

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Urbanisasi yang pesat di Indonesia dan jumlah peningkatan jumlah kendaraan di Indonesia telah menyebabkan masalah serius dalam pengelolaan transportasi dan lalu lintas di perkotaan. Pertumbuhan penduduk yang sangat pesat di kawasan perkotaan akibat urbanisasi menyebabkan kebutuhan mobilitas meningkat. Kebutuhan kendaraan makin meningkat baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum, namun fenomena tersebut tidak diimbangi dengan pembangunan infrastruktur jalan dan fasilitas parkir yang memenuhi akibatnya banyak masyarakat yang melanggar aturan seperti memarkirkan kendaraan tidak pada tempatnya yang menghambat kelancaran lalu lintas. Selain itu tingginya permintaan penambahan lahan parkir semakin mendorong peningkatan harga sewa atau jual lahan, sehingga kurang efektif dalam melakukan pembangunan fasilitas parkir secara ekonomis. permasalahan di jalanan seperti kemacetan, polusi udara dan lingkungan.

Lalu lintas merupakan kerangka kompleks dari pejalan kaki dan kendaraan yang sedang berkegiatan di jalan raya dan di jaringan jalan yang melintas di perkotaan maupun di pedesaan yang ada di Indonesia (Alamsyah dalam Della, R.H, 2024). Parkir merupakan tempat berhentinya kendaraan untuk sementara waktu, tempat berhenti atau menempatkan kendaraan bermotor maupun beroda empat dengan memberhentikan kendaraan dalam suatu tempat dalam jangka waktu lama atau sebentar tergantung kebutuhan dan keadaan. Hal ini menunjukkan parkir

merupakan salah satu aspek terpenting dalam kelancaran lalu lintas dalam sistem transportasi yang terus berkembang. (Wicaksono dalam Perdana et al., 2023)

Parkir juga memiliki aspek sosial dan ekonomi. Secara sosial, parkir yang tertib dan terorganisir dengan baik dapat meningkatkan kenyamanan dan keselamatan serta mobilitas masyarakat di ruang publik, sedangkan parkir ditempat yang tidak semestinya atau parkir sembarangan dapat membahayakan keselamatan pejalan kaki, mengganggu ketertiban umum dan menyebabkan kemacetan lalu lintas. Dari perspektif ekonomi, pemerintah daerah seringkali menghasilkan uang dari parkir dengan menetapkan tarif untuk parkir, baik di jalan umum maupun di tempat parkir khusus. Tarif biasanya ditetapkan berdasarkan zona atau lokasi tertentu, dengan tarif yang lebih tinggi di pusat kota untuk mengontrol jumlah kendaraan dan mendorong penggunaan transportasi umum, yang nantinya tarif tersebut termasuk dalam Pendapatan asli daerah (PAD) yang dikenakan kepada masyarakat atas pemakaian fasilitas umum yang disediakan oleh pihak pemerintah.

Sistem parkir dan lalu lintas Indonesia, mulai dari tingkat pusat hingga daerah, diawasi secara strategis oleh Kementerian Perhubungan. Kementerian Perhubungan bertanggung jawab atas pengaturan transportasi nasional dan menetapkan kebijakan, peraturan, dan standar teknis untuk membantu pemerintah daerah mengelola lalu lintas dan parkir. Regulasi diterapkan oleh pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan di masing-masing wilayah setelah dibuat di tingkat pusat. Untuk memastikan bahwa kebijakan nasional diterapkan secara efektif di tingkat lokal, Kementerian Perhubungan bertindak sebagai pembina dan koordinator. Misalnya, Kementerian Perhubungan bekerja sama dengan pemerintah

daerah untuk membuat rencana induk (*master plan*) pengelolaan parkir di kota-kota besar, yang mencakup pembangunan fasilitas parkir modern seperti gedung parkir vertikal atau program park and ride. Selain itu, Kementerian Perhubungan memberikan pemerintah daerah panduan teknis tentang cara mengoptimalkan lahan parkir dan menggunakan teknologi digital seperti sistem pembayaran elektro untuk mengelola parkir.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) didalamnya tertulis regulasi lalu lintas yang diatur secara komprehensif tentang undang-undang parkir di Indonesia. Dalam aturan ini parkir diartikan sebagai keadaan dimana suatu kendaraan tidak bergerak atau berhenti di suatu tempat untuk sementara waktu dengan kepentingan tertentu dari pengendara, seperti pengangkutan atau penurunan barang, menaikkan atau menurunkan barang dan beristirahat. Dalam memfasilitasi lahan parkir pemerintah daerah memiliki wewenang dan tanggung jawab dalam mengontrol tarif parkir, lokasi parkir dan sanksi parkir bagi pelanggar melalui peraturan daerah yang dibuat. Tujuan dibuatnya aturan parkir untuk menciptakan kelancaran lalu lintas, keselamatan dan ketertiban lalu lintas, serta mendukung efisiensi dalam penggunaan kendaraan di perkotaan.

