

BAB I PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Kota Surabaya adalah ibukota dari Provinsi Jawa Timur sekaligus juga menempati urutan kedua sebagai kota terbesar di Indonesia. Jumlah penduduk di Surabaya berdasarkan sensus kependudukan Surabaya tahun 2020 yang dilakukan oleh BPS Surabaya mencapai 2.874.314 jiwa terdiri dari 1.449.146 berjenis kelamin perempuan dan 1.425.168 berjenis kelamin laki-laki.¹ Dengan sebutan sebagai kota metropolis, Kota Surabaya menjadi tempat tujuan bagi para pendatang untuk meningkatkan kesejahteraan hidupnya atau hanya sekadar mencari hiburan. Kota Surabaya dikenal juga dengan slogan kota Indramardi (Industri, Perdagangan, Maritim dan Pendidikan), disamping itu juga Kota Surabaya terkenal akan tempat-tempat yang ikonik dan juga daerah religi. Kaitan kota dengan aktifitas indamardi menjadikan Kota Surabaya menjadi kota tujuan untuk mencari kerja. Kondisi ini menjadikan Kota Surabaya menjadi tujuan urbanisasi. Hal ini menunjukan penduduk Kota Surabaya mempunyai banyak pendatang karena kesempatan yang lebih besar untuk meningkatkan taraf hidup di kota besar oleh karena itulah suburnya urbanisasi terjadi di Kota Surabaya. Tingginya urbanisasi di Kota Surabaya juga mempengaruhi pertumbuhan penduduknya. Pada tahun 2019, laju pertumbuhan penduduk di Kota Surabaya tumbuh sebesar 2,07 persen. Selain itu juga pada tahun 2019, kepadatan penduduk di Surabaya mencapai 9.497 jiwa/km².²

Dampaknya adalah kebutuhan mobilitas dari penduduk Surabaya semakin tinggi karena tingginya pertumbuhan penduduk itu. Meningkatnya jumlah

¹ Jumlah Penduduk Surabaya Capai 2.874.314 Jiwa

(<https://www.jawapos.com/surabaya/02/02/2021/jumlah-penduduk-surabaya-capai-2-874-314-jiwa/>) diakses pada 17 Februari 2021

² Data Surabaya: Penduduk Kota Pahlawan Tembus 3,1 Juta pada 2019

(<https://surabaya.liputan6.com/read/4197865/data-surabaya-penduduk-kota-pahlawan-tembus-31-juta-pada-2019>) diakses pada 18 Februari 2021

mobilitas penduduk dimana hampir seluruh penduduk selalu memiliki kesibukan terhadap berbagai keperluan yakni sekolah, mengurus administrasi, bekerja, hingga liburan menjadikan kegiatan-kegiatan seperti itu yang menyebabkan kepadatan lalu lintas di jalan. Ditambah perkembangan penduduk yang masif mempengaruhi ketertarikan masyarakat untuk mengendarai kendaraan bermotor pribadi, sehingga peran transportasi publik masih belum menggantikan kendaraan pribadi untuk mengakomodasi kebutuhan mobilitas masyarakat yang tinggi sehingga dampaknya dapat memperparah kemacetan. Selain itu kendaraan pribadi juga dinilai lebih fleksibel serta efisien untuk dipakai kemana saja saat bepergian. Sayangnya hal tersebut malah berpengaruh kepada pertumbuhan kendaraan bermotor yang setiap tahun selalu bertambah hingga susah diikuti oleh perkembangan jalan.

Sesuai yang dikatakan Suparlan (1984), metode atau proses tumbuhnya desa dan kota tak dapat terlepas pada masalah lahan yang dijumpai, diantaranya: masalah ekonomi, kependudukan, kesehatan, transportasi, urbanisasi, dll.³ Selain itu, Evers (1982) juga berpendapat jika kompleksitas problematika yang ada di kota bermula dari pertumbuhan penduduk yang cepat, dari yang awalnya alam menjadi faktor penyebabnya, dimana terjadi perbandingan antara kelahiran dengan kematian atau berpindahnya suatu penduduk dari wilayah satu ke wilayah yang lainnya, yang sukar diprediksi bahkan dikendalikan secara kuantitas, mengakibatkan berubahnya populasi hingga cukup signifikan dan mendesak derasnya populasi di kota-kota dalam negara berkembang.⁴

Perusahaan analisis transportasi INRIX dalam laporan Lalu Lintas Global 2021 menobatkan Surabaya sebagai kota termacet di Indonesia pada 2021, menggeser Jakarta. Di tingkat global, Surabaya menempati peringkat (impact rank) ke-41, sedangkan ibu kota Indonesia berada di peringkat 222. INRIX menggunakan data penyelidikan GPS anonim untuk mengidentifikasi rute dan

³ Parsudi Suparlan, 1984, *Kemiskinan di Perkotaan*, Jakarta : Sinar Harapan, halaman 18.

⁴ Hans Dieter Evers, 1982, *Sosiologi Perkotaan, Urbanisasi dan Sengketa Tanah di Indonesia dan Malaysia*, Jakarta : LP3ES, halaman 4.

tujuan yang paling sering dikunjungi di seluruh wilayah guna menciptakan gambaran perjalanan yang lebih akurat untuk suatu wilayah, tidak hanya ke dan dari pusat kota.

Tabel I.1 Data Kemacetan Surabaya Tahun 2021
Kota Termacet di Indonesia

Ranking Negara (2021)	Kota	Ranking Global (2021)	Ranking Global (2020)	Jam terbang akibat kemacetan (dalam setahun)	Perubahan jam terbang dibanding sebelum pandemi Covid-19
1	Surabaya	41	361	62	72%
2	Jakarta	222	55	28	-81%
3	Denpasar	291	142	31	-48%
4	Malang	334	46	29	-49%
5	Bogor	821	1014	7	-224%

Sumber: INRIX

Berdasarkan estimasi INRIX, kemacetan di Surabaya menyebabkan 62 jam waktu pengguna jalan terbang sia-sia dalam setahun. Dengan asumsi dalam setahun terdiri dari 365 hari, maka dalam sehari kemacetan Surabaya menyebabkan pengguna jalan kehilangan waktu 10 menit secara percuma.⁵ Penyebab kemacetan di Surabaya diperkirakan akibat dari total seluruh kendaraan per tahun yang tak sebanding dengan banyaknya pembangunan infrastruktur khususnya jalan raya. Peningkatan kuantitas kendaraan di Surabaya diprediksi sebesar lebih dari 17.000 kendaraan per bulan, entah itu sepeda motor atau mobil. Menurut Polda Jatim, total kendaraan yang baru didaftarkan di bulan Juni 2018 sekitar 1.080.126 kendaraan yang beroda empat. Kemudian yang roda dua mencapai 14.043.712 unit. Jadi jumlah kendaraan di Kota Surabaya sekitar 15 juta, ini belum termasuk angkutan umum seperti bus, angkutan umum, dll.⁶ Dari tingginya jumlah kendaraan tiap tahunnya dan juga tidak diimbangi dengan pembangunan fasilitas parkir yang memadai, sehingga banyak di ruas jalan Kota

⁵INRIX: Surabaya Kota Termacet di Indonesia pada 2021
(<https://data.tempo.co/data/1315/inrix-surabaya-kota-termacet-di-indonesia-pada-2021>)
diakses pada 9 Agustus 2022

⁶ *Surabaya Makin Macet*
(<https://surabayapagi.com/read/surabaya-makin-macet>) diakses pada 18 Februari 2021

Surabaya sering terjadi kemacetan akibat dari penumpukan volume kendaraan di jalan. Dari tahun ke tahun, aksesibilitas perhubungan secara umum dapat dikaitkan dengan kapasitas jalan dalam menampung jumlah kendaraan yang lalu lintas di Kota Surabaya. Untuk melihat kinerja tersebut salah satu cara yang dapat dilakukan adalah dengan mengukur tingkat/derajat kejenuhan lalu lintas atau yang bisa disebut V/C Rasio. Data V/C Rasio di beberapa jalan dapat dilihat pada tabel di bawah ini

**Tabel I.2 Data Kejenuhan Lalu Lintas (V/C Rasio) Kota Surabaya
Tahun 2018-2020**

No.	Lokasi Jalan	Kewenangan	V/C Rasio (rasio)		
			2018	2019	2020
1	Jl. Adityawarman	kota	0,28	0,30	0,28
2	Jl. Bengawan	kota	0,15	0,16	0,13
3	Jl. Blauran	kota	1,03	0,95	0,72
4	Jl. Bubutan	kota	0,54	0,67	0,40
5	Jl. Citra Raya Unesa	kota	0,55	0,51	0,40
6	Jl. Darmo	kota	0,55	0,47	0,50
7	Jl. Dharmahusada Utara VIII	kota	0,17	0,14	0,12
8	Jl. Dharmawangsa	kota	0,32	0,38	0,34
9	Jl. Dinoyo	kota	0,25	0,13	0,28
10	Jl. Diponegoro	nasional	0,51	0,44	0,42
11	Jl. Dr. Ir. H. Soekarno	kota	0,43	0,43	0,42
12	Jl. Dr. Soetomo	kota	0,37	3,19	0,42
13	Jl. Embong Malang	nasional	0,52	0,37	0,44
14	Jl. Gembongan	kota	0,58	0,61	0,48
16	Jl. Gubeng pojok	nasional	0,73	0,34	0,47
17	Jl. Gubernur Suryo	kota	1,59	0,91	0,67
18	Jl. Hayam Wuruk	kota	0,26	0,26	0,17
19	Jl. Indragiri	kota	0,27	0,20	0,18
20	Jl. Indrapura	kota	0,94	0,55	0,83
21	Jl. Jagir Wonokromo	nasional	0,32	0,29	0,18
22	Jl. Jakarta	kota	0,54	0,66	0,60
23	Jl. Joyoboyo	kota	0,46	0,64	0,22
24	Jl. Kapuas	kota	0,05	0,01	0,01
25	Jl. Kayun	kota	0,43	0,23	0,23
26	Jl. Kedung Doro	kota	0,29	0,23	0,27
27	Jl. Kejawan Putih Tambak	kota	0,31	0,13	0,27
28	Jl. Kembang Jepun	kota	0,75	0,36	0,57
29	Jl. Kertajaya Indah	kota	0,36	0,58	0,45
30	Jl. Kusuma Bangsa	kota	0,69	0,63	0,49
31	Jl. Laguna Kejawan Putih Tambak	kota	0,31	0,23	0,22
32	Jl. Mayjend HR Muhammad	kota	0,63	0,34	0,26
34	Jl. Mayjend Sungkono	kota	0,52	0,43	0,44
35	Jl. Ngagel	kota	0,44	0,46	0,50
36	Jl. Pahlawan	kota	1,09	0,74	1,11
37	Jl. Pemuda	kota	0,78	0,51	0,79
38	Jl. Perak Barat	nasional	0,68	0,85	0,63
39	Jl. Perak Timur	nasional	0,88	0,87	0,54

40	Jl. Polisi Istimewa	kota	0,19	0,19	0,16
41	Jl. Prof. Dr. Mustopo	kota	0,75	0,66	0,72
42	Jl. Rajawali	kota	0,96	0,85	0,83
43	Jl. Raya ITS	kota	0,34	0,58	0,19
44	Jl. Stasiun Wonokromo	nasional	0,51	0,29	0,50
45	Jl. Sumatera	nasional	0,55	0,52	0,37
46	Jl. Tunjungan	kota	0,85	0,82	1,03
47	Jl. Urip Sumoharjo	kota	0,66	0,89	0,55
48	Jl. Jendral Basuki Rahmat	kota	1,34	1,18	1,38
49	Jl. Jembatan Merah/ Jl.Veteran	kota	0,95	0,86	1,01

Sumber: RPJMD Kota Surabaya Tahun 2021-2026

Pada tabel di atas, meskipun rata-rata derajat kejenuhan menunjukkan tren yang semakin menurun, namun masih adanya beberapa ruas jalan yang derajat kejenuhannya lebih dari 0,95 menunjukkan masih diperlukannya upaya untuk mengakomodasi mobilitas masyarakat Surabaya yang tinggi.⁷ Kota Surabaya selain dikenal dengan padat lalu lintasnya, juga dikenal tingginya aktivitas penduduk. Baik aktivitas terkait dengan bekerja, sekolah atau aktivitas formal lainnya, maupun juga aktivitas non-formal yang dilakukan warganya. Bentuk aktivitas non formal berkaitan dengan religi, hiburan, olah raga, berbelanja dan lainnya. Kegiatan tersebut dilakukan di tempat-tempat tertentu yang dibagi menjadi di dalam ruangan dan juga luar ruangan. Tempat-tempat yang bisa didatangi untuk melakukan aktivitas non formal tersebut contohnya masjid, taman, pasar besar, kebun binatang, dan lain-lain. Pada acara yang berlangsung dalam ruangan atau tertutup biasanya menggunakan gedung yang memiliki kapasitas yang besar. Oleh karena itu biasanya menyediakan lahan parkir sendiri untuk pengunjung yang membawa kendaraan bermotor. Namun bukan berarti setiap tempat mempersiapkan gedung khusus untuk parkir. Contohnya seperti Pasar Blauran yang menyediakan jasa parkir di pinggiran jalan raya yang diberikan oleh pemerintah kota.

Berkaitan dengan parkir kendaraan, pada kegiatan di tempat-tempat umum contohnya seperti Kebun Binatang Surabaya menyediakan fasilitas tempat parkir, sebagai gantinya akan ditarik retribusi parkir sesuai perda yang berlaku. Namun apabila acara yang berlangsung pengunjungnya membludak maka akan ada parkir

⁷ RPJMD Kota Surabaya 2021-2026

husus yang disediakan di luar lahan parkir. Berlaku juga bagi tempat-tempat lainnya yang sedari awal memang tidak menyediakan fasilitas tempat parkir. Tempat-tempat umum tertentu yang sering penuh tersebut biasanya tempat parkirnya juga akan cepat penuh, karena banyak pengunjung yang lebih memilih untuk membawa kendaraan pribadi sehingga tidak jarang pengunjung-pengunjung yang membawa kendaraan pribadi tidak dapat tempat parkir.

