menganggap penggunaan QRIS itu ribet, terutama jika tidak ada uang kecil atau jika mesin e-parking tidak berfungsi dengan baik. Bagi mereka, pembayaran tunai ke juru parkir lebih cepat karena langsung bisa meninggalkan lokasi tanpa harus menunggu proses tambahan seperti scanning QRIS. Selain itu, kebiasaan lama juga mempengaruhi pilihan mereka, dan mereka merasa lebih mudah jika tidak perlu berurusan dengan sistem pembayaran non-tunai.

Namun, terkait dengan karcis parkir, Bapak Ian juga menyebutkan bahwa ia seringkali tidak meminta karcis karena merasa karcis tersebut tidak berguna dan ujung-ujungnya hanya dibuang. Padahal, setiap pembayaran parkir seharusnya disertai dengan karcis yang menjadi bukti transaksi yang sah. Banyak orang, seperti Bapak Ian, yang tidak menyadari pentingnya meminta karcis, sehingga potensi kebocoran pendapatan dari sektor parkir pun bisa terjadi. Lebih lanjut, dijelaskan oleh Bapak Dino Selaku Staff bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Surabaya:

"Dalam hal ini sebelumnya ada di perwali nomor 29 tahun 2018, itu untuk TKP atau tempat khusus parkir sama perwali nomor 30 tahun 2018 itu untuk tepi jalan umum. Tapi ada pembaruan lagi bahwasannya satu pintu untuk seluruh dinas, seluruh organisasi di kota Surabaya itu untuk tarif dijadikan satu di perda 7 tahun 2023 tentang pajak daerah dan retribusi daerah. Kalau tarif parkir nya untuk motor 2000 mobil 5.000. Nah untuk pengambilan karcis dari jukir resmi nya itu ada yang namanya koordinatornya ya, koordinator juru parkir jadi satu koordinator juru parkir itu membawahi beberapa jukir. Nanti itu di drop di beberapa titik terus esok harinya baru ngambil, Jadi per hari koordinator nya setor karcisnya yang udah sobek/laku. Jadi makanya masyarakat dihimbau untuk wajib meminta karcis setelah bayar parkir karna itu yang akan membantu dalam peningkatan retribusi kita" (Wawancara, 03 Desember 2025)

Dalam wawancara tersebut, dijelaskan bahwa kebijakan parkir di Surabaya mengalami pembaruan, terutama terkait dengan tarif parkir yang kini telah diatur dalam Perda No. 7 Tahun 2023 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Untuk tarif parkir, motor dikenakan biaya Rp2.000, sementara mobil dikenakan tarif Rp5.000. Selain itu, sistem pengambilan karcis dilakukan oleh

koordinador juru parkir yang bertugas untuk mengumpulkan karcis yang sudah terjual setiap harinya. Koordinator ini akan mengumpulkan karcis yang sobek atau terpakai dari jukir di beberapa titik, dan kemudian menyetorkannya. Hal ini mengharuskan masyarakat untuk selalu meminta karcis setelah membayar parkir, karena karcis tersebut menjadi bukti transaksi yang tercatat dan sangat membantu dalam peningkatan retribusi parkir yang akan masuk ke kas daerah. Selanjutnya, untuk mengetahui apakah kebijakan ini berhasil dalam meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari sektor parkir, kita akan melanjutkan dengan wawancara berikutnya oleh Bapak Yoga selaku staff Badan Pendapatan Daerah Kota Surabaya yang akan memberikan penjelasan lebih lanjut mengenai perubahan yang terlihat dalam penerimaan PAD setelah kebijakan ini diterapkan, beliau menyampaikan:

“Setelah kebijakan perparkiran ini diterapkan, kita memang mulai melihat perubahan, terutama dalam penerimaan PAD dari sektor parkir. Meskipun tantangannya adalah membiasakan masyarakat untuk menggunakan fasilitas yang ada dalam kebijakan ini. Tapi secara keseluruhan, kebijakan ini sudah mulai meningkatkan potensi PAD” (Wawancara, 01 Desember 2025)

Tabel 4.1 Data Realisasi Pajak Parkir

Tahun	Target	Realisasi
2022	Rp 109,709,913,071	Rp 80,295,315,799
2023	Rp 140,680,904,378	Rp 95,996,621,743
2024	Rp 57,776,569,585	Rp 56,365,369,294

Sumber: Diolah oleh peneliti, 2025

Dari wawancara yang dilakukan, terlihat bahwa kebijakan perparkiran yang diterapkan mulai menunjukkan hasil positif, terutama dalam peningkatan penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari sektor parkir. Meskipun masih ada tantangan dalam membiasakan masyarakat untuk menggunakan fasilitas yang disediakan oleh kebijakan ini, namun secara keseluruhan, kebijakan ini mulai meningkatkan potensi PAD. Penerimaan retribusi parkir, meskipun belum sepenuhnya mencapai target, menunjukkan peningkatan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2022, target PAD untuk sektor parkir adalah Rp 109,7 miliar, namun yang terealisasi baru sebesar Rp 80,3 miliar. Pada tahun 2023, target PAD naik menjadi Rp 140,7 miliar, dengan realisasi sebesar Rp 96 miliar. Di tahun 2024, meskipun target turun menjadi Rp 57,7 miliar, realisasinya mencapai hampir Rp 56,4 miliar. Hal ini menunjukkan adanya peningkatan signifikan meskipun tantangan

implementasi masih ada, Tidak hanya itu, kebijakan ini juga berkontribusi terhadap pendapatan retribusi parkir. Lebih lanjut, seperti yang disampaikan oleh Bapak Yoga selaku staff bidang perparkiran Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang membahas lebih rinci tentang pendapatan dari retribusi parkir:

“Ya, Mbak, memang ada peningkatan penerimaan retribusi parkir yang cukup signifikan, meskipun tantangannya masih ada. Ya salah satunya yang membuat ini meningkat ya dari program program yang mbak sebutkan tadi, Parkir meter dan Park and Ride, Kalau kebijakan yang minimarket wajib menyediakan juru parkir resmi itu masuknya ke pajak parkir jadi itu masuk nya ke Bapenda.” (Wawancara, 03 Desember 2025)

Tabel 4.2 Data Pendapatan Retribusi Parkir

Tahun	TJU		TKP	
	Target	Realisasi	Target	Realisasi
2022	Rp 36.500.000.000	Rp 18.497.841.000	Rp 9.154.735.000	Rp 5.451.412.000
2023	Rp 60.441.279.426	Rp 23.165.152.202	Rp 18.958.043.183	Rp 5.977.665.508
2024	Rp 65.441.279.426	Rp 25.063.915.413	Rp 18.958.043.183	Rp 6.904.533.785

Sumber : Diolah oleh Peneliti

Dalam wawancara tersebut, dijelaskan bahwa meskipun masih ada tantangan dalam implementasi kebijakan, penerimaan retribusi parkir menunjukkan peningkatan yang cukup signifikan. Program-program seperti parkir meter dan Park and Ride menjadi faktor utama yang mendorong peningkatan ini. Program parkir meter, yang memungkinkan pembayaran non-tunai, serta Park and Ride yang memberikan kemudahan bagi pengguna transportasi umum, berkontribusi pada meningkatnya penerimaan retribusi parkir. Selain itu, kebijakan mengenai minimarket yang wajib menyediakan juru parkir resmi juga turut berkontribusi, meskipun pendapatan dari kebijakan tersebut masuk ke pajak parkir dan dikelola oleh Bapenda.

Data yang ada juga menunjukkan peningkatan penerimaan retribusi parkir yang cukup signifikan. Pada tahun 2022, untuk TJU (Tepi Jalan Umum), target PAD sebesar Rp36,5 miliar hanya tercapai Rp18,5 miliar, sementara untuk TKP (Tempat Khusus Parkir), targetnya Rp9,2 miliar tercapai Rp5,5 miliar. Di tahun 2023, target TJU meningkat menjadi Rp60,4 miliar dengan realisasi Rp23,2 miliar, dan untuk TKP, targetnya menjadi Rp18,9 miliar dengan realisasi Rp6 miliar. Di tahun 2024, target untuk TJU kembali meningkat menjadi Rp65,4 miliar

dengan realisasi Rp25,1 miliar, sementara untuk TKP, target tetap di Rp18,9 miliar dan realisasi mencapai Rp6,9 miliar.

Peningkatan ini menunjukkan bahwa meskipun masih ada tantangan, kebijakan yang diterapkan mulai menunjukkan hasil positif. Untuk menggali lebih lanjut mengenai program-program yang mendukung peningkatan retribusi parkir ini, Hal ini sesuai dengan apa yang disampaikan oleh Bapak Dino:

“Salah satu program yang berpengaruh dalam pelaksanaan kebijakan ini ya parkir meter itu mbak, Cuma ya tetep ada kendalanya, mesin e-parkingnya itu kan udah banyak yang gak berfungsi ya bisa pakai Qris, dari 10 alat yang bisa hanya 2, tapi tetep bisa pake Qris. Nah itu nanti langsung masuk ke retribusi parkir. Meskipun masih ada yang mau nya pake tunai ke jukir nya kadang kama gamau ribet ya” (Wawancara, 03 Desember 2025)

Tabel 4.3 Data Pembayaran Parkir Meter

Tahun	Realisasi
2022	Rp 1.302.000.000
2023	Rp 1.846.709.000
2024	Rp 1.185.543.000

Sumber : Diolah oleh Penliti,2025

Salah satu program yang berpengaruh dalam pelaksanaan kebijakan perparkiran adalah parkir meter, meskipun ada kendala terkait dengan mesin e-parking yang tidak berfungsi dengan optimal. Dari 10 alat yang tersedia, hanya 2 yang berfungsi dengan baik, meskipun pengguna masih bisa memanfaatkan QRIS untuk pembayaran, yang langsung masuk ke dalam retribusi parkir. Dengandemikian, masih ada sebagian masyarakat yang lebih memilih untuk membayar tunai kepada juru parkir karena alasan kenyamanan dan kebiasaan, meskipun ini berpotensi menurunkan efisiensi dalam pencatatan retribusi.

Data yang ada juga menunjukkan adanya peningkatan penerimaan dari program parkir meter, meskipun belum sepenuhnya mencapai target yang diinginkan. Pada tahun 2022, penerimaan dari parkir meter tercatat sebesar Rp1,3 miliar, meningkat menjadi Rp1,8 miliar pada tahun 2023, meskipun sedikit menurun pada tahun 2024 menjadi Rp1,1 miliar. Peningkatan ini menunjukkan bahwa meskipun ada kendala dalam implementasi sistem, potensi penerimaan retribusi parkir masih dapat meningkat melalui program ini. Selanjutnya, Park and Ride juga mendukung dalam peningkatan retribusi parkir, Seperti yang disampaikan oleh Bapak Dino:

“Jadi, kalau kita bicara soal Park and Ride, program ini juga cukup membantu meningkatkan sistem parkir di Surabaya. Park and ride ini di Surabaya ada 5 Titik tapi yang paling besar ada di Mayjend Sungkono. Program ini kan tujuannya mempermudah masyarakat yang menggunakan transportasi umum, karena mereka bisa parkir di tempat yang telah disediakan, terus melanjutkan perjalanan dengan transportasi umum. Tentunya ini sangat mengurangi beban parkir di area pusat kota yang biasanya padat, dan juga mengurangi kemacetan. Meskipun program ini masih terus dikembangkan, tapi dari tahun ke tahun penerimaan retribusi dari area Park and Ride cukup menunjukkan hasil yang positif. Penerimaan dari Park and Ride juga tercatat meningkat, dan kami harap ke depannya lebih banyak masyarakat yang menggunakan fasilitas ini untuk mengurangi kemacetan dan memperlancar mobilitas di Surabaya.” (Wawancara, 03 Desember 2025)

Tabel 4.4 Data Pendapatan Park And Ride Mayjend Sungkono

Tahun	Realisasi
2023	Rp 340.815.000
2024	Rp 217.858.800
2025	Rp 115.114.000

Sumber : diolah oleh peneliti, 2025

Dalam wawancara tersebut, dijelaskan bahwa program Park and Ride yang diterapkan di Surabaya, khususnya di area Mayjend Sungkono, telah memberikan kontribusi signifikan dalam meningkatkan sistem parkir di kota ini. Program ini bertujuan untuk mempermudah masyarakat yang ingin menggunakan transportasi umum dengan menyediakan tempat parkir yang aman dan nyaman, sebelum melanjutkan perjalanan dengan transportasi umum. Hal ini sangat membantu mengurangi beban parkir di pusat kota yang biasanya padat, sekaligus mengurangi kemacetan. Meskipun program ini terus berkembang, data yang ada menunjukkan bahwa penerimaan retribusi dari Park and Ride menunjukkan hasil yang positif, meskipun ada penurunan pada tahun 2024 dan 2025.

