

BAB IV

PAPARAN DATA

A. Profil Tempat Penelitian

Kota Surabaya sebagai Ibu Kota Provinsi Jawa Timur yang mempunyai luas wilayah 326,8 km² dan bisa dikatakan kota metropolitan yang terletak di Provinsi Jawa Timur. Wilayah Surabaya yang terletak di dataran rendah dengan ketinggian sekitar 3-6 meter diatas permukaan air laut. Kota Surabaya yang memiliki batas-batas wilayah seperti sebelah utara yaitu Selat Madura, sebelah timur yaitu Selat Madura, sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Sidoarjo, dan sebelah barat yaitu Kabupaten Gresik. Kota Surabaya terdiri dari 31 kecamatan dan 154 kelurahan. Dimana kecamatan yang memiliki wilayah paling luas di kota ini yaitu Kecamatan Benowo dengan luas 23,73 Km², sedangkan kecamatan yang paling kecil yaitu Kecamatan Sumokerto dengan luas hanya sekitar 2,59 Km².⁸⁰

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik tahun 2024, Kota Surabaya mempunyai laju pertumbuhan penduduk sebesar 0,42 persen, kepadatan penduduk yang menyentuh angka 3,02 juta jiwa, kecamatan Tambaksari merupakan bagian wilayah Kota Surabaya yang terpadat dengan jumlah penduduk sebesar 226,995 jiwa dan diikuti Kecamatan Sawahan dengan jumlah penduduk sebanyak 199.336 jiwa. Total keseluruhan penduduk Kota Surabaya menjadikan Kota Surabaya sebagai wilayah dengan jumlah penduduk terbesar di Provinsi Jawa Timur dengan 7,23% dari total keseluruhan penduduk Jawa Timur yang ditinjau dari data BPS tahun 2024 menunjukan angka 41,64 juta jiwa.⁸¹

Pemerintah Kota Surabaya memiliki beberapa misi yang ingin dicapai, diantaranya :

- a. Mewujudkan ekonomi yang inklusif agar meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan membuka lapangan kerja baru melalui

⁸⁰ Badan Pusat Statistik Kota Surabaya, *Kota Surabaya Dalam Angka Surabaya Municipality In Figures 2024*, (Surabaya : BPS Kota Surabaya, 2024),6.

⁸¹ Ibid, 8.

penguatan kemandirian ekonomi lokal, iklim investasi yang kondusif, peningkatan daya saing Kota Surabaya sebagai pusat penghubung perdagangan dan jasa antar pulau bahkan lingkup internasional.

- b. Membentuk sumber daya manusia (SDM) yang unggul dan berkarakter, ditambah dengan sehat jasmani rohani, produktif, religius, berbudaya dalam bingkai kebhinekaan melalui peningkatan akses dan kualitas pelayanan kesehatan, pendidikan serta kebutuhan dasar lainnya
- c. Mengoptimalkan penataan ruang kota yang terintegrasi dengan tersedianya infrastruktur disertai penerapan kota yang modern level dunia serta berkelanjutan.
- d. Mengoptimalkan transformasi birokrasi yang bersih, jujur, dinamis, dan tangkas yang berbasis digitalisasi dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan publik
- e. Menciptakan ketertiban, keamanan, kerukunan sosial, dan kepastian hukum yang menunjang keadilan.⁸²

Ditinjau dari beberapa misi yang diusung oleh pemerintah Kota Surabaya, terdapat pada poin C yang relevan dengan tema penelitian yang sedang dilakukan. Infrastruktur yang sedang didorong oleh Pemerintah dapat dilihat dari penerapan konsep *smart city* untuk Kota Surabaya, dengan mengimplementasikan sistem pemerintah yang berbasis digital, salah satunya dalam bentuk sistem pembayaran parkir yang menerapkan konsep pembayaran nontunai, hal ini dilakukan karena pembayaran jasa parkir dapat membantu peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya dan mewujudkan tingkat kemandirian kota yang semakin berkembang.

Dua titik parkir di Kota Surabaya dari ribuan yang dipersiapkan oleh Dinas Perhubungan yang menjadi lokasi dari tempat yang menyediakan parkir meter sebagai alat untuk penerapan *E-parking* yaitu Taman Bungkul dan Taman Balai Kota.

⁸² Badan Pusat Statistik Kota Surabaya, *Kota Surabaya Dalam Angka Surabaya Municipality In Figures 2024*, (Surabaya : BPS Kota Surabaya, 2024),9.

a. Taman Bungkul

Taman Bungkul terletak di jalan raya Darmo Surabaya, taman ini memiliki luas sebesar 900 meter persegi. Taman bungkul mulai menarik perhatian pengunjung ketika pernah memperoleh penghargaan sebagai taman terbaik tingkat asia tenggara. nama bungkul bermula pada identitas suatu tokoh penting dimasanya.