Hal yang dialami pengendara yang tidak mendapat tempat parkir resmi membuat mereka tidak memiliki pilihan lain selain melakukan parkir liar di tepi jalan maupun memparkir kendaraan di lahan yang dijaga oleh juru parkir liar. Salah satu contoh kasus parkir liar di tepi jalan seperti yang telah ditertibkan oleh Petugas dari Dinas Perhubungan dan juga Polisi lalu lintas Kota Surabaya, Jawa Timur. Berdasarkan penjelasan petugas, operasi penertiban mobil yang parkir dengan liar ditemukan di berbagai ruas-ruas jalan seperti depan RSUD Dr Soetomo, Jalan Dharmawangsa, Surabaya, Senin (2 Juli 2018) karena melanggar rambu larangan parkir sehingga beberapa mobil terjaring razia terpaksa digembok petugas. Tindakan yang dilakukan petugas tersebut sudah sesuai dengan yang tertera pada Perda No 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran.⁸

Beberapa mobil dan kendaraan roda dua selalu menjadi sasaran razia pelanggaran parkir khususnya di sepanjang Jalan Dharmawangsa, dimana kawasan tersebut selalu terjadi kemacetan dan tersendat sebagai akibat dari parkir sembarangan di pinggir jalan. Selain lokasi itu, selanjutnya Dishub juga membersihkan Jalan Profesor Moestopo di Jalan Airlangga, yang masih dekat Rumah Sakit Soetomo. Dinas Perhubungan juga mengungkapkan bahwa di Jalan Dharmawangsa, dalam waktu satu jam tujuh kendaraan roda empat berhasil digembok dan ditilang untuk roda empat dan empat roda dua. Hal tersebut membuktikan bahwa pelaksanaan perparkiran di Kota Surabaya masih belum baik karena hanya di beberapa titik yang terkena razia sudah cukup banyak.

⁸ Dishub Gembok Ban Mobil Pajero yang Parkir Sembarangan di Surabaya
(<https://kumparan.com/kumparannews/Dishub-gembok-ban-mobil-pajero-yang-parkir-sembarangan-di-surabaya-27431110790536786/full>) Diakses pada 23 Maret 2021

Selain di sekitaran Jalan Dharmawangsa juga terdapat pelanggaran parkir berupa parkir liar kawasan Jalan Kayoon. Misalnya, pada Jalan Kayoon di sebelah kiri selatan. Banyak mobil yang parkir liar di tepi jalan yang telah dipasang rambu dilarang parkir. Dinas Lalu Lintas Kota Surabaya sering menyidak kendaraan yang parkir liar dan melanggar rambu lalu lintas, namun masih tetap banyak pengendara (roda dua maupun roda empat) yang mengacuhkan rambu lalu lintas tersebut. Banyaknya mobil di sana sehingga jalan hanya memiliki dua lajur, dan mobil yang melewati jalan tersebut harus sangat berhati-hati karena kemacetan akibat padatnya kendaraan yang seringkali terjadi di sekitar jalan tersebut.⁹

Terhitung sejak delapan bulan Perda Nomor 3 tahun 2018 disahkan, sebanyak 281 kendaraan telah didenda karena parkir melanggar rambu dilarang parkir.¹⁰ Aktivitas parkir liar terjadi karena adanya dorongan kebutuhan masyarakat untuk memparkirkan kendaraannya secara mudah dan tidak jauh dari tempatnya beraktivitas. Hal inilah yang disalahgunakan oleh pihak-pihak yang tak bertanggung jawab dengan cara membuka jasa parkir secara ilegal. Para oknum juru parkir liar ini menjadikannya sebagai kesempatan para oknum untuk mencari pendapatan sendiri. Pemanfaatan parkir secara liar di bahu jalan yang dilakukan selama ini juga berkaitan dengan kepentingan ekonomi dimana retribusi parkir yang dibayarkan oleh masyarakat pengendara hanya untuk kantong pribadi petugas parkir saja. Hal inilah yang juga dapat mengurangi pendapatan PAD karena pada dasarnya memang sudah terdapat peraturan yang mengatur tentang kegiatan parkir di tepi jalan agar dapat berkontribusi pada pendapatan daerah.

Beberapa hal menarik dari masalah tersebut diantaranya adalah pertama, parkir umum di badan jalan diharapkan mampu memberikan kontribusi yang cukup besar bagi wilayah tersebut. Namun di sisi lain, parkir di tepi jalan umum

⁹ Jalan Kayoon Surabaya Macet ternyata ini Pemicunya
(<https://surabaya.tribunnews.com/2017/03/10/jalan-kayoon-surabaya-macet-ternyata-ini-pemicunya>.) Diakses pada 23 Maret 2021

¹⁰ Delapan Bulan, Denda 281 Kendaraan yang Parkir Sembarangan
(<https://www.jawapos.com/surabaya/28/08/2019/delapan-bulan-denda-281-kendaraan-yang-parkir-sembarangan/>) Diakses pada 29 Maret 2021

mengganggu arus lalu lintas. Selain itu, masalah yang sering terjadi dalam perparkiran adalah terjadinya parkir liar dan pemalakan yang dilakukan preman. Parkir liar biasanya terjadi pada suatu acara dan tempat-tempat keramaian seperti gedung pertemuan, pertokoan dan rumah makan. Selain itu juga terdapat permasalahan pada karcis parkir, cukup sering kejadian dari karcis yang tidak diberikan kepada pengguna jasa parkir, khususnya yang berada dipinggir jalan umum. Ada pula juru parkir yang sengaja mengganti karcis resmi dengan nomor yang dibuat sendiri.¹¹ Angkutan umum bahkan pemilik kendaraan pribadi lainnya yang parkir di tepi jalan umum sehingga menimbulkan kemacetan karena penyempitan luas jalan. Irvan Wahyu Drajat , Kepala Dinas Perhubungan Kota Surabaya mengatakan bahwa hampir semua titik di Surabaya sering menjadi tempat digunakannya parkir liar hingga ke tepi jalan. Beberapa di antaranya adalah Jalan Manyar hingga Kertajaya serta lokasi lain. Bahkan di daerah Jemursari ada sebuah hotel yang tidak menyediakan tempat parkir yang ideal, sehingga banyak taksi yang parkir berjejer di tepi jalan.¹²

Menurut pernyataan dari bapak Irvan Wahyu Sudrajat selaku Kepala Dishub Kota Surabaya yang dikutip oleh Surya pada tahun 2015 menjelaskan bahwa masih banyak para pelaku usaha di Kota Surabaya yang belum menyediakan fasilitas parkir sebagai layanan penunjang dari tempat usaha mereka, sebagian besar dari pengguna kendaraan yang mengunjungi tempat usaha menggunakan badan jalan sebagai media untuk tempat parkir di beberapa tempat usaha. Hal ini tentu dapat menyebabkan kendaraan parkir berjajar yang menyebabkan kemacetan, dan juga munculnya juru parkir liar serta layanan parkir liar. Dishub telah melakukan berbagai upaya untuk mengatasi masalah adanya hal tersebut, diantaranya yaitu dengan berkoordinasi Dinas Cipta Karya dan Perizinan

¹¹ Moko Ariyanto, 2002, *Pelaksanaan Peraturan Daerah Kabupaten Klaten No. 13 Tahun 2000 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dan Kontribusinya terhadap Pendapatan Asli Daerah*. Surakarta : UNS Press.

¹² Dishub Kewalahan Atasi Parkir Sembarangan
(<https://surabaya.tribunnews.com/2015/08/23/Dishub-kewalahan-atasi-parkir-sembarangan>)
Diakses pada 23 Desember 2021

untuk pengendalian Izin Mendirikan Bangunan (IMB) terkait dengan setiap badan usaha harus menyediakan persil parkir sebagai penunjang usaha.

Berkaitan dengan fungsi pemerintah daerah yakni menyelenggarakan, menjalankan, dan mengatur jalannya pemerintahan termasuk juga dalam pelayanan publik maka untuk dapat mengatasi masalah kemacetan akibat parkir liar yang ada di Kota Surabaya, Pemerintah Kota Surabaya mengeluarkan perubahan kebijakan dalam penetapan penyelenggaraan parkir di Kota Surabaya yang ditetapkan berupa Peraturan Daerah (Perda) Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya perubahan atas Perda Kota Surabaya Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perparkiran dan retribusi parkir. Hendaknya perubahan substansi yang ada dalam kebijakan yang baru diharapkan dapat menyelesaikan masalah Pemerintah Kota Surabaya atas kemacetan di Kota Surabaya dengan aturan parkir yang lebih efisien, dan sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Surabaya serta kebutuhan saat ini.

Pada penyelenggaraan perparkiran berdasarkan Perda Nomor 1 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perparkiran dan Retribusi Parkir sebelumnya pemerintah pada pelaksanaan teknisnya berfokus pada pendapatan daerah lewat retribusi parkir. Setelah Perda nomor 3 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya disahkan, peraturan sudah tidak terlalu ditekankan pada retribusi parkir, melainkan penekanan yang dilakukan lebih kepada badan swasta yang bekerja sama dengan pemerintah wajib melaksanakan kehendak pemerintah seperti letak lahan parkir sesuai tatanan tata ruang kota sehingga tidak mengganggu kelancaran arus lalu lintas, serta adanya kewajiban jukir, pembinaan jukir, intensif honorium jukir yang di tetapkan lalu dibina oleh pemerintah secara langsung. Penataan letak lahan parkir ini sesuai dengan visi dan misi Kota Surabaya yang mengedepankan tatanan kota berbasis RTRW yang tecantum pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Surabaya tahun 2016-2021 terletak pada poin empat misi Kota Surabaya yang berbunyi

“mewujudkan penataan ruang yang terintegrasi dan memperhatikan daya dukung kota”.

Pemerintah Kota Surabaya memiliki kewenangan dalam Penyelenggaraan tempat parkir. Menurut Perda Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 mengenai Penyelenggaraan Perparkiran, tempat Parkir Tepi Jalan Umum merupakan fasilitas yang disediakan oleh pemerintah berupa jasa parkir di tepi jalan. Pada dasarnya Parkir Pinggiran Jalan Raya adalah alih fungsi jalan menjadi tempat parkir di tepi jalan. Tempat Parkir Khusus merupakan tempat khusus yang dikelola langsung pemerintah guna mengakomodasi pengguna jasa parkir berupa halaman, taman, dan gedung parkir.¹³ Dalam penyelenggaraan Tempat Parkir di pinggiran jalan raya terbagi menjadi 3 jenis pelayanan yaitu Parkir Insidentil, Parkir meter dan Parkir Zona. Sedangkan pada pelayanan tempat parkir di pinggir jalan raya terbagi atas 3 jenis pelayanan pula yaitu Parkir Zona, Parkir Tepi Jalan Umum, dan Parkir Insidentil. Terdapat perbedaan dari seluruh pelayanan yang telah disebutkan di atas, diantaranya adalah lokasi dari tempat parkir serta tarif yang telah ditetapkan. Untuk pelayanan Parkir Zona dan parkir lainnya yang di tepi jalan, Pemerintah Daerah yang menentukan lokasinya diberlakukan secara tetap. Sedangkan pada pelayanan Parkir Insidentil, lokasi yang ditentukan tidak bersifat tetap karena disesuaikan dengan keramaian dan kepentingan acara saat itu. Penetapan tarif dari seluruh pelayanan tersebut berbeda satu sama lain. Untuk pelayanan Tempat Parkir Tepi Jalan Umum tarif yang ditetapkan relatif rendah, sedangkan pada pelayanan tempat Parkir Zona tarif yang ditetapkan cukup tinggi dari pelayanan Tempat Parkir Tepi Jalan Umum.

Pemerintah Kota Surabaya di tanggal 20 Maret tahun 2017, telah resmi menetapkan peraturan tarif Parkir Zona di sejumlah wilayah tempat parkir Tepi Jalan Raya Surabaya.¹⁴ Bentuk Peraturan Daerah Surabaya No.1 Tahun 2009 ditandai dengan penetapan peraturan Parkir Zona, dimana isi dari perda tersebut

¹³ Pasal 1 Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018

¹⁴ Ini 10 Lokasi Parkir Zona di Surabaya (<https://humas.surabaya.go.id/2017/03/21/ini-10-lokasi-parkir-zona-di-surabaya/>) diakses pada 9 April 2017.

mengenai Penyelenggaraan Perparkiran serta Retribusi Parkir sekaligus Peraturan walikota (Perwali) Surabaya No.3 Tahun 2017 mengenai Pedoman Penetapan Parkir Zona yang ada di Kota Surabaya. Sesuai pada isi Pasal 2 Peraturan Walikota (Perwali) Surabaya No.3 Tahun 2017 yang berisikan pedoman penetapan Parkir Zona di wilayah Surabaya, lokasi Parkir Zona telah diterapkan di setiap tempat parkir Tepi Jalan Umum dan telah diberlakukan oleh Pemerintah Daerah. Penetapan lokasi Parkir Zona sesuai dengan hasil Keputusan Kepala Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Surabaya, yang mana di dalam keputusan itu wajib menyertakan dengan padat dan jelas nama dari jalan yang telah ditentukan untuk lokasi Parkir Zona.¹⁵

Pada pasal 3 Perwali mengenai Pedoman dari Penetapan Parkir Zona di Kota Surabaya dijelaskan ketentuan Penetapan lokasi dari Parkir Zona yaitu : Bahu jalan raya yang ditetapkan memiliki volume dan kapasitas (V/C) *ratio* minimal sebesar 0,5 (nol koma lima); wilayah pusat kota kegiatan dari berbagai masyarakat merupakan letak dari lokasi Parkir Zona; dengan tidak melewati kesediaan tempat atau lahan parkir. Lokasi parkir yang ditentukan berdasarkan ketetapan dari Kepala Dinas dan masukan ataupun saran dari Tim Pertimbangan Perparkiran. Sedangkan pada pasal 6 tentang petugas parkir dijelaskan bahwa pada lokasi Parkir Zona yang telah memakai alat parkir meter atau yang lainnya, dengan setiap petugas menjaga wilayah tersebut diberi upah atau honorarium sesuai dengan kebijakan di daerah tersebut.

Menurut Peraturan walikota No.23 di Tahun 2018, kategori kendaraan roda empat jenis mini truck dan sejenis lainnya akan dikenai tarif resmi Parkir Zona sebanyak sepuluh ribu rupiah (Rp. 10.000,00), untuk jenis kendaraan pick up, mobil sedan, dan sejenis lainnya dikenai tarif sebanyak lima ribu rupiah (Rp. 5.000,00), untuk kendaraan besar seperti trailer, truk gandeng, dan sejenisnya dikenai tarif sebanyak dua puluh ribu rupiah (Rp. 20.000,00), untuk kendaraan bus, truk muatan, dan sejenis lainnya dikenai tarif empat belas ribu rupiah (Rp.

¹⁵ Pasal 2 Peraturan WaliKota Surabaya Nomor 3 Tahun 2017 tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona di Kota Surabaya.