Pada tahun 2023, penerimaan retribusi dari Park and Ride Mayjend Sungkono tercatat sebesar Rp 340.815.000, namun mengalami penurunan di tahun 2024 dengan realisasi Rp 217.858.800. Di tahun 2025, realisasi penerimaan turun lagi menjadi Rp 115.114.000. Penurunan ini mungkin mencerminkan beberapa tantangan dalam implementasi program atau perubahan dalam kebiasaan masyarakat. Sebagaimana yang disampaikan oleh Bapak Waluyo Selaku petugas Park and Ride di Mayjend Sungkono:

“Kalo kendalanya sih karena kebiasaan masyarakat yang masih enggan menggunakan fasilitas Park and Ride. Beberapa mungkin lebih memilih untuk parkir di tempat lain yang lebih dekat dengan tujuan mereka. Selain itu, meskipun kami sudah berusaha untuk mengedukasi masyarakat, tantangan terbesar adalah membiasakan mereka untuk memanfaatkan fasilitas ini. Harapan kami, dengan terus dikembangkannya program ini dan adanya peningkatan fasilitas, penerimaan retribusi akan kembali meningkat.” (Wawancara 27 November 2025).

Hasil wawancara dengan Bapak Waluyo menjelaskan bahwa kendala utama dalam implementasi program Park and Ride adalah kebiasaan masyarakat yang masih enggan menggunakan fasilitas tersebut. Banyak masyarakat yang lebih memilih untuk parkir di tempat yang lebih dekat dengan tujuan mereka, meskipun sudah disediakan tempat parkir yang lebih teratur dan terjangkau di area Park and Ride. Meski pihak pengelola sudah berupaya mengedukasi masyarakat, tantangan terbesar adalah mengubah kebiasaan tersebut. Harapan dari pihak pengelola adalah dengan peningkatan fasilitas dan pengembangan program Park and Ride, penerimaan retribusi parkir akan kembali meningkat seiring dengan perubahan kebiasaan masyarakat untuk lebih memanfaatkan fasilitas yang ada. Selanjutnya disampaikan oleh Bapak Ari selaku pengguna Park and Ride:

“Saya aja yang warga Surabaya asli baru tau kalau ada program ini di Surabaya, mungkin yang lebih muda dari saya juga mungkin beberapa masih ada yang belum tau program ini, banyak warga di sekitar saya juga nggak tahu kalau boleh ninggalin motor dulu terus naik angkutan umum. Jadi ya banyak yang masih milih parkir di pinggir jalan atau langsung cari tempat di dekat tempat tujuannya. Lagian kalau harus ke lokasi Park and Ride, kadang dirasa jauh atau jadi terasa lama, jadi orang lebih milih cara cepat.” (Wawancara masyarakat 27 November 2025)

Hasil wawancara ini menjelaskan bahwa meskipun program Park and Ride di Surabaya sudah ada, masih banyak masyarakat, bahkan yang merupakan warga asli Surabaya, yang belum mengetahui tentang keberadaan fasilitas ini. Hal ini menunjukkan adanya kurangnya informasi atau sosialisasi terkait program Park and Ride kepada masyarakat. Banyak warga yang lebih memilih untuk parkir di tepi jalan atau mencari tempat parkir yang lebih dekat dengan tujuan mereka, karena mereka merasa bahwa fasilitas Park and Ride terlalu jauh atau tidak praktis.

Bapak Waluyo juga mengungkapkan bahwa program Park and Ride mungkin terasa kurang menarik bagi mereka, terutama jika jarak antara lokasi

parkir dan tujuan mereka cukup jauh, atau jika mereka merasa harus menghabiskan waktu lebih lama. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun fasilitas Park and Ride bertujuan untuk mengurangi kemacetan dan mempermudah masyarakat menggunakan transportasi umum, kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa faktor kenyamanan, kemudahan, dan kebiasaan masyarakat menjadi kendala utama dalam pemanfaatannya.

Kendala ini menjadi tantangan dalam meningkatkan efektivitas program Park and Ride, karena masyarakat cenderung memilih cara yang lebih praktis meskipun program ini sudah disediakan untuk kemudahan mereka. Selain 2 program yang disebutkan diatas, Kebijakan yang baru saja ramai menjadi perbincangan publik juga cukup berpotensi untuk meningkatkan PAD Kota Surabaya. Kebijakan Minimarket mewajibkan menyediakan jukir resmi dan mengurus izin parkir. Seperti yang disampaikan oleh Bapak Yoga Selaku staff Badan pendapatan Daerah Kota Surabaya:

“Sebenarnya peraturan ini sudah ada dalam Perda no 3 tahun 2018 yang menyebutkan bahwa setiap minimarket wajib menyediakan juru parkir resmi, dan juga yang menjadi permasalahan yakni masih banyak minimarket yang sudah beroperasi lama namun masih belum mempunyai izin parkir. yang menjadi permasalahan nya itu, dari 800 minimarket yang ada di Surabaya hanya kurang lebih 62 yang punya izin parkir, minimarket ini termasuk Alfamart, Alfamidi, Indomaret, dan Familymart ya. makanya kemarin wali kota langsung turun langsung ke lapangan karna kita juga udah ngasi himbaun ke minimarket tapi tetap saja” (Wawancara, 01 Desember 2025)

Dalam wawancara tersebut, dijelaskan bahwa kebijakan yang mengharuskan minimarket menyediakan juru parkir resmi sudah diatur dalam Perda No. 3 Tahun 2018. Namun, meskipun peraturan tersebut sudah ada, masih banyak minimarket yang belum mematuhi ketentuan tersebut. Dari sekitar 800 minimarket yang beroperasi di Surabaya, hanya 62 yang sudah memiliki izin parkir resmi. Hal ini menjadi masalah serius, karena meskipun pemerintah kota sudah memberikan himbauan kepada para pengelola minimarket, masih ada yang belum menindaklanjuti hal tersebut. Wali Kota Surabaya pun terpaksa turun langsung ke lapangan untuk memastikan bahwa kebijakan ini diterapkan dengan baik.

Situasi ini menunjukkan bahwa meskipun ada peraturan yang jelas, implementasinya masih menghadapi hambatan. Selanjutnya, Bapak Yoga juga menjelaskan tentang tarif yang dikenakan kepada minimarket dan berapa besar pajak yang harus dibayarkan kepada Bapenda, beliau menyampaikan:

“Kalo pajak yang dibayarkan itu 10% dari pendapatannya, dan itu wajib diperbarui tiap bulannya. Gak hanya minimarket aja, tempat hiburan, tempat makan yang memiliki lahan parkir wajib membayar pajak parkir dan menyediakan juru parkir resmi. Cuma yang minimarket dan tempat makan itu 10%. Kalau di case nya minimarket ini mereka bayar 2 kali, bayar pajak parkir dan nge gaji juru parkir. Nah untuk yang dibayarkan ke juru parkir itu kebijakan setiap minimarket nya sendiri, tidak di tetapkan dari kami.” (Wawancara, 01 Desember 2025)

Hasil wawancara tersebut, menjelaskan bahwa minimarket yang menyediakan lahan parkir resmi wajib membayar pajak parkir sebesar 10% dari pendapatannya setiap bulannya. Selain pajak parkir, minimarket juga diwajibkan untuk membayar gaji juru parkir resmi yang mereka pekerjakan. Pajak parkir ini tidak hanya berlaku untuk minimarket, tetapi juga untuk tempat hiburan dan tempat makan yang memiliki lahan parkir. Namun, mengenai pembayaran untuk juru parkir, kebijakan tersebut diserahkan kepada masing-masing minimarket, sehingga jumlah yang dibayarkan kepada juru parkir tidak diatur secara langsung oleh pemerintah daerah.

Kebijakan ini memiliki tujuan untuk memastikan bahwa setiap tempat usaha yang menyediakan fasilitas parkir dapat mengelola parkirnya dengan lebih teratur dan transparan, sekaligus meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Meski demikian, ada beberapa kendala dalam penerapan kebijakan ini, yang akan di bahas lebih lanjut oleh Bapak Yoga:

“Sebenarnya yang menjadi persoalan juga, karna pihak minimarket nya merasa tidak nyaman dan merasa tidak bisa apa apa karna adanya jukir liar yang tiba tiba datang ke tempat usaha nya langsung, dan bisa dilihat juga rata rata oknum seperti itu kan memang keras ya.. jadi dari situpemerintah muali ketat dan tegas akan kebijakan itu, melihat juga banayknya minimarket yang belum mengurus izin parkir, tapi dari ramai nya permasalahan ini kemaren pelaku usaha langsung berbondong bondong buat ngurus izin parkir. Tetapi juga jelas ada pihak yang kontra dan merasa dirugikan dari kebijakan ini” (Wawancara, 03 Desember 2025)

Tabel 4.5 Jumlah Minimarket Yang Memiliki Izin Parkir

Nama Minimarket	Jumlah
Alfamart	171
Alfamidi	70
Indomaret	9
Familymart	386

Sumber: diolah oleh peneliti, 2025

Dalam wawancara tersebut, dijelaskan bahwa pihak minimarket merasa tidak nyaman dengan adanya jukir liar yang datang begitu saja ke tempat usaha mereka. Keberadaan jukir liar ini membuat pengelola minimarket merasa tidak bisa berbuat banyak, karena oknum jukir liar sering kali bersikap keras dan memaksa. Situasi ini membuat pemerintah mulai bertindak tegas dan ketat dengan kebijakan yang mewajibkan minimarket untuk menyediakan juru parkir resmi dan mengurus izin parkir. Hal ini terlihat dari banyaknya minimarket yang sebelumnya belum mengurus izin parkir, namun setelah kebijakan ini diterapkan, mereka mulai berbondong-bondong untuk mengurus izin tersebut.

Dari data yang ada, terlihat bahwa beberapa minimarket yang sudah memenuhi kewajiban ini, seperti Alfamart dengan 171 unit, Alfamidi dengan 70 unit, Indomaret dengan 9 unit, dan Familymart dengan 386 unit. Peningkatan ini menunjukkan bahwa kebijakan pemerintah berhasil mendorong pemilik minimarket untuk mematuhi aturan yang ada. Namun, kebijakan ini juga memunculkan pihak-pihak yang merasa dirugikan, terutama mereka yang merasa terbebani oleh kewajiban ini. Hal ini dijelaskan Oleh Bapak Dino selaku staff bidang perparkiran Dinas Perhubungan Kota Surabaya:

“Yang paling terpengaruh dan kontra akan kebijakan ini itu ya para juru parkir. Dulu, mereka bisa dapet pendapatan lebih banyak setiap harinya, jadi pas ada kebijakan baru ini, mereka ngerasa keberatan banget. Mereka nggak terima karena sebelumnya mereka bisa bebas ngelola parkir dan pendapatan mereka bisa lebih besar. Tapi akhirnya, pihak kami coba cari solusi, salah satunya dengan nawarin mereka untuk jadi juru parkir resmi. Jadi mereka tetap bisa kerja, tapi dengan sistem yang lebih teratur dan sesuai dengan aturan yang ada.” (Wawancara, 03 Desember 2025).

