

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PARKIR ZONA DI KAWASAN TAMAN BUNGKUL KOTA SURABAYA

Ria Pitriani

S1 Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya

E-mail: Riapitriani5@gmail.com

Indah Prabawati, S.Sos., M.Si

S1 Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya

E-mail: Prabawatiindah@yahoo.co.id

Abstrak

Parkir zona merupakan salah satu kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Surabaya, yang bertujuan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya. Kebijakan parkir zona adalah suatu bentuk pelayanan jasa parkir, dengan ditetapkan tarif parkir tersendiri untuk setiap zona atau kawasan tertentu. Kebijakan parkir zona secara resmi diterapkan pada tanggal 20 Maret 2017. Kebijakan parkir zona diterapkan di empat belas kawasan pada sembilan puluh tujuh jalan di Kota Surabaya. Implementor dari kebijakan parkir zona ini adalah Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Kebijakan parkir zona berpedoman pada Perwali Kota Surabaya No. 3 Tahun 2017 tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona Di Kota Surabaya. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Adapun fokus penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah model implementasi Ripley dan Franklin, yang terdiri dari tiga variabel yaitu kepatuhan, lancarnya pelaksanaan rutinitas fungsi, dan terwujudnya kinerja dan dampak yang dikehendaki. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam implementasi kebijakan parkir zona di Kawasan Taman Bungkul kota Surabaya secara umum telah dilaksanakan sesuai dengan variabel-variabel tersebut tetapi dalam implementasinya masih ditemukan beberapa kendala, yaitu kepatuhan juru parkir dalam menjalankan tugas masih kurang. Hal ini terbukti dengan banyaknya juru parkir yang menarik tarif parkir melebihi tarif parkir yang ditentukan. Selain itu, kurangnya kepatuhan juru parkir ini juga didukung dengan perilaku masyarakat yang membiasakan atau membudayakan, memberikan uang lebih dari tarif parkir ke juru parkir. Oleh karena itu, saran dari peneliti yaitu meningkatkan pengawasan oleh Dinas perhubungan Kota Surabaya, agar dapat meminimalisir terjadinya kecurangan yang dilakukan oleh juru parkir dan meningkatkan sosialisasi serta komunikasi oleh Dinas perhubungan Kota Surabaya dengan juru parkir zona dan masyarakat tentang parkir zona, sehingga masyarakat dan juru parkir lebih mengerti dan mentaati peraturan yang ditentukan.

Kata Kunci: Implementasi, Kebijakan Parkir Zona

Abstract

Parking zone is one of the policies issued by the Government of Surabaya, which aims to reduce traffic congestion in the city of Surabaya. Zone parking policy is a form of parking service, with special parking tariff for each particular zone or region. The zone parking policy was officially adopted on March 20, 2017. The zone parking policy was implemented in fourteen areas on ninety-seven streets in Surabaya City. Implementers of the zone parking policy is the Transportation Department of Surabaya. The zone Parking policy based on regulation of Mayor Surabaya no. 3 of 2017 on the Guidance of Parking Zone Determination in Surabaya City. This research uses descriptive research type with qualitative approach. The research focus used in this research is the implementation model of Ripley and Franklin, which consists of three variables, namely compliance, smooth implementation of the function routine, and the realization of the desired performance and impact. The results showed that in the implementation of zone parking policy in Area Park Bungkul Surabaya city in general has been implemented in accordance with these variables but in the implementation still found some obstacles, namely the compliance of parking interpreters in carrying out the task is still lacking. This is evidenced by the number of parking attendants who attract parking rates beyond the specified parking rates. In addition, the lack of adherence to the parking attendant is also supported by the behavior of the community that accustoms, giving money more than parking rates to the parking attendant. Therefore, the suggestion of the researcher is to increase the supervision by Transportation Department of Surabaya to minimize the fraud done by the parking attendant and to improve the socialization and communication by the Transportation Department of Surabaya with the zone parking guard and the public about the zone parking, so that the public and the interpreter parking more understand and obey the rules specified.