Menurut data Kementerian Perhubungan tahun 2022 mencatat rata-rata pertumbuhan kendaraan di kota besar seperti Jakarta, Surabaya dan Bandung mencapai 8-10% per tahun, sementara infrastruktur jalan hanya bertumbuh 1-2% setiap tahunnya. Angka tersebut menunjukkan perbandingan angka yang tidak sebanding antara pertumbuhan kendaraan dengan infrastruktur jalan dan

merupakan bukti bahwa ketimpangan pembangunan infrastruktur jalan menyebabkan permasalahan lalu lintas yang serius sehingga diperlukan sebuah kebijakan untuk mengatur permasalahan lalu lintas yang muncul dikarenakan permasalahan ketimpangan pembangunan infrastruktur.

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Kota Surabaya (<https://surabayakota.bps.go.id> Badan Pusat Statistik, 2024) jumlah penduduk Kota Surabaya pada tahun 2024 sebanyak 3.018.222 jiwa. Dengan jumlah populasi penduduk yang tinggi tersebut pasti mendorong jumlah kebutuhan mobilitas untuk melakukan kegiatan sehari hari khususnya di kawasan perkotaan yang berpengaruh pada peningkatan jumlah transportasi baik transportasi pribadi maupun transportasi umum. Kurangnya ruang parkir sering kali merugikan pengguna jalan yang ingin memarkirkan kendaraannya dekat dengan tempat tujuannya akan tetapi sering tidak mendapat tempat parkir hingga terpaksa memarkirkan kendaraan jauh dari tempat yang dituju yang Dimana memerlukan waktu yang cukup lama sehingga berdampak juga bagi polusi udara melalui emisi gas kendaraan. Maka dari itu ruang lahan parkir sangat dibutuhkan untuk kelancaran lalu lintas di lingkungan perkotaan agar lebih baik dan lancar.

Beberapa tahun terakhir pertumbuhan jumlah populasi kendaraan di Kota Surabaya meningkat disetiap tahunnya. Di Kota Surabaya, Masyarakat biasanya menggunakan kendaraan pribadi dalam berkegiatan sehari-hari khususnya penggunaan kendaraan bermotor atau beroda dua, hal ini dikarenakan kendaraan bermotor dinilai lebih efektif dan fleksibel dalam melewati ruas jalan yang mengalami kemacetan (Nainggolan et al., 2021). Namun pertumbuhan jumlah

kendaraan di Kota Surabaya telah menimbulkan masalah serius dalam hal kemacetan dan juga lahan parkir. Banyak area-area strategis di Kawasan Kota Surabaya yang terkena dampaknya seperti pusat perbelanjaan, institusi Pendidikan, dan Kawasan bisnis banyak mengalami kekurangan dalam lahan parkir. Hal ini menyebabkan kemacetan yang mengganggu kenyamanan pengguna lalu lintas dan mengganggu kelancaran lalu lintas.

**Tabel 1. 1 Peningkatan jumlah Pengunaan Kendaraan di Kota Surabaya
Tahun 2021-2023**

Kota	Tahun	Sepeda Motor	Mobil Penumpang	Bus	Truk	Jumlah
Kota Surabaya	2021	1.321.021	459.190	2.892	34.637	1.817.740
	2022	1.384.588	369.173	2.406	103.915	1.860.082
	2023	2.942.640	563.787	3.672	173.774	3.683.873