Dari wawancara tersebut, terlihat bahwa para juru parkir menjadi pihak yang paling terpengaruh oleh kebijakan perparkiran baru di Surabaya. Sebelumnya, mereka dapat menghasilkan pendapatan lebih besar dengan cara mengelola parkir secara bebas. Namun, dengan diberlakukannya kebijakan baru yang mengatur parkir lebih terstruktur, mereka merasa keberatan karena pendapatan mereka menurun. Meskipun demikian, pihak pemerintah berusaha mencari solusi dengan menawarkan mereka untuk menjadi juru parkir resmi, yang memungkinkan mereka tetap bekerja namun dengan sistem yang lebih teratur dan sesuai dengan peraturan yang ada. Hal ini juga didukung oleh pernyataan dari Bapak Soleh selaku Juru parkir resmi di Indomaret Surabaya Timur:

“Saya dulu juga awalnya jukir liar mbak disini, setelah itu jadinya dipekerjakan sama manajemen nya dan digaji juga. Walaupun ga banyak kaya dulu, kalau dibilang jauh ya jauh banget mnak pendapatannya. Saya dulu sehari bisa dapet 200 ribu, sekarang digaji Cuma 500rb per bulan itupun harus dibagi lagi sama yang shift selanjutnya. Jadi perbulan cuma 250rb kira kira sebulan segitu cukup gak mbak buat bertahan hidup?” (Wawancara, 20 November 2025)

Hal ini juga didukung oleh Bapak Imam selaku Juru parkir resmi di Alfamart Surabaya Barat:

“Kalau ngomongin pendapatan ya jelas jauh mbak, saya disini dapat 600 rb perbulan nya, ya emang yang jaga disini cuma saya tapi penghasilan segitu untuk yang berkeluarga seperti saya juga gaakan cukup” (Wawancara, 20 November 2025)

Pernyataan tersebut juga dirasakan oleh Bapak Fahri selaku Juru parkir resmi di Familymart Surabaya Selatan:

“Ya, saya dan teman teman yang lain juga sebenarnya ga setuju sama kebijakan ini, karena kami merasa dirugikan disini. Apalagi pendapatan jadi turun drastis, mau protes juga gak bisa, mau onar juga malah bikin hilang pekerjaan saya. Jadi ya kadang cuma ngarepin dari konsumen yang ngasih tapi kita gak maksa, ngasih syukur ga dikasih ya yaudah” (Wawancara, 18 November 2025)

Lebih lanjut lagi, pernyataan dari bapak Ikhwan selaku juru parkir resmi di Alfamidi Surabaya Pusat memberi pandangan yang serupa, beliau menyampaikan:

“Saya nggak setuju sih, karena pendapatan jadi turun drastis. Dulu, saya bisa dapat uang lebih banyak dari parkir liar. Sekarang, walaupun sudah jadi juru parkir resmi, gajinya nggak seberapa. Dan saya rasa kebijakan ini lebih banyak untungnya buat pemerintah, bukan buat kami yang bekerja di lapangan.” (Wawancara, 18 November 2025)

Ditambah lagi pernyataan dari Bapak siva selaku juru parkir resmi Indomaret di Surabaya Utara:

“Ya kalau soal pendapatan jauh banget malah dari yang biasanya, dulu mereka bisa dapat uang lebih banyak dengan cara parkir liar, sekarang jadi sangat terbatas. Kami yang bekerja dengan sistem yang lebih teratur malah merasa seperti diatur begitu ketat, dan gaji yang didapat nggak sebanding sama kerja yang kami lakukan.” (Wawancara, 20 November 2025)

Dalam wawancara yang dilakukan, beberapa juru parkir resmi mengungkapkan ketidakpuasan mereka terhadap kebijakan yang mewajibkan mereka untuk bekerja secara resmi dan digaji dengan sistem yang lebih terstruktur.

Sebagai contoh, salah satu juru parkir yang sebelumnya bekerja sebagai jukir liar, mengungkapkan bahwa pendapatannya dulu bisa mencapai Rp200.000 per hari. Namun, setelah dipekerjakan oleh manajemen minimarket, dia hanya digaji Rp500.000 per bulan, yang harus dibagi dengan rekan kerja lainnya. Hal ini membuat pendapatannya per bulan hanya sekitar Rp250.000, yang menurutnya tidak cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup.

Hal ini juga dirasakan oleh Bapak Imam, seorang juru parkir resmi di Alfamart Surabaya Barat, yang menyatakan bahwa pendapatan yang dia terima, yakni Rp600.000 per bulan, tidak mencukupi untuk seorang kepala keluarga. Bapak Fahri, yang bekerja di Familymart Surabaya Selatan, juga merasakan hal serupa. Dia mengungkapkan ketidaksetujuannya terhadap kebijakan ini karena pendapatannya turun drastis setelah menjadi juru parkir resmi. Meskipun dia bekerja dengan sistem yang lebih teratur, gaji yang diterima tidak sebanding dengan kerja keras yang dilakukan. Bapak Ikhwan di Alfamidi Surabaya Pusat dan Bapak Siva di Indomaret Surabaya Utara juga mengungkapkan rasa tidak puas yang sama. Mereka merasa kebijakan ini lebih menguntungkan pemerintah, namun merugikan mereka yang bekerja di lapangan, karena pendapatan mereka sangat terbatas dibandingkan saat mereka bekerja sebagai jukir liar.

Kebijakan yang diterapkan memang bertujuan untuk menertibkan sistem parkir, namun banyak pihak yang merasa dirugikan, terutama para juru parkir yang merasa pendapatannya menurun drastis. Menanggapi hal ini Bapak Dino menanggapi keluhan tersebut:

"Kebijakan parkir ini tuh memang ngaruh banget buat beberapa pihak. Ada yang merasa diuntungkan, ada juga yang merasa dirugikan. Contohnya, para pedagang dan pemilik usaha yang biasanya parkir langsung di depan tokonya. Sekarang, mereka harus cari parkir di tempat yang agak jauh, dan itu bikin mereka agak kesulitan, kan? Sementara, buat masyarakat umum, kebijakan ini justru menguntungkan. Arus lalu lintas jadi lebih lancar, parkir jadi lebih tertata, dan sistem pembayaran elektroniknya juga lebih transparan. Jadi, walaupun ada yang merasa dirugikan, keuntungannya lebih banyak buat kemacetan yang berkurang." (Wawancara, 03 Desember 2025)

Kebijakan parkir yang diterapkan di Surabaya memang menimbulkan dampak berbeda bagi berbagai kelompok. Bagi para pedagang dan pemilik usaha, kebijakan ini sedikit menyulitkan mereka karena mereka harus mencari tempat parkir yang lebih jauh dari lokasi toko mereka, yang tentu saja mengurangi kenyamanan dan efisiensi. Namun, bagi masyarakat umum, kebijakan ini

memiliki dampak yang lebih positif. Kemacetan yang sering terjadi di beberapa titik bisa berkurang, karena parkir yang lebih teratur mengurangi penggunaan jalan raya untuk parkir sembarangan. Sistem pembayaran elektronik juga membuat proses parkir menjadi lebih transparan dan efisien. Meskipun ada kelompok yang merasa dirugikan, secara keseluruhan kebijakan ini membawa manfaat dalam hal kelancaran arus lalu lintas.

Seiring dengan perubahan kebiasaan ini, tentu saja ada manfaat lain yang diharapkan dari kebijakan ini, terutama dalam hal ketertiban perparkiran dan lalu lintas. Sebagai berikut, manfaat yang diharapkan dari kebijakan ini dapat dijelaskan lebih lanjut oleh Bapak Dino:

“Kebijakan ini sebenarnya tujuannya untuk mengurangi kebocoran PAD yang sering terjadi karena parkir liar dan juru parkir yang nggak resmi. Kalau dulu kan banyak yang parkir sembarangan, terutama di jalan-jalan utama, jadi pendapatan dari retribusi parkir nggak maksimal. Ada e-parking yang memudahkan pembayaran secara elektronik, jadi uangnya langsung masuk ke kas daerah, nggak ada yang bocor lagi. Selain itu, tempat parkir khusus kayak Park and Ride juga dibuat untuk mengurangi kemacetan. Yang mbak sebutkan tadi juga, minimarket sekarang wajib pakai juru parkir resmi. Jadi, juru parkir yang di minimarket harus terdaftar dan resmi, bukan lagi dari oknum oknum.” (Wawancara, 03 Desember 2025)

Kebijakan perparkiran yang diterapkan di Surabaya berfokus pada berbagai kepentingan yang terpengaruh. Dalam konten kebijakan ini, semakin banyak kepentingan yang terlibat, semakin kompleks pula implementasinya. Seperti yang dijelaskan oleh Bapak Dino, tujuan utama kebijakan ini adalah untuk menertibkan sistem parkir yang selama ini tidak teratur, dengan menargetkan parkir liar yang sering menghalangi jalan, seperti yang terlihat di Jalan Tunjungan. Dengan adanya tempat parkir khusus yang disediakan, masyarakat diharapkan dapat lebih tertib dalam memarkirkan kendaraan mereka, yang pada gilirannya dapat meningkatkan pendapatan retribusi parkir dan membuat sistem parkir lebih rapi serta terkontrol. Kebijakan ini bertujuan tidak hanya untuk menata parkir, tetapi juga untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dengan mengurangi kebocoran yang terjadi akibat parkir liar dan pembayaran parkir yang tidak transparan.

Namun, kebijakan ini juga mempengaruhi berbagai kelompok, terutama juru parkir yang sebelumnya mengelola parkir secara bebas. Mereka merasa keberatan dengan kebijakan baru ini karena pendapatan mereka menurun. Sebagai respons terhadap hal ini, pemerintah mencoba menawarkan solusi dengan

mengarahkan mereka untuk menjadi juru parkir resmi, yang sesuai dengan aturan yang berlaku. Hal ini menunjukkan bagaimana kebijakan perparkiran ini tidak hanya mempertimbangkan kepentingan pemerintah dalam meningkatkan PAD, tetapi juga mencoba mengakomodasi kepentingan kelompok lain seperti juru parkir dan pengusaha yang bergantung pada parkir liar. Namun meski begitu masih terdapat oknum yang nakal sehingga Satpol PP ikut serta dan turun tangan kan hal ini. Hal ini dijelaskan Oleh Bapak Syahrul:

“Kami disini sebagai pengawas dari berjalannya perda ini, jadi semisal ada panggilan dari dishub kitab au turun lapangan, karena memang oknum seperti itu kadang sudah diberi peringatan sekali dua kali masih aja ga jera. Karena itu tadi menurut saya juga pemerintah harusnya ngasih sanksi yang lebih berat lagi karna jika hanya diberi denda 250 ribu itu gaakan bikin jera, karna pendapatan nya dengan denda yang idberikan saja lebih besar pendapatannya.” (Wawancara, 30 November 2025)

Dalam wawancara ini, dijelaskan bahwa pihak pengawas kebijakan perparkiran menyatakan pentingnya penegakan sanksi yang lebih tegas terhadap oknum juru parkir liar yang masih beroperasi meskipun sudah diberikan peringatan. Menurut pengawas tersebut, meskipun ada upaya dari pemerintah untuk mengurangi praktik parkir liar, oknum-oknum tersebut masih sering melanggar aturan. Peringatan yang diberikan oleh pemerintah, bahkan dengan denda sebesar Rp250.000, dianggap tidak cukup untuk membuat mereka jera. Hal ini disebabkan oleh kenyataan bahwa pendapatan yang diperoleh oknum-oknum tersebut seringkali lebih besar daripada denda yang dikenakan. Oleh karena itu, pengawas tersebut menyarankan agar pemerintah memberikan sanksi yang lebih berat untuk memastikan kebijakan ini berjalan efektif dan menanggulangi praktik parkir liar secara lebih maksimal.