Keywords: Implementation, Zone Parking Policy

PENDAHULUAN

Kota Surabaya merupakan kota metropolitan kedua setelah DKI Jakarta. Kota Surabaya disebut sebagai kota metropolitan menyebabkan Kota Surabaya mendapat limpahan penduduk dari berbagai kota. Jumlah penduduk di Kota Surabaya dari tahun 2014 sebanyak 2.853.661 diakses surabayakota.bps.go.id/. Dari tingginya jumlah kendaraan di Kota Surabaya ini tidak diimbangi dengan fasilitas jalan maupun tempat parkir yang memadai, sehingga banyak pengguna kendaraan yang menggunakan tepi jalan untuk tempat parkir. Hal ini tentu, akan memperparah terjadinya kemacetan. Oleh karena itu, Pemerintah Kota Surabaya mengeluarkan kebijakan dalam penataan parkir. kebijakan tersebut adalah kebijakan penetapan parkir zona.

Kebijakan Penetapan Parkir Zona Di Kota Surabaya diterapkan berdasarkan Perda Kota Surabaya Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perpajakan dan Retribusi Parkir. Sedangkan untuk ketentuan penetapan parkir zona diatur dalam Peraturan Walikota (Perwali) Surabaya nomor 3 Tahun 2017 tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona Di Kota Surabaya. Sedangkan untuk penetapan lokasi kawasan parkir zona di atur dalam Surat Keputusan (SK) Kepala Dinas Perhubungan Kota Surabaya nomor 188.45/5491/436.7.14/2017 tentang Penetapan Kawasan Parkir Zona Di Kota Surabaya.

Di dalam Perda Kota Surabaya Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perpajakan dan Retribusi Parkir pada pasal 1 menjelaskan pengertian parkir zona adalah “suatu bentuk pelayanan jasa parkir, dengan ditetapkan tarif parkir tersendiri untuk setiap zona atau kawasan tertentu.” Sedangkan untuk ketentuan penetapan lokasi Parkir Zona di tetapkan berdasarkan ketentuan Pasal 2 Peraturan Walikota Surabaya nomor 3 Tahun 2017 tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona Di Kota Surabaya. Pada Pasal tersebut di jelaskan bahwa lokasi parkir zona ditetapkan pada tempat parkir di tepi jalan umum yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah. Pasal selanjutnya menjelaskan ketentuan lokasi parkir zona. Lokasi Parkir Zona harus memiliki angka rasio volume lalu lintas terhadap kapasitas jalan (V/C) minimal 0,5 (nol koma lima), merupakan pusat kegiatan masyarakat, dan ketersediaan lahan untuk parkir untuk lokasi tersebut. Sedangkan untuk Kepala Dinas dalam menetapkan lokasi parkir zona memperhatikan saran dan masukan dari Tim Pertimbangan Perpajakan.

Parkir zona secara resmi diberlakukan di kota Surabaya pada tanggal 20 Maret 2017. Parkir zona diterapkan pada empat belas kawasan pada Sembilan puluh tujuh jalan di seluruh kota Surabaya. berikut merupakan empat belas tepi jalan umum yang dijadikan lokasi dari kebijakan parkir zona. Empat belas lokasi

kawasan parkir zona tersebut yaitu Kawasan Jembatan Merah, Tugu Pahlawan, Tunjungan, Blauran, Embong Malang, Pasar Atom, Taman Bungkul, Balai Kota Surabaya, Kertajaya, Keputran, Mayjed Sungkono, kebun Binatang, Ngiden, dan Rungkut. Sedangkan implementor dari kebijakan parkir zona ini adalah Dinas Perhubungan Kota Surabaya, kordinator parkir zona dan juru parkir zona sebagai pelaksana di Lapangan. Sedangkan tujuan dari kebijakan parkir zona ada empat yaitu meningkatkan kelancaran lalu lintas dengan mengurangi hambatan samping (parkir), mengalihkan tingginya tingkat potensi parkir di jalan tertentu ke jalan yang memiliki tingkat kepadatan yang lebih rendah, mengurangi intensitas parkir pada jalan-jalan yang padat dan mendukung program pemerintah untuk beralih menggunakan angkutan umum.

Sedangkan untuk tarif parkir yang diterapkan dalam Parkir Zona lebih mahal dari tarif parkir Tepi Jalan Umum biasa. Hal ini dikarenakan tarif parkir yang digunakan pada Parkir Zona ini adalah Perwali Nomor 36 Tahun 2015 tentang Perubahan Tarif Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum. Berikut merupakan tabel perbandingan tarif parkir yang diterapkan di Kawasan Parkir Zona dengan tarif parkir Tepi Jalan Umum (TJU).

