

# **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PARKIR *PARK AND RIDE* MAYJEND SINGKONO PADA DINAS PERHUBUNGAN KOTA SURABAYA**

**Bangkit Krisnady**

S1 Ilmu Administrasi Negara, Jurusan Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum  
Universitas Negeri Surabaya  
[abangkit.krisnady@gmail.com](mailto:abangkit.krisnady@gmail.com)

**Tjitjik Rahaju, S.Sos., M.Si.**

S1 Ilmu Administrasi Negara, Jurusan Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum  
Universitas Negeri Surabaya  
[tjitjikrahaju@unesa.ac.id](mailto:tjitjikrahaju@unesa.ac.id)

## **Abstrak**

Kota Surabaya termasuk dalam salah satu kota dengan penggunaan kendaraan bermotor paling tinggi. Salah satu upaya pemerintah dalam memenuhi kebutuhan lahan parkir masyarakat yakni dengan menyelenggarakan fasilitas parkir "*Park and Ride*" Mayjend Sungkono Kota Surabaya yang didasari pada Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 3 Tahun 2018. Tujuan penyelenggaraan fasilitas parkir tersebut adalah sebagai solusi dari beberapa permasalahan lalu lintas diantaranya maraknya tempat parkir illegal, trotoar jalan yang dialih fungsikan sebagai lahan parkir. Selain itu juga dipergunakan sebagai tempat transit masyarakat yang akan melakukan perpindahan moda transportasi umum. Akan tetapi, masih banyak masyarakat yang tidak mentaati aturan rambu lalu lintas dengan memarkir kendaraan pada tempat yang tidak diperbolehkan serta masih banyak masyarakat yang belum mengetahui terkait tujuan penyelenggaraan "*Park and Ride*" dan menganggap letak lokasi yang terlalu jauh. Tujuan dari penelitian ini adalah mendeskripsikan implementasi kebijakan parkir "*Park and Ride*" Mayjend Sungkono Kota Surabaya.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara, dokumentasi dan observasi yang selanjutnya dianalisis menggunakan teori Implementasi Kebijakan Jan Merse dengan indikator antara lain informasi, isi kebijakan, dukungan masyarakat serta pembagian potensi.

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan apabila dilihat berdasarkan penyampaian informasi dirasa sudah cukup baik, Namun perlu dilakukan beberapa upaya pendekatan. hal tersebut dibuktikan masih banyak masyarakat yang belum memahami terkait tujuan penyelenggaraan "*Park and Ride*" Mayjend Sungkono tersebut. Selain itu, isi kebijakan terkait penyelenggaraan fasilitas parkir telah dilakukan sesuai berdasarkan pedoman yang diberlakukan namun, perlu adanya aturan penguat atas terselenggaranya fasilitas "*Park and Ride*" tersebut. Pada dukungan masyarakat, partisipasi kelompok sasaran menjadi salah satu faktor keberhasilan dalam penyelenggaraan fasilitas parkir Mayjend Sungkono. Dalam implementasi kebijakan parkir *Park and Ride* Mayjend Sungkono, partisipasi masyarakat sudah cukup baik. Namun masih perlu dilakukan pendekatan-pendekatan kepada masyarakat agar dapat memanfaatkan fasilitas parkir tersebut. Sedangkan pada pembagian potensi pada tanggung jawab dan wewenang pelaksana dirasa kurang efektif sebab pembagian pengelolaan tersebut tidak berada pada satu wewenang dan tanggung jawab. Saran yang dapat diberikan dalam penelitian ini adalah melakukan sosialisasi kepada masyarakat serta melakukan penyesuaian kapasitas parkir agar masyarakat memanfaatkan fasilitas parkir tersebut serta perlu adanya penetapan peraturan berupa Perwali terkait penyelenggaraan tempat khusus parkir.

**Kata Kunci : Implementasi kebijakan parkir, Park and Ride, Fasilitas transit.**

## Abstract

Surabaya is one of the cities with the highest use of motorized vehicles. One of the government's efforts to meet the needs of community parking is by organizing the Park and Ride parking facilities Mayjend Sungkono Surabaya City based on the Surabaya City Regulation No. 3 of 2018. The purpose of organizing the parking facilities is as a solution to several traffic problems including the rise of illegal parking lots, the sidewalks that are converted into parking lots. It is also used as a transit point for people who will move public transportation modes. However, there are still many people who do not obey the rules of traffic signs by parking vehicles in places that are not allowed and there are still many people who do not know about the purpose of organizing the "Park and Ride" and assume the location of the location is too far away. The purpose of this study is to describe the implementation of the Park and Ride parking policy for Mayjend Sungkono, Surabaya City.

This research is a qualitative descriptive study with data collection techniques through interviews, documentation and observations which are then analyzed using the January Merse Policy Implementation theory with indicators including information, policy content, community support and potential sharing.