Dari segi teori Grindle, kebijakan ini bisa dilihat sebagai upaya untuk menciptakan keseimbangan antara berbagai kepentingan yang terlibat. Namun, implementasinya tetap bergantung pada keberhasilan pemerintah dalam menjelaskan manfaat kebijakan kepada masyarakat dan stakeholder terkait. Ke depan, penting untuk terus memantau dan mengevaluasi dampak kebijakan ini agar tujuan utamanya, yakni tertibnya parkir dan peningkatan PAD, dapat tercapai secara efektif.

B. Konteks Implementasi (*Context of Implementation*)

Konteks implementasi sangat mempengaruhi keberhasilan kebijakan ini. ¹ Kekuasaan, kepentingan, dan strategi aktor yang terlibat dalam implementasi kebijakan, seperti Dishub, Bapenda, dan Satpol PP. Hal ini perlu dianalisis untuk memahami konflik kepentingan yang terjadi, terutama antara juru parkir resmi dan juru parkir liar yang beroperasi di tempat yang tidak sah. Karakteristik institusi yang terlibat dalam pengelolaan parkir, seperti Dishub, juga memainkan peran penting dalam koordinasi antar lembaga untuk memastikan kebijakan berjalan dengan lancar. Kepatuhan dan daya tanggap masyarakat terhadap aturan perparkiran juga menjadi faktor kunci dalam keberhasilan implementasi kebijakan ini, karena tanpa dukungan penuh dari masyarakat, kebijakan ini akan sulit diterima. Sama halnya dengan apa yang disampaikan oleh Bapak Dino selaku staff bidang perparkiran Dinas Perhubungan Kota Surabaya:

“Hmm kalau aktor yang berpengaruh dalam kebijakan ini ada banyak sih mbak.. kami Dishub sebagai instansi utama yang merancang dan mengelola kebijakan parkir di Surabaya, tentunya memiliki peran besar. Lalu kami juga bekerja sama dengan Bapenda untuk mengatur terkait PAD dari perparkiran ini dan juga jelasnya sama Satpol PP, yang bertugas menertibkan parkir liar. Ya walaupun di kami ada bidang pengawas nya sendiri tapi kami tetap bekerja sama dengan Satpol PP. Misalnya, kalau ada kendaraan yang parkir sembarangan di jalan utama, kami langsung koordinasi dengan Satpol PP untuk menindak. Selain itu, Bapenda sangat berperan dalam hal pemungutan retribusi parkir, agar semua pendapatan yang diterima tercatat dengan baik. Koordinasi antara kami sangat penting, karena keberhasilan kebijakan ini kan juga bergantung pada kerjasama antar instansi.”
(Wawancara, 03 Desember 2025)

Berdasarkan kutipan wawancara yang diberikan, dapat disimpulkan bahwa dalam implementasi kebijakan perparkiran di Surabaya, Dishub memainkan peran utama sebagai pengelola kebijakan tersebut, namun mereka tidak bekerja sendiri. Bapenda berperan penting dalam pengelolaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang berasal dari sektor parkir, memastikan bahwa retribusi parkir tercatat dengan benar dan masuk ke kas daerah. Selain itu, Satpol PP memiliki peran yang sangat vital dalam penertiban parkir liar di lapangan, bekerja sama dengan Dishub dalam memastikan bahwa kebijakan parkir ini diterapkan dengan efektif. Satpol PP turun ke lapangan untuk menertibkan kendaraan yang parkir sembarangan, sementara Dishub memastikan tempat parkir yang resmi dan terorganisir, serta bekerja dengan Bapenda untuk memastikan sistem pembayaran

parkir yang sah tercatat dengan baik.

81 Selanjutnya, selain aktor-aktor utama seperti Dishub, Bapenda, dan Satpol PP, ada beberapa aktor lain yang juga terlibat dalam implementasi kebijakan ini. Hal ini juga dijelaskan oleh Bapak Dino:

“Selain aktor-aktor yang disebutkan itu jukir dan masyarakat juga sangat berpengaruh dalam keberhasilan kebijakan ini kok mbak, jadi ga dari pemerintah aja... Aktor-aktor ini termasuk pengelola parkir resmi yang bertanggung jawab untuk mengelola area parkir. Semua pihak ini bekerja bersama untuk menciptakan sistem parkir yang lebih tertata dan teratur di Surabaya, dan keberhasilan kebijakan ini sangat bergantung pada kerjasama antara berbagai aktor yang terlibat.” (Wawancara, 03 Desember 2025)

Berdasarkan kutipan wawancara yang diberikan, dapat disimpulkan bahwa juru parkir (jukir) dan masyarakat pengguna parkir juga merupakan aktor yang sangat berpengaruh dalam keberhasilan kebijakan perparkiran ini. Meskipun banyak kebijakan yang dirancang oleh pemerintah, keberhasilan implementasinya sangat bergantung pada peran aktif dari pengelola parkir resmi yang mengelola area parkir sesuai dengan aturan yang ditetapkan. Selain itu, masyarakat pengguna parkir yang patuh terhadap aturan parkir juga memainkan peran penting dalam menciptakan sistem parkir yang tertata dengan baik. Dengan demikian, kebijakan perparkiran ini tidak hanya menjadi tanggung jawab pemerintah, tetapi juga melibatkan kerjasama antara berbagai pihak, baik itu pengelola parkir, juru parkir, dan masyarakat. Kerjasama yang antar semua aktor ini sangat penting agar kebijakan dapat berjalan lancar dan memberikan manfaat, seperti mengurangi parkir liar, mengatur ketertiban lalu lintas, dan meningkatkan pendapatan daerah. Hal ini diperjelas oleh Bapak Yoga selaku staff Bapenda Kota Surabaya

“Kerjasama antara Bapenda dan Dishub itu bisa dibilang udh sangat klop ya, terutama dalam hal pengelolaan dan pemungutan retribusi dan pajak parkir. Dishub yang mengatur tempat parkir dan penataan parkir, sedangkan kami, Bapenda, memastikan retribusi yang diterima tercatat dengan baik dan masuk ke kas daerah. Kami memanfaatkan sistem e-parking yang memungkinkan setiap transaksi parkir tercatat secara digital dan langsung masuk ke kas daerah. Jadi, kalau kami nggak kolaborasi, ya pastinya susah untuk bisa memastikan kebijakan ini berjalan dengan baik.” (Wawancara, 01 Desember 2025)

Berdasarkan kutipan wawancara yang diberikan, dapat dijelaskan bahwa kerjasama antara Bapenda dan Dishub sangat penting dalam memastikan kebijakan perparkiran ini berjalan lancar, terutama dalam hal pengelolaan dan pemungutan retribusi parkir. Dishub berperan dalam mengatur tempat parkir dan

penataan parkir yang sesuai dengan kebijakan yang ada, sementara Bapenda bertanggung jawab untuk memastikan bahwa retribusi parkir yang diterima tercatat dengan benar dan masuk ke kas daerah. Salah satu solusi yang digunakan untuk memperlancar proses ini adalah sistem e-parking, yang memungkinkan setiap transaksi parkir tercatat secara digital dan langsung masuk ke kas daerah. Tanpa adanya kolaborasi antara Bapenda dan Dishub, tentu akan sangat sulit untuk memastikan bahwa kebijakan ini dapat berjalan dengan efektif, karena kedua instansi ini memiliki peran yang sangat besar dalam pengawasan dan pemantauan retribusi. Hal ini juga didukung pernyataan oleh Bapak Soleh selaku juru parkir resmi di Indomaret Surabaya Timur

"Jelas, kebijakan ini mempengaruhi pekerjaan saya sebagai juru parkir. Dulu, banyak parkir liar yang saya kelola dan pendapatan saya bisa lebih banyak karena banyak kendaraan yang diparkir sembarangan. Tapi setelah kebijakan ini diterapkan, parkir harus sesuai dengan tempat yang sudah ditentukan dan semuanya tercatat dengan sistem yang lebih rapi. Sekarang jga kami dapat penghasilan karna jadi jukir resmi meskipun pendapatannya jauh banget dari waktu saya masi jadi jukir liar ya" (Wawancara, 20 November 2025)

Hal ini juga diungkap oleh Bapak Samsul selaku jukir parker meter, beliau menyapaikan:

"Ya, sangat berpengaruh mbak, meskipun saya mendapat gaji dari pemerintah tapi tetap aja masih banyak waktu belum adanya program ini." (Wawancara, 15 November 2025)

Berdasarkan kutipan wawancara yang diberikan, terlihat jelas bahwa perubahan kebijakan perparkiran berpengaruh signifikan terhadap pekerjaan juru parkir, baik yang resmi maupun yang sebelumnya bekerja di sektor parkir liar. Sebelum kebijakan ini diterapkan, juru parkir yang mengelola parkir liar dapat menghasilkan pendapatan yang lebih tinggi karena mereka memiliki kendali penuh atas area parkir, meskipun tanpa aturan yang jelas. Namun, dengan penerapan kebijakan yang mengharuskan parkir sesuai dengan tempat yang ditentukan dan tercatat dalam sistem yang lebih terstruktur, pendapatan mereka menjadi terbatas.

Dalam wawancara dengan Bapak Samsul, seorang juru parkir parkir meter, ia mengungkapkan bahwa meskipun ia kini mendapatkan penghasilan yang lebih terjamin sebagai juru parkir resmi yang digaji oleh pemerintah, pendapatannya jauh berkurang dibandingkan dengan saat ia masih bekerja sebagai juru parkir liar. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun kebijakan ini membawa ketertiban, dampaknya terhadap pendapatan juru parkir yang sebelumnya

mengelola parkir liar sangat terasa, dengan penghasilan yang lebih rendah. Hal ini juga diperjelas oleh Bapak Dino selaku staff Dinas Perhubungan Kota Surabaya:

“Ya emang kalau dihitung pendapatannya jelas berbeda jauh, tapi kami sudah berusaha memberi solusi dari adanya kebijakan ini. Meskipun mereka jadi pihak yang dirugikan tapi setidaknya kami tetap mempekerjakan mereka yang membedakan hanya sekarang lebih tertib dan teratur aja, toh kan ini juga untuk peningkatan pendapatan daerah juga” (Wawancara, 03 Desember 2025)

Meskipun kebijakan baru ini mengurangi pendapatan juru parkir, ada upaya dari pemerintah untuk memberi solusi kepada mereka. Pihak pemerintah, dalam hal ini Dishub dan Bapenda, berusaha untuk mempekerjakan juru parkir yang sebelumnya bekerja secara tidak resmi, dan mengalihkannya menjadi juru parkir resmi yang terdaftar. Meskipun pendapatan mereka kini lebih rendah dibandingkan dengan ketika mereka bekerja sebagai juru parkir liar, mereka tetap dapat bekerja dalam sistem yang lebih terorganisir dan lebih tertib. Pemerintah memandang kebijakan ini juga sebagai langkah untuk meningkatkan pendapatan daerah (PAD) dan menciptakan sistem parkir yang lebih efisien dan transparan, meskipun ada pihak yang merasa dirugikan. Selanjutnya untuk mengetahui sejauh mana mereka mematuhi kebijakan ini disampaikan oleh ibu Septi selaku masyarakat pengguna parkir:

“Sejak kebijakan dan penataan parkir ini diterapkan, saya lebih memilih parkir di tempat yang sudah disediakan, terutama karena lebih mudah dan aman. Dulu, saya sering parkir sembarangan, tapi setelah adanya sistem ini, saya merasa lebih nyaman. Meskipun kadang parkir di tempat yang resmi agak jauh, sistem yang jelas bikin saya merasa lebih nyaman.” (Wawancara, 15 November 2025)

Namun, berbeda dengan apa yang disampaikan oleh Bapak Ian, beliau menyampaikan:

“Kalau saya gak selalu di parkir resmi sih mbak, kadang kalau itu dekat dengan tempat tujuan saya ya saya parkir situ, soalnya kan udah diarahin parkir sama tukang parkir nya, yauda saya ngikut aja” (Wawancara, 15 November 2025)

Dapat dilihat adanya perbedaan sikap dari masyarakat terhadap kebijakan parkir resmi di Surabaya. Bapak Ian merasa tidak selalu memilih tempat parkir resmi, terutama jika parkir yang lebih dekat dengan tujuan tersedia, meskipun ia mengikuti arahan dari juru parkir. Hal ini menunjukkan bahwa masih ada kebiasaan masyarakat yang lebih memilih kenyamanan dan kemudahan akses,

meskipun itu berarti parkir di tempat yang tidak terorganisir dengan baik. Sebaliknya, Bapak Samsul, yang menjadi contoh pengguna yang lebih taat terhadap kebijakan parkir, mengungkapkan bahwa meskipun terkadang tempat parkir resmi sedikit lebih jauh, ia merasa lebih nyaman dan aman karena sistem parkir yang lebih terstruktur dan jelas.