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Timur

Sesuai dengan tabel 1.1 diatas dapat dilihat bahwa terdapat kenaikan jumlah kendaraan yang ada di Kota Surabaya. Dapat dilihat di tahun 2021 terdapat sebanyak 1.817.740 dan pada tahun 2022 sebanyak 1.860.082 jumlah kendaraan, angka ini menunjukkan kenaikan sebesar 2% pada jumlah kendaraan di Kota Surabaya. Sedangkan di tahun 2023 terdapat sebanyak 3.683.873 jumlah kendaraan, angka ini menunjukkan kenaikan yang signifikan dari tahun-tahun sebelumnya yaitu sebesar 98%. Sehingga dapat disimpulkan melalui data tersebut terjadi kenaikan pada jumlah kendaraan setiap tahunnya di Kota Surabaya mulai tahun 2021 sampai dengan tahun 2023. Dengan adanya jumlah kenaikan kendaraan yang signifikan di setiap tahunnya yang mana akan menyebabkan kemacetan di beberapa ruas jalan yang merupakan pusat kegiatan masyarakat, Kondisi ini

memicu kemacetan, parkir liar, dan pemanfaatan lahan parkir yang tidak optimal, terutama di pusat kota seperti pada kawasan Tunjungan . Parkir sembarangan tidak hanya mengganggu kelancaran lalu lintas tetapi juga mengurangi potensi pendapatan asli daerah (PAD) dari sektor retribusi parkir. j

Banyaknya faktor yang menyebabkan terjadinya permasalahan lalu lintas diantaranya pelanggaran yang dilakukan seperti parkir liar, pengendara yang melawan arus, memarkirkan mobil di bahu jalan dan adanya pedagang kaki lima di tepi jalan. Hal ini dapat terjadi dikarenakan kurangnya petugas pengawasan dan pengendalian lalu lintas yang akhirnya menimbulkan permasalahan lalu lintas. Sehubungan dengan itu maka diperlukan perencanaan pengaturan lahan parkir yang dapat dimanfaatkan dengan maksimal dan efisien sehingga dapat meminimalisir kemacetan yang terjadi di kota Surabaya (Boediningsih dalam Halim et al., 2023).

Parkir adalah lokasi di mana Anda dapat menghentikan kendaraan Anda untuk sementara waktu. Di pusat perbelanjaan, kantor, bandara, rumah sakit, dan tempat umum lainnya Tempat parkir tidak mencukupi di pusat kegiatan akan menimbulkan banyak masalah. Pribadi lebih disukai oleh banyak komunitas daripada transportasi umum. (Nainggolan et al., 2021). Berkaitan dengan fungsi pemerintah Dalam memenuhi pelayanan publik maka dalam mengatasi permasalahan parkir di kota Surabaya, Pemerintah Kota Surabaya telah menetapkan peraturan terkait penataan area parkir dalam bentuk kebijakan Parkir Zona. Kebijakan ini diatur melalui Peraturan Wali Kota (Perwali) Nomor 3 Tahun 2017 tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona di Kota Surabaya.

Peraturan Daerah ini memaksimalkan penggunaan teknologi dalam menunjang pelaksanaan program seperti penggunaan aplikasi yang mewajibkan penambahan metode pembayaran dan teknologi sistem informasi. Saat ini pemerintah Kota Surabaya telah menerapkan sistem pembayaran parkir melalui scan QRIS, *tapping e-money*, dan tunai. Tujuan diterapkannya sistem pembayaran berbasis teknologi tersebut adalah untuk mencegah terjadinya kebocoran pendapatan parkir serta memudahkan juru parkir dan masyarakat dalam melakukan pembayaran atas jasa pelayanan parkir.

Menurut Peraturan Walikota Surabaya Nomor 3 Tahun 2017 Tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona dalam pasal 1 ayat (7) dikatakan Parkir Zona adalah suatu bentuk pelayanan jasa parkir, dengan ditetapkan tarif parkir tersendiri untuk setiap zona atau kawasan tertentu dengan penetapan dan pelaksanaan berdasarkan ketentuan. Parkir zona pertama kali digunakan di Kota Surabaya pada tanggal 20 Maret 2017, menurut Peraturan Walikota Nomor 3 Tahun 2017 tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona di Kota Surabaya. Parkir zona memiliki tarif parkir yang berbeda untuk setiap zona atau area tertentu. Program Parkir Zona dirangkai berdasarkan kawasan-kawasan yang memiliki intensitas lalu lintas yang tergolong padat sehingga diperlukan peraturan untuk meminimalisir gangguan kelancaran lalu lintas.