Tokoh yang berpengaruh dalam nama bungkul ini telah menyebarkan agama islam di wilayah Surabaya yaitu Ki Ageng Supo atau lebih dikenal sebagai sunan bungkul, beliau merupakan adik ipar dari tokoh walisongo yaitu sunan ampel.⁸³ Perkembangan Taman Bungkul sangat signifikan sejak diresmikan pada tahun 2007, Taman ini berevolusi yang bermula dikenal dengan kompleks makam saja tapi juga menjadi tempat wisata, pembentukan Taman Bungkul melibatkan berbagai *stakeholder* salah satunya perusahaan swasta yaitu PT. Telkom yang diberikan mandat dari pemerintah kota Surabaya untuk memberikan dana sosial dalam merancang taman yang akan dibentuk.⁸⁴

Taman Bungkul terdiri dari infrastruktur baru yang lebih maju dari lainnya. Taman ini memiliki prasarana yang berupa BMX *track* yang dilengkapi jogging track, free wifi, area green park, taman bermain anak-anak dan sebagainya. Fasilitas yang disediakan oleh taman ini mampu menarik perhatian pengunjung agar datang dan fasilitas yang cukup kompleks ini menjadi wujud pelayanan agar pengunjung merasakan kenyamanan. Terlebih sebelum adanya parkir meter, Taman Bungkul menjadi lokasi yang banyak pengunjung dan penuh kendaraan yang parkir baik motor maupun mobil.⁸⁵

⁸³ Mariyatul Badi'ah dan Yohanes Hanan Pamungkas, Taman Bungkul Tahun 2007-2015, *E-Journal Pendidikan Sejarah*, Vol.4, No.2, 2016, 453-454.

⁸⁴ Ibid, 456.

⁸⁵ Theodora Thesaa Renata Putri, Sri Umiyati, dan Budi Rianto, Efektivitas Program E-Parking dalam Pelayanan Publik di Taman Bungkul Surabaya, *Journal of Public Administration*, Vol.1, No.1, 2022. 4. DOI : <https://doi.org/10.30649/psr.v1i1.20>

Berbagai segi positif dari Taman Bungkul khususnya peningkatan jumlah pengunjung membawa dampak positif bukan hanya ke pedagang kaki lima melainkan petugas parkir. Pengunjung yang hadir untuk jalan kaki atau berlibur tentu menitipkan kendaraannya agar lebih aman. Seluruh kegiatan bisnis yang terjadi di kawasan Taman Bungkul ini dikelola dan ditertibkan oleh pemerintah Kota Surabaya khususnya tempat parkir yang dikelola dan diatur oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya.⁸⁶

b. Taman Balai Kota

Taman ini bernama Taman Surya akan tetapi lebih dikenal dengan sebutan Taman Balai Kota karena terletak di kompleks Balai Kota yaitu di Kecamatan Genteng Kota Surabaya. Taman ini merupakan taman yang dibuka untuk masyarakat umum dan memiliki luas yang cukup besar dengan tata letak yang indah, tidak heran taman tersebut menjadi tempat favorit bagi masyarakat Kota Surabaya.

Selain untuk bersantai, taman ini juga difasilitasi ruang tata letak indah dengan adanya air mancur serta arena olahraga seperti jogging. Oleh karena itu, taman tersebut cocok untuk menjadi tempat rekreasi sederhana bagi masyarakat. Menjadi taman yang berada di kompleks balai kota, taman ini menjadi taman resmi dari pemerintah Kota Surabaya dan menjadi wajah yang menggambarkan secara umum pesona dari keindahan Kota Surabaya.⁸⁷

Banyaknya orang yang berkunjung di kantor pemerintahan atau balai kota seperti pegawai pemerintah kota beserta jajarannya dan pengunjung taman di sekitar balai kota tersebut menjadi alasan Dinas Perhubungan memilih lokasi tersebut sebagai tempat ujicoba

⁸⁶ Mariyatul Badi'ah dan Yohanes Hanan Pamungkas, Taman Bungkul Tahun 2007-2015, *E-Journal Pendidikan Sejarah*, Vol.4, No.2, 2016, 456.