14.000,00), sedangkan untuk kendaraan sepeda motor dikenai tarif sebesar dua ribu rupiah (Rp. 2.000,00).¹⁶ Per Februari 2019, terdapat sejumlah wilayah yang telah memberlakukan sistem Parkir Zona antara lain Taman Bungkul, Pasar Atom, Jembatan Merah, Tugu Pahlawan, Blauran, Tunjungan, Kertajaya, Embong Malang, Balaikota, Rungkut, Nginden, Kebun Binatang, Mayjen Sungkono, dan Keputran. Aturan Parkir Zona telah diberlakukan di wilayah tersebut. Berikut adalah titik Parkir Zona sesuai kawasan yang telah ditetapkan.¹⁷

Table I.3: Lokasi Titik Parkir Zona Tahun 2019

Wilayah jembatan merah	Jalan Kapasan Jalan Kembang Jepun Jalan Songoyudan Jalan Slompretan Jalan Rajawali Jalan Pegirian Jalan Dukuh Jalam Kalimati Wetan Jalan Kulimati Kulon Jalan Kalimati Tengah Jalan Bibis Jalan Kapas Krampung Jalan Nyamplungan Jalan Ngalik Jalan Samudra Jalan Kalasan Jalan Teh Jalan Tambaksari
------------------------	---

¹⁶ Peraturan WaliKota Surabaya Nomor 29 Tahun 2018 Tentang Perubahan Tarif Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum

¹⁷ Daftar Lengkap Parkir Zona di Surabaya, Dinas Perhubungan Tambah Lima Titik (<https://jatim.tribunnews.com/2019/02/25/daftar-lengkap-parkir-zona-di-surabaya-dinas-perhubungan-tambah-lima-titik-baru/>) diakses pada 19 Februari 2021

	Jalan Veteran Jalan Gula Jalan Bongkaran Jalan Tambak Rejo Jalan Coklat Jalan Kopi Jalan Karet
Wilayah Tugu Pahlawan	Jalan Undaan Kulon Jalan Pasar Besar Wetan Jalan Ruden Suleh Jalan Bubutan Jalan Pahlawan Jalan Undaan Wetan Jalan Jagalan Jalan Pasar Turi Jalan Tembaan Jalan Keramat Gantung Jalan Makam Peneleh Jalan Dupak Jalan Achmad Jais
Wilayah Tunjungan	Jalan Gemblongan Jalan Embong Trengguli Jalan Embong Wungu Jalan Kombes Pol. M. Duryat Jalan Taman Apsari Jalan Genteng Besar Jalan Tunjungan Jalan Genteng Kali Jalan Embong Sawo Jalan Tegalsari

	Jalan Tumpang Dukuh
Wilayah Blauran	Jalan Penghela Kranggan Bubutan Jalan Semarang Jalan Blauran Jalan Tembok Dukuh Tidar
Wilayah Embong Malang	jalan Kedung Doro Jalan Urip Sumoharjo Jalan Kedungsari Jalan Embong Malang
Wilayah Pasar Atom	Jalan Pecindilan Jalan Bunguran Jalan KH Mas Mansyur Jalan Waspada Jalan Ketabang Kali Jalan Semut Baru Jalan Pengampon Jalan Stasiun Kota Jalan Gembong
Wilayah Taman Bungkul	Jalan Srayu Jalan Progo Jalan Taman Bungkul
Wilayah Balaikota	Jalan Pacar Jalan Wijaya Kusuma Sedap Malam Jalan Kacaping Jalan Wali Kota Mustajab Jalan BKR Pelajar

	Jalan Jimerto Jalan Selamat Jalan Pandan Jalan Agung Suprpto Jalan Melati
Wilayah Kertajaya	Jalan Darmawangsa Jalan Pucang Anom Jalan Manyar Kertoarjo V Jalan Menur Kertoarjo Jalan Pacar Keling Jalan Dharmuhusuda Jalan Pucang Anom Timur Jalan Kertajaya Jalan Karangmenjangan Jalan Mulyosari
Wilayah Rungkut	Jalan Kali Rungkut Jalan Rungkut Lor Rungkut Kidul Jalan Rungkut Industri Kidul
Wilayah Nginden	Jalan Trenggilis Jalan Barata Jaya Jalan Mulyosari Jalan Nginden Jalan Prapen Jalan Kendangsari Jalan Ngagel Jaya Selatan Jalan Manyar
Wilayah Kebun Binatang	Jalan Adityawarman Jalan Kutai

	Jalan Ciliwung
Wilayah Mayjen Sungkono	Jalan Indragiri Jalan Dukuh Kupang Indah Jalan HR Muhammad Jalan Mayjen Sungkono Jalan Kupang Jaya Jalan Dr Soetomo Jalan Dukuh Kupang
Wilayah Keputran	Jalan Kayoon Jalan Keputran Jalan Tumapel Jalan Pandegiling Jalan Majapahit Jalan Dinoyo Jalan RA Kartini

Membahas lebih lanjut mengenai Parkir Zona, dalam kebijakan penyelenggaraan Parkir Zona merupakan tempat penyediaan fasilitas parkir yang menggunakan badan jalan sebagaimana seharusnya tidak diperuntukkan sebagai parkir, tetapi dalam rangka untuk menunjang kegiatan ekonomi masyarakat maka dilegalkan oleh pemerintah meskipun tarif parkir yang dikenakan lebih mahal dibanding tarif parkir didalam gedung atau penggunaan parkir bagian outdoor wilayah milik jalan. Parkir Zona juga berguna menekan angka kendaraan yang terparkir di sekitar bahu jalan dengan cara menaikkan biaya parkir sesuai dengan pernyataan dari Kepala UPT atau Unit Pelaksanaan Teknis parkir TJU Dishub atau Dinas Perhubungan Wilayah Surabaya, Bapak Tranggono, beliau mengatakan bahwa tujuan dilakukannya penetapan tarif Parkir Zona lebih mahal agar Parkir Zona sendiri pemanfaatan bahu jalan untuk lahan parkir akan berkurang sehingga akan memilih parkir kendaraan dalam gedung atau memilih

memakai kendaraan publik atau umum.¹⁸ Berikut kutipan wawancara dengan Bapak Achmad Hilmi selaku Admin Seksi Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Dinas Perhubungan Surabaya yang memperkuat manfaat dari kebijakan Parkir Zona. Pada saat awal implementasi kebijakan Parkir Zona selama 7 bulan, itu terbukti mampu mengurangi intensitas parkir di jalanan yang padat sehingga berkontribusi menurunkan kemacetan. Salah satu faktornya adalah tarif lebih mahal yang membuat efek *shock* pada masyarakat waktu itu. Lalu sekarang ketika di bahu jalan sudah kembali banyak kendaraan yang parkir artinya tarif Parkir Zona membutuhkan penyesuaian agar dapat kembali ke tujuan awal menurunkan kemacetan.¹⁹ Peneliti mencari data mengenai pelanggaran parkir wilayah Surabaya pada periode tahun 2017 hingga tahun 2018 dimana saat tahun-tahun tersebut merupakan kondisi sebelum dan setelah dielakukannya Parkir Zona, berikut data yang dinyatakan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

Tabel I.4 Sejumlah Pelanggaran Parkir di Kota Surabaya

No	Jenis Pelanggaran Parkir	2017	2018
1	Pedestarian	233	137
2	Pelanggaran Rambu	943	905
	Jumlah	1176	1042

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Data tersebut menyebutkan bahwa di tahun 2017 sampai tahun 2018 kelalaian parkir yang terjadi saat sebelum diberlakukannya kebijakan Parkir Zona. Pada tahun 2017 terdapat 1176 total pelanggaran parkir baik pelanggaran parkir di pedestrian, rambu. Di tahun 2018 terdapat penurunan tingkat pelanggaran parkir

¹⁸ Masih Banyak Warga Tak Pahami Parkir Zona, ini yang Dilakukan Dishub Surabaya.

(<http://bit.ly/WargaTakPahamParkirZona>) Diakses pada 24 Maret 2021

¹⁹ Kurangi Macet, Surabaya Siap Tambah Jumlah Parkir Zona

(<https://www.idntimes.com/news/indonesia/rosa-folia/kurangi-macet-surabaya-siap-tambah-jumlah-parkir-zona-1>) Diakses pada 4 Agustus 2022

di Kota Surabaya sebanyak 1042 total pelanggaran parkir. Harapan pemerintah pada perda Nomor 3 Tahun 2018 ini dapat mengurai kemacetan karena kondisi banyaknya pelanggaran parkir di badan jalan serta lebih mengatur penataan parkir berdasarkan jenis parkir dan lokasi tata ruang di Kota Surabaya. Sebab itulah, proses implementasi Parkir Zona di Kota Surabaya adalah tujuan dari penelitian ini, apakah dapat menjadi solusi terhadap keadaan parkir di beberapa wilayah yang belum tertata dengan rapi hingga menimbulkan kemacetan sesuai dengan substansi Perda Nomor 3 Tahun 2018 serta bagaimana ekspektasi yang diharapkan oleh pemerintah Kota Surabaya.

Penelitian terdahulu berhubungan juga dengan perparkiran di Kota Surabaya, oleh Dita Risdianah dengan judul Pelaksanaan Sistem Pengawasan Petugas Parkir dalam Rangka Peningkatan PAD di Kota Surabaya. Penelitian tersebut bertujuan untuk mendiskripsikan mengenai pelaksanaan sistem pengawasan petugas parkir dalam rangka peningkatan PAD di Kota Surabaya. Penelitian ini dilatarbelakangi karena dalam kegiatan perparkiran masih terdapat masalah khususnya dalam retribusi parkir di tepi jalan umum. Hal tersebut disebabkan karena masih adanya penarikan retribusi parkir yang tidak sesuai aturan.

Hasil dari penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa pengawasan petugas parkir yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya tidak sesuai dengan SOP yang berlaku sehingga pengawasan yang dilakukan tidak berjalan mengikuti tujuan yang telah ditetapkan. Hal menarik lainnya dari ini adalah ternyata pengawasan yang tidak berjalan maksimal juga disebabkan karena minimnya jumlah pegawai yang melakukan pengawasan parkir di tepi jalan umum dan tidak sesuai dengan jumlah lokasi titik parkir yang tersebar di Kota Surabaya. Dengan begitu banyaknya jenis kebijakan parkir di Kota Surabaya, penelitian yang dilakukan oleh Dita Risdianah memiliki batasan untuk tidak meneliti pengawasan juru parkir dilihat dari jenis kebijakannya, oleh karena itu peneliti ingin melengkapi data tentang bagaimana sistem pengawasan petugas parkir sekaligus kinerja juru parkir dalam implementasi kebijakan Parkir Zona.

Selain penelitian yang berkaitan tentang perparkiran di Surabaya, terdapat juga penelitian terdahulu yang menggunakan tema Parkir Zona di wilayah lainnya. Beberapa penelitian tersebut akan dijelaskan sebagai berikut

Tabel I.5 Penelitian terdahulu yang menggunakan teori implementasi model Grindle

NO	STUDI	JUDUL PENELITIAN	FOKUS PENELITIAN	HASIL PENELITIAN
1	Kurek, A. (2022)	<i>Daily Variability Of The Use Of Parking Spaces In The Paid Parking Zone Covered By Dynamic Parking Information Before And During The Covid-19 Pandemic</i>	Variabilitas harian penggunaan ruang parkir zona berbayar pada saat sebelum dan sesudah pandemi Covid-19.	Pandemi COVID-19 berkontribusi terhadap penurunan penggunaan ruang parkir dan indikator rotasi pada ruang parkir di zona parkir Berbayar.
2	Gurbuz, O. (2021)	<i>Zoning and Zone Permit Pricing for Smart Parking Management at a University Campus</i>	Penetapan Zonasi dan Penetapan Harga Izin Zona untuk pengelolaan parkir cerdas di kawasan kampus.	Penerapan metodologi Zonasi dan Penetapan Harga Izin Parkir ke kampus universitas. Hasil analisis telah menyarankan alternatif cara untuk meningkatkan harga izin saat ini.
3	Kozlowski, M. (2021)	<i>Analysis Of The System Of Controlling Paid Parking Zones</i>	Sistem pengendalian Parkir Zona berbayar.	Penelitian ini mengkonfirmasi alasan di balik penerapan sistem kontrol parkir di bawah penerapan konsep kota pintar di Warsawa.
4	Christopher, C.G. (2021)	<i>Locking And Unlocking Of Vehicles Parked At No-Parking Zone Through Traffic Police Server Using</i>	Kebijakan penguncian kendaraan parkir di zona larangan parkir menggunakan IOT.	Kendaraan yang diparkir di zona larangan parkir tidak akan dapat diakses dan dibuka kuncinya melalui server polisi lalu lintas menggunakan perangkat IOT.

NO	STUDI	JUDUL PENELITIAN	FOKUS PENELITIAN	HASIL PENELITIAN
		<i>Iot</i>		
5	Feng, Y. (2021)	<i>Predicting Vacant Parking Space Availability Zone-Wisely: A Densely Connected ConvLstm Method</i>	Cara memprediksi ketersediaan zona ruang parkir yang kosong menggunakan metode ConvLSTM yang terhubung secara padat.	Dengan menganalisis data VPS historis untuk zona grid, peneliti menemukan bahwa untuk jumlah VPS, tidak hanya ada korelasi temporal yang solid dalam tempat parkir yang sama, tetapi juga korelasi spasial yang jelas antara tempat parkir yang berbeda.
6	Kurek, A. (2021)	<i>Analysis of selected parking characteristics in the Paid Parking Zone-a Case Study Based on City in Poland</i>	Analisis karakteristik Parkir Zona berbayar di kota di negara Polandia.	Syarat dasar pengelolaan PPZ yang efisien adalah tersedianya informasi karakteristik parkir di kawasan seperti waktu parkir, indikator rotasi, penggunaan ruang parkir, dll.
7	Zedgenizov, A. (2021)	<i>Assessing The Demand For Parking Near Trip Attractors In The Arctic Zone</i>	Penilaian kebutuhan parkir untuk daerah wisata di Zona Arktik.	Hasil penelitian ini memungkinkan untuk memperhitungkan permintaan parkir di dekat penarik perjalanan yang baru dikembangkan dan menyesuaikan jumlah tempat parkir di dekat yang sudah ada.
8	Kurek, A. (2021)	<i>Methods of Transport Accessibility Management to Paid Parking Zones with Dynamic Parking Information</i>	Metode manajemen aksesibilitas transportasi ke zona parkir berbayar dengan informasi parkir dinamis.	Otoritas kota di Polandia memperkenalkan Zona Parkir Berbayar, yang juga berkontribusi pada peningkatan ketersediaan ruang parkir di pusat kota untuk lebih banyak pengemudi. Kondisi lalu lintas di dekat tempat parkir semakin berkurang.
9	Seymer, P. (2021)	<i>Smart Parking Zones Using Meshed</i>	Implementasi program parkir cerdas menggunakan	Alternatif peneliti tentang penggunaan sistem lokalisasi luar ruang berbasis <i>Bluetooth Low Energy (BLE)</i>

