



IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PARK AND RIDE UNTUK MENGATASI MARAKNYA PARKIR LIAR DI KOTA SURABAYA

Dinda Tamarani, Robi Cahyadi Kurniawan, Feni Rosalia, Maulana Mukhlis

Magister Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung

Abstrak

Surabaya merupakan kota metropolitan terbesar kedua setelah DKI Jakarta. Parkir liar di sembarangan tempat, penumpukan kendaraan, dan pengemudi yang tidak disiplin adalah penyebab kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya. Untuk melakukan penertiban terhadap parkir liar dan sembarangan yang dilakukan oleh masyarakat Pemerintah Kota Surabaya mengeluarkan Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya. Tujuan penelitian ini yaitu untuk melihat implementasi dari kebijakan park and ride untuk mengatasi permasalahan parkir liar di Kota Surabaya. Penelitian ini menggunakan metode penelitian studi literatur (literature study) dengan mengumpulkan dan menganalisis data yang berkaitan dengan penerapan kebijakan park and ride di Kota Surabaya. Pada implementasi kebijakan Perda Kota Surabaya No.3 Tahun 2018, masyarakat berpartisipasi secara aktif menggunakan fasilitas park and ride sebagai tempat transit dari kendaraan pribadi mereka ke transportasi umum seperti Suroboyo Bus. Pemerintah Kota Surabaya menetapkan tarif parkir terhadap fasilitas parkir melalui Peraturan Walikota Nomor 30 Tahun 2018 tentang tarif retribusi tempat parkir khusus. Tarif parkir untuk kendaraan sepeda motor adalah Rp3000 dan untuk kendaraan mobil adalah Rp8000. Namun, informasi terbaru tentang kapasitas slot parkir kendaraan masuk dan keluar di lokasi park and ride masih belum tersedia dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

Kata Kunci: Kota Surabaya, parkir liar, lalu lintas, kebijakan pemerintah, implementasi kebijakan.

PENDAHULUAN

Perkembangan sebuah kota berjalan secara beriringan dengan

kebutuhan akan transportasi dari masyarakat yang ada di wilayah tersebut. Semakin berkembang wilayah sebuah

perkotaan maka semakin meningkat pula mobilitas masyarakat dan kebutuhan akan transportasi untuk mendukung berbagai kegiatan yang dijalankan oleh masyarakat. Hal ini membuat pertumbuhan kendaraan bermotor semakin meningkat dari tahun ke tahun. Melansir data dari Badan Pusat Statistik, (2020) menunjukkan bahwa tingkat kendaraan bermotor di Indonesia mulai tahun 2018 hingga 2020 mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Pada tahun 2018 jumlah kendaraan bermotor sejumlah 126.508.776 dan meningkat menjadi 133.617.012 atau meningkat sebesar 5,3%. Terakhir, pada tahun 2020 meningkat jumlah kendaraan bermotor meningkat menjadi 136.137.451. Peningkatan jumlah kendaraan ini didominasi oleh kendaraan milik pribadi yakni kendaraan roda empat dan roda dua (Badan Pusat Statistik, 2020).

Kota Surabaya merupakan kota dengan penggunaan kendaraan bermotor yang cukup tinggi mengingat Kota Surabaya sendiri merupakan kota metropolitan terbesar kedua setelah DKI Jakarta. Melansir data Dinas Perhubungan Kota Surabaya terkait jumlah kendaraan bermotor di Jawa Timur, Kota Surabaya menduduki peringkat pertama dengan rata-rata mengalami peningkatan sebesar 7,03% per tahun dari 1.944.802 kendaraan di tahun 2015 meningkat hingga 2.159.069 kendaraan pada tahun 2017. Volume kendaraan yang terus meningkat ini pada akhirnya telah memunculkan berbagai permasalahan baru seperti kemacetan, keterbatasan lahan parkir, dan permasalahan lalu lintas lainnya di Kota Surabaya. Triantoni et al., (2020) menyebutkan bahwa permasalahan kemacetan dan lalu lintas di Kota Surabaya terjadi karena adanya parkir liar di sembarangan tempat, penumpukan volume kendaraan, dan juga fakta pengemudi yang tidak disiplin.