Tabel 1.2
Perbandingan Tarif Parkir

Kendaraan	Tarif Parkir	
	Parkir Zona	Parkir TJU
Truk Gandeng/Trailer	Rp. 15.000	Rp. 7.000
Truk/Bus/Sejenisnya	Rp. 10.000	Rp. 6.000
Truk Mini/Sejenisnya	Rp. 7.500	Rp. 5000
Mobil Sedan/ Pickup	Rp. 5.000	Rp. 3000
Sepeda Montor	Rp. 2.000	Rp. 1000
Sepeda	Rp. 1.000	Rp. 0,-

Sumber: Peraturan Walikota Surabaya Nomor 36 Tahun 2015 Tentang Perubahan Tarif Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum.

Salah satu lahan parkir yang dikelola oleh Dinas perhubungan yang memiliki beberapa permasalahan yakni lahan parkir yang ada di Taman Bungkul Kota Surabaya. Hal ini ditunjukkan dengan adanya temuan di lapangan bahwa masih ditemukan adanya penarikan tarif parkir melebihi ketentuan, yaitu yang seharusnya Rp. 2.000,00 ditarik Rp.3.000,00. Selain itu ditemukan bahwa penggunaan tempat parkir di Tepi Jalan Umum yang kurang disiplin karena seringkali melebihi batas garis parkir yang ada sehingga mempersempit lebar jalan umum, dan membuat kemacetan lalu lintas di sekitar

Taman Bungkul. Berdasarkan uraian di atas peneliti tertarik mengambil judul “**Implementasi Kebijakan Parkir Zona Di Kawasan Taman Bungkul Kota Surabaya**”.

METODE

Dalam penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Sedangkan untuk lokasi penelitian ada dua tempat yaitu Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang beralamat di jalan Dukuh Menanggal No. 1 Kota Surabaya dan Kawasan Parkir Zona Taman Bungkul Kota Surabaya.

Fokus penelitian ini menggunakan model implementasi Ripley dan Franklin, dalam model implementasi Ripley dan Franklin terdapat tiga variabel yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan publik. Ketiga variabel tersebut adalah kepatuhan (*compliance*), lancarnya pelaksanaan rutinitas fungsi (*smoothly functioning routines*) dan terwujudnya kinerja dan dampak yang dikehendaki (*performance in and impacts*). Sedangkan untuk subjek penelitian dalam penelitian ini meliputi:

1. Bapak Sapto selaku Staff UPTD Parkir Tepi Jalan Umum (TJU) Dinas Perhubungan Kota Surabaya.
2. Bapak Oka selaku Staff UPTD Parkir Wilayah Selatan.
3. Bapak Yudhi, selaku Petugas Lapangan Dari Dishub Kota Surabaya.
4. Bapak Rangga, selaku Petugas Lapangan Dari Dishub Kota Surabaya.
5. Ibu Fita, selaku Petugas Lapangan Dari Dishub Kota Surabaya.
6. Bapak Baedowi, Jukir Utama Parkir Zona Di Taman Bungkul Kota Surabaya.
7. Bapak Ahmad, Jukir Utama Parkir Zona Di Taman Bungkul Kota Surabaya.
8. Bapak Asnawi, Jukir Utama Parkir Zona Di Taman Bungkul Kota Surabaya.
9. Bapak Shodiq, Pembantu Jukir Parkir Zona Di Taman Bungkul Kota Surabaya.
10. Bapak Parman, Pembantu Jukir Parkir Zona Di Taman Bungkul Kota Surabaya.
11. Bapak Slamet, Pengguna jasa parkir zona di Taman Bungkul Kota Surabaya.
12. Bapak Munir, Pengguna jasa parkir zona di Taman Bungkul Kota Surabaya.
13. Ibu Vivi, Pengguna jasa parkir zona di Taman Bungkul Kota Surabaya.
14. Bapak Iwan, Pengguna jasa parkir zona di Taman Bungkul Kota Surabaya.