NO	STUDI	JUDUL PENELITIAN	FOKUS PENELITIAN	HASIL PENELITIAN
		<i>Bluetooth Sensor Networks</i>	jaringan sensor <i>Bluetooth</i> yang saling terhubung.	dengan biaya rendah, daya rendah untuk menyediakan deteksi hunian ruang dan transfer data sensor.
10	Zhang, W. (2020)	<i>A Distribution Model for Shared Parking in Residential Zones that Considers the Utilization Rate and the Walking Distance</i>	Implementasi model distribusi parkir bersama di kawasan pemukiman yang mempertimbangkan tingkat pemanfaatan dan jarak jalan kaki.	Model yang diusulkan meningkatkan tingkat penggunaan tempat parkir di zona perumahan sambil mengurangi jarak berjalan kaki. Penggunaan bersama ruang parkir memaksimalkan utilitas dan mengurangi kekurangan ruang parkir di pusat kota.
11	Solowczuk, A. (2020)	<i>Effect Of The Parking Lane Configuration On Vehicle Speeds In Home Zones In Poland</i>	Pengaruh pengaturan jalur parkir terhadap kecepatan kendaraan di kawasan perumahan di Polandia.	Penentuan tapak jalur parkir merupakan faktor yang relevan sejauh mengurangi kecepatan, dengan tingkat pengurangan ini tergantung pada lebar jalur perjalanan yang tersisa.
12	Kong, Y. (2019)	<i>Optimal Storage And Loading Zones Within Surface Parking Facilities For Privately Owned Automated Vehicles</i>	Zona penyimpanan dan muatan pada tempat parkir untuk kendaraan pribadi.	Analisis numerik dari fasilitas parkir pusat perbelanjaan pola dasar, penulis menunjukkan bahwa model merespons secara intuitif terhadap stimulus dengan memvariasikan parameter input secara sistematis.
13	Duda-Wiertel, U. (2019)	<i>The analysis of transport-related behaviours of drivers in highly occupied paid parking zones</i>	Analisis perilaku pengemudi kendaraan pada Parkir Zona di kawasan ramai.	Perkiraan pangsa lalu lintas pencarian dalam total arus lalu lintas dalam kasus kejenuhan spesifik area parkir dan tingkat <i>turnover</i> parkir tertentu.
14	Lopez, C.	<i>Microscopic</i>	Zona pemuatan barang	Penelitian ini mengeksplorasi hubungan antara waktu

NO	STUDI	JUDUL PENELITIAN	FOKUS PENELITIAN	HASIL PENELITIAN
	(2019)	<i>simulation of cruising for parking of trucks as a measure to manage Freight Loading Zone</i>	untuk parkir truk.	pencarian, probabilitas parkir dan kepadatan parkir kawasan. Berdasarkan hasil penelitian, diusulkan aplikasi fungsi biaya mil terakhir.
15	Zhang, W. (2019)	<i>Distributing Model For Shared Parking in the Residential Zones</i>	Model distribusi parkir berbagi di kawasan pemukiman.	Model pengalokasian praktis untuk mendistribusikan ruang parkir, okupansi parkir meningkat secara efektif dan jarak berjalan kaki setelah parkir lebih pendek.
16	Jioudi, B. (2019)	<i>Congestion Awareness Meets Zone-Based Pricing Policies For Efficient Urban Parking</i>	Kebijakan penetapan harga parkir berbasis zona di perkotaan.	Peneliti mengusulkan serangkaian strategi penetapan harga yang dinamis dan sadar zona untuk memecahkan masalah parkir dan kemacetan lalu lintas.
17	Perez, B.O. (2015)	<i>Delineating And Justifying Performance Parking Zones: Data-Driven Criterion Approach In Washington, D.C.</i>	Kinerja Parkir Zona berbasis data di Kota Washington D.C.	Pendekatan untuk menetapkan pembenaran objektif untuk penggunaan penetapan harga kinerja di dalam sub-area di Distrik. Hasilnya, Departemen Perhubungan Distrik Columbia dapat mengartikulasikan mengapa area tertentu dipilih dan dapat menerapkan kinerja parkir dengan tingkat keyakinan yang lebih tinggi bahwa program tersebut akan menghasilkan dampak yang diinginkan.
18	Hössinger, R. (2014)	<i>Development of a Real-Time Model of the Occupancy of</i>	Pengembangan model parkir kawasan pemukiman jangka pendek.	Model yang menggunakan data parkir ponsel berpotensi meningkatkan prediksi tingkat hunian dengan mendeteksi penyimpanan luar biasa dari kurva

NO	STUDI	JUDUL PENELITIAN	FOKUS PENELITIAN	HASIL PENELITIAN
		<i>Short-Term Parking Zones</i>		hari rata-rata.
19	Zhang, S. (2013)	<i>Analysis Model Of On-Street Parking Zones Influencing Non-Motor Vehicle Flow</i>	Model Parkir Zona di badan jalan yang mempengaruhi arus kendaraan tidak bermotor.	Model yang digunakan dalam kebijakan tersebut efektif untuk menganalisis rasionalitas pengaturan zona parkir di badan jalan.
20	Hosseini, M.H. (2012)	<i>Developing Optimal Zones For Urban Parking Spaces By Arc GIS And AHP</i>	Pengembangan zona optimal untuk ruang parkir di perkotaan dengan Arc GIS dan AHP	Sistem Informasi Geografis (SIG) memperhitungkan sistem yang sesuai untuk menentukan lokasi optimal untuk mengembangkan ruang parkir umum. Menggunakan GIS memiliki manfaat meningkatkan akurasi dibandingkan dengan metode tradisional.
21	Ibeas, A. (2011)	<i>Modelling demand in restricted parking zones</i>	Penelitian ini berfokus pada permintaan permodelan parkir di kawasan terbatas.	Teknik regresi linier berganda (MLR) dan regresi berbobot geografis (GWR) terbukti berguna dalam studi kasus ini karena menawarkan kesesuaian yang lebih baik dan membuat prediksi yang lebih baik dalam skenario yang menunjukkan tingkat heterogenitas spasial tertentu.
22	Rye, T. (2006)	<i>Expansion of a Controlled Parking Zone (CPZ) And Its Influence On Modal Split: The Case Of Edinburgh</i>	Perluasan Parkir Zona terkontrol (CPZ) dan pengaruhnya pada pembagian modal.	Hasil kebijakan dapat ditiru pada kota-kota lain dengan penyesuaian faktor masing-masing kota, khususnya permintaan ruang parkir perumahan di badan jalan di daerah-daerah yang dekat dengan pusat kota.
23	Cope, J.G. (1990)	<i>Illegal Parking In Handicapped Zones:</i>	Parkir ilegal di zona penyandang disabilitas.	Berdasarkan studi demografi, tingkat keseluruhan parkir ilegal adalah 62,0%. Meskipun ada lebih banyak

SKRIPSI IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PARKIR... YODHA ANDHIKA

NO	STUDI	JUDUL PENELITIAN	FOKUS PENELITIAN	HASIL PENELITIAN
		<i>Demographic Observations And Review Of The Literature</i>		pelanggaran yang tercatat untuk pembalap kulit putih dan tua, persentase pembalap muda dan hitam yang melanggar lebih tinggi daripada pembalap kulit putih dan tua.
24	Rudelstorfer, K. (1983)	<i>Analysis Of Parking Fees In Controlled Zones/Innsbruck Town Centre</i>	Biaya Parkir Zona di pusat Kota Innsbruck.	Analisis perilaku parkir menunjukkan bahwa pemanfaatan parkir mobil jangka pendek pada zona wajib bayar, rata-rata terpenuhi sekitar 70% tempat parkir.

Berdasarkan tabel diatas terlihat bahwa beberapa penelitian mengenai Parkir Zona menunjukkan fokus dan hasil penelitian yang berbeda-beda. Terdapat beberapa penelitian yang berfokus tentang inovasi untuk menunjang kebijakan Parkir Zona seperti *Bluetooth Sensor Network* (Seymer, 2021) dan *Geographic Information System* (Hosseinelou, 2012). Selain itu ada juga penelitian yang berfokus pada karakteristik kebijakan Parkir Zona di negara lain seperti di Polandia (Kurek, 2021) dan Amerika (Perez, 2015).

Berdasarkan penelitian-penelitian sebelumnya, terlihat bahwa terdapat kecenderungan minimnya keterlibatan dimensi politik dibalik proses implementasi kebijakan Parkir Zona. Oleh karena itu penelitian implementasi kebijakan Parkir Zona di Kota Surabaya melibatkan dimensi politik sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari kebijakan Parkir Zona. Selain itu diperlukan adanya penelitian yang membahas tentang bagaimana kebijakan Parkir Zona yang diimplementasikan di Kota Surabaya? Apakah sudah berhasil atau masih belum? Selain itu apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan Parkir Zona?

Dari pemaparan latar belakang yang telah disebutkan di atas, dan melihat dari berbagai penelitian yang sudah ada, maka judul dari penelitian ini adalah “IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PARKIR ZONA DI KOTA SURABAYA”.

I.2 Rumusan Masalah

Dari paparan latar belakang yang telah disebutkan di atas, perumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah proses implementasi kebijakan Parkir Zona di Kota Surabaya?
2. Apa sajakah faktor-faktor penentu keberhasilan/kegagalan proses implementasi kebijakan Parkir Zona di Wilayah Kota Surabaya?

I.3 Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah yang telah disebutkan di atas, tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mendeskripsikan tentang bagaimana proses implementasi Parkir Zona di Kota Surabaya.
2. Untuk mencari tahu apa saja faktor-faktor penentu proses implementasi kebijakan Parkir Zona di Wilayah Kota Surabaya.

I.4 Manfaat Penelitian

Penelitian yang dilakukan diharapkan dapat memberi manfaat baik secara praktis maupun akademis. Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian yang dilakukan diharapkan dapat menjadi informasi yang bermanfaat sebagai data yang mendukung pengembangan Ilmu Administrasi Negara dan juga dapat digunakan sebagai data informasi bagi penelitian yang sama di masa yang akan datang terutama dengan tema pembahasan mengenai kebijakan Parkir Zona di Kota Surabaya.
2. Penelitian yang dilakukan diharapkan dapat menghasilkan informasi yang dapat dijadikan bahan kontribusi yang dapat berguna bagi Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Surabaya sebagai pihak yang memiliki tanggung jawab penuh terhadap kelancaran lalu lintas di Surabaya serta pelayanan parkir yang berkualitas.

I.5 Kerangka Teori

I.5.1 Kebijakan Publik

I.5.1.1 Pengertian Kebijakan Publik

Iaswell di sebuah karyanya berpendapat bahwa suatu kebijakan adalah hasil dari hubungan antar pengetahuan yang terjadi selama proses pembuatan kebijakan, dimana setiap anggota pemerintah eksekutif, legislative, dan yudikatif

beserta lapisan masyarakat mempunyai peran andil dalam mengambil sebuah keputusan publik.²⁰ Fredrich di dalam karya Wahab juga berpendapat bahwasannya kebijakan merupakan sebuah tingkah laku yang mengacu kepada kepada sebuah harapan yang telah diusung oleh seseorang, kelompok, maupun pemerintah di suatu wilayah yang memiliki hubungan dengan suatu kendala atau hambatan sembari memikirkan kesempatan agar tujuan dapat dicapai atau sasaran yang diharapkan dapat terwujud.²¹

Sedangkan Persatuan Bangsa-Bangsa (PBB) atau *United Nation Organization* dalam Wahab mendefinisikan sebagai berikut:

“Kebijakan adalah sebuah pedoman dalam melakukan tindakan, pedoman yang dimaksud bisa sederhana atau rumit, sifatnya khusus atau umum, sempit atau luas, singkat atau rinci, berbentuk uantitatif atau kualitatif, privat atau pulik. Dalam hakikatnya, kebijakan merupakan sebuah deklarasi yang berisi pedoman untuk bertindak dalam sebuah rencana”.²²

Dari beberpa pendapat tersebut, dapat disimpulkan bahwa kebijakan adalah sebuah hasil yang telah disepakati oleh berbagai pihak dan lapisan masyarakat yang memiliki peranan penting dalam mengambil keputusan, sehingga dapat dijadikan pedoman hidup sebelum bertindak guna mewujudkan tujuan yang didambakan. Hasil dari kesimpulan makna kebijakan tersebut akan digunakan sebagai landasan untuk mengartikan istilah kebijakan publik. Agar dapat memahami definisi dari kebijakan publik, ada sejumlah konsep kebijakan publik menurut Young dan Quinn dalam riwayat tulisan Suharto kebijakan publik merupakan:

1. Pemerintah berwenang melakukan tindakan. Kebijakan publik merupakan sebuah tindakan yang dapat dilakukan oleh berbagai instansi pemerintahan

²⁰ Dunn, W. N. (2003). Pengantar Analisis Kebijakan Publik. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

²¹ Wahab, S. A. (2004). Analisis Kebijaksanaan dari Formulasi ke Implementasi Kebijaksanaan Negara. Jakarta: Bumi Aksara

²² Ibid

termasuk anggota masyarakat didalamnya untuk melakukan tindakan yang telah disepakati.

2. Bentuk reaksi dari masalah kehidupan yang nyata. Kebijakan publik hadir sebagai respons dari masalah yang timbul di dalam masyarakat maupun merespon kebutuhan nyata yang diinginkan masyarakat
3. Segala bentuk tindakan dimana tujuan adalah orientasinya. Kebijakan publik umumnya bukanlah sebuah keputusan tunggal yang mutlak, tetapi hasil dari berbagai keputusan strategi yang dipilih guna mewujudkan tujuan yang diinginkan oleh masyarakat.
4. Keputusan untuk bertindak melakukan atau tidak melakukan sesuatu. Kebijakan publik pada hakikatnya merupakan sebuah tindakan kolektif dalam menyelesaikan suatu problematika sosial dan kebijakan publik hadir sebagai alternatif dalam mengambil keputusan bertindak.
5. Legitimasi yang dibuat oleh seseorang atau beberapa individu. Isi dari kebijakan publik merupakan sebuah legitimasi atau pernyataan langkah yang akan dituju dalam melaksanakan tindakan sesuai rencana yang diinginkan keputusan dalam kebijakan publik dibuat oleh lembaga atau badan pemerintahan setempat.²³

Konsep kebijakan publik lain yang dinyatakan oleh Thomas R. Dye yakni *“public policy is whatever governments choose to do or not to do”* (Kebijakan publik merupakan pilihan keputusan apapun yang pemerintah pilih untuk melakukan atau tidak melakukannya).²⁴ Lanjutan dari argumentasinya sebagai berikut:

“Kebijakan publik merupakan apa pun yang dipilih pemerintah untuk kemudian dilakukan atau tidak dilakukan, artinya bukan hanya pemerintah yang menjadi pusat perhatian dari kebijakan publik, namun termasuk apa saja tindakan yang dilakukan oleh pemerintah. Sedangkan tindakan yang

²³ Suharto, E. (2008). Analisis Kebijakan Publik: Panduan Praktis Mengkaji Masalah dan Kebijakan Sosial. Bandung: Alfabeta.