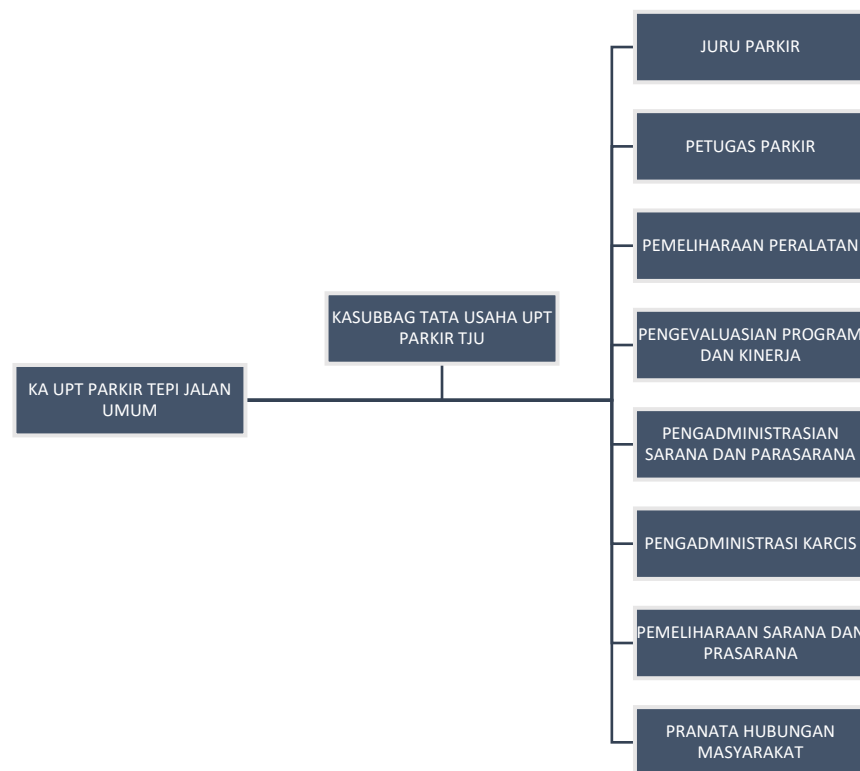
⁸⁷ Deldha Eky Artamalia dan Indah Prabawati, Evaluasi Program E-parking di Kawasan Parkir Balai Kota Surabaya, *Journal publika*, Vol.7, No.3, 2019, 2, DOI: <https://doi.org/10.26740/publika.v7n3.p%25p>

parkir meter pada tahun 2017, hingga sekarang tempat tersebut menjadi titik parkir yang menerapkan yang menggunakan alat parkir meter.⁸⁸

c. Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang berwenang dan bertanggung jawab atas pengelolaan parkir yang terdapat di Kota Surabaya baik berupa jenis parkir Tepi Jalan Umum (TJU) atau titik parkir yang termasuk Tempat Khusus Parkir (TKP), berikut jumlah parkir di Kota Surabaya yang dikelola secara resmi oleh pemerintah melalui Dinas Perhubungan, antara lain :

Grafik 4. 1
Struktur Organisasi UPT Parkir Tepi Jalan Umum Kota Surabaya



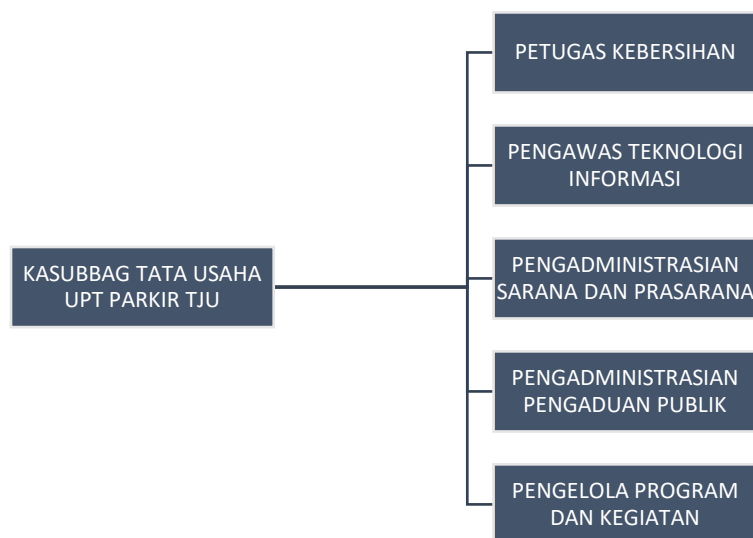
Sumber : Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2025

Kepala Upt Parkir Tepi Jalan Umum (TJU) ditunjuk oleh dinas perhubungan dan dimandatkan kepada Ibu Jeane Mariane

⁸⁸ Ibid, 4.