Perbedaan pandangan ini menunjukkan adanya tantangan dalam mengubah kebiasaan lama masyarakat yang terbiasa parkir sembarangan atau tidak teratur. Meskipun kebijakan perparkiran telah diterapkan, masih banyak orang yang merasa sulit beradaptasi dengan sistem yang baru, khususnya dalam hal mencari parkir di tempat yang lebih jauh dari tujuan mereka. Menanggapi hal ini Bapak Yoga menyampaikan:

“Sebenarnya kalau itu udh diluar kendali kami, itu kan atas dasar kemauan dari masyarakat ya.. kan udh tau itu gak resmi kenapa masih tetap mau parkir disitu, padahal jelas jelas kadang disitu ada rambu dilarang parkir tapi masyarakat juga tetep parkir disitu karna oknum oknum ngarahin disitu. Nah, kalau udh gitu kita langsung kolaborasi dengan Satpol PP untuk turun lapangan dan menindak oknum oknum tersebut.” (Wawancara, 03 Desember 2025)

Pihak Dishub menjelaskan bahwa mereka tidak selalu dapat mengontrol semua perilaku pengendara. Meskipun ada aturan dan tempat parkir yang sudah disediakan, banyak masyarakat yang tetap memilih parkir di tempat yang tidak resmi atau yang dilarang oleh rambu. Terkadang, hal ini juga dipengaruhi oleh oknum yang memberi arahan untuk parkir di tempat yang tidak sesuai dengan aturan. Menanggapi hal ini, Dishub bekerja sama dengan Satpol PP untuk menertibkan parkir liar dan menangani oknum yang mengarahkan pengendara ke tempat parkir yang tidak sesuai. Kerjasama antar instansi ini penting untuk menjaga agar kebijakan parkir bisa berjalan dengan efektif dan menertibkan kawasan yang masih rawan pelanggaran.

Berdasarkan hasil seluruh wawancara yang dilakukan, dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang menghambat implementasi kebijakan perparkiran di Surabaya pada dasarnya berasal dari aspek sosial, kebiasaan lama, dan sumber daya yang terbatas. Hambatan utama terjadi karena masih adanya kebiasaan masyarakat yang kurang patuh terhadap aturan parkir resmi, serta pengaruh oknum yang mengarahkan pengendara untuk parkir di tempat yang tidak sesuai dengan regulasi yang ada. Selain itu, terbatasnya jumlah tenaga pengawasan dan kekurangan fasilitas parkir di beberapa area juga menjadi tantangan dalam menertibkan parkir liar. Di sisi lain, dari pihak pemerintah, hambatan muncul karena keterbatasan anggaran untuk memperluas fasilitas parkir yang terorganisir

dan memastikan keberlanjutan sistem e-parking yang telah diterapkan. Secara umum, faktor-faktor penghambat ini menunjukkan bahwa meskipun kebijakan dan kerjasama antara Dishub, Bapenda, dan Satpol PP sudah berjalan dengan baik, keberhasilan kebijakan perparkiran sangat bergantung pada perubahan perilaku masyarakat dan peningkatan fasilitas yang ada.

4.1.2.2 Kendala Proses Implementasi perda Nomor 3 Tahun 2018 Kota Surabaya

Peraturan Daerah (Perda) No. 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya dihadirkan untuk menanggulangi masalah parkir liar yang telah meresahkan masyarakat. Walaupun kebijakan ini sudah diimplementasikan dengan sejumlah program unggulan seperti Program E-Parking, Park and Ride, dan Penyediaan Parkir Resmi Minimarket, namun proses implementasi masih menghadapi berbagai kendala. Berdasarkan wawancara dengan berbagai pihak terkait dan temuan lapangan, terdapat sejumlah hambatan yang menghalangi tujuan dari kebijakan ini tercapai dengan optimal. Berikut adalah uraian terkait kendala-kendala yang ditemukan di masing-masing program implementasi.

Salah satu aspek penting dari Perda No. 3 Tahun 2018 adalah kewajiban bagi minimarket untuk menyediakan parkir yang memadai dan mengurus izin parkir yang sah. Namun, implementasi kebijakan ini dihadapkan pada kendala besar, yakni banyak minimarket yang belum memenuhi kewajiban tersebut. Hal ini disampaikan oleh Bapak Yoga selaku staff Badan Pendapatan Daerah Kota Surabaya mengungkapkan masalah yang dihadapi dalam pengawasan:

"Kami memiliki sekitar 1.500 titik parkir resmi, namun hanya ada 252 petugas yang bertugas untuk memantau seluruh area parkir. Kami kesulitan untuk memastikan bahwa semua minimarket yang terdaftar benar-benar memiliki izin parkir dan memenuhi standar yang ditetapkan oleh Perda ini." (Wawancara, 01 Desember 2025)

Kutipan ini menunjukkan bahwa meskipun kebijakan mengharuskan minimarket untuk menyediakan izin parkir dan melakukan pembaruan setiap bulan, kekurangan jumlah petugas untuk melakukan pengawasan secara konsisten menyebabkan banyak minimarket yang tidak mematuhi peraturan ini. Kurangnya pengawasan ini tidak hanya menambah permasalahan parkir liar, tetapi juga menurunkan efektivitas kebijakan dalam menertibkan parkir di area minimarket. Selain masalah yang dihadapi dalam program minimarket, kendala serupa juga muncul dalam implementasi program E-Parking. Meskipun E-Parking dirancang untuk mengurangi praktik pungutan liar dan meningkatkan transparansi, beberapa

faktor teknis dan sosial menjadi hambatan utama yang mempengaruhi keberhasilannya.

E-Parking merupakan solusi teknologi yang diharapkan dapat mengatasi masalah pungutan liar dan mempermudah proses parkir. Program ini bertujuan untuk meminimalkan transaksi manual dan memastikan bahwa pembayaran parkir dilakukan dengan transparan. Namun, kendala terbesar dalam implementasi E-Parking adalah keterbatasan infrastruktur dan teknologi yang belum merata di seluruh titik parkir di Surabaya. Dalam hal ini diungkap oleh Bapak Dino:

"Di beberapa lokasi, kami masih mengalami masalah dengan jaringan dan perangkat yang digunakan untuk E-Parking. Sering kali sistem tidak berfungsi dengan baik, yang membuat banyak pengendara kembali menggunakan sistem parkir manual." (Wawancara, 01 Desember 2025)

Selain itu, menurut pengakuan petugas yang bertugas di lapangan, masih banyak pengendara yang belum familiar dengan sistem E-Parking, yang menyebabkan mereka kesulitan dalam melakukan pembayaran parkir secara elektronik. Sebagian besar masyarakat masih terbiasa dengan cara pembayaran manual, sementara sosialisasi mengenai penggunaan E-Parking belum dilakukan secara menyeluruh. Hal ini menambah beban implementasi, karena banyak pengguna yang lebih memilih untuk parkir di tempat yang tidak sah ketika mereka kesulitan menggunakan teknologi ini. Di samping kendala yang dihadapi oleh program E-Parking, program Park and Ride juga tidak lepas dari tantangan serupa. Meskipun bertujuan untuk mengurangi kemacetan dengan menyediakan alternatif parkir di luar jalan raya, terbatasnya kapasitas parkir di fasilitas Park and Ride menjadi salah satu hambatan besar dalam mencapai tujuan program ini. Hal ini diungkapkan oleh Bapak Waluyo selaku petugas Park and Ride:

"Kami sudah menyediakan beberapa titik Park and Ride, namun kapasitasnya tidak mencukupi untuk menampung jumlah kendaraan yang datang. Banyak kendaraan yang akhirnya parkir sembarangan di sekitar area Park and Ride karena tidak ada tempat parkir yang tersedia." (Wawancara, 27 November 2025)

Program Park and Ride bertujuan untuk mengalihkan kendaraan pribadi ke moda transportasi umum, dengan menyediakan tempat parkir di luar jalan raya. Namun, kapasitas yang terbatas di lokasi-lokasi Park and Ride menjadi kendala yang signifikan dalam implementasi program ini.

Keterbatasan kapasitas parkir di fasilitas Park and Ride menyebabkan pengendara yang ingin beralih menggunakan transportasi umum justru tidak mendapatkan tempat parkir yang cukup. Akibatnya, mereka lebih memilih untuk

mencari tempat parkir di jalan raya atau bahkan parkir di lokasi yang tidak sah. Hal ini meningkatkan masalah parkir liar, meskipun program Park and Ride dirancang untuk mengurangi ketergantungan pada parkir di tepi jalan.

Penertiban parkir liar adalah salah satu prioritas dalam Perda No. 3 Tahun 2018, namun meskipun ada upaya razia dan pengawasan rutin, masalah parkir liar tetap belum bisa diatasi dengan maksimal. Hal ini diungkap oleh Bapak Yoga:

"Kami sudah melakukan penertiban dan razia di beberapa titik, namun dengan terbatasnya petugas dan luasnya area yang harus diawasi, kami merasa kesulitan untuk menanggulangi parkir liar secara efektif."
(Wawancara, 03 Desember)

Kendala ini diperburuk dengan kurangnya kesadaran masyarakat terhadap pentingnya mematuhi aturan parkir. Banyak pengendara yang masih merasa bahwa parkir di bahu jalan atau trotoar adalah pilihan yang lebih mudah, meskipun itu melanggar peraturan yang ada. Tanpa adanya pengawasan yang konsisten, praktik parkir liar terus berkembang, memperburuk kemacetan lalu lintas, dan mengurangi efektivitas kebijakan perparkiran secara keseluruhan. Kendala Sosialisasi dan Partisipasi Masyarakat.

Salah satu kendala yang juga menghambat implementasi kebijakan ini adalah kurangnya sosialisasi yang efektif mengenai aturan parkir. Banyak masyarakat yang tidak mengetahui kewajiban mereka dalam membayar retribusi parkir atau menggunakan parkir yang sah. Hal ini diungkap oleh Ibu Septi selaku pengguna parkir:

"Sosialisasi mengenai aturan parkir ini masih kurang. Kami sering kali tidak tahu di mana saja tempat parkir yang sah, dan kadang kami bingung dengan tarif yang diterapkan." (Wawancara, 15 November)

Kutipan ini menunjukkan bahwa tanpa adanya edukasi yang cukup mengenai pentingnya parkir yang sah dan mekanisme retribusi yang benar, banyak masyarakat yang terjebak dalam kebiasaan parkir liar. Oleh karena itu, selain peningkatan fasilitas dan pengawasan, penting juga bagi pemerintah untuk memperbanyak kegiatan sosialisasi kepada masyarakat agar mereka lebih memahami dan mematuhi aturan parkir yang telah ditetapkan.