²⁴ Suaib, M. R. (2016). Pengantar Kebijakan Publik. Yogyakarta: Calpulis.

tidak dilakukan pemerintah memiliki dampak yang sama terhadap masyarakat sama halnya tindakan yang dilakukan oleh pemerintah itu sendiri..”

Kemudian Anderson dalam buku Suaib juga berpendapat yakni “*Public policies are those policies developed by governmental bodies and officials*” (kebijakan publik merupakan kebijakan yang telah dibuat oleh badan dan lembaga pemerintahan).²⁵ Kebijakan tersebut umumnya bersifat teknis dan administratif.. Anderson memaknai bahwa kebijakan publik adalah rangkaian tindakan yang memiliki tujuan dan dilaksanakan oleh kelompok masyarakat untuk memecahkan masalah tertentu. Menurut Anderson terdapat beberapa elemen penting yang terkandung dalam kebijakan publik, yaitu:

1. Kebijakan selalu berorientasi pada suatu tujuan tertentu.
2. Kebijakan merupakan tindakan-tindakan dari badan pemerintah.
3. Kebijakan merupakan cerminan dari apa yang telah dilakukan oleh pemerintah, bukan tindakan yang akan dilakukan pemerintah.
4. Kebijakan publik dapat dikatakan positif bila kebijakan tersebut telah dilakukan oleh pemerintah, dan dapat dikatakan negative bila kebijakan tersebut tidak dilakukan pemerintah.
5. Kebijakan publik yang positif selalu didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang sifatnya memaksa.

Dari beberapa pengertian kebijakan publik beserta elemen yang terkandung, dapat dipahami bahwa kebijakan publik dibentuk untuk digunakan sebagai alat memecahkan sebuah masalah guna mewujudkan tujuan yang diinginkan. Berdasarkan paparan tersebut, kebijakan publik dapat diartikan sebagai berikut:

1. Kebijakan publik merupakan seluruh tindakan-tindakan pemerintah
2. Kebijakan publik dapat dijadikan acuan dalam bertindak untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu.
3. Kebijakan publik diciptakan demi kepentingan masyarakat.

²⁵ Ibid

Sehingga kebijakan publik adalah keputusan yang berisi sifatnya memaksa dan mengikat banyak orang dalam suatu kawasan atau wilayah dimana kebijakan tersebut berada ditangan pemegang kekuasaan publik yakni pemerintah. Karena sifat yang mengikat, kebijakan publik harus dilegitimasi oleh badan pemegang otoritas politik, yaitu kelompok yang menerima pilihan dari khalayak atau publik, yang pada umumnya selalu bertindak atas nama rakyat. Pengimplemetasian kebijakan publik dilakukan oleh badan adiministrasi negara yang dijalankan oleh anggota birokrasi pemerintahan. Kebijakan publik juga hadir sebagai sebuah solusi alternatif dalam menyelesaikan permasalahan dalam pedoman di sebuah kebijakan. Ada berbagai tahapan yang harus dilalui dalam merumuskan kebijakan publik.

I.5.1.2 Tujuan Kebijakan Publik

Kebijakan dilakukan dengan melalui proses pembuatan dengan menyatukan beberapa hal, seperti perumusan isi kebijakan, cara mengimplementasikan dan akibat atau dampak dari hasil kebijakan yang telah ditentukan. Sehingga proses dan tujuan dari pembuatan kebijakan tersebut sangat perlu diperhatikan guna agar kebijakan tersebut dapat diimplementasikan dengan baik oleh masyarakat. Nugroho berpendapat bahwa tujuan dari adanya kebijakan publik yaitu untuk mengatur arah kehidupan antara pemerintah dengan masyarakat agar dapat berjalan dengan baik sebagaimana mestinya.²⁶ Tujuan dari adanya sebuah kebijakan publik sangat diperlukan khususnya di masa peralihan pemerintahan seperti saat ini, dimana pemerintah bukanlah satu-satunya pusat perhatian dari kebijakan publik. Pemerintah memiliki peran-peran tersendiri dalam melaksanakan kebijakan politik. Peran pemerintah dalam kebijakan publik , yaitu:

- 1) Merumuskan dan membuat kebijakan publik.
- 2) Mengimplementasikan kebijakan publik.

²⁶ Nugroho, R. D. (2008). Kebijakan Publik Untuk Negara-Negara Berkembang, Model-Model Perumusan, Implementasi dan Evaluasi. Jakarta: Elex Media Komputindo.

3) Melakukan ulasan kembali terhadap kebijakan publik.

Tujuan kebijakan publik umumnya didasarkan demi tercapainya kesejahteraan masyarakat melalui aturan-aturan yang telah disepakati oleh pemerintah. Agustino menyatakan tujuan kebijakan publik antara lain:

1. Kebijakan prosedural dan Kebijakan substansial. kebijakan prosedural merupakan kebijakan mengenai siapa saja yang akan melaksanakan atau bagaimana proses implementasi kebijakan tersebut dapat terselenggarakan. Sedangkan Kebijakan substansial merupakan kebijakan yang berhubungan dengan tindakan yang akan dilakukan oleh pemerintah, seperti bantuan bagi usaha kecil dan menengah, pendidikan, pembayaran keuntungan bagi kesejahteraan rakyat, dan kesehatan. Perbedaan dari kedua kebijakan ini adalah pada konteks dari kebijakan publik itu sendiri.
2. Kebijakan konservatif dan kebijakan liberal. Theodore Lowi berpendapat bahwa perbedaan definisi antara kebijakan konservatif dan kebijakan liberal terletak pada keterlibatan pemerintah selaku aparatur negara. Kebijakan liberal pada umumnya selalu melibatkan pemerintah dalam menyelesaikan berbagai permasalahan atau konflik sosial yang dialami masyarakat. Sedangkan pada kebijakan konservatif tidak ada keterlibatan pemerintah dalam melaksanakan proses sosial yang berlangsung. Singkatnya, kebijakan liberal lebih menekankan pemerintah dalam melakukan perubahan sosial khususnya dalam kategori persamaan hak. Sedangkan kebijakan konservatif lebih mengutamakan pada adat atau aturan sosial yang berlaku sehingga menolak untuk melakukan perubahan sosial. Irfan Islamy dalam kutipan Agustino menyatakan bahwa, kebijakan liberal diciptakan untuk melindungi kaum-kaum minoritas atau konsumen. Sedangkan kebijakan konservatif diciptakan untuk melindungi kaum-kaum mayoritas yang mendominasi atau disebut produsen.
3. Kebijakan *self-regulatory*, kebijakan redistributif, Kebijakan distributif, dan kebijakan regulator. Kebijakan dikelompokkan berdasarkan dari bagaimana dampak kebijakan tersebut dan hubungan kebijakan tersebut

dengan pembuat kebijakan. Kebijakan *self-regulatory* merupakan kebijakan yang isinya berbagai aturan yang berguna untuk membatasi ruang gerak sejumlah kelompok, seperti pemberian lisensi atau gelar pada pekerjaan, pengawasan kepada harga eceran, kebijakan pembuatan SIM dan sebagainya. Kebijakan redistributif merupakan sebuah aturan yang diberlakukan pemerintah untuk mengalokasikan dana hasil kekayaan diantara sejumlah kelompok penduduk. Kebijakan distributif merupakan kebijakan yang berhubungan dengan persebaran tingkat pelayanan di sektor-sektor tertentu seperti dari sektor individu, kelompok, ataupun komunitas tertentu. Kebijakan regulator merupakan kebijakan yang berisikan larangan, pembatasan perbuatan atau tindakan kepada suatu individu atau kelompok kebijakan regulator sifatnya memaksa dan mengurangi kebebasan individu atau kelompok untuk berbuat sesuatu.

4. Kebijakan simbolis dan Kebijakan material. kebijakan simbolis merupakan kebijakan yang memberikan manfaat atau kerugian dan tidak banyak berpengaruh kepada manusia. Sedangkan kebijakan material merupakan kebijakan yang memberikan nilai-nilai materi yang konkrit dan bermanfaat bagi yang menerimanya.
5. Kebijakan privat dan Kebijakan kolektif. Kebijakan politik dapat dikategorikan dalam bentuk barang, seperti barang privat ataupun barang kolektif. kebijakan privat merupakan kebijakan yang sifatnya sebagai pemakai tunggal, seperti pelayanan di rumah sakit, pelayanan pos, museum, liburan, dan sebagainya.²⁷ Sedangkan yang disebut dengan barang kolektif kebijakan yang sifat dan kegunaannya untuk banyak orang (kolektif), seperti oksigen, air, tanah, dan sebagainya.

I.5.2 Implementasi Kebijakan Publik

Sekitar tahun 1970-an Studi Implementasi pertama kali muncul ketika Jeffrey Pressman & Aaron Wildavsky (1973) menerbitkan hasil karyanya yang cukup berpengaruh, yakni : *Implementation*, dan Erwin Hargrove (1975) judul

²⁷ Agustino, L. (2012). Dasar-dasar Kebijakan Publik (3 ed.). Bandung: Alfabeta.

bukunya *The Missing link : The Study of Implementation of Social Policy* mengenai “missing link” antara proses kebijakan dengan evaluasi dampak kebijakan dari studi kebijakan publik . akibatnya penelitian mengenai implementasi mulai sering bermunculan, khususnya ketika fakta menyebutkan bahwa intervensi pemerintah dalam menangani berbagai masalah sosial masih dirasa kurang efektif. Hargrove berargumen bahwasannya studi mengenai *Public policy* dinilai hanya terfokuskan pada bagaimana proses perumusan kebijakan melalui sebuah studi serta evaluasi, namun mengacuhkan inti problematika dalam proses implementasi. Proses administrasi perumusan kebijakan dengan hasil kebijakan dinilai tidak berkorelasi dengan kebijakan (karena budaya administrasi masih bersifat tertutup) hingga sampai pada tahun 1960-an ada anggapan umum yang menyatakan bahwa perintah politik dalam *public policy* sudah cukup jelas sehingga pegawai administrasi harus melaksanakan tugasnya sesuai perintah atasan mereka.

Di dalam studi implementasi, kedua pandangan awal tersebut berlandaskan pada sebuah pertanyaan seberapa jauhkah jarak antar implementasi dengan perbedaan formulasi kebijakan, mungkinkah kebijakan pemerintah pusat diimplementasikan kepada pemerintah daerah (*top down*) atau kebijakan dibuat berdasarkan masukan dan aspirasi dari pemerintah daerah sehingga dapat diimplementasikan oleh seluruh aparatur negara (*bottom up*). Sedangkan problematika tersebut merupakan satu dari sekian permasalahan yang lebih banyak, seperti bagaimana mengidentifikasi komponen-komponen dalam proses pengimplementasian kebijakan yang cukup pelik. Dari berbagai dimensi ruang dan waktu.

Studi implementasi para pemikir tersebut memiliki keanekaragaman atas kekompleksan dari setiap butir variabel yang tersusun di dalamnya. Adapun seorang pemikir yang mengurangi jumlah variabel, ada juga yang menghitung seluruh jumlah variabel yang sudah teridentifikasi dalam studi mereka. Maka dari itu, dalam Studi Implementasi terdapat pretense untuk menganalisis teori implementasi secara universal (*Grand Theory*) dan dapat dikorelasikan dengan

berbagai kasus, di berbagai tempat dan waktu sebab yang dikembangkan hanyalah sebuah teori tindakan bukan teori implementasi kebijakan.

Terdapat perbedaan pendekatan dalam menggunakan teori implementasi, yang dikaitkan dengan :

1. Isu-isu atau jenis kebijakan yang beragam. Perbedaan isu dan jenis kebijakan menyebabkan adanya pendekatan yang berbeda, yang disebabkan karena adanya kebijakan yang sudah dirumuskan secara rumit karena harus melibatkan beberapa faktor, tetapi adapula formulasi kebijakan yang relative lebih mudah. Jangkauan yang luas dari kebijakan tersebut menghendaki adanya perubahan yang besar pula. bila disesuaikan dengan proses pelaksanaan dan tingkat kesukarannya terlihat berbeda dengan kebijakan yang lebih sederhana.
2. Konteks kelembagaan yang beragam, yang cukup menjangkau pertanyaan seberapa jauh generalisasi dapat diberlakukan pada setiap sistem politik dengan konteks negara yang beragam. Kebijakan publik yang sama dapat dilaksanakan sesuai dengan arus politik dan juga kemampuan pengelolaan administrasi suatu negara yang bersangkutan.²⁸

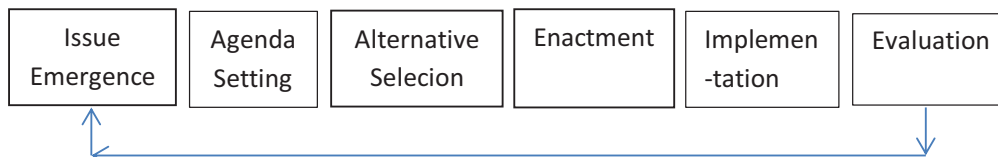
Meskipun begitu, implementasi teori dan model kebijakan terus berkembang secara pesat mulai tahun 1970-an hingga sampau 1980-an cukup besar, tetapi tak lama setelah itu selalu mengalami kemunduran dan tidak menghasilkan pendekatan-pendekatan yang baru. Berdasarkan hal tersebut, dapat ditemukan gambaran-gambaran tentang faktor apa yang perlu diperhatikan untuk meningkatkan tingkat kesuksesan tujuan dari kebijakan selama mengelola proses implementasi.