Sedangkan untuk sumber data menggunakan sumber data primer dan sumber data sekunder. Sumber

data primer yang digunakan peneliti yaitu catatan dari hasil wawancara, hasil observasi lapangan secara langsung, serta dokumentasi yang dilakukan peneliti. Sedangkan sumber data sekunder yang digunakan peneliti yaitu buku-buku tentang implementasi kebijakan publik dan arsip dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya, serta data-data lain yang diperoleh dari studi kepustakaan dan *website*.

Adapun untuk teknik pengumpulan data yaitu dilakukan dengan wawancara, observasi dan dokumentasi. Sedangkan untuk instrument penelitian dalam pengumpulan data, peneliti menggunakan kamera, handphone (HP), dan lembar catatan dan pedoman wawancara. Adapun untuk teknik analisa data, peneliti menggunakan teknik analisa data Milies dan Huberman, yang dilakukan dengan empat tahap yaitu:

1. Pengumpulan data
2. Reduksi data
3. Penyajian data
4. Penarikan kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam Perwali Kota Surabaya No. 3 Tahun 2017 tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona Di Kota Surabaya menyebutkan bahwa parkir zona adalah suatu bentuk pelayanan jasa parkir, dengan ditetapkan tarif parkir tersendiri untuk setiap zona atau kawasan tertentu. Sedangkan untuk ketentuan penetapan lokasi Parkir Zona di tetapkan berdasarkan ketentuan Pasal 2 Peraturan Walikota Surabaya nomor 3 Tahun 2017 tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona Di Kota Surabaya. Pada Pasal tersebut di jelaskan bahwa lokasi parkir zona ditetapkan pada tempat parkir di tepi jalan umum yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah. Pasal selanjutnya menjelaskan ketentuan lokasi parkir zona. Lokasi Parkir Zona harus memiliki angka rasio volume lalu lintas terhadap kapasitas jalan (V/C) minimal 0,5 (nol koma lima), merupakan pusat kegiatan masyarakat, dan memperhatikan ketersediaan lahan untuk parkir. Sedangkan untuk Kepala Dinas dalam menetapkan lokasi parkir zona memperhatikan saran dan masukan dari Tim Pertimbangan Perpikiran.

Secara resmi kebijakan parkir zona mulai diberlakukan sejak tanggal 20 Maret 2017. Sedangkan implementor dari kebijakan parkir zona ini adalah Dinas Perhubungan Kota Surabaya, kordinator parkir zona dan juru parkir zona. Adapun untuk lokasi penetapan parkir zona ditetapkan pada empat belas kawasan pada Sembilan puluh tujuh jalan di seluruh Kota Surabaya. Salah satunya yaitu di Taman Bungkul Kota Surabaya. Kawasan parkir zona di Taman Bungkul Kota Surabaya diberlakukan pada tiga jalan yaitu Jalan Taman Bungkul,

Jalan Progo dan Jalan Serayu. Sedangkan tujuan dari kebijakan parkir zona yaitu untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya, Mengalihkan tingginya tingkat potensi parkir di jalan tertentu ke jalan yang memiliki tingkat kepadatan yang lebih rendah, Mengurangi intensitas parkir pada jalan-jalan yang padat, dan Mendukung program pemerintah untuk beralih menggunakan kendaraan umum.

Dalam penelitian implementasi kebijakan parkir zona di Kawasan Taman Bungkul Kota Surabaya dianalisis menggunakan model implementasi Ripley dan Franklin. Dalam model implementasi Ripley dan Franklin terdapat tiga variabel, tiga variabel tersebut yaitu kepatuhan (*compliance*), lancarnya pelaksanaan rutinitas fungsi (*smoothly functioning routines*), dan terwujudnya kinerja dan dampak yang dikehendaki (*performance in and impacts*).

1. Kepatuhan

Pada variabel ini, hal yang dilihat adalah tingkat kepatuhan pelaksana kebijakan, baik tingkat kepatuhan dari bawahan maupun tingkat kepatuhan dari atasan dalam mengimplementasikan kebijakan parkir zona di Taman Bungkul Kota Surabaya. Berdasarkan hasil wawancara dan observasi ditemukan bahwa implementasi penetapan parkir zona Di Taman Bungkul Kota Surabaya sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Penetapan lokasi parkir zona ini sudah sesuai karena Taman bungkul merupakan salah satu tempat pusat kegiatan masyarakat Kota Surabaya, baik untuk sekedar santai maupun untuk rekreasi biasa. Dalam observasi ditemukan bahwa, Taman Bungkul setiap harinya hampir tidak pernah sepi pengunjung, sehingga sudah tepat apabila Taman Bungkul masuk salah satu kawasan parkir zona Di Kota Surabaya.