Pemerintah Kota Surabaya merespons permasalahan ini dengan mengeluarkan Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya untuk melakukan penertiban terhadap parkir-parkir liar dan sembarangan yang dilakukan oleh masyarakat. Melalui peraturan tersebut, Pemerintah Kota Surabaya mengupayakan peningkatan pelayanan dalam kawasan perparkiran dengan menyediakan parkir di tepi jalan umum dan parkir di tempat khusus. Bentuk dari kebijakan ini adalah dengan memberikan fasilitas tempat parkir khusus yang tersedia selama 24 jam dan dapat digunakan oleh masyarakat Kota Surabaya. Tempat Parkir khusus ini kemudian dikenal dengan *Park and Ride* yang telah tersedia di lima titik Layanan Park and Ride terdapat 6 titik yang disediakan oleh pemerintah kepada yakni, pada jalan Mayjen Sungkono, Adityawarman, Kertajaya, Genteng Kali, Arif Rahman Hakim, dan Terminal Joyoboyo (Manumoyoso, 2023). Berdasarkan fenomena ini, penulis memiliki keinginan untuk melihat implementasi dari kebijakan *park and ride* untuk mengatasi permasalahan parkir liar di Kota Surabaya.

LANDASAN TEORI

Implementasi kebijakan merupakan salah satu tahapan penting dalam proses kebijakan publik yang mana pada tahap ini pemerintah melaksanakan kebijakan yang sudah ditetapkan sebelumnya. Kadji (2015) menyebutkan bahwa pelaksanaan kebijakan ini dilakukan dengan cara yang baik agar tujuan yang telah ditetapkan oleh para pembuat kebijakan tersebut dapat tercapai. Implementasi kebijakan publik dapat menjadi tolak ukur apakah sebuah kebijakan yang bersentuhan dengan kepentingan publik dapat diterima dengan oleh publik atau

masyarakat. Lebih lanjut lagi, Purwanto & Sulistyastuti, (2015) yang menyebutkan inti dari tahapan implementasi kebijakan adalah pendistribusian keluaran kebijakan (*to deliver policy output*) kepada kelompok sasaran (*target group*) oleh para pelaksana kebijakan baik pemerintah maupun sektor privat. Melalui tahapan implementasi kebijakan ini diharapkan kelompok sasaran atau masyarakat dapat menerima dan memanfaatkan dengan baik kebijakan yang ditetapkan dalam waktu yang lama sehingga tujuan dari kebijakan tersebut akan tercapai.

Terdapat berbagai macam model implementasi kebijakan dalam sebuah untuk melihat sebuah proses kebijakan publik. Pada artikel ini, penulis menggunakan model implementasi kebijakan yang dikenalkan oleh Jan Merse. Implementasi kebijakan dapat dilihat dari empat aspek yakni informasi, isi kebijakan, dukungan masyarakat, dan pembagian potensi (Jan Merse dalam Tahir, 2015). Berikut adalah gambaran dari empat aspek tersebut:

a. Informasi

Informasi merupakan salah satu aspek penting dalam proses implementasi kebijakan. Komunikasi yang terlaksana secara efektif dan baik akan sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan. Jan merse dalam Kadji (2015) menyebutkan sebuah kebijakan memerlukan adanya kejelasan informasi dari para pelaksana kebijakan kepada kelompok sasaran atau masyarakat. Informasi yang baik dapat menghasilkan suatu implementasi yang baik pula.

b. Isi Kebijakan

Aspek kedua adalah isi kebijakan yang meliputi tujuan serta sasaran kebijakan yang menjadi acuan dalam proses implementasi kebijakan. Jan Merse dalam Tahir (2015) menyebutkan bahwa isi kebijakan dapat digunakan untuk mengetahui sejauh mana

kesuksesan dari implementasi kebijakan yang sedang dilaksanakan. Maka dari itu, isi kebijakan harus jelas dan tegas sehingga implementasi kebijakan dapat terlaksana sesuai dengan tujuan yang diinginkan.