Gambar 1. 1 Rambu dan Marka Jalan Parkir Zona di Jalan Tunjungan

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

Penetapan lokasi parkir zona diterapkan pada tempat parkir di tepi jalan umum yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah melalui Keputusan kepala dinas Perhubungan Kota Surabaya menetapkan lokasi parkir zona. Berdasarkan Peraturan Walikota Nomor 3 Tahun 2017 pasal 3 ayat 1 disebutkan ada beberapa ketentuan Lokasi parkir zona yang menjadi acuan bahwa kawasan tersebut layak digunakan sebagai Lokasi parkir zona diantaranya:

1. Memperhatikan ketersediaan lahan parkir di kawasan tersebut.
2. Kapasitas dan volume tepi jalan umum yang sudah ditetapkan memiliki (V/C) ratio minimal 0,5.
3. Lokasi parkir merupakan tempat pusat keramaian masyarakat.

Parkir zona merupakan aturan yang dibuat berdasarkan permasalahan intensitas lalu lintas yang padat sehingga dibutuhkan penertiban sebagai perangkai kawasan atau zona agar tidak mengganggu jalannya arus lalu lintas kota Surabaya. Beberapa zona tersebut dibedakan berdasarkan zona hiburan, zona perkantoran, dan zona Perindustrian.



Gambar 1. 2 Rambu Tarif Parkir Zona

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2025

Tarif Parkir Zona diterapkan berdasarkan Peraturan Walikota Nomor 29 Tahun 2018 Tentang Perubahan Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Parkir Zona merupakan lokasi parkir yang dibuat di kawasan pusat kegiatan masyarakat serta memiliki ketersediaan lahan. Tabel 1.2 merupakan daftar tarif parkir resmi Kota Surabaya.

Tabel 1. 2 Tarif Parkir Resmi Kota Surabaya

Kendaraan	Tarif parkir
Truk Gandeng / Trailer	Rp 20.000
Truk / Bus / Sejenisnya	Rp 14.000
Truk Mini / Sejenisnya	Rp 10.000
Mobil Sedan / Pick Up	Rp 5.000
Sepeda Motor	Rp 2.000
Sepeda	-

Sumber: Peraturan Walikota Surabaya Nomor 29 Tahun 2018

Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Surabaya Nomor 188.45/26386/436.7.14/2019, yang merupakan perubahan keempat dari Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Surabaya Nomor 188.45/31211/436.7.14/2018, menetapkan zona parkir di Kota Surabaya. dengan total 14 kawasan dengan beberapa lokasi di setiap kawasan ruas jalan, diantaranya:

Tabel 1. 3 Sebaran Lokasi Parkir Zona di Kota Surabaya

No	Kawasan Parkir Zona	Titik Lokasi
1.	Jembatan Merah	Jalan Kapas Kamprung, Jalan Veteran, Jalan Kapasan, Jalan Rajawali, Jalan Tambak Rejo, Jalan Bongkaran, Jalan Coklat, Jalan The, Jalan Karet, Jalan Gula, Jalan Dukuh, Jalan Samudra, Jalan Kulimati, Jalan Pegiran Dan Jalan Sompretan.
2.	Tugu Pahlawan	Jalan Bubutan, Jalan Jagalan, Jalan Pasar Turi, Jalan Makam Paneleh, Jalan Pahlawan, Jalan Pasar Besar Wetan, Jalan Undaan Wetan, Jalan Undaan Kulon, Jalan Achmad Jais dan Jalan Tembaan.
3.	Keputeran	Jalan Tumapel, Jalan Kayoon, Jalan Keputran, Jalan RA Kartini, Jalan Dinoyo, Jalan Majapahit Dan Jalan Dinoyo.
4.	Tunjungan	Jalan Genteng Kali, Jalan Gemblongan, Jalan Embong Wungu, Jalan Kombers Pol. M. Duryat, Jalan Tunjungan, Jalan Embong Sawo, Jalan Praban, Jalan Simpang Dukuh, Jalan Embong Trengguli, Jalan Genteng Besar, Taman Apsari dan Jalan Tegalsari
5.	Embong Malang	Jalan Kedungsari, Jalan Embong Malang, Jalan Kedung Doro Dan Jalan Sumoharjo.
6.	Pasar Atom	Jalan KH Mas Mansyur, Jalan Pecindilan, Jalan Waspada, Jalan Ketabang Kali, Jalan Bunguran, Jalan Stasiun Kota, Jalan Semut dan Jalan Gembong.
7.	Blauran	Jalan Tembok Dukuh, Jalan Blauran, Jalan Tidar, Jalan Penghela, Jalan Kranggan, Jalan Bubutan Dan Jalan Semarang.
8.	Balai Kota	Jalan Slamet, Jalan Pandan, Jalan BKR Pelajar, Jalan Sedap Malam, Jalan Walikota Mustajab, Jalan Kacapiring Dan Jalan Wijaya Kusuma.