Dalam implementasi kebijakan parkir zona di Kawasan Taman Bungkul Kota Surabaya ditemukan adanya kendala. Kendala tersebut yaitu kepatuhan juru parkir dalam menjalankan tugasnya masih kurang. Hal ini ditunjukkan dengan adanya juru parkir yang menarik tarif parkir melebihi ketentuan, yang seharusnya Rp. 2.000,00 ditarik menjadi Rp. 3.000,00. Penarikan kelebihan tarif parkir ini, juga didukung dari sifat simpati dari masyarakat yang kasihan kepada juru parkir, sehingga memberikan kelebihan tarif parkir ke juru parkir. Hal ini sudah menjadi kebiasaan dan budaya dari masyarakat memberikan kelebihan uang tarif parkir ke juru parkir.

Selain itu, kurang patuhnya jukir dalam menjalankan kebijakan yaitu terjadi karena pengawasan yang dilakukan oleh Dishub Kota Surabaya belum berjalan dengan optimal sehingga

memberikan ruang pada jukir untuk melakukan kecurangan. Kecurangan ini yaitu berupa penarikan tarif parkir zona yang melebihi ketentuan, yang seharusnya Rp. 2.000,00 ditarik menjadi Rp. 3.000,00.

Oleh karena itu, perlu adanya peningkatan sosialisasi pada masyarakat terkait dengan kebiasaan atau budaya memberikan kelebihan tarif parkir ke juru parkir dan meningkatkan pengawasan. Peningkatan pengawasan ini berupa pembinaan kepada jukir, serta pemberian sanksi yang tegas dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya kepada Juru parkir.

2. Lancarnya Pelaksanaan Rutinitas Fungsi.

Pada variabel ini melihat tentang lancarnya pelaksanaan kebijakan dan kendala-kendala yang dihadapi dalam implementasi kebijakan parkir zona di Taman Bungkul Kota Surabaya. Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti ditemukan bahwa pada awal pemberlakuan parkir zona di Taman Bungkul, pemungutan retribusi dilakukan melalui sistem non elektronik, yaitu melalui sistem setoran. Setoran ini dilakukan oleh juru parkir ke pihak Dishub Kota Surabaya. Tetapi sejak tanggal 4 Februari 2018 secara resmi parkir zona di Taman Bungkul pemungutan retribusi dilakukan melalui sistem elektronik, yaitu dengan menggunakan mesin parkir meter. Mesin parkir meter adalah alat yang dipasang atau dipergunakan untuk menghitung retribusi parkir secara otomatis. Mesin parkir meter ini bertujuan untuk meminimalisir kecurangan yang dilakukan oleh jukir, termasuk kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya.

Sedangkan untuk tarif parkir zona ditentukan berdasarkan Perwali Kota Surabaya No. 36 Tahun 2015 tentang Perubahan Tarif Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum. Adapun untuk ketentuan jumlah tarif parkir zona adalah sebagai berikut, untuk tarif parkir zona sepeda adalah Rp. 1.000,00, sedangkan untuk tarif sepeda motor Rp. 2.000,00, untuk mobil/ *pick up* Rp. 5.000,00, untuk Truk mini/ sejenisnya Rp. 7.500,00, untuk Truk/Bus/sejenisnya Rp. 10.000,00 dan untuk Truk gandeng / Trailer Rp. 15.000,00. Sedangkan untuk pemungutan retribusi parkir zona berjalan dengan lancar, tidak ditemukan adanya kendala-kendala yang menghambat implementasi kebijakan parkir zona tersebut.

Dalam implementasi kebijakan parkir zona di Taman Bungkul Kota Surabaya ditemukan bahwa terdapat sepuluh buah mesin parkir meter yang digunakan dalam menunjang kelancaran

implementasi kebijakan parkir zona. Mesin parkir meter ini menggunakan *e-money*, yang mana pengguna parkir hanya tinggal menempelkan kartu *e-parking* nya ke mesin parkir meter, namun apabila pengguna parkir belum mempunyai kartu *e-parking*, pengguna dapat menggunakan kartu *e-parking* juru parkir. Pemberlakuan mesin parkir meter ini bertujuan untuk mengurangi kecurangan yang dilakukan oleh pihak juru parkir.