Based on the results of the study showed that when viewed based on the delivery of information deemed to be quite good, however, some efforts need to be made to approach it. this is proven by the fact that there are still many people who do not understand the objectives of the organization "Park and Ride" The Major Sungkono. In addition, the contents of policies related to the implementation of parking facilities have been carried out according to the guidelines in force, the need for reinforcing rules for the implementation of the "Park and Ride" facility. In the support of the community, the participation of the target group is one of the success factors in organizing Mayjend Sungkono's parking facilities. In the implementation of Park and Ride Mayjend Sungkono's parking policy, community participation was quite good. However, approaches to the community are still needed in order to make use of the parking facilities. Whereas the division of potentials in the responsibilities and authority of the executor is deemed ineffective because the division of management is not in one authority and responsibility.

**Keywords: Implementation of parking policies, Park and Ride, Transit facilities.**

## PENDAHULUAN

Perkembangan jumlah kendaraan pribadi di Indonesia cukup pesat, khususnya di kota-kota besar yang berdampak terhadap tingkat kepadatan lalu lintas setiap harinya. Dengan peningkatan jumlah penduduk disetiap tahunnya, membuat perkembangan jumlah kendaraan bermotor menjadi ikut meningkat. Menurut data pada tabel berikut peningkatan kendaraan bermotor di Indonesia meningkat setiap tahunnya.

**Tabel 1. Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (2016-2018)**

Jenis	2016	2017	2018
Mobil Penumpang	14.580.666	15.423.968	16.440.987
Mobil Bis	2.486.898	2.509.258	2.538.182
Mobil Barang	7.063.433	7.289.910	7.778.544
Sepeda Motor	105.150.082	111.988.683	120.101.047
<b>Jumlah</b>	<b>129.281.079</b>	<b>137.211.818</b>	<b>146.858.759</b>

Sumber : Badan Pusat Statistik

Perubahan perkembangan jumlah kendaraan bermotor meningkat dimana pada tahun 2017

sebanyak 137.211.818 kendaraan bermotor dan meningkat hingga 9 juta kendaraan bermotor di tahun 2018. Perkembangan tersebut tidak lepas dari kota-kota besar padat penduduk yang berpotensi memberikan kontribusi dalam peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia seperti Kota Surabaya, Jakarta, Yogyakarta dan lain sebagainya.

Kota Surabaya merupakan salah satu kota dengan penggunaan kendaraan bermotor paling tinggi. Sesuai dengan kebutuhan masyarakat, kendaraan pribadi mendominasi dalam jumlah kendaraan bermotor yang ada di Kota Surabaya. Berdasarkan data Dinas Perhubungan Kota Surabaya terkait jumlah kendaraan bermotor di Jawa Timur, Kota Surabaya menduduki peringkat pertama dengan rata-rata mengalami peningkatan sebesar 7,03% per tahun dari 1.944.802 kendaraan di tahun 2015 meningkat hingga 2.159.069 kendaraan pada tahun 2017. Hal tersebut dipengaruhi oleh tingkat mobilitas masyarakat Kota Surabaya sehingga jumlah kendaraan yang kian meningkat hingga menyebabkan volume lalu lintas padat.

**Tabel 2. Jumlah Kendaraan Bermotor Roda 2 & Roda 4 Jawa Timur (2015-2017)**

Kota	Jenis	Tahun		
		2015	2016	2017
Surabaya	R2	1.944.802	2.081.449	2.159.069
	R4	517.959	546.911	570.571
Malang	R2	1.183.518	1.264.170	1.320.687
	R4	198.939	215.505	227.225
Sidoarjo	R2	1.116.640	1.254.631	1.302.364
	R4	169.977	187.013	198.214

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Selain menjadi kota dengan pengguna kendaraan bermotor paling tinggi, Kota Surabaya juga merupakan salah satu kota metropolitan kedua setelah DKI Jakarta. Berdasarkan data Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil Kota Surabaya, jumlah penduduk meningkat dari tahun sebelumnya yakni tercatat pada bulan Januari 2019 sebanyak 3.095.026 jiwa. Hal tersebut mempengaruhi jumlah penggunaan kendaraan bermotor serta mobilitas penggunaan jalan di Kota Surabaya sehingga perlu dilakukan berbagai upaya penanganan atas berbagai kemungkinan-kemungkinan yang akan terjadi apabila tidak diimbangi dengan fasilitas-fasilitas mendukung mengenai perparkiran, seperti halnya lokasi-lokasi parkir yang tidak memiliki izin resmi (*illegal*) hingga masyarakat yang dengan sembarangan parkir pada daerah-daerah terlarang parkir seperti bahu jalan maupun trotar.

Penyelenggaraan lahan parkir disetiap daerah menjadi salah satu langkah alternatif dalam menyediakan fasilitas pengguna kendaraan bermotor. Oleh sebab itu diperlukan peraturan perundang-undangan 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.

Berdasarkan peraturan tersebut pemerintah Kota Surabaya berhak menyediakan fasilitas parkir baik di dalam maupun di luar ruang milik jalan dengan mempertimbangkan kebutuhan lalu lintas. Selain itu, pemerintah kota dapat bekerja sama dengan dinas terkait maupun pihak lain dalam menyelenggarakan fasilitas parkir tersebut.