9.	Taman Bungkul	Jalan srayu, jalan progo dan jalan taman bungkul.
10.	Nginden	Jalan Ngagel Jaya Selatan, Jalan Nginden, Jalan Tenggilis, Jalan Mulyosari, Jalan Manyar, Jalan Kendangsari, Jalan Barata Jaya Dan Jalan Prapen
11.	Kertajaya	Jalan Dharmahusada, Jalan Manyar Kertoarjo, Jalan Pucar Keeling, Jalan Kertajaya, Jalan Mulyosari, Jalan Pucang Anom Timur, Jalan Manyar Kertoarjo V, Jalan Menur Kertoarjo, Jalan Karangmenjangan, Jalan Darmawangsa Dan Jalan Pucang Anom.
12.	Rungkut	Jalan Rungkut Lor, Jalan Kali Rungkut, Jalan Rungkut Industri Kidul Dan Jalan Rungkut Kidul.
13.	Mayjen Sungkono	Jalan Kupang Jaya, Jalan Mayjen Sungkono, Jalan Halan Indragiri, Jalan Dukuh Kupang Indah, Jalan Dr. Soetomo, Jalan Dukuh Kupang Dan Jalan HR Muhammad.
14.	Kebun Binatang	Jalan Kutai X, Jalan Ciliwung Dan Jalan Adityawarman.

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Salah satu Lokasi penerapan kebijakan parkir zona di Kota Surabaya adalah Kawasan Tunjungan. Terdapat 12 ruas jalan yang memiliki titik lokasi parkir zona dikawasan Tunjungan diantaranya yaitu, Jalan Genteng Kali, Jalan Gemblongan, Jalan Embong Wungu, Jalan Kombers Pol. M. Duryat, Jalan Tunjungan, Jalan Embong Sawo, Jalan Praban, Jalan Tumpeng Dukuh, Jalan Embong Trengguli, Jalan Genteng Besar, Taman Apsari dan Jalan Tegalsari. Kawasan Tunjungan merupakan kawasan yang didominasi oleh Gedung Pertokoan, Hotel, pusat perbelanjaan, pertokoan, dan kantor Pemerintah yang sering digunakan sebagai pusat kegiatan masyarakat. Seperti di Jalan Tunjungan yang merupakan salah satu pusat lokasi pertokoan dan tempat makanan sehingga ramai pengunjung dan

meningkatkan jumlah pengguna layanan parkir roda dua dan roda empat di sepanjang kawasan Jalan Tunjungan. Seperti penuturan Staff Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surabaya Bapak Nurhadi Saroza melalui wawancara singkat dengan peneliti menyatakan:

“Kawasan Tunjungan itu salah satu titik kemacetan yang tergolong parah di Surabaya khususnya akhir minggu, mulai dari embong malang kemudian blauran itu saja sudah macet parah sebelum masuk ke jalan tunjungan. karena di kawasan itu banyak didominasi pertokoan, coffe shop ada hotel juga dan rumah makan namun beberapa tak mempunyai lahan parkir sendiri, otomatis tepi jalan jadi tempat lokasi parkir usaha mereka. Sebenarnya sudah disediakan lahan parkir yang bukan di tepi jalan untuk pengunjung tapi masih belum bisa menampung banyaknya volume kendaraan yang ingin parkir. Belum lagi ada saja parkir-parkir liar yang sering lepas dari pengawasan petugas yang memarkirkan kendaraan yang sampai ke badan jalan karena petugas kita juga masih terbatas”. (hasil wawancara dengan Staff Bidang Lalu Lintas, Nurhadi Saroza, 23 Mei 2025).