I.5.2.1 Tahapan Implementasi Kebijakan Publik

Istilah "proses kebijakan" menunjukkan bahwa ada semacam sistem yang memungkinkan ide-ide kebijakan menjadi kebijakan yang diterapkan dan

²⁸ Wahyuni, Rochyati. 2011 Implementasi dan Evaluasi Kebijakan Publik. Surabaya: PT. Revka Petra Media.

memiliki efek positif. Dalam hal ini, masalah publik muncul dalam masyarakat melalui berbagai cara, termasuk peristiwa mendadak seperti bencana atau melalui kegiatan advokasi warga dan kelompok kepentingan yang bersangkutan. Jika masalah tersebut mendapatkan perhatian yang cukup, dikatakan telah mencapai penyusunan agenda, sebuah proses untuk menentukan prioritas kebijakan yang akan diterapkan. Begitu sebuah isu naik ke dalam penyusunan agenda, maka dapat menuju ke pengembangan respons kebijakan alternatif atau solusi untuk mengatasi masalah publik. Pemberlakuan kebijakan berarti bahwa peraturan perundang-undangnya akan disahkan untuk memecahkan masalah. Setelah keputusan itu tercapai, kebijakan tersebut diimplementasikan. Kebijakan tersebut kemudian dievaluasi dan hasil evaluasi memberikan umpan balik kepada proses implementasi, dimana kebijakan tersebut dapat dilanjutkan atau melakukan revisi.²⁹



Gambar I.1 Proses Kebijakan Publik

1. Munculnya isu (Ketimpangan antara kondisi yang diharapkan dan realita)
2. Menetapkan agenda (proses memutuskan isu mana yang akan tinggi/rendah dalam agenda)
3. Menyeleksi alternatif kebijakan (berbagai pendekatan/alat yang digunakan untuk memecahkan masalah),
4. Disahkannya kebijakan (kebijakan dipilih, dipilih pada, dan secara resmi diadopsi melalui undang-undang atau putusan pengadilan),
5. Implementasi kebijakan (melaksanakan kebijakan, menegakkannya, tidak selalu mudah karena orang dapat menggugat/menggugat undang-undang,

²⁹ Birkland, Thomas A. (2015). *An Introduction to the Policy Process Theories, Concepts, and Models of Public Policy Making*. 3 rd Edition. London and New York: Routledge Taylor & Francis Group.

kekurangan dana, *checks and balances*, kemajuan teknologi, kurangnya waktu)

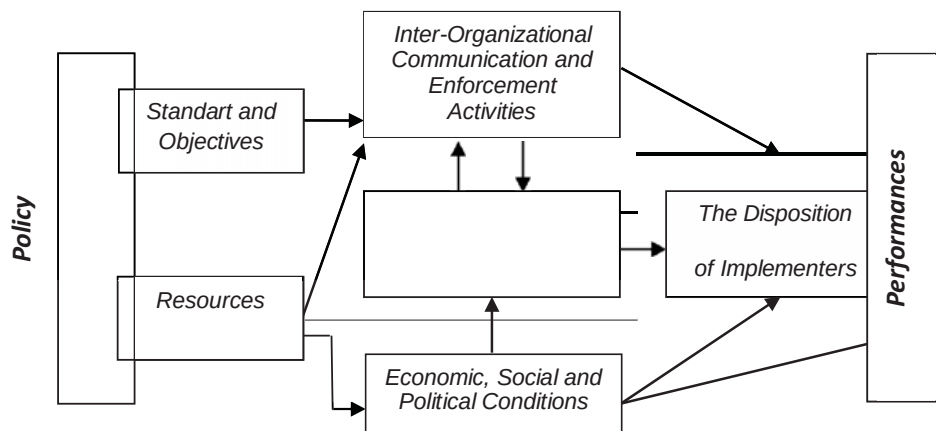
6. Evaluasi (merefleksikan proses dan menentukan apa yang telah atau belum berjalan dan kemudian mengembangkan agenda baru)

I.5.2.2 Model Teori Implementasi Kebijakan Publik

Model implementasi kebijakan berguna untuk meningkatkan pemahaman tingkat kesulitan implementasi pada proses implementasi. Beberapa ahli memaparkan berbagai model implementasi kebijakan sebagai berikut:

I.5.2.2.2 Perspektif Teoritis Proses Implementasi Kebijakan : Donald Van Meter & Carl Van Horn (1975)

Donald van Metter dan Carl van Horn menggunakan model pendekatan top-down yang dikenal dengan istilah *A Model of The Policy Implementation Process*. Model ini mempunyai enam variabel yang menghubungkan antara kebijakan (*policy*) dengan kinerja (*performance*).



Gambar I.2 Model Pendekatan *The Policy Implementation Process* van Metter dan van Horn

Sumber: Van Metter dan Van Horn dalam Hill dan Hupe (2002)

Pendekatan yang dikemukakan oleh Carl Van Horn dan Donal Van Meter menitikberatkan peran penting partisipasi dalam pembentukan kebijakan, tetapi pendekatan tersebut masih masuk kedalam golongan *top down*, karena dalam bukunya, mereka beranggapan bahwatujuan kebijakan disampaikan implementor melalui jaringan internal organisasi singkatnya, para pelaku implementasi penting dalam memahami tujuan yang ditetapkan, tetapi tidak dapat ikut menentukan tujuan yang dibuat tersebut.

Terdapat perbedaan antara Carl Van Horn dan Donal Van Meter, dengan penulis lain dalam menguraikan pendekatan deskriptif yang dilakukan. Keduanya menggunakan kerangka teoritis sebagai landasan berpikir dalam menganalisis bagaimana proses implementasi bisa terjadi dan bisa gagal. Kemudian keduanya beranggapan terdapat enam variabel yang dapat memengaruhi tingkat keberhasilan proses implementasi. yaitu :

1. Standar tujuan kebijakan yang jelas. Yaitu deskripsi mengenai tujuan yang akan dicapai dan standar apa yang digunakan untuk mengukur tingkat keberhasilannya.
2. Sumber daya yang merupakan subjek dari efektivitas proses implementasi.
3. Kualitas internal organisasi. Tingkat keberhasilan implementasi ditekankan pada proses serta sistem dalam suatu organisasi sehingga sangat dimungkinkan untuk dikontrol oleh struktur yang lebih tinggi untuk mengendalikan proses implementasi sesuai dengan yang ditetapkan.
4. Ciri khas pelaku implementasi (seperti: kemampuan dan kuantitas agen pelaksana, tingkatan hirarki di setiap unit pelaku pelaksana, dorongan politik dari lembaga yudikatif dan eksekutif, hubungan formal maupun informal dengan badan pembentuk kebijakan, dsb)
5. Lingkungan ekonomi, politik, dan sosial (seberapa banyak sumberdaya ekonomi yang dibutuhkan; seberapa berpengaruh kebijakan dapat berdampak pada sektor ekonomi; saran dan masukan khalayak terhadap kebijakan tersebut; adakah dukungan dari pemerintah terhadap proses implementasi; dan lain-lain)

6. Sikap dan tanggapan pelaku pelaksana (seperti : pemahaman isi serta tujuan kebijakan; respon tindakan terhadap kebijakan; jumlah intensitas tindakan mereka)

I.5.2.2.2 Mazmanian & Sabatier

Teori Mazmanian dan Sebateir, “dikenal dengan model kerangka analisis implementasi. Implementasi yang ideal memerlukan seperangkat kondisi optimal”³⁰. Selanjutnya menurut Parsons, di dalam pemetaan model ini bersifat sentralistis (dari atas ke bawah) dan lebih berada dimekanisme paksa daripada mekanisme pasar. Implementasi kebijakan berdasarkan model pendekatan sentralistis akan menjadi efektif apabila memenuhi enam syarat, yaitu sebagai berikut: 1) Adanya tujuan yang jelas dan konsisten, 2) Memiliki teori kausal yang memadai tentang bagaimana cara melahirkan perubahan, 3) Mempunyai struktur implementasi yang disusun secara legal, 4) Para pelaksana implementasi yang memiliki keahlian dan komitmen, 5) Adanya dukungan dari kelompok kepentingan dan penguasa, 6) Adanya perubahan dalam kondisi sosio–ekonomi yang tidak melemahkan dukungan kelompok dan penguasa.

Menurut Mazmanian dan Sebateir, menjelaskan “ada tiga kelompok variabel yang mempengaruhi keberhasilan implementasi, yaitu: 1) Variabel Independen, yaitu mudah tidaknya masalah dikendalikan yang berkenaan dengan indikator dukungan teori dan teknologi, keragaman perilaku kelompok sasaran, tingkat perubahan perilaku yang dikehendaki, variabel ini disebut juga dengan karakteristik dari masalah, 2) Variabel Intervening, yaitu variabel kemampuan kebijakan untuk menstrukturkan proses implementasi dengan indikator kejelasan dan konsistensi dan tujuan, dipergunakannya teori kausal, ketepatan alokasi sumber dana, keterpaduan hierarkis diantara lembaga pelaksana, aturan dan lembaga pelaksana, dan perekrutan pejabat pelaksana dan keterbukaan kepada

³⁰ Arifin Tahir, 2014, Kebijakan Publik dan Transparansi Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah. Bandung : Alfabeta

pihak luar variabel ini disebut juga dengan karakteristik kebijakan. 3) Variabel diluar kebijakan yang mempengaruhi proses implementasi atau lingkungan, yang berkenaan dengan indikator, kondisi sosio-ekonomi dan teknologi, dukungan publik, sikap dan konstituen, dukungan pejabat yang lebih tinggi serta komitmen dan kualitas kepemimpinan dan pejabat pelaksana³¹. Proses implementasi kebijakan dipahami melalui tiga perspektif yang berbeda, yaitu pembuat kebijakan dengan substansi kebijakannya, pejabat pelaksana di lapangan sebagai implementator dan aktor individu selaku kelompok target.

I.5.2.2.6 George Edwards III

Edwards III (1980) menamakan model kebijakan publiknya dengan istilah *Direct and Indirect Impact on Implementation*. Dalam mengkaji implementasi kebijakan, Edwards III memfokuskan pada empat variabel yang sangat menentukan keberhasilan implementasi suatu kebijakan yakni komunikasi, sumber daya, disposisi dan struktur birokrasi. Empat variabel yang berpengaruh terhadap implementasi kebijakan bekerja secara simultan dan berinteraksi satu sama lain untuk membantu dan menghambat implementasi kebijakan, sebagai berikut:

(1) Komunikasi

Komunikasi sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan publik. Implementasi efektif terjadi apabila para pembuat keputusan sudah mengetahui apa yang akan mereka kerjakan. Terdapat tiga indikator yang digunakan dalam mengukur keberhasilan variabel komunikasi tersebut, yaitu transmisi, kejelasan dan konsistensi.

(2) Sumberdaya

Variabel kedua yang mempengaruhi keberhasilan implementasi suatu kebijakan adalah sumber daya. Sumber daya terdiri dari beberapa elemen,

³¹ Arifin Tahir, 2014, *Kebijakan Publik dan Transparansi Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah*. Bandung : Alfabeta

yaitu: (a) staf; sumber daya utama dalam implementasi kebijakan adalah staf atau sumber daya manusia (SDM), (b) informasi dalam implementasi kebijakan, (c) wewenang; kewenangan merupakan otoritas atau legitimasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan secara politik, (d) fasilitas; fasilitas fisik juga menjadi faktor penting dalam implementasi kebijakan.

(3) Disposisi

Disposisi atau sikap dari pelaksana kebijakan adalah faktor penting ketiga dalam pendekatan mengenai pelaksanaan suatu kebijakan publik. Jika pelaksanaan suatu kebijakan ingin efektif, maka para pelaksana kebijakan tidak hanya harus mengetahui apa yang akan dilakukan tetapi juga harus memiliki kemampuan untuk melaksanakannya, sehingga dalam praktiknya tidak terjadi bias. Hal-hal penting yang perlu dicermati pada variabel ini adalah efek disposisi, melakukan pengaturan birokrasi, insentif.

(4) Struktur birokrasi

Kebijakan yang kompleks menuntut adanya kerjasama banyak orang, ketika struktur birokrasi tidak kondusif pada kebijakan tersebut maka akan menyebabkan sumber daya menjadi tidak efektif dan tidak termotivasi hingga menghambat jalannya kebijakan. Ada dua karakteristik menurut Edward III yang dapat mendorong kinerja struktur birokrasi atau organisasi ke arah yang lebih baik yakni:

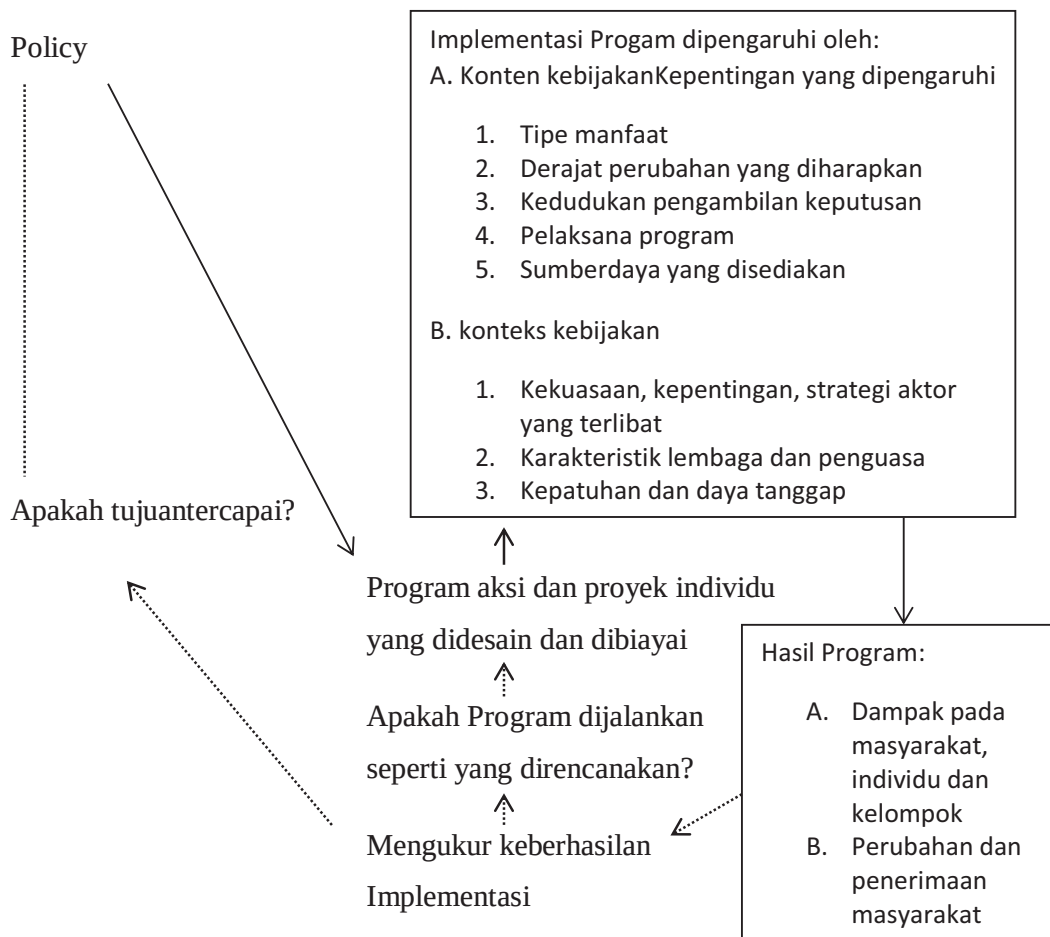
- (a) Membuat *Standar Operating Procedures* (SOPS) yang lebih fleksibel
- (b) Melaksanakan fragmentasi bertujuan untuk menyebar tanggungjawab berbagai aktivitas, kegiatan, atau program dengan bidangnya masing-masing.

I.5.2.2.7 Content of Implementation & Context of Policy : Merilee S. Grindle 1980.

pada suatu karya dengan judul *Politics and Policy Implementation in The Third World* (1980), Grindle mengemukakan pendapatnya mengenai implementasi kebijakan, yang menurutnya dalam implementasi kebijakan disebabkan oleh 2 aspek, yakni aspek isi kebijakan dan konteks dari kebijakan implementasi.³²

Di bawah ini Grindle memaparkan bahwasannya implementasi dipengaruhi oleh konteks dan isi dari kebijakan :

Gambar 1.3 faktor yang dapat memberikan pengaruh dalam implementasi menurut Grindle



³² Wahyuni, Rochyati. 2011 Implementasi dan Evaluasi Kebijakan Publik. Surabaya: PT. Revka Petra Media.