4.2 Pembahasan

4.2.1 Implementasi kebijakan peraturan daerah nomor 3 tahun 2018 di Kota Surabaya tentang penyelenggaraan perparkiran

A. Isi Kebijakan (*Content of Policy*)

Berdasarkan teori Grindle (1980), *content of policy* menekankan bagaimana isi kebijakan dirancang: siapa kepentingannya, apa tujuan dan manfaatnya, perubahan apa yang dituntut, serta bagaimana kebijakan tersebut mengatur instrumen dan arah pelaksanaan. Dalam konteks penelitian ini, implementasi Perda Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran memperlihatkan bahwa isi kebijakan diarahkan untuk menertibkan praktik parkir di ruang publik sekaligus menekan parkir liar yang selama ini menjadi sumber gangguan lalu lintas, kemacetan, dan kebocoran penerimaan daerah. Hal ini tampak dari penjelasan pihak Dishub bahwa kebijakan parkir ditujukan agar “tidak ada lagi parkir liar yang menghalangi jalan”, dengan menyediakan titik parkir khusus sehingga masyarakat lebih teratur dan pembayaran lebih terkontrol. Secara substansi, kebijakan ini tidak hanya mengatur ketertiban, tetapi juga membawa dimensi ekonomi karena diharapkan meningkatkan retribusi dan PAD melalui sistem yang lebih tertata.

Dari sisi kepentingan yang terpengaruh (*stakeholders affected*), isi kebijakan menyentuh banyak kelompok sekaligus, yaitu masyarakat pengguna parkir, pelaku usaha/pemilik toko, juru parkir (resmi maupun yang sebelumnya liar), serta pemerintah (Dishub sebagai pelaksana teknis dan Bapenda sebagai pengelola pendapatan). Banyaknya pihak yang terdampak membuat implementasi kebijakan menjadi lebih kompleks karena setiap kelompok memiliki kepentingan yang berbeda. Masyarakat menginginkan parkir yang praktis dan cepat, pemerintah menargetkan ketertiban serta peningkatan pendapatan, sementara sebagian juru parkir merasa dirugikan karena perubahan sistem mengurangi pemasukan mereka. Kompleksitas kepentingan ini muncul jelas ketika masyarakat masih memilih pembayaran tunai karena dinilai lebih praktis dibanding QRIS, dan ketika juru parkir menyampaikan ketidakpuasan karena pendapatan turun drastis setelah diarahkan menjadi juru parkir resmi bergaji.

Dari aspek manfaat yang dijanjikan kebijakan (*type of benefits*), kebijakan menawarkan dua manfaat utama: (1) manfaat publik berupa kelancaran arus lalu lintas melalui penertiban parkir liar, dan (2) manfaat fiskal berupa peningkatan retribusi/PAD melalui sistem pembayaran yang tercatat dan transparan. Penjelasan Bapenda menunjukkan bahwa program parkir yang lebih teratur membuat pembayaran “langsung tercatat” dan masuk kas daerah, sehingga

mengurangi parkir liar yang sebelumnya tidak tercatat dan mengurangi pendapatan daerah. Dengan demikian, isi kebijakan bersifat ganda: membenahi ketertiban ruang kota dan mengamankan penerimaan daerah. Namun manfaat tersebut dalam praktik masih bersyarat karena bergantung pada kepatuhan masyarakat (misalnya kebiasaan meminta karcis) dan kesiapan sarana sistem (misalnya alat e-parking yang tidak berfungsi optimal).

Dari sisi derajat perubahan yang dituntut (*extent of change envisioned*),

Perda ini menuntut perubahan perilaku yang cukup besar, baik bagi masyarakat maupun pelaksana di lapangan. Masyarakat diminta beralih dari kebiasaan parkir “di tepi jalan” dan pembayaran tunai yang tidak selalu disertai karcis menuju pola parkir resmi yang lebih tertib serta mendorong pembayaran non-tunai/tercatat. Perubahan ini tidak mudah karena menyangkut kebiasaan sehari-hari. Hal itu tergambar dari pengakuan pengguna parkir meter yang menyatakan lebih memilih tunai karena QRIS dianggap “ribet” dan kadang fasilitas tidak berfungsi. Selain itu, perubahan juga dituntut pada juru parkir yang sebelumnya bekerja secara informal untuk masuk ke sistem formal dengan aturan, atribut, dan pengawasan yang lebih ketat. Pada titik ini, isi kebijakan sebenarnya sudah jelas arah perubahannya, tetapi tingkat penerimaan sosialnya belum sepenuhnya terbentuk.

Isi kebijakan juga menunjukkan adanya penempatan program/instrumen kebijakan yang konkret sebagaimana kerangka konseptual penelitian, yaitu melalui tiga bentuk intervensi utama: E-Parking (parkir meter), Park and Ride, serta parkir resmi minimarket. E-Parking dirancang untuk membuat pembayaran lebih transparan dan mengurangi kebocoran retribusi karena transaksi masuk langsung ke sistem. Namun, hambatan teknis (alat tidak berfungsi) dan hambatan sosial (masyarakat memilih tunai, tidak meminta karcis) membuat tujuan transparansi belum sepenuhnya optimal. Program Park and Ride juga secara konsep sejalan dengan isi kebijakan untuk mengurangi beban parkir dan kemacetan pusat kota, tetapi pemanfaatannya masih terbatas karena kurangnya informasi dan kebiasaan masyarakat yang memilih parkir dekat tujuan. Adapun kebijakan parkir minimarket memperluas cakupan kebijakan ke sektor swasta, dengan kewajiban menyediakan jukir resmi dan izin parkir serta membayar pajak parkir. Namun pada praktiknya, minimarket menghadapi tekanan dari jukir liar dan resistensi lapangan, sehingga pemerintah perlu memperketat implementasi. Kondisi ini menunjukkan bahwa isi kebijakan sebenarnya telah menyediakan instrumen yang beragam, tetapi hasilnya sangat bergantung pada kesiapan fasilitas, sosialisasi, serta daya paksa penegakan aturan.

Terakhir, dalam kerangka *content of policy* menurut Grindle, faktor penting lainnya adalah sejauh mana isi kebijakan memuat mekanisme yang mengurangi peluang penyimpangan. Pada data lapangan, persoalan “oknum” dan kebiasaan masyarakat tidak meminta karcis menjadi celah kebocoran retribusi. Dishub sudah menjelaskan adanya mekanisme koordinator juru parkir yang mengelola distribusi dan setoran karcis, serta himbauan agar masyarakat wajib meminta karcis sebagai bukti transaksi. Namun, realitas menunjukkan bahwa efektivitas mekanisme ini masih terganggu oleh perilaku masyarakat dan peluang penyalahgunaan saat transaksi tunai terjadi tanpa bukti karcis. Artinya, meskipun isi kebijakan (content) sudah mengarah pada penguatan kontrol dan pencatatan pendapatan, implementasinya belum sepenuhnya menutup celah kebocoran karena faktor kebiasaan sosial dan keterbatasan pengawasan.

Berdasarkan temuan tersebut, kendala implementasi pada indikator ini meliputi besarnya tuntutan perubahan perilaku masyarakat untuk beralih dari kebiasaan parkir sembarangan dan pembayaran tunai menuju parkir resmi yang lebih tertib dan tercatat, sementara penerimaan terhadap sistem baru (seperti e-parking/QRIS dan kewajiban meminta karcis) belum merata. Dalam praktiknya, sebagian pengguna masih memilih cara yang dianggap paling cepat dan praktis, sehingga potensi kebocoran pendapatan tetap terjadi ketika pembayaran dilakukan tunai tanpa karcis. Selain itu, instrumen kebijakan yang dirancang untuk meningkatkan transparansi dan ketertiban juga menghadapi kendala teknis dan operasional, misalnya sarana e-parking yang tidak selalu berfungsi optimal, sehingga tujuan pencatatan transaksi secara konsisten belum sepenuhnya tercapai. Kondisi ini menunjukkan bahwa isi kebijakan sudah mengarah pada penertiban dan peningkatan PAD, tetapi efektivitasnya terhambat oleh kebiasaan masyarakat, kepatuhan yang belum kuat, serta dukungan fasilitas yang belum stabil.

Dengan demikian, berdasarkan indikator *content of policy* (Grindle 1980), Perda No. 3 Tahun 2018 telah memuat tujuan yang jelas untuk menekan parkir liar melalui penertiban sistem parkir dan penguatan pendapatan daerah, serta menyediakan program implementatif (E-Parking, Park and Ride, parkir resmi minimarket). Namun, kompleksitas kepentingan stakeholders dan besarnya perubahan perilaku yang dituntut membuat capaian kebijakan belum sepenuhnya maksimal. Hambatan utama dalam isi kebijakan bukan terletak pada arah kebijakan yang tidak relevan, melainkan pada kenyataan bahwa instrumen kebijakan membutuhkan dukungan sosial (kepatuhan masyarakat), dukungan teknis (fungsi sarana), dan penguatan kontrol agar tujuan penertiban parkir liar dan peningkatan pendapatan dapat berjalan lebih konsisten.

B. Konteks Implementasi (*Context of Implementation*)

Menurut Grindle (1980), context of implementation menjelaskan bahwa keberhasilan kebijakan sangat ditentukan oleh situasi politik-administratif di lapangan: kekuatan dan strategi aktor, karakter institusi pelaksana, serta kepatuhan/dukungan kelompok sasaran. Dalam penelitian ini, implementasi Perda Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tidak hanya bergantung pada desain kebijakan, tetapi terutama pada bagaimana kebijakan itu dijalankan oleh aktor-aktor kunci dan diterima (atau ditolak) oleh pihak-pihak yang terdampak, khususnya di ruang publik yang selama ini menjadi “arena” parkir liar.

Dari sisi kekuatan, kepentingan, dan strategi aktor, data menunjukkan bahwa Dishub menjadi aktor utama yang merancang sekaligus mengelola sistem perparkiran, namun efektivitas kebijakan sangat bergantung pada kolaborasi dengan instansi lain. Dishub menjelaskan bahwa implementasi melibatkan koordinasi langsung dengan Bapenda untuk memastikan pendapatan parkir tercatat dan masuk ke kas daerah, serta dengan Satpol PP untuk penertiban parkir liar dan kendaraan yang parkir sembarangan di jalan utama. Pola ini memperlihatkan bahwa konteks implementasi kebijakan parkir di Surabaya bersifat lintas lembaga, sehingga keberhasilan tidak bisa dicapai oleh satu instansi saja. Dalam konteks Grindle, koordinasi ini merupakan strategi untuk menguatkan kapasitas pelaksanaan: Dishub berperan pada penataan dan pengelolaan parkir, Bapenda menutup celah kebocoran PAD melalui pencatatan, sementara Satpol PP memperkuat daya paksa kebijakan melalui penertiban di lapangan.

Namun, konteks implementasi juga memperlihatkan adanya konflik kepentingan dan resistensi, terutama pada relasi antara kebijakan penertiban dan dampaknya terhadap mata pencaharian juru parkir. Juru parkir resmi menyatakan bahwa kebijakan mengubah sistem kerja dari yang sebelumnya bebas dan berpotensi menghasilkan pendapatan tinggi menjadi sistem yang lebih tertib tetapi pendapatannya lebih rendah. Pernyataan juru parkir parkir meter juga menegaskan bahwa meskipun kini mendapatkan gaji, pendapatan tetap “masih banyak waktu belum adanya program ini”. Di titik ini, kebijakan bertemu dengan realitas sosial-ekonomi: penertiban parkir liar bukan hanya persoalan teknis ketertiban, tetapi juga menyangkut reproduksi ekonomi informal yang sebelumnya hidup dari celah parkir liar. Karena itu, resistensi atau ketidakpatuhan dari oknum jukir dan pengarah parkir menjadi bagian dari konteks implementasi yang menghambat kebijakan.