Sedangkan untuk jumlah juru parkir utama di Taman Bungkul yaitu 40 orang, sedang untuk juru parkir pembantu sebanyak 63 orang, untuk juru parkir utama bekerja pada hari Senin sampai hari Sabtu dilakukan dengan tiga *shift*, pagi, sore dan malam, dengan bekerja selama delapan jam. Adapun untuk gaji dari juru parkir utama yaitu UMK (Upah Minimum Kota) Kota Surabaya, yaitu sebesar Rp. 3.500.000,00. Sedangkan untuk juru parkir pembantu bekerja pada hari Minggu, dengan tiga *shift*, pagi, sore dan malam, dengan bekerja selama delapan jam. Adapun untuk upah dari juru parkir pembantu yaitu Rp. 160.000,00 per *shift* kerja.

Dalam observasi dan wawancara yang peneliti lakukan ditemukan jumlah petugas parkir yang ada di lapangan dengan jumlah mesin parkir meter yang ada sudah memadai. Hal ini ditunjukkan dengan lancarnya aktivitas pada proses perpindahan di Taman Bungkul kota Surabaya. Sedangkan untuk Sumber daya dana yang digunakan dalam implementasi kebijakan parkir zona ini tidak ada masalah, karena semua dana yang digunakan bersumber dari dana APBD (Anggaran Pendapatan Belanja Daerah) Kota Surabaya. Berdasarkan hal tersebut, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan rutinitas fungsi secara umum berjalan dengan lancar, baik dari segi pemungutan retribusi, maupun dari segi jumlah sumber daya yang digunakan.

3. Terwujudnya Kinerja dan Dampak Yang Dikehendaki.

Sedangkan untuk variabel yang terakhir yaitu terwujudnya kinerja dan dampak yang dikehendaki. Pada variabel ini melihat tentang terwujudnya kinerja dan dampak yang ditimbulkan, baik dampak positif maupun dampak negatif.

Tujuan implementasi kebijakan parkir zona adalah meningkatkan kelancaran lalu lintas dengan mengurangi hambatan samping (parkir), mengalihkan tingginya tingkat potensi parkir di jalan tertentu ke jalan yang memiliki tingkat kepadatan yang lebih rendah, mengurangi intensitas parkir pada jalan-jalan yang padat, dan mendukung program

pemerintah untuk beralih menggunakan angkutan umum.

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti di Taman Bungkul Kota Surabaya di temukan bahwa jumlah kendaraan parkir dari awal diberlakukannya parkir zona pada tahun 2017 sampai tahun 2018 jumlah kendaraan parkir berkurang, yang tadinya mencapai 3 baris parkir sampai memakan badan jalan, mulai berkurang menjadi 2 baris parkir, sehingga memberikan dampak kemacetan lalu lintas di sekitar Taman Bungkul berkurang dan lalu lintas kendaraan berjalan dengan lancar. Hal ini karena terjadi pengalihan tempat parkir yang tadinya berkumpul di sekitar Taman Bungkul pada Jalan Taman Bungkul, Jalan Progo dan Jalan Serayu, kini lokasi parkir menyebar di sekitar Taman Bungkul mulai Jalan Darmokali, Jalan Juwono sampai pada Jalan Porong, namun, untuk parkir di Jalan Darmokali, Jalan Juwono dan Jalan Porong ini merupakan parkir insidental yaitu parkir di Tepi Jalan Umum yang diselenggarakan oleh Dishub Kota Surabaya secara tidak tetap atau tidak permanen karena adanya suatu kepentingan atau keramaian. Sedangkan untuk tarif parkir yang digunakan yaitu menggunakan tarif TJU biasa yaitu Rp. 1.000,00 per sepeda motor.