Sumber: Grindle tahun 2005

Isi Kebijakan (*Content of Policy*)

Keberhasilan proses implementasi kebijakan publik dipengaruhi oleh konteks atau program kebijakan yang diterapkan. Berbagai kebijakan yang kontroversial dinilai tidak mengutamakan rakyat dan memaksa untuk melakukan perubahan yang radikal, umumnya akan mendapatkan kecaman dan penolakan yang keras dari masyarakat bahkan pelaku pelaksana implementasi sendiri, karena mereka kesulitan untuk mengimplementasikan kebijakan dengan baik. Grindle berpendapat, implemetasi dipengaruhi oleh konteks kebijakan yang berupa:

1. Adanya kepentingan yang dipengaruhi (*Interest Affected*) dalam setiap pelaksanaan kebijakan pasti melibatkan banyak kepentingan didalamnya. Dalam indikator ini akan melihat bahwa seberapa pengaruhnya kepentingan yang dibawa dalam pelaksanaan kebijakan.
2. Manfaat yang di hasilkan (*Benefit*) terhadap setiap proses implementasi harus memberikan berbagai macam keuntungan positif dalam kehidupan bermasyarakat.
3. *Extent of Change Envision* atau tingkatan perubahan yang diharapkan. Umumnya kebijakan selalu memiliki goals atau tujuan yang ingin dicapai. Dalam aspek ini mengisyaratkan sebesar apa perubahan yang ingin dikehendaki sehingga dalam proses implementasinya harus kebijakan tersebut harus mempunyai tolok ukur yang cukup jelas.
4. Kedudukan pembuat kebijakan (*Site of Desicion Making*) dalam sebuah kebijakan, pengambilan keputusan merupakan suatu hal yang penting dalam proses implementasi kebijakan, sehingga perlu untuk mengetahui bagaimana dan dimana pengambilan keputusan dapat dilakukan dalam proses implementasi kebijakan.
5. Pelaksana program (*Program Implementer*) bentuk dukungan suatu kebijakan adalah dengan adanya aksi atau tindakan dalam melaksanakan

kebijakan guna mencapai tujuan yang diinginkan demi kelancaran proses implementasi kebijakan, untuk itu perlu adanya sumber data yang akurat.

6. Sumber daya yang digunakan (*Resources Committed*) sumber daya merupakan pendukung pelaksanaan kebijakan agar proses implementasi dapat berjalan dengan lancar.

Konteks atau Lingkungan Implementasi (*Context of Implementation*)

Lingkungan merupakan suatu tempat dimana dan untuk siapa implementasi kebijakan tersebut dilakukan dan dapat mempengaruhi tingkat keberhasilan proses implementasi kebijakan, karena hasil implementasi tetap bergantung pada peran implementasi yang mendukung, meskipun proses kebijakan berjalan dengan baik dan banyaknya dukungan masyarakat. Tindakan dan aksi dari pelaksana dipengaruhi oleh karakteristik pelaku kebijakan selama proses implementasi, karena pelaku implementor merupakan individu yang terikat dengan keinginan, kepercayaan, dan kepentingan yang akan mereka wujudkan. Sangat dimungkinkan bila dalam proses implementasi kebijakan terjadi penyimpangan yang dilakukan pelaksana untuk kepentingannya sendiri, yang dapat menyebabkan tujuan awal menjadi terhambat.

Menurut Grindle, lingkungan dapat mempengaruhi keberhasilan proses implementasi kebijakan, diantaranya adalah:

1. Kekuasaan, kepentingan, dan strategi aktor yang terlibat (*Power, Interest, and Strategy of Actor Involved*) tingkat keberhasilan peran implementor dipengaruhi oleh strategi, kepentingan, dan kekuasaan yang dimiliki aktor tersebut, jika pemangku kebijakan memiliki kepentingan tertentu dalam program yang dijalankan, mereka akan bertindak sesuai dengan apa yang ingin dikehendakinya demi tercapainya tujuan tersebut.
2. Karakter penguasa dan lembaga (*Institution and Regime Characteristic*) pelaksanaan suatu program dalam kebijakan umumnya selalu memicu konflik dari setiap individu yang kepentingannya terpengaruh. Taktik atau solusi dalam menyelesaikan konflik tersebut dengan cara “siapa akan

menjadi apa” (contohnya penggusuran lahan menjadi permukiman) secara tidak langsung merupakan sebuah cirikhas atau karakter dari seorang penguasa selama proses implementasi kebijakan.

3. Kepatuhan dan daya tanggap (*Compliance and Responsiveness*) Hal ini juga dirasa sangat penting karena untuk mengetahui bagaimana respon timbal baik dan kepatuhan dari para implementor dalam melakukan proses implementasi kebijakan publik

Implementasi merupakan tindakan atau aksi yang dilakukan oleh para pelaksana kebijakan sesuai dengan tujuan dan saran yang sudah ditentukan. Pada prosesnya implementasi dapat dilakukan dengan menggunakan dua pendekatan, yakni pendekatan sintesa dan pendekatan *bottom up*. Grindle merupakan salah satu ahli yang menggunakan pendekatan sintesa dalam analisisnya,³³ dimana dalam proses implementasi kebijakannya dilaksanakan secara sentral atau terpusat pada aktor pelaksana implementasinya.

Model pendekatan sintesa memiliki sudut pandang dan anggapan bahwasannya sebuah kebijakan memiliki karakteristik tersendiri yang disebabkan oleh variabel-variabel yang mempengaruhi implementasi. Pemangku kebijakan harus diimplementasikan oleh pemangku kebijakan yang tingkat atau hirarkinya lebih rendah. Singkatnya, yaitu seberapa besar aksi atau tindakan implementor selaras dengan tujuan dari pembentukan kebijakan publik.

Grindle menjelaskan bahwa hasil atau pencapaian merupakan indikator yang mempengaruhi keberhasilan proses implementasi kebijakan, apakah tujuan dari proses implementasi tersebut bisa dikatakan berhasil atau tidak berhasil, dan apakah selama proses implementasi kebijakan tujuan tersebut dapat diimplementasikan dengan baik atau tidak. Kemudian Grindle mengemukakan dua indikator keberhasilan proses implementasi kebijakan, diantaranya : dapat dilihat melalui cara atau metode dengan mempertimbangkan bagaimana

³³ Grindle, Merilee S. 1980. *Politics and Policy Implementation in The Third World*. New Jersey :Princeton University Press.

implementasi kebijakan tersebut, apakah telah selaras dan sesuai dengan tindakan dari pelaku pelaksana kebijakannya; kemudian tercapaiah tujuan yang diharapkan. Proses implementasi juga didukung dengan adanya 2 faktor, diantaranya adalah efek atau dampak yang ditimbulkan kepada masyarakat dan juga validasi kelompok masyarakat yang dituju dengan adanya proses perubahan yang sedang berlangsung.

1.5.3 Implementasi Kebijakan Parkir Zona Kota Surabaya

Dari pemaparan model dan teori pendekatan implementasi kebijakan publik dari berbagai pendapat para ahli, serta memperbandingan dengan bentuk penerapan Parkir Zona di lapangan, penulis memilih menggunakan pendekatan sintesa model Grindle. Menurut Grindle implementasi adalah salah satu bentuk proses interaksi politik dengan administrasi. Sehingga dapat disimpulkan bahwa kebijakan adalah suatu output dari pengambilan keputusan secara politik dimana implementor memiliki peran dalam proses implementasi. Sebagai bentuk atau hasil keputusan politik yang telah memiliki legalitas, pemerintah harus berkomitmen mendukung peningkatan kualitas layanan transportasi dan infrastruktur. Perwujudan dukungan tersebut perlu didukung dengan baik oleh birokrasi dalam proses implementasinya. Sehingga dibutuhkan suatu prosedur dan sistematika yang tepat agar pelaksanaan aktivitas tersebut berjalan dengan lancar. Dalam hal ini, terdapat kesamaan konsep dengan pendapat Grindle, dimana aktor berperan sebagai stimulus implementasi. Grindle juga berpendapat bahwa konteks implementasi atau lingkungan berperan penting dalam keberhasilan implementasi. Sehingga isi kebijakan yang ideal tidak bisa dijadikan sebagai indikator keberhasilan jika tidak mendapat dukungan dari lingkungan yang mendukung proses implementasi. Komitmen dari pihak-pihak yang berperan sebagai implementor proses kebijakan adalah bagian dari konteks implementasi kebijakan. Selain itu, Grindle juga memprediksi bahwa proses implementasi kebijakan dapat memicu terjadinya sebuah konflik antar pelaku proses implementasi.

Tolok ukur implementasi kebijakan dalam pemikiran Grindle ketiga variabel berupa organisasi, lingkungan, dan kebijakan merupakan hal terpenting yang harus diperhatikan. Ketepatan dalam memilih kebijakan merupakan bentuk perhatian pelaksana merupakan bentuk partisipasi dan perhatian guna memberikan manfaat bagi masyarakat. Kemudian setelah kebijakan ditetapkan, hal yang selanjutnya dilakukan adalah organisasi yang dibutuhkan, karena terdapat wewenang dalam organisasi yang dapat mengatur serta sumber daya yang cukup mempunyai. Lingkungan atau konteks implementasi bersifat positif dan negative. Lingkungan yang bersifat positif terhadap suatu kebijakan dapat mempengaruhi tingkat keberhasilan proses implementasi kebijakan karena mendapat dukungan yang positif dari masyarakat. Sedangkan, jika kondisi lingkungan bersifat negative terhadap kebijakan, maka proses implementasi tidak dapat berjalan dengan baik. Dari tiga aspek yang dipaparkan, responsibilitas dan kepatuhan masyarakat adalah wujud dari proses implementasi kebijakan yang dampaknya langsung dirasakan masyarakat. Pemikiran Grindle cukup sesuai dengan penelitian ini, dimana implementasi kebijakan Parkir Zona menggunakan pendekatan sintesa dengan lokasi dalam lingkup administrasi dan politik

Berdasarkan argumen tersebut sumber data dalam penelitian ini diperoleh melalui narasumber yang terpilih dan data dianalisis menurut indikatornya, dan diharapkan penelitian ini dapat menginformasikan faktor-faktor apa yang menjadi penentu proses kebijakan Parkir Zona di Surabaya. Menurut model Grindel, analisis fenomena yang telah ditemukan didasarkan pada indikator-indikator :

- a) Isi kebijakan atau content of policy, yang memiliki indikator sebagai berikut :
 1. Kepentingan yang dipengaruhi kebijakan.
 2. Manfaat dan jenis yang akan dihasilkan.
 3. Tingkat perubahan yang diinginkan.
 4. Letak pengambil keputusan
 5. Pelaku pelaksanaan program
 6. Jenis sumber daya yang dibutuhkan

- b) Lingkungan atau konteks implementasi yang memuat indikator-indikator:
 - a) Kekuasaan, kepentingan, dan strategi pelaku pelaksana yang terlibat
 - b) Karakter penguasaan dan lembaga
 - c) Kepatuhan dan daya tanggap kelompok yang dituju

I.6 Definisi Konsep

Kebijakan Publik merupakan serangkaian tata cara dan konsep yang digunakan sebagai pedoman dan dasar pengambilan keputusan dalam bertindak.

Implementasi kebijakan adalah serangkaian perilaku yang dilakukan individu atau kelompok-kelompok atau pejabat guna merealisasikan kebijakan baru yang diformulasikan sehingga dapat dilakukan evaluasi dampak kebijakan.

Parkir Zona adalah bentuk kebijakan publik yang dibentuk Pemda Surabaya dengan tujuan mengurangi kepadatan dan kemacetan Kota Surabaya dengan diberlakukannya layanan jasa parkir kendaraan yang tarifnya sudah ditentukan pada masing-masing zona.

Implementasi dari kebijakan zona parkir merupakan kebijakan parkir yang dilaksanakan Dishub Surabaya dan pengendara kendaraan lainnya yang pengimplementasiannya dilakukan secara konsisten serta untuk mendapatkan dampak positif yang maksimal kebijakan tersebut diorganisasikan demi kelancaran lalu lintas di Kota Surabaya .

Isi kebijakan merupakan faktor yang menjadi tolok ukur keberhasilan suatu program dari kebijakan yang mana isi kebijakan tersebut memuat berbagai kepentingan, keuntungan dan perubahan yang ingin dihasilkan, cara dan letak pengambilan keputusan, dan pelaku pelaksana maupun sumber daya yang diperlukan dalam proses implementasi.

Konteks atau lingkungan Implementasi merupakan faktor yang akan berpengaruh juga pada tingkat keberhasilan implementasi, karena berhubungan dengan faktor eksternal seperti dukungan kelompok sasaran, tindakan-tindakan

yang dilakukan implementor, dan karakter dari pelaksana yang dapat mempengaruhi pelaksana kebijakan melalui kepentingan yang dimiliki.

I.7 Metode Penelitian

Metode dalam penelitian adalah suatu cara atau taktik untuk membantu mencari sebuah jawaban dari problematika sosial secara ilmiah untuk mendapatkan jawaban yang sifatnya objektif dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah, dimana pada tahap ini diperlukan analisis yang dapat mengkaji hubungan permasalahan dengan jawaban yang bersifat deskriptif.³⁴ Metodologi penelitian adalah suatu metode ilmiah yang hakikatnya diterapkan guna mencari data untuk mendapatkan jawaban yang dapat digunakan sebagai informasi atau kegunaan yang lain. Dari pengertian tersebut, ada empat keyword atau kata kunci dapat diperhatikan, yakni dengan tujuan, data, penelitian, dan kegunaan. Penelitian ini menggunakan metodologi penelitian dengan pendekatan kualitatif, dan hasil penelitian yang diharapkan memperoleh pemahaman baru mengenai fenomena sosial. Metode penelitian kualitatif menurut Sugiyono.³⁵

Metodologi penelitian yaitu suatu metode yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, dan kemudian dimanfaatkan untuk landasan penelitian ilmiah. Disisi lain, peneliti adalah kunci instrumen, pengumpulan data menggunakan teknik gabungan, data yang dianalisis bersifat kualitatif atau induktif dimana penelitian kualitatif berfokus pada makna secara general. Hal penting dalam penelitian kualitatif adalah pemahaman tindakan dan makna yang diperoleh akibat dari pengamatan gejala-gejala sosial. Metode penelitian kualitatif dipilih dalam penelitian ini karena problematika sosial yang diteliti menguraikan, memahami, dan menjabarkan sebuah fenomena sosial yang kompleks.