Dalam merespons dampak tersebut, Dishub menunjukkan strategi “kompensatoris” dengan menawarkan solusi agar jukir liar dialihkan menjadi jukir resmi. Pemerintah mengakui pendapatan mereka berbeda jauh, tetapi tetap berusaha mempekerjakan mereka dalam sistem yang tertib dan teratur. Secara konteks implementasi, strategi ini menunjukkan adanya upaya pemerintah untuk meredam konflik agar kebijakan tetap berjalan, namun sekaligus memperlihatkan dilema implementasi: penertiban membutuhkan kontrol ketat, tetapi kontrol yang terlalu ketat dapat memunculkan resistensi karena pihak tertentu merasa dirugikan. Artinya, konteks kebijakan ini mengandung negosiasi antara ketertiban publik dan adaptasi ekonomi aktor lapangan.

Dari aspek karakteristik institusi dan koordinasi antar lembaga, data menunjukkan bahwa Dishub dan Bapenda menyebut hubungan kerja yang “sudah klop” terutama dalam pemungutan retribusi dan pajak parkir. Bapenda menekankan bahwa sistem e-parking membantu transaksi tercatat digital dan langsung masuk kas daerah, sehingga kolaborasi menjadi syarat agar implementasi berjalan. Ini menguatkan konteks Grindle bahwa karakter institusi pelaksana (struktur kerja, koordinasi, dan mekanisme) menentukan kapasitas implementasi. Namun, konteks di lapangan tetap menunjukkan adanya kendala operasional: praktik tunai, karcis yang tidak diminta, dan potensi oknum, sehingga koordinasi antar lembaga belum otomatis menjamin kepatuhan di tingkat masyarakat dan pelaksana lapangan.

Konteks implementasi semakin terlihat pada aspek kepatuhan dan daya tanggap masyarakat (*compliance & responsiveness*). Data menunjukkan masyarakat tidak homogen dalam merespons kebijakan: ada pengguna yang mengaku lebih memilih parkir resmi karena merasa aman dan nyaman, meskipun lokasinya kadang lebih jauh. Namun ada juga masyarakat yang masih memilih parkir dekat tujuan dan mengikuti arahan juru parkir, meskipun lokasi tersebut tidak selalu resmi. Perbedaan ini menunjukkan bahwa keberhasilan kebijakan sangat dipengaruhi oleh faktor kebiasaan lama dan orientasi praktis masyarakat. Bagi sebagian pengguna, “jarak” dan “kemudahan akses” lebih menentukan daripada kepatuhan aturan. Dalam konteks Grindle, kelompok sasaran yang belum responsif akan membuat implementasi berjalan setengah hati, karena aturan formal berhadapan dengan praktik sosial yang sudah terbentuk lama.

Dishub juga menegaskan bahwa perilaku masyarakat yang tetap parkir di lokasi tidak resmi sering terjadi meskipun ada rambu larangan parkir, dan diperparah oleh oknum yang mengarahkan ke tempat terlarang. Kondisi ini menjelaskan bahwa hambatan implementasi bukan sekadar “kurang sosialisasi”,

tetapi juga adanya struktur peluang pelanggaran: ketika ada oknum yang mengarahkan dan ketika masyarakat masih menoleransi parkir tidak resmi karena dianggap lebih cepat/ dekat. Untuk mengatasi hal tersebut, Dishub menyatakan strategi penertiban dilakukan melalui kolaborasi dengan Satpol PP untuk turun lapangan dan menindak. Dalam perspektif Grindle, ini menegaskan bahwa penegakan kebijakan memerlukan kombinasi antara perangkat administrasi (Dishub), fiskal (Bapenda), dan koersif (Satpol PP) agar kepatuhan terbentuk.

Berdasarkan temuan tersebut, kendala implementasi pada indikator ini meliputi dinamika kekuasaan dan kepentingan aktor lapangan yang memunculkan resistensi, terutama pada juru parkir yang terdampak langsung karena penertiban dan formalisasi sistem berimplikasi pada penurunan pendapatan. Situasi ini membuka peluang munculnya oknum yang tetap mengarahkan pengendara ke lokasi parkir tidak resmi, sehingga parkir liar masih bertahan di titik-titik tertentu. Selain itu, kepatuhan masyarakat juga belum konsisten karena sebagian pengguna lebih memilih parkir dekat tujuan dan mengikuti arahan juru parkir, meskipun terdapat rambu larangan atau ketentuan parkir resmi. Kendala lainnya terkait kapasitas pelaksanaan, yakni keterbatasan sumber daya pengawasan, kebutuhan koordinasi lintas instansi (Dishub–Bapenda–Satpol PP) yang harus berjalan cepat di lapangan, serta keterbatasan fasilitas dan sosialisasi program tertentu seperti Park and Ride yang belum dikenal luas. Akumulasi kendala tersebut menunjukkan bahwa meskipun kerja sama antar lembaga sudah terbentuk, efektivitas penekanan parkir liar tetap sangat ditentukan oleh ketegasan penegakan, kesiapan sumber daya, dan keberhasilan membentuk kepatuhan masyarakat.

Secara keseluruhan, *context of implementation* kebijakan parkir di Surabaya menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan sudah ditopang koordinasi antar instansi dan strategi penertiban di lapangan, namun keberhasilannya masih dibatasi oleh faktor sosial dan konflik kepentingan. Hambatan utama muncul dari resistensi aktor lapangan (terutama oknum jukir karena dampak pendapatan), kebiasaan masyarakat yang pragmatis (memilih parkir dekat dan mengikuti arahan jukir), serta keterbatasan sumber daya pengawasan dan fasilitas yang membuat kontrol tidak selalu konsisten di semua titik rawan. Dengan demikian, berdasarkan teori Grindle, implementasi Perda No. 3 Tahun 2018 telah bergerak melalui kerja sama lintas lembaga, tetapi hasilnya sangat ditentukan oleh kemampuan pemerintah mengubah perilaku masyarakat, menutup celah pelanggaran oleh oknum, dan memperkuat kapasitas pengawasan serta fasilitas agar parkir resmi menjadi pilihan yang paling mudah dan paling rasional bagi warga.

4.2.2 Kendala Dalam Implementasi ²Perda No 3 Tahun 2018 Kota Surabaya

Dalam implementasi Perda No. 3 Tahun 2018, terdapat sejumlah kendala yang sangat mempengaruhi keberhasilan program-program yang diusung, seperti Program E-Parking, Park and Ride, dan Penyediaan Parkir Resmi di Minimarket. Kendala pertama yang ditemukan adalah kurangnya pengawasan terhadap minimarket yang diwajibkan memiliki izin parkir. Hal ini disebabkan oleh terbatasnya jumlah petugas yang bertugas mengawasi area parkir di Surabaya. Akibatnya, banyak minimarket yang tidak memenuhi kewajiban ini, yang berdampak pada semakin banyaknya tempat parkir liar. Pengawasan yang tidak konsisten ini mengurangi efektivitas kebijakan dan memperburuk permasalahan parkir di minimarket.

Selanjutnya, meskipun E-Parking dirancang untuk mempermudah pembayaran parkir dan mengurangi pungutan liar, implementasinya terkendala oleh infrastruktur yang tidak merata dan rendahnya pemahaman masyarakat terhadap penggunaan sistem ini. Banyak pengendara yang masih lebih memilih menggunakan cara parkir manual karena mereka tidak familiar dengan E-Parking, dan sosialisasi yang dilakukan belum cukup luas. Hal ini menyebabkan sistem E-Parking tidak berjalan maksimal dan tetap meningkatkan praktik parkir liar di beberapa titik.

Program Park and Ride, yang bertujuan mengurangi kemacetan dengan menyediakan tempat parkir di luar jalan raya, juga menghadapi kendala serupa. Kapasitas parkir yang terbatas di fasilitas Park and Ride membuat banyak pengendara tidak mendapatkan tempat parkir yang memadai. Akibatnya, mereka lebih memilih parkir sembarangan di sekitar area, yang justru memperburuk masalah parkir liar di jalan raya. Meskipun fasilitas ini dapat mengurangi penggunaan parkir di tepi jalan, terbatasnya kapasitas membuat tujuan program ini tidak tercapai secara maksimal.

Selain itu, penertiban parkir liar melalui razia dan pengawasan rutin masih menemui kesulitan. Keterbatasan jumlah petugas dan luasnya area yang harus diawasi mengurangi efektivitas penertiban. Pengawasan yang lemah ini diperburuk dengan rendahnya kesadaran masyarakat tentang pentingnya mematuhi aturan parkir. Tanpa pengawasan yang konsisten dan partisipasi aktif dari masyarakat, parkir liar terus berkembang, meskipun sudah ada upaya untuk menertibkan.

Terakhir, kurangnya sosialisasi mengenai aturan parkir yang sah menjadi kendala signifikan lainnya. Banyak masyarakat yang tidak mengetahui kewajiban mereka dalam membayar retribusi parkir atau mengetahui lokasi parkir yang sah. Sosialisasi yang terbatas membuat banyak orang tidak sadar akan aturan yang ada, sehingga mereka lebih cenderung melakukan parkir liar. Oleh karena itu, penting bagi pemerintah untuk memperkuat program sosialisasi agar masyarakat lebih memahami dan mematuhi aturan yang berlaku.

Secara keseluruhan, meskipun Perda No. 3 Tahun 2018 memiliki tujuan yang jelas untuk menanggulangi parkir liar, implementasinya menghadapi kendala yang cukup kompleks. Faktor-faktor seperti keterbatasan sumber daya manusia, infrastruktur, pengawasan yang tidak konsisten, serta kurangnya sosialisasi kepada masyarakat menghalangi tercapainya tujuan kebijakan ini. Untuk mengatasi masalah ini, perlu adanya perbaikan dalam pengawasan, peningkatan kapasitas sumber daya, dan sosialisasi yang lebih luas kepada masyarakat agar mereka lebih memahami pentingnya mematuhi aturan parkir yang ada.

KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penyajian data dan hasil pembahasan menggunakan teori implementasi kebijakan Grindle (1980) melalui dua indikator, yaitu *content of policy* dan *context of implementation*, dapat disimpulkan bahwa implementasi Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran dalam upaya menekan praktik parkir liar telah berjalan dan menunjukkan arah penataan yang lebih tertib, namun efektivitasnya belum merata di seluruh titik rawan. Dari sisi *content of policy*, kebijakan sudah memuat tujuan yang jelas untuk menertibkan parkir liar, mengurangi gangguan lalu lintas, dan memperkuat penerimaan daerah melalui mekanisme parkir resmi serta program pendukung seperti E-Parking (parkir meter/QRIS), Park and Ride, dan kewajiban parkir resmi pada minimarket. Kebijakan ini mendorong sistem parkir yang lebih terstruktur dan pembayaran yang lebih transparan karena transaksi diarahkan agar tercatat dan masuk ke kas daerah.