Sedangkan pada tujuan yang ke empat dari kebijakan parkir zona yaitu mendukung program pemerintah untuk beralih menggunakan kendaraan umum, belum sepenuhnya berhasil. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan observasi peneliti di Taman Bungkul dengan masyarakat (pengunjung Taman Bungkul, yang menggunakan jasa parkir). Masyarakat banyak yang masih senang menggunakan kendaraan pribadi daripada kendaraan umum. Oleh karena itu, perlu adanya peningkatan sosialisasi dari Dishub Kota Surabaya kepada masyarakat untuk beralih menggunakan kendaraan umum.

Sedangkan dampak positif dari implementasi kebijakan parkir zona ini yaitu kemacetan lalu lintas di Taman Bungkul mulai berkurang, akibatnya lalu lintas berjalan dengan lancar. Hal ini terjadi karena volume kendaraan parkir di Taman Bungkul berkurang, yang tadinya mencapai tiga baris parkir, berkurang menjadi dua baris parkir karena terdapat pengalihan lokasi tempat parkir di sekitar Taman Bungkul. Hal ini secara tidak langsung berpengaruh pada penataan tata ruang kota di Kota Surabaya menjadi tertata lebih baik dari kondisi sebelumnya, karena kondisi lalu lintas berjalan dengan lancar dan lebih teratur.

Selain, dampak positif yang ditimbulkan dari implementasi kebijakan parkir zona. Pada observasi yang dilakukan oleh peneliti dampak negatif yang ditimbulkan dari implementasi kebijakan parkir zona ini yaitu masih banyaknya masyarakat yang belum mempunyai kartu *e-parking*, sehingga masyarakat masih banyak yang menggunakan kartu *e-parking* jukir, kondisi inilah yang memberikan kesempatan kecurangan pada sebagian jukir. Kecurangan ini terjadi karena dukungan dari sebagian masyarakat yang membiasakan dan membudayakan memberikan kelebihan tarif parkir ke jukir dengan alasan adanya rasa simpati ke jukir. Padahal jukir digaji dengan UMK Kota Surabaya yaitu Rp. 3.500.000,00. Hal inilah yang membuat kendala dalam implementasi kebijakan parkir zona di Taman Bungkul belum berjalan dengan optimal.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan analisis dan pembahasan hasil penelitian tentang Implementasi Kebijakan Parkir Zona di Taman Bungkul Kota Surabaya dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan parkir zona di Taman Bungkul Kota Surabaya berjalan dengan baik. Hal ini, ditandai dengan lancarnya rutinitas fungsi dan ketiadaan masalah-masalah yang dihadapi. Masalah yang ada pada implementasi kebijakan parkir zona ini yaitu kepatuhan jukir dalam menjalankan kebijakan parkir zona masih kurang. Hal ini terjadi karena masih adanya kecurangan yang dilakukan oleh jukir. Adapun kecurangan yang dilakukan oleh jukir ini yaitu, jukir menarik tarif karcis parkir melebihi ketentuan. Hal ini didukung dengan perilaku masyarakat yang membiasakan atau membudayakan, memberikan kelebihan tarif parkir ke jukir.

Saran

Dari hasil uraian tentang implementasi kebijakan parkir zona di Taman Bungkul Kota Surabaya, maka saran yang diajukan peneliti adalah sebagai berikut:

1. Meningkatkan sosialisasi oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya kepada masyarakat, agar masyarakat tahu tentang adanya parkir zona di Taman Bungkul Kota Surabaya, sehingga mampu meminimalisir yang dilakukan oleh juru parkir.
2. Meningkatkan pengawasan oleh Dishub Kota Surabaya, agar dapat meminimalisir terjadinya kecurangan yang dilakukan oleh juru parkir.
3. Meningkatkan komunikasi oleh Dishub Kota Surabaya dengan jukir zona, supaya jukir lebih mengerti dan mentaati peraturan yang ditentukan.