c. Dukungan Masyarakat

Dukungan dari masyarakat merupakan aspek yang mampu mempengaruhi bagaimana kesuksesan implementasi dari kebijakan. Jan Merse dalam Kadji (2015) menyebutkan dukungan masyarakat dalam sebuah kebijakan dapat berupa partisipasi dari masyarakat dalam proses implementasi kebijakan baik berupa fisik maupun non fisik. Adanya dukungan yang nyata dari masyarakat akan sangat membantu para pelaksana kebijakan baik pemerintah maupun pihak lainnya yang terlibat dalam mencapai tujuan kebijakan.

d. Pembagian Potensi

Pembagian potensi merupakan proses dimana para aktor yang terlibat melakukan pembagian potensi dari sebuah kebijakan sesuai dengan kinerja dan tugas dari masing-masing. Proses ini memerlukan koordinasi dan juga kerjasama yang intensif mengingat para pelaksana kebijakan terkait memiliki kepentingan dan latar belakang yang berbeda (Jan Merse dalam Kadji, 2015). Keberhasilan dari implementasi suatu kebijakan akan tercapai ketika para aktor yang terlibat menemukan titik temu dari kepentingan dan peran serta tugas mereka masing-masing dalam mencapai tujuan dari suatu kebijakan.

METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini merupakan penelitian studi literatur (*literature study*). Studi literatur pada penelitian ini adalah serangkaian kegiatan yang berkenaan dengan metode pengumpulan data pustaka, membaca dan mencatat, serta mengelola data penelitian secara

obyektif, sistematis, analitis, dan kritis. Penelitian dengan studi literatur ini memiliki persiapannya sama dengan penelitian lainnya akan tetapi sumber dan metode pengumpulan data dengan mengambil data di pustaka, membaca, mencatat, dan mengolah bahan penelitian dari artikel hasil penelitian tentang topik dalam penelitian ini. Data yang dikumpulkan dan dianalisis merupakan data sekunder yang berupa hasil-hasil penelitian seperti buku, jurnal, artikel, situs internet, dan lainnya yang relevan dengan implementasi kebijakan *park and ride* di Kota Surabaya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Informasi

Implementasi kebijakan *park and ride* harus memiliki komunikasi yang akurat, tepat waktu, dan relevan. Dinas Perhubungan Kota Surabaya telah melakukan komunikasi secara akurat kepada warga Kota Surabaya terkait pelaksanaan *park and ride* di Kota Surabaya (Krisnady & Rahaju, 2020). Hal ini dapat dilihat dari upaya-upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya dalam mensosialisasikan penggunaan *park and ride* kepada masyarakat yang sudah berjalan dengan cukup baik. Dinas Perhubungan memanfaatkan sosial media seperti *Instagram* dan juga *Twitter*, media elektronik hingga surat kabar (Pramana & Hardjati, 2021). Selanjutnya, informasi juga harus bersifat tepat waktu. Pada implementasi kebijakan *park and ride* ini Dinas Perhubungan Kota Surabaya belum mampu menyediakan informasi secara *up to date* terkait kapasitas slot parkir jika terdapat kendaraan masuk dan keluar pada lokasi *park and ride*. Padahal Informasi ini akan sangat bermanfaat bagi pengguna jasa parkir untuk memudahkan pengguna jasa parkir sebelum tiba dilokasi mengetahui apakah tempat parkir masih tersedia. Dinas Perhubungan Kota Surabaya

hanya menyediakan informasi terkait jam operasional dari lokasi *park and ride* yang ada di beberapa titik di Kota Surabaya.

Informasi juga harus bersifat relevan yang mana hal ini berkaitan dengan penyampaian informasi yang dilakukan oleh pelaksana kebijakan kepada masyarakat. Penyampaian informasi dilakukan dengan memperhatikan para pelaksana kebijakan diantaranya bidang lalu lintas, bidang sarana dan prasarana serta bidang parkir. Penyampaian informasi para pelaksana kebijakan dilakukan dengan melakukan koordinasi dalam penyelenggaraan parkir *park and ride*. Koordinasi tersebut dilakukan dengan dua bagian berbeda yakni bagian pengelolaan parkir yang terkait dengan bidang Lalu lintas dan bidang Parkir, serta bagian pengelolaan fasilitas yang terkait dengan bidang sarana dan prasarana. Untuk saat ini koordinasi yang dilakukan oleh para pelaksana kebijakan telah berlangsung dengan baik sehingga kebijakan ini pun berjalan dengan lancar (Krisnady & Rahaju, 2020).