Terdapat beberapa titik yang mengalami peningkatan penggunaan ruas jalan di Kota Surabaya, salah satunya adalah Jalan Mayjend Sungkono. Hal tersebut diperkuat dengan perkembangan lalu lintas harian di jalan Mayjend Sungkono yang terbilang cukup padat sehingga rawan mengalami kemacetan pada kedua ruas jalan. Pengguna kendaraan yang melanggar lalu lintas pun kian memperparah kemacetan disetiap jalan seperti halnya beberapa kendaraan yang diparkir di bahu jalan maupun trotoar yang mengganggu aktivitas lalu lintas jalan Mayjend Sungkono Kota Surabaya. Padatnya arus lalu lintas tersebut didominasi dengan pengguna kendaraan roda 2 dan roda 4.

**Tabel 3. Perkembangan Volume Lalu Lintas Harian Rata-Rata (LHR) di Jalan Mayjend Sungkono**

Jenis Kendaraan	Volume Kend (LHR)			Rata-Rata Per Tahun
	2018 thp I	2018 thp II	2019	
Sepeda Motor	46.031	129.895	148.645	69,33%
Mobil Pribadi	34.562	56.836	42.339	28,57%
Angkot	204	917	712	0,39%
Bus Mini	53	64	68	0,04%
Pick Up / Box	2.590	2.029	1.355	1,28%
Mini Truk	594	150	95	0,18%
Bus Besar	43	2	61	0,02%
Truk 2 Sumbu	26	28	70	0,03%
Truk 3 Sumbu	-	6	-	0,00%
Truk Gandeng	-	-	-	0,00%
Trailer	-	-	-	0,00%
Kend Tak Bermotor	108	409	252	0,16%

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Berbagai upaya telah dilakukan pemerintah Kota Surabaya melalui Dinas Perhubungan Kota Surabaya, yakni salah satunya merupakan upaya penertiban kelancaran lalu lintas berupa Patroli

Kewilayaan Parkir terhadap masyarakat pengguna jalan. Dengan diberlakukannya patroli tersebut Dinas Perhubungan Kota Surabaya berharap dapat mengurangi tingkat pelanggaran yang terjadi di titik-titik rawan kemacetan Kota Surabaya. Petugas melakukan pengotrolan jalan secara rutin guna melaksanakan ketentuan yang telah diberlakukan, diantaranya menderek kendaraan yang dirasa melanggar lalu lintas seperti halnya memanfaatkan bahu jalan, menyalahgunakan trotoar pejalan kaki, hingga parkir ditempat yang bukan semestinya. Apabila masyarakat terbukti melanggar hal tersebut, akan dikenakan sanksi sesuai dengan denda yang telah ditetapkan berdasarkan Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran Kota Surabaya tersebut.

Selain sistem Patroli Kewilayaan Parkir, upaya peningkatan ketertiban parkir juga diterapkan dengan adanya Parkir Zona. Pemerintah Kota Surabaya bekerja sama dengan Dinas Perhubungan Kota Surabaya menyelenggarakan parkir zona tersebut sebagai upaya atas permintaan masyarakat terhadap zona parkir di setiap sudut kota. Ketentuan parkir zona tersebut telah diatur berdasarkan Peraturan Walikota No. 3 Tahun 2017 tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona di Kota Surabaya. Pemerintah berharap masyarakat dapat memanfaatkan 14 kawasan zona parkir dan 97 ruas jalan yang digunakan sebagai tempat zona parkir yang tersebar sehingga pengguna jalan tidak lagi memanfaatkan bahu jalan sebagai parkir kendaraan dimana hal tersebut merugikan pengguna jalan lainnya.

Kurangnya kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas membuat tingkat kepatuhan masyarakat terhadap ketertiban lalu lintas menjadi kian memburuk. Dengan berbagai upaya tersebut, permasalahan perparkiran masih tak kunjung usai. Pemerintah Kota Surabaya melalui Dinas Perhubungan Kota Surabaya tetap melakukan terobosan inovasi guna mengurangi berbagai permasalahan kendaraan di kota pahlawan tersebut. Pembangunan gedung "*Park and Ride*" menjadi salah satu alternatif dalam mengatasi permasalahan parkir seperti parkir *illegal*, trotoar yang dialih fungsikan sebagai lahan parkir hingga masyarakat yang lebih memilih parkir di bahu jalan. Gedung parkir yang dibangun 3 lantai dengan kapasitas 244 unit motor dan 83 unit mobil tersebut didasari pada kewenangan pemerintah daerah atas penyelenggaraan lahan parkir yang dikelola oleh pemerintah sebagaimana telah tercantum pada Peraturan Daerah No. 3 Tahun 2018

pasal 4 tentang Penyelenggaraan Perparkiran Kota Surabaya.

Penyelenggaraan fasilitas gedung parkir tentu harus mempertimbangkan berbagai ketepatan dalam penyelesaian masalah lalu lintas. Seperti halnya yang disampaikan Robert J. Spillar yang terangkum dalam jurnal berjudul : *Park and Ride Planning and Design Guidelines*, penetapan *Park and Ride* harus diklasifikasikan kedalam 5 kategori fungsi yang disesuaikan dengan kondisi lapangan serta pemanfaatan dari gedung parkir itu sendiri. Selain itu dalam jurnal yang berbeda dengan judul : *Transport Cooperativ Research Program*, J. Spillar mengungkapkan bahwa operasional pengadaan gedung parkir harus dibedakan menjadi dua jenis pemakaian, yakni *Exclusive* yakni fasilitas yang dibangun khusus sebagai pelayanan fasilitas *Park and Ride* atau *Shared Use* yang merupakan fasilitas bersama dengan kegiatan lain seperti bioskop, retail, gereja maupun pusat perbelanjaan..