Ucapan Terima Kasih

Terimakasih peneliti sampaikan kepada berbagai pihak, baik dari Petugas Dinas Perhubungan Kota Surabaya, Kordinator Parkir Zona Taman Bungkul dan Jukir Zona Taman Bungkul Kota Surabaya yang telah membantu kelancaran penyusunan jurnal ini, serta Dosen Pembimbing saya Ibu Indah Prabawati, S.Sos., M.Si yang selalu memberikan arahan dan masukan untuk menyelesaikan skripsi, serta terima kasih pada orang tua peneliti yang selalu memberikan semangat dan dukungan dalam menyelesaikan skripsi, dan seluruh dosen S1 Ilmu Administrasi Negara yang telah memberikan ilmu pada peneliti serta staff administrasi tata usaha yang telah membantu kelancaran pengurusan proses skripsi peneliti hingga terselesaikan dengan lancar.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsini. 2006. *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta
- Anggraini, Ratna Ilmi. (2017). *Implementasi Program Zero Waste Di Kabupaten Sidoarjo*. Skripsi. Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum. Universitas Negeri Surabaya
- Donso, Shearly. (2016). *Implementasi Kebijakan Restribusi Jasa Umum (Studi Kasus Implementasi Kebijakan Parkir Di Tepi Jalan Umum Kota Palu)*. Universitas Tadulako. Jurnal Katalogis. Vol. 4 No. 7 (2016). Hlm 95-105.
- Dunn, William N. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press
- Moleong, L. J. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Nazir, M. 2009. *Metode Penelitian*. Jakarta Selatan: Ghalia Indonesia.
- Nugroho, Riant. 2015. *Kebijakan Publik Di Negara-Negara Berkembang*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 1 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perpajakan dan Retribusi Parkir.
- Peraturan Walikota Surabaya No. 3 Tahun 2017 Tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona Di Kota Surabaya.
- Peraturan Walikota Surabaya No. 36 Tahun 2015 Tentang Perubahan Tarif Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum.

- Purwaningsih, Meylia Putu dan Kusmiranto, Cicuk. (2015) *Implementasi Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 18 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Parkir*. Vol. IV Nomor 2 (2015).
- Ratu, Frederick Afridus dan Pambudi, Argo. (2016). *Implementasi Perda No. 6 Tahun 2015 Tentang Perpajakan Di Kabupaten Sleman*. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta
- Roesnanda, Dheny Iswan. (2017). *Implementasi Kebijakan Karcis Parkir Berhadiah Di Jalan Walikota Mustajab Kota Surabaya*. Skripsi. Surabaya:Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum.
- Suaedi, Falih Dan Wardiyanto, Bintoro. 2010. *Revitalisasi Administrasi Negara Reformasi Birokrasi dan e-Governance*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Subarsono. 2015. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta:Pustaka Pelajar
- Sugiyono. 2008. *Metodologi Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- _____. 2012. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung: Alfabet.
- _____. 2013. *Metode Penelitian Manajemen cetakan ke 1*. Bandung: Alfabeta.
- Sukmadinata, N. S. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Surat Keputusan Kepala Dinas No. 188.45/5491/436.7.14/2017 tentang Penetapan Kawasan Parkir Zona Di Kota Surabaya.
- Tachjan, Dr. H, M.Si. 2006. *Implementasi Kebijakan Publik*. Bandung: API
- Tauran Dan Prabawati, Indah. 2015. *Evaluasi Kebijakan*. Surabaya: UNESA UNIVERSITY PRESS
- Usman dan Akbar, 2009. *Metode Penelitian Sosial*, Jakarta: Bumi Aksara
- Widodo, joko. 2009. *Analisis Kebijakan Publik*. Malang: Bayumedia Publishing
- Wikaningtyas, Alvera Hazmi, dkk. (2015). *Implementasi Peraturan Daerah No. 2 Tahun 2012 Tentang Retribusi Parkir Di Tepi Jalan Umum Di kawasan Tembalang*. Semarang: Universitas Diponegoro
- Winarsih, Titin, dkk. (2017). *Analisis Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 Tentang Restribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Menunjang Pendapatan Asli Daerah Kota Batu (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Batu)*. FISIP : Universitas Tribhuwana Tungadewi. Vol. 7 No. 1 (2017).
<http://dishub.surabaya.go.id/>, diakses pada tanggal 8 oktober 2017
- https://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Surabaya, diakses pada tanggal 9 oktober 2017
- <http://surabaya.tribunnews.com/2017/02/21/ini-alasan-pemkot-surabaya-berlakukan-10-titik-parkir-zona-lebih-mahal>, diakses tanggal 3 november 2017, pukul 22:24
- <http://jatim.metrotvnews.com/peristiwa/DkqjpQRK-tarif-parkir-di-surabaya-masih-melebihi-aturan>, diakses pada tanggal 3 november 2017 pada pukul 22:35.