b. Isi Kebijakan

Penyelenggaraan *Park and Ride* di Kota Surabaya yaitu belandaskan kepada Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Parkir Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya. Tujuan dari penyelenggaraan kebijakan ini adalah pemenuhan lahan parkir kota dan juga mendorong masyarakat untuk beralih dari penggunaan kendaraan pribadi ke kendaraan umum (Krisnady & Rahaju, 2020; Pramana & Hardjati, 2021). Hal ini dilakukan sebagai upaya untuk mengurangi tingkat kepadatan lalu lintas dan juga mengurangi tindakan parkir liar di tempat-tempat sembarangan sehingga meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan.

Pemerintah Kota Surabaya juga telah menyiapkan sanksi-sanksi administratif bagi para pelanggar parkir liar, sehingga diharapkan masyarakat dapat beralih fasilitas *park and ride*. Selain, itu untuk menarik minat masyarakat, Pemerintah Kota Surabaya melalui Dinas Perhubungan telah menambahkan fasilitas-fasilitas yang mendukung kenyamanan pengguna tempat parkir khusus ini (Krisnady & Rahaju, 2020). Fasilitas tersebut di antaranya adalah ruang tunggu, mushola, toilet, sentra UMKM, dan juga posko keamanan.

Pemerintah Kota Surabaya menetapkan tarif parkir terhadap fasilitas *Park and Ride* melalui Peraturan Walikota Nomor 30 tahun 2018 tentang tarif retribusi tempat parkir khusus. Pada peraturan tersebut diketahui bahwa untuk tarif biaya dalam parkir gedung yaitu sebesar Rp3000 untuk jenis kendaraan sepeda motor dan untuk jenis kendaraan mobil yaitu sebesar Rp8000. Biaya parkir yang masuk ini 70% akan dialokasikan ke Pemerintah Kota Surabaya dan sisanya akan dialokasikan ke Dinas Perhubungan Kota Surabaya untuk pengadaan barang dan juga perawatan fasilitas di *park and ride*.

c. Dukungan Masyarakat

Masyarakat berpartisipasi secara aktif dalam implementasi kebijakan *park and ride* di Kota Surabaya ini. Krisnady & Rahaju (2020) menyebutkan bahwa terdapat banyak masyarakat yang telah menggunakan fasilitas parkir yang telah disediakan oleh Pemerintah Kota Surabaya dalam penyelenggaraan *park and ride*. Masyarakat secara aktif dan masif menggunakan fasilitas *park and ride* untuk tempat transit dari kendaraan pribadi mereka ke transportasi umum seperti *Suroboyo Bus*. Namun, tidak sedikit pula masyarakat yang belum memahami bahwa fasilitas ini yang belum memahami bahwa fasilitas ini juga bisa digunakan sebagai tempat parkir

untuk kendaraan mereka dan bukan hanya tempat transit saja (Krisnady & Rahaju, 2020; Pramana & Hardjati, 2021). Lebih lanjut lagi Pramana & Hardjati (2021) menyebutkan bahwa beberapa masyarakat menyalahgunakan fasilitas ini dengan meninggalkan kendaraan mereka yang bermasalah di lokasi *park and ride*. Hal ini tentunya akan mengurangi kapasitas dari lokasi parkir khusus ini dan juga mengganggu masyarakat lainnya yang mau menggunakan fasilitas *park and ride* di Kota Surabaya.