Sementara itu, dari sisi *context of implementation*, keberhasilan pelaksanaan kebijakan ditopang oleh kolaborasi antar instansi, yakni Dishub sebagai aktor utama penataan dan pengelolaan parkir, Bapenda dalam pencatatan penerimaan retribusi/pajak parkir, serta Satpol PP dalam penertiban di lapangan. Namun, implementasi masih menghadapi kendala yang memengaruhi efektivitas penekanan parkir liar, terutama perubahan perilaku masyarakat yang belum konsisten (masih memilih parkir dekat tujuan dan pembayaran tunai), kebiasaan tidak meminta karcis yang membuka celah kebocoran, kendala sarana e-parking yang belum optimal, serta konflik kepentingan aktor lapangan karena sebagian juru parkir merasa dirugikan akibat penurunan pendapatan sehingga memicu resistensi dan munculnya oknum yang tetap mengarahkan parkir ke lokasi tidak resmi. Dengan demikian, kebijakan sudah berjalan dan memberi dampak positif pada penataan dan potensi pendapatan, tetapi penekanan parkir liar masih memerlukan penguatan pada aspek kepatuhan masyarakat, fasilitas

pendukung, dan ketegasan penegakan agar tujuan Perda dapat tercapai lebih efektif.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, saran berikut disusun sebagai langkah perbaikan yang relevan untuk meningkatkan efektivitas implementasi Perda No. 3 Tahun 2018 dalam menekan praktik parkir liar di Kota Surabaya.

1. Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Surabaya
 - a. Memperkuat pengawasan rutin dan pemetaan titik rawan parkir liar, terutama pada jam sibuk dan kawasan padat aktivitas.
 - b. Meningkatkan keandalan sarana e-parking/parkir meter (perawatan berkala, respons cepat jika alat rusak) agar transaksi non-tunai berjalan konsisten.
 - c. Mengintensifkan edukasi “wajib minta karcis” melalui media sosial, spanduk di titik parkir, serta sosialisasi langsung di lapangan.
2. Badan Pendapatan Daerah (Bapenda) Kota Surabaya
 - a. Memperkuat sistem pencatatan dan monitoring transaksi agar kebocoran dari pembayaran tunai tanpa karcis dapat ditekan.
 - b. Mendorong perluasan kanal pembayaran non-tunai dan memastikan integrasi data retribusi/pajak parkir dengan pelaporan yang lebih transparan.
3. Untuk Satpol PP
 - a. Melakukan penertiban parkir liar secara lebih konsisten dan terjadwal di lokasi yang berulang terjadi pelanggaran.
 - b. Mendorong penerapan sanksi yang lebih tegas sesuai aturan agar menimbulkan efek jera bagi oknum pelanggar.
4. Untuk pengelola/penanggung jawab lokasi parkir (termasuk minimarket dan Park and Ride)
 - a. Menyediakan informasi yang jelas mengenai titik parkir resmi, tarif, serta mekanisme pembayaran agar pengguna tidak bergantung pada arahan oknum.
 - b. Memperkuat sosialisasi Park and Ride melalui promosi lokasi, kemudahan akses, dan informasi rute transportasi lanjutan agar program lebih dimanfaatkan.
5. Untuk masyarakat pengguna jasa parkir
 - a. Memilih parkir di lokasi resmi meskipun jaraknya lebih jauh demi ketertiban dan keamanan bersama.

- b. Membiasakan meminta karcis sebagai bukti transaksi dan mendukung transparansi retribusi.

Skripsi

ORIGINALITY REPORT

13%

SIMILARITY INDEX

12%

INTERNET SOURCES

4%

PUBLICATIONS

5%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	repository.ub.ac.id Internet Source	2%
2	ejournal.unesa.ac.id Internet Source	2%
3	repository.upnjatim.ac.id Internet Source	1%
4	journalpublicuho.uho.ac.id Internet Source	1%
5	www.jtvbojonegoro.com Internet Source	<1%
6	karya.brin.go.id Internet Source	<1%
7	repository.unair.ac.id Internet Source	<1%
8	ejournal.appihi.or.id Internet Source	<1%
9	es.scribd.com Internet Source	<1%
10	etheses.uin-malang.ac.id Internet Source	<1%
11	Submitted to Universitas Putera Batam Student Paper	<1%

12	padang.tribunnews.com Internet Source	<1 %
13	123dok.com Internet Source	<1 %
14	Muthia. "EVALUASI KEBIJAKAN PERDA KOTA PALU NO. 3 TAHUN 2018 (Studi Kasus Penanganan Gelandangan/Pengemis Anak dan Perempuan di Kota Palu)", Musawa: Journal for Gender Studies, 2021 Publication	<1 %
15	repository.umsu.ac.id Internet Source	<1 %
16	repository.teknokrat.ac.id Internet Source	<1 %
17	www.bangkalankab.go.id Internet Source	<1 %
18	La Gurusi, Muh Sutri Mansyah, Supriyanto Supriyanto. "Kebijakan Hukum Pengelolaan Parkir dan Peluang Penerapan E-Parkir: Solusi Mendongkrak Pendapatan Daerah", JURNAL USM LAW REVIEW, 2025 Publication	<1 %
19	repository.its.ac.id Internet Source	<1 %
20	fr.scribd.com Internet Source	<1 %
21	repository.unika.ac.id Internet Source	<1 %
22	www.blogotech.net Internet Source	<1 %

23	Submitted to Forum Perpustakaan Perguruan Tinggi Indonesia Jawa Timur Student Paper	<1 %
24	Submitted to iGroup Student Paper	<1 %
25	Submitted to Universitas Negeri Surabaya The State University of Surabaya Student Paper	<1 %
26	indojurnal.com Internet Source	<1 %
27	yogyakarta.bpk.go.id Internet Source	<1 %
28	Submitted to Central Magnet School Student Paper	<1 %
29	Submitted to Sriwijaya University Student Paper	<1 %
30	Submitted to Washoe County School District Student Paper	<1 %
31	makalah-dudi.blogspot.com Internet Source	<1 %
32	Submitted to Universitas Diponegoro Student Paper	<1 %
33	Submitted to Universitas Muhammadiyah Buton Student Paper	<1 %
34	Submitted to Universitas 17 Agustus 1945 Semarang Student Paper	<1 %

35	Internet Source	<1 %
36	repository.unisbablitar.ac.id Internet Source	<1 %
37	bappeko.surabaya.go.id Internet Source	<1 %
38	doaj.org Internet Source	<1 %
39	fridaputrisma1gtg.blogspot.com Internet Source	<1 %
40	garuda.ristekdikti.go.id Internet Source	<1 %
41	jdih.brebeskab.go.id Internet Source	<1 %
42	jurnalmahasiswa.unesa.ac.id Internet Source	<1 %
43	repository.untag-sby.ac.id Internet Source	<1 %
44	zhafirnadiah.wordpress.com Internet Source	<1 %
45	akangbageur21.wordpress.com Internet Source	<1 %
46	aksiologi.org Internet Source	<1 %
47	blogcast26.com Internet Source	<1 %
48	bppkp.nabirekab.go.id Internet Source	<1 %

49	digilib.uinsa.ac.id Internet Source	<1 %
50	duta.co Internet Source	<1 %
51	islamicmarkets.com Internet Source	<1 %
52	jatimnow.com Internet Source	<1 %
53	jempolbayek.blogspot.com Internet Source	<1 %
54	kabarpublik.id Internet Source	<1 %
55	repository.uindatokarama.ac.id Internet Source	<1 %
56	www.e-journal.umc.ac.id Internet Source	<1 %
57	www.surabayatimes.com Internet Source	<1 %
58	Dianna Dianna, Dwi Oktaviyani. "The Effectiveness Of Counter Pressure And Effleurage Massage On The Intensity Of Labor Pain During The Active Phase I", JKM (Jurnal Kebidanan Malahayati), 2024 Publication	<1 %
59	Dyah Rachmawati Lucitasari, Intan Berlianty, Andana Dwi Aprilia Rakadiputra, Irwan Soejanto, Yuli Dwi Astanti. "Usulan Tata Letak Area Parkir Tepi Jalan Umum	<1 %

Menggunakan Simulasi", Tekinfo: Jurnal Ilmiah Teknik Industri dan Informasi, 2018

Publication

60	balegsetwanbwi.blogspot.com Internet Source	<1 %
61	beritakuliah.com Internet Source	<1 %
62	coastal-hazard.blogspot.com Internet Source	<1 %
63	eprints.binadarma.ac.id Internet Source	<1 %
64	eprints.umsb.ac.id Internet Source	<1 %
65	eprints.untirta.ac.id Internet Source	<1 %
66	id.scribd.com Internet Source	<1 %
67	issuu.com Internet Source	<1 %
68	jdih.padangpanjang.go.id Internet Source	<1 %
69	jdih.surabaya.go.id Internet Source	<1 %
70	jurnal.unimus.ac.id Internet Source	<1 %
71	jurnal.utu.ac.id Internet Source	<1 %
72	kopel-online.or.id Internet Source	<1 %

73	repository.usu.ac.id Internet Source	<1 %
74	repository.uinjambi.ac.id Internet Source	<1 %
75	repository.uir.ac.id Internet Source	<1 %
76	repository.unpas.ac.id Internet Source	<1 %
77	repository.usu.ac.id Internet Source	<1 %
78	scholar.unand.ac.id Internet Source	<1 %
79	www.elisakaramoy.com Internet Source	<1 %
80	www.liputanindonesia.co.id Internet Source	<1 %
81	www.neliti.com Internet Source	<1 %
82	www2.pusri.co.id Internet Source	<1 %
83	Vista Dwi Ramadanti, Eddy Asnawi, Silm Oktapani. "EFEKTIVITAS PENGELOLAAN LAYANAN PERPARKIRAN PADA UNIT PELAKSANA TEKNIS PERPARKIRAN", Collegium Studiosum Journal, 2024 Publication	<1 %
84	journal.um-surabaya.ac.id Internet Source	<1 %

85	repository.radenintan.ac.id Internet Source	<1 %
86	repository.stiesia.ac.id Internet Source	<1 %
87	Kenya Nayaka Radya, Dodi Jaya Wardana. "PERAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM MENERTIBKAN PARKIR LIAR YANG ADA DI KABUPATEN GRESIK", HUKMY : Jurnal Hukum, 2024 Publication	<1 %
88	Kisman Ady. "Implementasi Undang-Undang Nomor 06 Tahun 2014 Pasal 55 Tentang Fungsi Badan Permusyawaratan Desa Dalam Lingkup Kecamatan Siritaun Wida Timur Kabupaten Seram Bagian Timur", Restorica: Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi Negara dan Ilmu Komunikasi, 2020 Publication	<1 %
89	Nur Laily Abidah, Aris Sunarya, Sri Roekminiati, Ika Devy Pramudiana, Sapto Pramono. "STRATEGI OPTIMALISASI PELAKSANAAN PENGENAAN PAJAK RUMAH KOS BERDASARKAN PERDA SURABAYA NOMOR 4 TAHUN 2011 TENTANG PAJAK DAERAH", Jurnal Mediasosian : Jurnal Ilmu Sosial dan Administrasi Negara, 2023 Publication	<1 %

FINAL GRADE

/0

GENERAL COMMENTS

PAGE 1

PAGE 2

PAGE 3

PAGE 4

PAGE 5

PAGE 6

PAGE 7

PAGE 8

PAGE 9

PAGE 10

PAGE 11

PAGE 12

PAGE 13

PAGE 14

PAGE 15

PAGE 16

PAGE 17

PAGE 18

PAGE 19

PAGE 20

PAGE 21

PAGE 22

PAGE 23

PAGE 24

PAGE 25

PAGE 26

PAGE 27

PAGE 28

PAGE 29

PAGE 30

PAGE 31

PAGE 32

PAGE 33

PAGE 34

PAGE 35

PAGE 36

PAGE 37

PAGE 38

PAGE 39

PAGE 40

PAGE 41

PAGE 42

PAGE 43

PAGE 44

PAGE 45

PAGE 46

PAGE 47

PAGE 48

PAGE 49

PAGE 50

PAGE 51

PAGE 52

PAGE 53

PAGE 54

PAGE 55