³⁴ Sugiyono, 2010. Metode Penelitian Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta, hlm 2

³⁵ Sugiyono, 2010. Metode Penelitian Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta, hlm 9

I.7.1 Tipe penelitian

Berdasarkan uraian dari rumusan masalah serta tujuan dari penelitian ini, tipe penelitian yang tepat digunakan yaitu penelitian dengan tipe deskriptif dan pendekatan yang digunakan adalah kualitatif. Menurut Sugiyono dalam tulisan mengenai pendekatan tipe deskriptif:³⁶

“Sebuah bentuk penelitian dimana peneliti dituntun melakukan lebih banyak eksplorasi serta mengabadikan situasi sosial ke dalam penelitian secara mendalam, luas, dan menyeluruh”.

Tipe penelitian deskriptif merupakan bentuk penelitian yang berusaha untuk mendeskripsikan dan menginterpretasikan sebuah fenomena tertentu. Jadi dalam penelitian ini tipe deskriptif dimaknai yaitu suatu kegiatan penelitian yang menekankan pada deskripsi sebuah kondisi terhadap berbagai kenyataan yang ada, hal ini dapat memberikan kemudahan peneliti dalam memahami sebuah fenomena dalam problematika yang sedang diteliti. Tipe penelitian deskriptif dalam sebuah penelitian berguna sebagai alat untuk menggambarkan fenomena terkait dengan fakta di lapangan tentang perparkiran. Hal ini digunakan untuk suatu mekanisme penyelesaian masalah dalam penelitian didasarkan pada berbagai fakta yang ada.

I.7.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini difokuskan di Kota Surabaya, tepatnya di DPRD Kota Surabaya, Dinas Perhubungan, Jalan Slamet , dan Jalan Manyar Kertoarjo. Pemilihan tempat penelitian disesuaikan dengan judul dari penelitian yakni Implementasi Kebijakan Parkir Zona di Kota Surabaya serta Faktor-faktor yang Mempengaruhinya. Untuk mengimplementasikan Parkir Zona di wilayah Surabaya, maka yang menjadi fokus peneliti untuk mencari data yaitu Dishub Kota Surabaya selaku pelaksana kebijakan. Alasannya yaitu sebagai berikut :

³⁶ Sugiyono, 2010. Metode Penelitian Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta, hlm 209

1. Dishub Surabaya terutama Seksi Pengelolaan Parkir mempunyai peran dalam melakukan pelayanan jasa parkir di tepi jalan umum.
2. Dishub Surabaya terutama Seksi Pengelolaan Parkir mempunyai peran untuk melaksanakan pemungutan tarif dasar parkir di bahu jalan umum.
3. Dishub Surabaya terutama Seksi Pengelolaan Parkir mempunyai peran dalam pemasukan dana dan penyetoran tarif parkir bahu jalan umum kepada kas anggaran daerah.
4. Dishub Surabaya terutama Seksi Pengelolaan Parkir mempunyai peran untuk melaksanakan keamanan, pengawasan, dan penertiban zona parkir.

I.7.3 Teknik Penetapan Informan Penelitian

Informan merupakan seseorang yang dapat memberikan suatu informasi yang dibutuhkan terkait dengan permasalahan yang ada dalam suatu penelitian. Informan atau narasumber yang dipilih adalah informan dengan kriteria tertentu dan memahami konteks umum permasalahan penelitian yang sedang diteliti. Pemilihan informan dalam penelitian ini dilakukan dengan mempertimbangkan karakteristik atau kriteria tertentu, sehingga dapat memudahkan peneliti dalam mencari data yang dibutuhkan dengan menggunakan teknik purposive. Selama pemilihan narasumber peneliti memakai teknik secara purposive dimana Menurut Patton³⁷

“Pada tahap kerja penelitian, informan kunci dapat menjadi sumber informasi penting. Informan kunci adalah orang yang sangat berpengetahuan dan bisa menyampaikan gagasan, orang yang pandangannya dapat menambah berguna dalam membantu pengamat memahami sesuatu yang sedang terjadi. Wawancara dalam penelitian ini dilakukan kepada subyek penelitian, khususnya pihak-pihak yang memahami dan berhubungan secara langsung dengan permasalahan penelitian.”.

³⁷ Patton, Michael Quinn. 2009. Metode Evaluasi Kualitatif. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, hal. 41

Narasumber yang membantu penelitian ini merupakan stakeholder dari aparaturnya pelaksanaan pengawasan yaitu pegawai Dishub Surabaya terutama bagian pengelolaan parkir tepi jalan umum. Pada awal perencanaan penelitian teknik purposive ditujukan pada informan kepala pelaksana pengawasan seperti Kepala Bagian Seksi Pengelolaan Parkir. Namun berdasarkan pelaksanaan di lapangan teknik purposive didapatkan dari informan Admin bagian parkir tepi jalan umum. Untuk informan Kepala Bagian Seksi Pengelolaan Parkir tidak dapat dilakukan karena terkendala birokrasi selama pandemi COVID-19. Selain itu dari pemerintah yang mengesahkan kebijakan Parkir Zona, peneliti melakukan wawancara dengan DPRD Kota Surabaya. Informan yang bersedia untuk membantu penelitian ini adalah anggota Komisi C dan sekaligus merupakan panitia khusus parkir tepi jalan umum.

I.7.4 Teknik Pengumpulan Data

Pada penelitian ini, untuk mendapatkan data yang kredibel dan sesuai dengan permasalahan penelitian, data dikumpulkan dengan menggunakan apa yang akan digunakan oleh peneliti meliputi³⁸ :

1.7.4.1. Metode Observasi

Dalam observasi ini terdapat macam-macam observasi, antara lain :

1. Melakukan observasi terhadap partisipasi peneliti dapat terhubung langsung dalam kehidupan sehari-hari dengan mengamati calon narasumber sebelum melakukan penelitian
2. Observasi dengan samar dan terus terang dimana peneliti melakukan observasi dengan mengumpulkan data serta mengatakan dengan jelas kepada narasumber, bahwasannya peneliti melakukan sebuah penelitian. Namun, bila peneliti tidak jujur kepada narasumber data, maka keamanan dan keakuratan data dikhawatirkan akan terganggu.

³⁸ Sugiyono, 2010. Metode Penelitian Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta, hlm 225-240

3. Observasi yang dilakukan dengan tidak terstruktur adalah kegiatan observasi yang dilakukan secara tidak matang dan tidak sistematis mengenai konteks yang sedang diobservasi.

Observasi yang dilakukan pada penelitian ini, teknik pengumpulan data menggunakan teknik observasi dan teknik observasi partisipatif. Dalam hal ini peneliti melakukan observasi ke tempat kegiatan tanpa terlibat langsung dalam kegiatan yang diobservasi. Hal tersebut dilakukan karena didasarkan pada pengalaman secara langsung, mengamati sendiri dan kemudian melakukan dokumentasi dari kejadian yang telah diamati. Hal tersebut dilakukan untuk mengamati secara langsung kegiatan perparkiran di lokasi titik parkir tersebut sehingga peneliti dapat mendapat informasi secara langsung yang terjadi di lokasi titik parkir tersebut.

I.7.4.2. Wawancara

Merupakan suatu tata cara dalam teknik pengumpulan data narasumber studi pendahuluan guna menemukan problematika yang diamati ataupun data yang dibutuhkan perlu untuk dijabarkan lebih dalam oleh informan. Teknik wawancara memiliki beberapa macam wawancara, yaitu :

1. Kegiatan wawancara yang terstruktur peneliti menggunakan teknik ini jika peneliti telah memprediksi data apa yang akan ia dapatkan.
2. Kegiatan wawancara semi terstruktur dilakukan ketika peneliti ingin menemukan konflik dengan lebih mendalam, sehingga informan akan lebih banyak ditanyai mengenai ide dan pendapat.
3. Kegiatan wawancara tidak berstruktur dimana wawancara ini dilakukan dengan lebih santai sehingga peneliti tidak membutuhkan pedoman akademik dalam wawancara.

Pada penelitian, teknik wawancara yang digunakan adalah teknik wawancara terstruktur. Wawancara menggunakan teknik terstruktur bersama dengan informan atau narasumber yang dapat memahami data yang diinginkan

oleh peneliti. Wawancara yang terstruktur ini dilakukan peneliti guna menjabarkan daftar pertanyaan secara detail dan jelas sesuai susunan pertanyaan yang telah dipersiapkan. Hal ini untuk memudahkan dalam mendapatkan sumber data yang dapat berguna sebagai informasi, kemudian selanjutnya tergantung dari keadaan nyata di lapangan. Wawancara dimulai dengan pengenalan, pada tahap ini peneliti memperkenalkan diri kemudian menyampaikan maksud dan tujuan wawancara, kemudian peneliti menyampaikan daftar pertanyaan terstruktur dan di akhiri dengan pertanyaan informal semi tidak terstruktur. Kegiatan wawancara terstruktur dilakukan agar dapat menemukan jawaban dari perumusan masalah tentang pelaksanaan Kebijakan Parkir Zona Di Kota Surabaya Dalam Mewujudkan Kota Surabaya Yang Bebas Kemacetan Lalu Lintas. Wawancara yang di lakukan oleh peneliti ini dilakukan selama 30 menit dengan anggota DPRD Kota Surabaya, 2 jam wawancara dengan pihak Dishub Surabaya, kegiatan wawancara yang berlangsung selama 15 menit bersama dengan masing-masing juru parkir serta pengguna jasa parkir. Wawancara yang di lakukan oleh peneliti ini dilakukan di tempat yang telah ditentukan.

I.7.4.3. sumber data sekunder

Pada penelitian ini, sumber data sekunder dijelaskan sebagai berikut:

Literature Research dan kepustakaan

Peneliti melakukan pengumpulan sumber data dan referensi yang sesuai dengan konteks penelitian dengan melakukan studi literature kepustakaan berbagai buku atau jurnal maupun karya tulisan lain yang paling relevan dengan penelitian ini.

Dokumentasi

Dalam sebuah penelitian, dokumentasi merupakan sumber data penunjang yang penting dan tidak boleh terlewatkan dalam penelitian. Studi dokumentasi dalam penelitian ini dilakukan dengan mencari sumber data penelitian yang dapat diperoleh secara langsung di lapangan terkait dengan perparkiran dan akan

digunakan sebagai bukti bahwa peneliti melakukan penelitian secara langsung dan menganalisisnya secara mendalam mengenai permasalahan yang sedang diteliti.

I.7.5 Teknik Keabsahan Data

Dalam menentukan penelitian kualitatif, teknik keabsahan data merupakan salah satu faktor penentunya . kriteria pemeriksaan keabsahan data antara lain:

Tingkat kepercayaan

Tingkat kepercayaan dalam kriteria keabsahan data dapat diukur menggunakan teknik triangulasi. Menurut Sugiyono pengertian dari triangulasi adalah suatu bentuk dari teknik pengumpulan data dengan melakukan penggabungan berbagai sumber data yang ada dengan teknik pengumpulan data.³⁹ Penelitian ini menggunakan proses triangulasi yakni dengan peneliti mengumpulkan berbagai sumber data yang saling berhubungan, kemudian berbagai kebijakan perpajakan yang berbeda satu dengan yang lain dan berhubungan dengan permasalahan yang sedang diteliti, agar dapat dibandingkan satu sama lain. Proses triangulasi pada penelitian ini membandingkan antara Perda no.3 tahun 2018 mengenai penyelenggaraan perpajakan Kota Surabaya dengan fakta di lapangan. Dari perbandingan ini peneliti memahami bahwa antara peraturan daerah yang telah di sahkan terkait dengan penyelenggaraan perpajakan telah diimplementasi di lapangan. Pada pasal-pasal yang terdapat pada Perda no.3 tahun 2018 terkait Parkir Zona sudah dilaksanakan mengikuti peraturan.

Keteralihan

Dalam keteralihan merupakan suatu konteks yang penemuannya di peroleh dari jumlah populasi yang diwakilkan oleh banyaknya sampel. Dalam penelitian, data disajikan tidak hanya hasil dari wawancara, melainkan juga dengan mencatat data yang ada di lapangan, peraturan dan lain-lain. Dari pengumpulan data tersebut dapat dilakukan dengan memaparkan di bagian hasil dan pembahasan. Hal

³⁹ Sugiyono, 2010. Metode Penelitian Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta, hlm 241

ini agar para pembaca dapat memahami apa yang terjadi dengan pelaksanaan kebijakan Parkir Zona di Kota Surabaya

Ketergantungan

Dapat dicapai dengan cara memeriksa suatu kebenaran. Dalam tahap ini peneliti dapat melakukan disikusi dengan pihak-pihak yang terkait dengan perparkiran. sehingga hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai masukan.

Ketidakpastian.

Kepastian yang terdapat dalam penelitian kualitatif, jika hasil penelitian ini sudah sesuai maka hasil dari penelitian dapat di lanjutkan pada peneliti.

I.7.6 Teknik Analisis Data

Data yang telah didapatkan akan dijabarkan secara deskriptif, sesuai dengan tipe penelitian yang bersifat deskriptif. Setelah dijabarkan, hasil olah data juga dianalisis menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Kemudian data diabstraksi sesuai dengan kenyataan dilapangan, sehingga mampu ditarik sebuah kesimpulan yang singkat padat dan jelas. Miles dan Huberman menyatakan analisis dari data kualitatif yakni sebagai berikut⁴⁰:

1. Data yang direduksi

Adalah proses menyaring data meliputi pemusatan, pemilihan dan perhatian terhadap perubahan data kasar dengan bukti catatan tertulis di lapangan. Kegiatan tersebut terus dilakukan selama penelitian belum berakhir. Dari penelitian ini peneliti melakukan ringkasan tentang terkait dengan hal penting selama Dishub Surabaya melakukan pengawasan kepada setiap petugas parkir sehingga sehingga peneliti mampu menarik kesimpulan.

2. Penyajian data

⁴⁰ Matthew B. Millies dan A. Michael Huberman.1992.Analisis Data Kualitatif : Buku Sumber Metode Penelitian Kuantitatif,Kualitatif dan R&D.Bandung:Alfabeta, hlm 246-253

Merupakan sekumpulan informasi yang telah tersusun secara terpadu dan mudah dipahami yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan mengambil suatu tindakan terhadap informasi yang telah didapatkan. Berdasarkan data yang diperoleh, peneliti dapat menyimpulkan data yang tentang pengawasan petugas parkir yang diawasi dan dilaksanakan oleh Dishub Surabaya yang bertujuan untuk memudahkan pembaca dan menarik kesimpulan dalam penelitian ini.

3. Menarik kesimpulan

Dalam hal ini melihat dari kemampuan peneliti untuk data yang didapatkan selama proses penelitian masih berjalan dapat disimpulkan dengan baik. Sehingga dari kesimpulan tersebut akan menemukan suatu solusi untuk memecahkan masalah yang terjadi.