d. Potensi yang Dibagikan

Implementasi kebijakan parkir *park and ride* di Kota Surabaya Dinas Perhubungan bidang Lalu lintas, Bidang Sarana dan Prasarana, bidang Parkir serta petugas *park and ride* di Kota Surabaya. Setiap pihak yang terlibat memiliki wewenang dan tugas serta fungsi masing-masing dalam menyelenggarakan kebijakan *park and ride* di Kota Surabaya (Krisnady & Rahaju, 2020). Dinas Perhubungan Bidang Lalu Lintas harus melakukan koordinasi penerapan parkir dengan bidang Parkir yang kemudian nantinya akan diterapkan di lapangan melalui petugas lapangan. Sedangkan pengelolaan fasilitas seperti pengadaan serta pemeliharaan sarana pendukung yang terdapat di *park and ride* Kota Surabaya menjadi wewenang bidang Sarana dan Prasarana Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Selain itu terdapat petugas di lapangan yakni petugas parkir yang akan membantu jalannya penyelenggara *park and ride* Kota Surabaya. Pihak inilah yang akan berhadapan secara langsung dengan masyarakat yang menggunakan fasilitas *park and ride* di Kota Surabaya. Penyelenggaraan kebijakan ini oleh para pihak terkait akan terus dievaluasi guna meningkatkan kualitas pelayanan yang diberikan kepada masyarakat (Pramana & Hardjati, 2021).

KESIMPULAN

Implementasi dari Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Parkir Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya melalui kebijakan *park and ride* di Surabaya membutuhkan komunikasi yang efektif, informasi yang tepat waktu, dan relevan. Pemerintah Kota Surabaya melalui Dinas Perhubungan Kota Surabaya telah secara aktif terlibat dalam komunikasi dengan masyarakat menggunakan platform media sosial seperti *Instagram* dan *Twitter* untuk menginformasikan kepada masyarakat tentang lokasi *park and ride*. Informasi mengenai pengoperasian *park and ride* sangat penting bagi pengguna untuk memahami lokasi sebelum menggunakannya. Pemerintah Kota Surabaya dan Dinas Perhubungan Kota Surabaya juga mengkoordinasikan pemeliharaan *park and ride*, termasuk biaya parkir, pemeliharaan fasilitas, dan perawatan fasilitas. Koordinasi ini sangat penting untuk keberhasilan pengoperasian *park and ride*.

Pengelolaan *park and ride* diatur oleh Peraturan Daerah No. 3 Tahun 2018 tentang Pengelolaan *Park and Ride*. Tujuan dari kebijakan ini adalah untuk mengurangi biaya parkir dan mendorong warga untuk menggunakan *park and ride*. *Park and ride* memiliki biaya untuk parkir, sesuai dengan Peraturan Walikota Nomor 30 tahun 2018 tentang retribusi parkir. Biaya parkir adalah Rp3000 untuk kendaraan sepeda motor dan Rp8000 untuk kendaraan mobil. Sebesar 70% dari biaya parkir akan dibayarkan kepada Pemerintah Kota Surabaya dan Dinas Perhubungan Kota Surabaya untuk alokasi lahan dan pemeliharaan fasilitas *park and ride*. Pemerintah juga memberikan dukungan administratif kepada warga untuk memastikan mereka dapat menggunakan fasilitas *park and ride*. Masyarakat secara aktif berpartisipasi dalam pelaksanaan *park and ride*,

menggunakan fasilitas tersebut untuk transit dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum seperti *Suroboyo Bus*. Namun, beberapa warga belum memahami bahwa fasilitas tersebut dapat digunakan sebagai tempat parkir untuk kepentingan pribadi.

REFERENSI

- Badan Pusat Statistik. (2020). *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor menurut Jenis*.
- Kadji. (2015). *Formulasi dan Implementasi Kebijakan Publik*. UNG Press.
- Krisnady, B., & Rahaju, T. (2020). Implementasi Kebijakan Parkir Park and Ride Mayjend Sungkono pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya. *Publika*.
- Manumoyoso. (2023, April 14). Pemudik Bisa Titip Kendaraan di Enam "Park and Ride" Surabaya. *Kompas*.
- Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perparkiran Di Kota Surabaya.
- Pramana, D., & Hardjati, S. (2021). Implementasi Kebijakan Tempat Parkir Khusus pada Park and Ride Kertajaya Kota Surabaya. *Publicuho*, 6(3), 808–821.
- Purwanto, & Sulistyastuti. (2015). *Implementasi Kebijakan Publik Konsep dan Aplikasinya di Indonesia*. Grava Media.
- Tahir, A. (2015). *Kebijakan Publik dan Transparansi*. Alfabeta.
- Triantoni, Mudjanarko, Setiawan, & Bahaswan. (2020). Analisis Lalu Lintas Di Ruas Jalan Wonokusumo Kota Surabaya. *Spirit Pro Patria*, 6(1), 72–78.