Permasalahan yang sering muncul dalam penerapan kebijakan parkir zona diantaranya dari para juru parkir, seperti masih terdapat juru parkir yang tidak jujur dengan menerapkan tarif tidak sesuai dengan yang sudah ditentukan, masih ditemukan juru parkir yang tidak resmi serta masih terdapat penolakan dari juru parkir terhadap sistem pembayaran berbasis nontunai atau memakai QRIS di Surabaya sehingga tidak berjalan sesuai dengan prosedur yang seharusnya. Pelanggaran juru parkir yang juga sering dijumpai oleh petugas patroli keliling Dinas Perhubungan di kawasan parkir zona adalah juru parkir yang tidak menggunakan atribut lengkap seperti; karcis parkir resmi, kartu tanda anggota dan rompi yang dilengkapi nomor registrasi juru parkir. Beberapa juru parkir juga sering ditemui memarkirkan kendaraan di tepi jalan umum yang bukan merupakan kawasan parkir zona sehingga menyebabkan kemacetan.

Permasalahan ini termasuk dalam teori implementasi kebijakan menurut George C. Edward III dalam (Tangkilisan, 2003) yaitu Disposisi yang mencakup aspek kejujuran, integritas dan motivasi para pelaksana kebijakan yang akan mempengaruhi implementasi kebijakan di lapangan. Berdasarkan hasil penelitian mengenai Implementasi Kebijakan Parkir Zona di Kawasan Kertajaya Kota Surabaya oleh (Rachman, 2019) yang menyatakan masih terdapat kendala terkait sarana dan prasarana seperti kurangnya sumber daya manusia dalam melakukan pengawasan dan terkait fragmentasi namun, belum membahas terkait Disposisi yang terjadi dilapangan yaitu terkait wewenang para implementor kebijakan dalam melaksanakan tugas dan fungsi, dalam hal ini yang disoroti adalah kinerja juru parkir. Menurut George C. Edward III dalam (Tangkilisan, 2003) disposisi bukan sekadar sikap pasif, melainkan faktor aktif yang turut membentuk cara kebijakan ditafsirkan, diterapkan, dan diadaptasi sesuai konteks realitas operasional.

Sebagaimana hal yang disampaikan oleh kepala UPTD Parkir Tepi Jalan Umum Dinas Perhubungan Kota Surabaya Ibu Jeane Taroreh yang dilangsir dari Detikcom beliau menyatakan:

"Beberapa kali kami telah melakukan sosialisasi dengan tujuan memberikan pemahaman bahwa langkah yang diambil oleh Pemerintah Kota Surabaya dilakukan demi kemajuan kota ini. Sebagai kota besar, segala sesuatunya harus serba modern dan terdigitalisasi. Diharapkan dengan diterapkannya QRIS, pengelolaan parkir dapat lebih tertib dan transparan. Persiapan sudah kami lakukan sejak Agustus bersama tim, namun ternyata masih ada pihak-pihak yang menolak kebijakan ini." (<https://www.detik.com/jatim/berita/d-7138301/ini-jeane-kepala-upt-parkir-dishub-surabaya-yang-garang-ke-jukir-bandel> diakses pada tanggal 19 Februari 2025).

Menurut Beliau, selaku Kepala UPTD Parkir Tepi Jalan Umum Dinas Perhubungan Kota Surabaya, selama ini beliau merasa memiliki hubungan yang

harmonis dengan kelompok petugas parkir. Hal ini didukung oleh peran parkir sebagai salah satu sumber pendapatan asli daerah (PAD) terbesar di Kota Surabaya, namun saat itu masih ada kelompok petugas parkir yang tidak terima dengan aturan sistem QRIS dan mengutarakan protesnya. Hal ini tentu merupakan suatu permasalahan konkret yang perlu di selesaikan Maka dari itu diperlukan suatu upaya komunikasi yang baik kepada para juru parkir yang bertugas dengan aturan untuk menata area parkir agar lebih tertib dan tidak menimbulkan permasalahan, selain itu juga terjamin dengan adanya penetapan juru parkir resmi yang terdaftar di Dinas Perhubungan, sehingga dengan diterapkannya aturan yang menata permasalahan parkir maka akan mengoptimalkan pemasukan terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Selain permasalahan dengan juru parkir juga masih banyak pengguna jalan yang masih melakukan penyalangan terhadap aturan yang diberlakukan oleh Pemerintah. Contoh pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna jalan atau Masyarakat adalah memarkirkan kendaraan sembarangan seperti di tepi jalan raya, di bahu jalan ,serta di jalanan sempit yang merupakan bukan kawasan parkir resmi dan tidak memperhatikan rambu yang ada di tepi jalan. Dengan volume kendaraan yang padat di kawasan tersebut diperparah dengan pengguna parkir yang memarkirkan kendaraannya sembarangan dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas.