Selain sebagai transmisi perpindahan moda transportasi dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum atau angkutan umum, penyelenggaraan *Park and Ride* diperuntukkan sebagai fasilitas parkir yang dapat menjawab berbagai permasalahan lalu lintas Kota Surabaya khususnya pada daerah Mayjend Sungkono seperti halnya, parkir sembarangan, kemacetan, hingga pengadaan parkir *illegal*. Gedung parkir yang dibangun 3 lantai dengan kapasitas 244 unit motor dan 83 unit mobil tersebut didasari pada kewenangan pemerintah daerah atas penyelenggaraan lahan parkir yang dikelola oleh pemerintah kota.

Namun penyelenggaraan fasilitas gedung parkir tersebut dirasa masih belum maksimal salah satunya adalah lokasi penempatan fasilitas yang dirasa kurang tepat. Hal tersebut didukung oleh pernyataan berbagai masyarakat yang merasa bahwa penempatan lokasi *Park and Ride* terlalu jauh untuk beberapa tempat sehingga masih belum memanfaatkan fasilitas dengan maksimal. Selain itu, beberapa fasilitas gedung *Park and Ride* kurang mendapat perhatian seperti ruang baca yang ditujukan bagi masyarakat transit untuk menunggu kedatangan moda transportasi umum tersebut masih berupa ruang kosong yang tidak memiliki buku bacaan sebagaimana ruang tersebut difungsikan. Kebersihan toilet dan ruang-ruang lain menjadi salah satu faktor masyarakat menggunakan beberapa fasilitas publik, sehingga hal tersebut juga perlu diperhatikan guna menarik minat masyarakat dalam mewujudkan penyelenggaraan gedung *Park and Ride* Mayjend Sungkono tersebut.

Berdasarkan pemaparan hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti diatas, maka peneliti tertarik untuk mendeskripsikan dan menganalisis penyelenggaraan gedung parkir tersebut ke dalam judul penelitian “Kebijakan Penyelenggaraan *Park and Ride* Mayjend Sungkono Kota Surabaya”.

## **METODE**

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Sedangkan fokus penelitian ini adalah teori implementasi menurut Jan Merse dalam Kadji (2016: 83). Subjek penelitian ini di tentukan oleh *purposive sampling*. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini melalui wawancara, observasi dan dokumentasi. Sedangkan teknik analisis datanya menggunakan analisis data kualitatif, mengikuti konsep yang diberikan Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2016: 249), yang terdiri dari pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/ verifikasi.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah di paparkan, maka dapat dilakukan analisis Implementasi Kebijakan Parkir *Park And Ride* Mayjend Sungkono pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya dengan teori implementasi kebijakan menurut Jan Merse dalam Kadji (2016:83) yang terdiri 4 indikator, yaitu informasi, isi kebijakan, dukungan masyarakat, serta pembagian potensi. Berikut uraian hasil penelitian ini :

### **1. Informasi**

Dalam implementasi kebijakan parkir Park and Ride Mayjend Sungkono penyampaian informasi dirasa sudah cukup baik. Penyampaian dilakukan dengan memperhatikan para pelaksana kebijakan diantaranya bidang Lalu Lintas, bidang Sarana dan Prasarana serta Bidang Parkir. Penyampaian informasi para pelaksana dilakukan dengan koordinasi atas penyelenggaraan parkir Park and Ride Mayjend Sungkono. Koordinasi tersebut dilakukan dengan dua bagian berbeda yakni bagian pengelolaan parkir yang terkait dengan bidang Lalu lintas dan bidang Parkir, serta bagian pengelolaan fasilitas yang terkait dengan bidang Sarana dan Prasarana. Pada bagian pengelolaan parkir yang terdiri dari bidang Lalu lintas dan juga bidang Parkir berkewajiban dalam penyelenggaraan Park and Ride Mayjend Sungkono baik dari segi penempatan lokasi, rencana kapasitas parkir serta pengelolaan petugas parkir yang ada di Park and Ride Mayjend

Sungkono. Sedangkan pada bagian pengelolaan fasilitas, berada pada bidang Sarana dan Prasarana Transportasi. Bidang tersebut berwenang dalam pengadaan serta perbaikan fasilitas yang ada di Park and Ride Mayjend Sungkono.

Selain itu bentuk penyampaian informasi yang dilakukan dengan masyarakat sebagai kelompok sasaran yakni melakukan penyampaian surat edaran di daerah sekitar Park and Ride Mayjend Sungkono, diantaranya pertokoan, perkantoran hingga kecamatan Dukuhpakis. Surat edaran tersebut bersifat himbauan untuk seluruh warga masyarakat sekitar agar mulai memanfaatkan fasilitas gedung parkir Mayjend Sungkono tersebut. Himbauan secara langsung juga dilakukan oleh pelaksana kebijakan, dalam hal ini Dinas Perhubungan dengan melakukan penertiban lalu lintas melalui patroli kewilayaan.

Banyak masyarakat yang memanfaatkan fasilitas Park and Ride tersebut dari ajakan rekan kerja ataupun informasi yang didapat dari mulut ke mulut saja. Penyampaian informasi yang dilakukan oleh pelaksana dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Surabaya sudah cukup baik, namun perlu dilakukan beberapa upaya penyampain informasi kembali kepada masyarakat. Meskipun Dinas Perhubungan telah melakukan berbagai upaya penyampaian informasi terkait penyelenggaraan fasilitas parkir Mayjend Sungkono tersebut, masih banyak masyarakat yang belum mengetahui pasti terkait penerapan fasilitas Park and Ride Mayjend Sungkono tersebut. Beberapa diantaranya hanya menganggap pengadaan fasilitas Park and Ride tersebut sebagai halte transit Suroboyo Bus saja.

### **2. Isi Kebijakan**

Dasar hukum dalam kebijakan penyelenggaraan parkir Park and Ride Mayjend Sungkono Kota Surabaya saat ini adalah Peraturan Daerah No. 3 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya. kebijakan tersebut berkaitan dengan penyelenggaraan perparkiran yang ada di Kota Surabaya dan dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

Berdasarkan tujuan terselenggaranya fasilitas gedung parkir Park and Ride Mayjend Sungkono Kota Surabaya dapat diketahui bahwa penyelenggaraan tersebut sebagai upaya

memenuhi lahan parkir kota yang nantinya dipergunakan masyarakat sehingga dapat meminimalisir tindak pelanggaran lalu lintas. Selain itu juga dipergunakan sebagai titik transit masyarakat dalam menggunakan fasilitas umum atau angkutan umum, dalam hal ini Suroboyo Bus agar dapat mengurai kemacetan yang terjadi di Kota Surabaya dengan beralih menggunakan moda transportasi umum. Beberapa sanksi yang diterapkan pada pelanggar telah diatur dalam Peraturan Daerah No.3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya yang kemudian juga diatur terkait tata cara atas penerapan sanksi administratif terhadap pelanggar dan diatur kedalam Peraturan Walikota Surabaya No. 63 Tahun 2018 tentang Tata Cara Penerapan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Daerah No. 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya.

Dalam mencapai kenyamanan masyarakat atas penggunaan fasilitas Park and Ride tersebut, Dinas Perhubungan melakukan pemenuhan fasilitas pendukung sebagai upaya meningkatkan kenyamanan pengguna atas fasilitas gedung parkir tersebut. Fasilitas tersebut berupa musholla, lift, toilet, sentra UMKM, posko keamanan hingga fasilitas ruang tunggu yang dapat dimanfaatkan oleh masyarakat. Selain sebagai transit perpindahan moda transportasi masyarakat, Dinas Perhubungan berencana untuk membuat Park and Ride Mayjend Sungkono menjadi salah satu tempat transit trem Kota Surabaya. Namun hal tersebut masih dalam rancangan Pemerintah Kota dengan Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Pembangunan trem tersebut nantinya akan diintegrasikan dengan beberapa Park and Ride yang ada di Kota Surabaya sehingga akan menjadi transportasi terpadu untuk masyarakat. Saat ini pemerintah masih memfokuskan pada pembangunan Park and Ride di sudut Kota Surabaya. Rencana akan dibangun 11 fasilitas Park and Ride Surabaya guna mendukung penyelenggaraan fasilitas transportasi tersebut. Peningkatan kepuasan masyarakat atas penyelenggaraan fasilitas parkir tersebut juga didukung dengan pelayanan petugas Park and Ride. Dengan diterapkannya standar operasional pelaksanaan atau SOP bagi petugas dapat mempengaruhi keberhasilan atas terselenggaranya fasilitas parkir Mayjend Sungkono tersebut.

Penetapan tarif parkir yang diberlakukan di Park and Ride Mayjend Sungkono tersebut berpedoman pada Peraturan Walikota Nomor 30 tahun 2018 tentang Perubahan Tarif Retribusi Tempat Khusus Parkir di Kota Surabaya. Kebijakan atas penetapan tarif tersebut dipergunakan sebagai standart penetapan tarif parkir yang berlaku di setiap Park and Ride. Selain itu pada Peraturan Daerah terkait Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya pasal 21 menyatakan terkait asuransi parkir yang diberlakukan disetiap tempat parkir yang ada di Kota Surabaya. Namun Dinas Perhubungan belum menerapkan aturan terkait asuransi parkir tersebut dikarenakan belum adanya peraturan terkait tata cara pemberian asuransi parkir kendaraan di fasilitas yang dikelola oleh pemerintah tersebut. Peraturan Walikota tersebut masih dalam proses pembahasan yang nantinya akan digunakan sebagai pedoman penyelenggaraan terkait ketentuan parkir inap pada Park and Ride serta ketentuan terkait pelaksanaan penetapan asuransi kendaraan yang terparkir pada fasilitas Park and Ride Mayjend Sungkono Kota Surabaya. Meskipun penyelenggaraan parkir berpedoman pada Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2018 tentang penyelenggaraan perparkiran, pedoman tersebut belum mencakup keseluruhan terkait penyelenggaraan Park and Ride Kota Surabaya sehingga perlu adanya peraturan penguat yang digunakan sebagai pedoman penyelenggaraan Park and Ride Kota Surabaya dalam hal ini adalah Peraturan Walikota Surabaya.