**Tabel 1.4 Data Lalu Lintas Harian Rata-Rata (LHR) Kawasan Tunjungan
Tahun 2024**

Nama Jalan	Jenis Kendaraan					Volume	Kapasitas	LOS (Level Of Service)
	Sepeda motor	Mobil pribadi	Angkot	Bus	Pick up			
Praban	1.466	339	284	602	4	3.956	4.582	D
Gembongan	1.683	290	280	641	5	3.813	4.582	D
Tunjungan	1.188	201	205	454	4	2.701	3.054	E
Genteng Kali	1.351	282	215	542	2	2.971	4.165	C

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Tabel 1.4 diatas merupakan hasil Analisa survey volume lalu lintas harian rata rata (LHR) di beberapa ruas jalan yang mengarah ke kawasan Tunjungan. Survey data Lalu Lintas Harian Rata-rata (LHR) dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Surabaya dengan pencacahan yang dilakukan terpisah untuk tiap jenis kendaraan pada masing-masing arah arus lalu lintas, Survei tersebut dilakukan pada periode di mana volume lalu lintas paling padat, yaitu antara pukul 05.00 hingga 21.00. Selama 16 jam tersebut, diperkirakan volume kendaraan mencapai 93% dari total keseluruhan arus lalu lintas dalam sehari penuh.

Berdasarkan tabel hasil Analisa Survey yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan diatas terdapat pengklasifikasian *Level Of Service* (LOS) yang didasarkan atas delay setiap kendaraan yang melewati jalan. Delay yang pendek akan menghasilkan Level Of Service yang tinggi. hal ini berdasarkan pada *Highway Manual Capacity* (HCM, 1985). Enam Tingkat pelayanan jalan yang diberi skala A sampai F, yaitu sebagai berikut:

1. *Level Of Service A (<5 detik delay)*: arus traffic bebas, kecepatan mobil tinggi dan kepadatan traffic rendah.
2. *Level Of Service B (5.1 - 15 detik delay)*: terjadi didaerah arus stabil, lancar dan dengan sedikit gangguan.
3. *Level Of Service C (15.1 - 25 detik delay)*: mulai ada antrian, volume kendaraan mulai tinggi, kecepatan dan Gerakan terbatas.
4. *Level Of Service D (25.1 - 40 detik delay)*: kepadatan arus tinggi dan daerah arus tidak stabil.
5. *Level Of Service E (40.1 - 60 detik delay)*: sering terjadi kemacetan dan dan arus traffic tidak stabil.
6. *Level Of Service F (>60 detik delay)*: sering terjadi kemacetan total, arus dipaksakan dan volume melebihi kapasitas.

Berdasarkan pengklasifikasian *Level Of Service* yang diperoleh dengan perhitungan perbandingan antara volume dan kapasitas jalan, dapat dilihat beberapa kinerja ruas jalan di kawasan Tunjungan dengan pengklasifikasian penilaian C,D dan E. Pengklasifikasian tersebut menunjukkan bahwa tingkat kemacetan dan kualitas lalu lintas di beberapa ruas jalan dikawasan tunjungan Kota Surabaya masih tergolong tidak stabil dan sering terjadi kemacetan.

Peneliti dalam hal ini memilih kawasan tunjungan sebagai lokasi penelitian Parkir Zona karena belum ada penelitian yang membahas terkait Implementasi Kebijakan Parkir Zona Di Kawasan Tunjungan Kota Surabaya dan kawasan Tunjungan merupakan Kawasan pusat kegiatan masyarakat yang didominasi pertokoan, Hotel, Pusat Perbelanjaan dan Kantor Pemerintah sehingga di kawasan

Tunjungan terjadi peningkatan jumlah penggunaan lahan parkir roda dua dan roda empat di sepanjang jalan di kawasan Tunjungan sehingga peneliti mendapatkan temuan berdasarkan observasi dan data yang didapatkan seperti masih terdapat permasalahan dengan petugas parkir yang masih terdapat penolakan mengenai kebijakan sistem pembayaran dan berdasarkan data survey lalu lintas harian rata-rata yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang menunjukkan *Level Of Service* beberapa jalan di kawasan Tunjungan dengan pengklasifikasian penilaian C, D dan E yang berarti volume kendaraan tinggi, arus tidak stabil dan sering terjadi kemacetan.

Teori implementasi kebijakan dari George C. Edwards III (Tangkilisan, 2003) dipilih dalam penelitian Implementasi Kebijakan Parkir Zona di Kawasan Tunjungan Kota Surabaya karena teori ini menyediakan kerangka analisis yang komprehensif dan relevan untuk mengevaluasi sejauh mana kebijakan tersebut dapat dijalankan secara efektif di lapangan. Edwards menekankan empat variabel kunci dalam proses implementasi kebijakan, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Keempat elemen tersebut sangat krusial dalam konteks pengelolaan parkir zonasi, mengingat keberhasilan kebijakan ini tidak hanya bergantung pada penetapan aturan, tetapi juga pada kemampuan pemerintah daerah dalam menyosialisasikan kebijakan, menyediakan infrastruktur dan personel yang memadai, membentuk komitmen para pelaksana di lapangan (seperti petugas parkir dan penegak hukum), serta menyusun mekanisme koordinasi antarinstansi terkait. Dengan menggunakan teori Edwards, penelitian ini dapat mengidentifikasi faktor-faktor penghambat maupun pendorong dalam implementasi kebijakan parkir

zona, khususnya dalam konteks kawasan strategis seperti Tunjungan yang memiliki kompleksitas tinggi dalam hal lalu lintas, mobilitas, dan kepentingan publik.

Maka dari itu berdasarkan uraian latar belakang dan permasalahan yang telah dijabarkan oleh peneliti sebelumnya. Maka peneliti ingin meneliti dan mengetahui lebih lanjut terkait bagaimana “**Implementasi Kebijakan Parkir Zona Di Kawasan Tunjungan Kota Surabaya**”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah disusun, dapat dirumuskan masalah penelitian yang akan diteliti, yaitu: “Bagaimana implementasi kebijakan Parkir Zona di Kawasan Tunjungan, Kota Surabaya?”

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menemukan solusi untuk masalah yang telah dirumuskan. Dengan kata lain, tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui Implementasi kebijakan Parkir Zona di Kawasan Tunjungan Kota Surabaya.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Diharapkan hasil penelitian ini akan bermanfaat bagi berbagai pihak yang terkait, khususnya para akademisi, dengan memberikan pemikiran tentang perkembangan Ilmu Administrasi Publik. Selain itu, mereka akan memberikan masyarakat umum informasi tentang pelaksanaan kebijakan parkir zona di Kawasan Tunjungan, Kota Surabaya. Selain itu, hasil temuan dari penelitian ini diharapkan

dapat menjadi sumber referensi bagi penelitian-penelitian selanjutnya yang mengangkat permasalahan serupa..

1.4.2 Manfaat Praktis

Berdasarkan tujuan penelitian yang telah dipaparkan, diharap penelitian ini dapat memberikan manfaat praktis bagi:

1. Bagi Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur

- a. Penelitian ini dapat menambah bahan penelitian di perpustakaan. Penelitian ini diharapkan akan berguna sebagai dasar untuk penelitian serupa di masa depan.
- b. Sebagai tolak ukur perguruan tinggi dalam mengukur kemampuan mahasiswa dalam mengaplikasikan ilmu pengetahuan.
- c. Memperoleh informasi untuk meningkatkan relevansi bagi peningkatan kualitas lulusan Program Studi Administrasi publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UPN “Veteran” Jawa Timur dengan dunia kerja.

2. Bagi Dinas Perhubungan Kota Surabaya

- a. Penelitian ini diharapkan bisa menjadi referensi dalam menyelesaikan permasalahan yang ada dalam Dinas Perhubungan Kota Surabaya.
- b. Penelitian ini diharapkan memberikan saran dan masukan yang bermanfaat bagi Dinas Perhubungan Kota Surabaya untuk menjadi bahan kajian kedepannya.

3. Bagi Mahasiswa

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan wawasan dan pengetahuan yang berguna bagi peneliti pada masa mendatang. Melalui penelitian ini, mahasiswa diharapkan mampu mengimplementasikan ilmu yang sudah didapatkan selama perkuliahan secara langsung di lapangan, sesuai dengan bidang keilmuan yang dipilih. Penelitian ini juga merupakan salah satu persyaratan yang wajib dipenuhi oleh mahasiswa guna memperoleh gelar Sarjana Administrasi Publik.