### **3. Dukungan Masyarakat**

Partisipasi masyarakat atas penyelenggaraan parkir Park and Ride Mayjend Sungkono berkaitan dengan penyampaian informasi yang dilakukan oleh pelaksana kebijakan. Dukungan tersebut dapat dilihat melalui intensitas penggunaan fasilitas parkir di Park and Ride Mayjend Sungkono Kota Surabaya. Antusiasme masyarakat terlihat dalam penggunaan fasilitas parkir Mayjend Sungkono dengan ditandainya penggunaan fasilitas Suroboyo Bus yang cukup banyak. Masyarakat antusias mengunjungi Park and Ride Mayjend Sungkono untuk mengakses fasilitas angkutan umum tersebut. Namun, tidak sedikit pula masyarakat yang belum mengerti terkait penyelenggaraan Park and Ride Mayjend Sungkono tersebut. Masih ada masyarakat yang

menganggap bahwa Park and Ride hanya dipergunakan sebagai transit perpindahan moda transportasi ke angkutan umum saja. Padahal penyelenggaraan fasilitas gedung parkir tersebut juga sebagai upaya pemenuhan kebutuhan lahan parkir yang dapat dipergunakan masyarakat menitipkan kendaraannya.

Beberapa masyarakat memanfaatkan fasilitas Park and Ride Mayjend Sungkono sebagai halte transit Suroboyo Bus. Apabila mengacu pada tujuan penerapannya, Park and Ride tidak hanya digunakan sebagai transit moda transportasi saja. Melainkan juga sebagai pemenuhan lahan parkir masyarakat sebagai upaya pengurangan tindak pelanggaran lalu lintas terutama pada sekita jalan Mayjend Sungkono Kota Surabaya.

Hal tersebut mempengaruhi keberhasilan kebijakan yang sedang diterapkan. Masih banyak masyarakat yang menyalahgunakan fasilitas parkir tersebut dengan beberapa hal. Banyak masyarakat memanfaatkan lahan parkir untuk meninggalkan kendaraannya yang bermasalah di Park and Ride Mayjend Sungkono Kota Surabaya dan tak kunjung diambil. Hal tersebut membuat kapasitas lahan parkir menjadi berkurang karena masyarakat yang tidak bertanggung jawab atas kendaraannya sendiri yang parkir di Park and Ride Mayjend Sungkono Kota Surabaya. Dengan begitu akan mempengaruhi fungsi atas penyelenggaraan fasilitas parkir itu sendiri. Kapasitas parkir akan berkurang sehingga masyarakat yang ingin mengakses fasilitas parkir di Park and Ride Mayjend Sungkono tersebut menjadi kesulitan untuk mendapatkan tempat. Tentu Dinas Perhubungan sebagai pelaksana perlu memperhatikan terkait ketentuan-ketentuan yang harus diberlakukan terhadap kendaraan yang ingin melakukan parkir inap pada Park and Ride Mayjend Sungkono agar tidak mengurangi fungsi atas penyelenggaraan fasilitas parkir itu sendiri.

Penyampaian informasi menjadi penentu keterlibatan masyarakat dalam penyelenggaraan fasilitas parkir tersebut. Tentu partisipasi serta kesadaran masyarakat perlu ditingkatkan agar penerapan fasilitas Park and Ride Mayjend Sungkono Kota Surabaya dapat tercapai dengan apa yang diharapkan. Selain itu, perlu dilakukan peninjauan jumlah angkutan umum yang disediakan agar dapat menarik minat masyarakat dalam memanfaatkan fasilitas parkir tersebut. Park and Ride akan berfungsi maksimal sesuai dengan harapan dan tujuan apabila angkutan

massal yang tersedia dirasa cukup, tarif akses parkir terjangkau serta fasilitas parkir yang nyaman dan juga aman. Sehingga, masyarakat tidak khawatir atas kendaraan yang diparkir di Park and Ride Mayjend Sungkono tersebut.

#### 4. Pembagian Potensi

Dalam implementasi kebijakan parkir Park and Ride Mayjend Sungkono, para pelaksana yang terlibat diantaranya adalah Dinas Perhubungan bidang Lalu lintas, Bidang Sarana dan Prasarana, bidang Parkir serta petugas Park and Ride Mayjend Sungkono Kota Surabaya. pembagian potensi tersebut berkaitan dengan pengelolaan parkir yang berada pada wewenang Dinas Perhubungan bidang Lalu lintas dan bidang Parkir, serta pengelolaan fasilitas yang berada pada wewenang Sarana dan Prasarana Transportasi Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

Pengelolaan parkir berkaitan dengan penetapan lokasi parkir serta sistematika penerapannya. Penetapan lokasi parkir Park and Ride merupakan instruksi langsung Walikota Surabaya yang ditujukan sebagai upaya pemenuhan fasilitas parkir bagi masyarakat sekitar Mayjend Sungkono yang cukup padat dengan daerah pertokoan, perkantoran serta kondisi jalan yang termasuk pada ruas jalan cepat. Sehingga Dinas Perhubungan bidang Lalu lintas melakukan koordinasi penerapan parkir dengan bidang Parkir yang kemudian nantinya akan diterapkan di lapangan melalui petugas. Pembangunan lokasi parkir perlu meninjau kebutuhan masyarakat sekitar. Hal tersebut selaras dengan apa yang disampaikan oleh Lestari (2017:10-16) dalam jurnal yang berjudul Implementasi Kebijakan Pengembangan Kawasan Strategis Cepat Tumbuh di Kabupaten Pacitan yang menjelaskan bahwa setiap pembangunan jangan sampai perencanaan yang dibuat oleh perencana memunculkan ada "*missing people*" yang tidak tersentuh pembangunan atau pembangunan yang diberikan tidak memberikan efek positif.

Sedangkan pengelolaan fasilitas berkaitan dengan pengadaan serta pemeliharaan fasilitas pendukung yang terdapat di Park and Ride Mayjend Sungkono Kota Surabaya. Pengelolaan tersebut berada pada wewenang bidang Sarana dan Prasarana Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Seperti halnya yang diungkapkan Wanto (2017) dalam artikel yang berjudul Strategi Pemerintah

Kota Malang dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik berbasis Konsep *Smart City* bahwa partisipasi stakeholder maupun aktor pelaksana sangat mendukung terlaksananya program. Stakeholder tersebut diantaranya masyarakat maupun pemerintah.

Selain pembagian atas tugas dan wewenang para pelaksana kebijakan, Dinas Perhubungan tidak melakukan pemanfaatan terhadap tarif parkir Park and Ride. Hasil dari penerapan parkir tersebut sepenuhnya diserahkan kepada Kas daerah dalam hal ini Dinas Perhubungan tidak melakukan pemanfaatan tarif. Pemenuhan fasilitas serta intensif petugas lapangan masuk kedalam anggaran Dinas Perhubungan. Hal tersebut berbeda dengan pemanfaatan tarif parkir pada jenis parkir lainnya seperti parkir zona, isidentil, ataupun parkir meter. Pada jenis parkir tersebut, hasil tarif parkir dibagi menjadi 2 bagian yakni 70% akan dialihkan ke kas daerah dan 30% akan dialihkan ke Dinas sebagai dana insentif petugas parkir yang bertugas pada wilayah parkir tersebut. Namun pada Park and Ride Mayjend Sungkono, hasil tarif parkir tersebut sepenuhnya dialihkan pada kas daerah tanpa potongan apapun. Insentif petugas parkir Park and Ride akan diambil melalui anggaran Dinas dan tidak diambil dari hasil tarif parkir Park and Ride tersebut.

Pemanfaatan tarif tersebut akan dipergunakan sebagai asuransi kendaraan yang ada di Park and Ride Kota Surabaya. Namun pemberlakuan tersebut menunggu penerapan Peraturan Walikota Surabaya. Berdasarkan pembagian potensi, para pelaksana penyelenggaraan fasilitas gedung parkir tersebut dirasa kurang efektif. Dalam pelaksanaan lapangan perlu adanya respon cepat atas penerapan kebijakan yang ada. Struktur pelaksanaan yang sedikit kurang efektif dalam hal pengelolaan gedung parkir yang terbagi menjadi pengelolaan parkir serta pengelolaan fasilitas dengan wewenang dan tanggung jawab bidang yang berbeda. Dengan terbaginya bagian atas pengelolaan parkir dan juga pengelolaan fasilitas, membuat para petugas parkir kurang efisien dalam melakukan pelaporan atas penyelenggaraan parkir Park and Ride Mayjend Sungkono tersebut.

## **PENUTUP**

### **Simpulan**

Berdasarkan hasil penelitian, Implementasi Kebijakan Parkir *Park and Ride* Mayjend Sungkono pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya sudah berjalan cukup baik, namun masih terdapat beberapa kendala yang ditemukan. Hal tersebut dapat di ketahui dari teori implementasi yang dikemukakan oleh Jan Merse yang terdiri dari empat indikator diantaranya informasi, isi kebijakan, dukungan masyarakat serta pembagian potensi.

Walaupun terdapat kendala pada indikator pembagian potensi yang kurang efektif karena melibatkan tanggung jawab kepada dua bagian yang berbeda yakni bidang Lalu Lintas serta bidang Sarana dan Prasarana sehingga membuat petugas *Park and Ride* Mayjend Sungkono kesulitan melakukan pelaporan pelayanan parkir *Park and Ride* tersebut. Selain itu perlu dilakukan upaya-upaya terkait keterlibatan masyarakat sebagai kelompok sasaran. Sebab, salah satu faktor keberhasilan implementasi kebijakan berada pada partisipasi atau dukungan masyarakat serta komitmen para pelaksana dalam penyelenggaraan fasilitas parkir tersebut.

### **Saran**

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka peneliti memberikan saran sebagai berikut :

1. Masih banyak masyarakat yang kurang memahami terkait penyelenggaraan fasilitas parkir Park and Ride Mayjend Sungkono Kota Surabaya, sehingga perlu dilakukan sosialisasi kembali kepada masyarakat bahwa fasilitas Park and Ride tersebut tidak hanya diperuntukkan sebagai tempat transit, namun juga dapat dipergunakan sebagai tempat parkir umum yang dikelola oleh Pemerintah Kota Surabaya.
2. Perlu dilakukan penambahan serta penyesuaian kapasitas parkir pada Park and Ride Mayjend Sungkono Kota Surabaya sebagai upaya pemenuhan kebutuhan parkir masyarakat. Dalam hal ini penyesuaian terkait kapasitas parkir inap maupun fasilitas parkir sekali jalan untuk masyarakat pengguna fasilitas Park and Ride Mayjend Sungkono Kota Surabaya.
3. Perlu adanya penetapan Peraturan Walikota Surabaya terkait penyelenggaraan tempat khusus parkir sebagai pedoman kuat dalam penyelenggaraan fasilitas Park and Ride Mayjend Sungkono Kota Surabaya.



## Ucapan Terima Kasih

Peneliti mengucapkan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada pihak-pihak yang berkontribusi dalam penulisan jurnal ini, diantaranya:

1. Para dosen S1 Ilmu Administrasi Negara FISH UNESA.
2. Tjitjik Rahaju, S.Sos., M.Si. selaku Dosen Pembimbing,
3. Indah Prabawati, S.Sos., M.Si. selaku Dosen Penguji dalam seminar proposal maupun sidang skripsi.
4. Badrudin Kurniawan, S.AP., M.AP., M.A, selaku Dosen Penguji dalam seminar proposal maupun sidang skripsi.
5. Dan pihak-pihak lainnya yang memberikan dukungan moral maupun material kepada peneliti sehingga penulisan jurnal ini dapat terselesaikan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Agus Purwanto, Erwan dan Dyah Ratih Sulistyastuti. 2015. *Implementasi Kebijakan Publik – Konsep dan Aplikasinya di Indonesia*. Yogyakarta: Gava Media.
- Anderson, James E. 1978. *Public Policy Making*. New York: Holt, Rinehart and Winston.
- Azwar, S. 2015. *Reliabilitas dan Validitas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Badan Pusat Statistik Indonesia. *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor menurut Jenis*. (Online), ([www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133](http://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133), diakses 16 Oktober 2019)
- Buchari, Erika. 2015. *Transportation Demand Management : A Park and Ride System to Reduce Congestion in Palembang City Indonesia*. ScienceDirect Journal.
- Dinas Perhubungan Kota Surabaya. *Jumlah Kendaraan Bermotor Roda 2 & Roda 4 Jawa Timur*
- Dunn, William N. 2000a. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada Press.
- \_\_\_\_\_. 2000b. *Analisis Kebijakan Publik Edisi Kedua*. Yogyakarta: Gadjah Mada Press.
- Farids, M. 2017. Penentuan Faktor-Faktor Pemilihan Park and Ride sebagai Fasilitas Pergerakan Komuter pada Koridor Bekasi-Jakarta. *Institut Teknologi Sepuluh Nopember Respository*, Vol. 6 No. 1
- Guntur, Andi. 2014. Park and Ride Sebagai Bagian dari Pelayanan Kereta Api Perkotaan Bandung. *Journal of Regional and City Planning Instiut Teknologi Bandung*, Vol. 25 No. 2
- Handoyo, Eko. 2010. *Kebijakan Publik*. Semarang: Widya Karya.
- J. Spillar, Robert. 1997. *Park and Ride Planning and Design Guidelines*. New York: Parsons Brinckerhoff Inc.
- Kadji, Yulianto. 2016. *Formulasi dan Implementasi Kebijakan Publik, Kepemimpinan dan Perilaku Birokrasi Dalam Fakta Realitas*. Gorontalo: Universitas Gorontalo Press.
- Kementerian Sekretariat Negara Republik Indonesia. 2013. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Lestari, Santi Endah, dkk. 2017. Implementasi Kebijakan Pengembangan Kawasan Strategis Cepat Tumbuh (KSCT) Di Kabupaten Pacitan. *Journal of Public Sector Innovations State University of Surabaya*, Vol 2, No.1. (online).(<https://journal.unesa.ac.id/index.php/jpsi/article/view/2361>).
- Moelong, L. 2012. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Moral and Bolger. 1996. The Relationship Between Downtown Parking Supply and Transit Use. *ITE Journal*, Vol. 66 Issues. 2
- Mustopadidjaya. 2002. *Manajemen Proses Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi dan Evaluasi Kinerja*. Jakarta: Lembaga Administrasi Negara.
- Noel Errol,C. 1998. Park and Ride: Alive, Well and Expanding in the United States. *Journal of Urban Planning and Development*, Vol. 144 Issue. 1
- Sekretaris Daerah Kota Surabaya. 2017. Peraturan Walikota Nomor 3 Tahun 2017 tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona di Kota Surabaya.
- Sekretaris Daerah Kota Surabaya. 2018. Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya.
- Subarsono. 2015. *Analisis Kebijakan Publik – Konsep, Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Wanto, Alfi Haris. 2017. Strategi Pemerintah Kota Malang Dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik Berbasis Konsep Smart City. *Journal of Public Sector Innovations State University of Surabaya*, Vol 2, No. 1. (online).(<https://journal.unesa.ac.id/index.php/jpsi/article/view/2365/1505>).