Taroren, S.E. UPT Parkir merupakan divisi yang berada pada naungan dinas perhubungan yang ditugaskan pada sektor parkir di Kota Surabaya. Ditinjau dari grafik diatas, terdapat beberapa bagian yang berada di UPT Parkir ini yang memiliki tugasnya masing-masing agar dapat menunjang penerapan dan pengelolaan parkir di Kota Surabaya seperti juru parkir, administrasi karcis, dan sebagainya. Grafik diatas juga menunjukkan adanya Tata usaha yang terdiri dari beberapa staff dan bagian sendiri tetapi tetap dalam naungan Kepala UPT Parkir, sebagai berikut :

Grafik 4. 2
Struktur Organisasi Tata Usaha UPT Parkir Tepi Jalan Umum
Kota Surabaya



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2025

Kepala Sub Bagian (Kasubbag) Tata usaha UPT Parkir dimandatkan kepada Bapak Pradana Affan Abdillah , A. Md. LLAJ. ST, memiliki beberapa bagian dibawahnya yang bertugas untuk mendorong penerapannya parkir Tepi Jalan Umum (TJU) khususnya dibagian tata usahanya seperti contoh bagian administrasi pengaduan publik, pengawas teknologi informasi, dan sebagainya, berikut rincian dari struktural dari UPT Parkir Dinas Perhubungan yang dibagi menjadi tiga yaitu PNS, Outsourcing, dan PPPK diantaranya :

Tabel 4. 1
Jumlah Tenaga Kerja UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Surabaya Tahun 2025

No	Keterangan	Jumlah Tenaga
1.	PNS	21 Orang
2.	Tenaga Outsourcing	229 Orang
3.	PPPK	1 Orang
	Total	251 Orang

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2025

Berdasarkan tabel diatas, terdapat 3 kategori jabatan di UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang berjumlah total 251 Orang, dimana Tenaga kerja yang termasuk outsourcing berjumlah sangat banyak yaitu 229 orang. Tenaga yang berjumlah 251 orang menjadi bagian dari UPT Parkir untuk melaksanakan pelaksanaan tugas, salah satunya tata kelola perparkiran di Kota Surabaya untuk dapat berkontribusi dalam peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya.

Dinas perhubungan melalui UPT Parkir telah menetapkan tempat yang dijadikan tempat pemberhentian kendaraan masyarakat atau parkir dengan tujuan untuk memberikan fasilitas publik dan mendorong pendapatan daerah, berikut jumlah titik parkir secara keseluruhan yang dikelola resmi oleh pemerintah Kota Surabaya melalui UPT Parkir Dinas Perhubungan, sebagai berikut :

Tabel 4. 2
Jumlah Titik Parkir yang Dikelola Dinas Perhubungan Kota Surabaya

No	Jenis Tempat Parkir	Jumlah Titik Parkir
1.	Tepi Jalan Umum (TJU)	1438 Titik
2.	Tempat Khusus Parkir (TKP)	53 Titik
	Total	1491 Titik

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2024

Data diatas menunjukan bahwa mayoritas titik parkir dibawah pengelolaan Dinas Perhubungan termasuk pada Tepi Jalan Umum (TJU) seperti halnya kutipan wawancara dengan Bapak Sutomo Sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya. Sebagai berikut :

“ Memang yang paling banyak itu parkir di tepi jalan umum, satu jalan di Kota Surabaya semisal Jalan Pemuda memiliki beberapa titik parkir yang dikelola, jadi tinggal dihitung ada puluhan hampir ratusan jalan di Surabaya menjadi titik parkir resmi yang dapat digunakan”.⁸⁹

Dapat disimpulkan bahwa ribuan titik parkir yang tergolong TJU terdiri dari puluhan bahu jalan yang terletak di Kota Surabaya dan TKP merupakan titik parkir yang terletak di gedung maupun bangunan khusus milik Pemerintah Kota (Pemkot Surabaya).Tempat khusus parkir juga masih dibedakan menjadi dua dilihat dari aspek tenaga kerja, ada beberapa titik yang diawasi dan diatur langsung oleh pegawai Dinas Perhubungan (Dishub) dan titik lainnya diatur oleh juru parkir, berikut pembagian titik tempat khusus parkir Kota Surabaya, diantaranya :

Tabel 4. 3
Jumlah Titik Tempat Parkir Khusus (TKP) Berdasarkan
Tenaga Kerja yang Bertugas

No	Jenis Tenaga Kerja	Jumlah Titik Parkir
1.	Pegawai Dinas Perhubungan	24 Titik
2.	Juru Parkir	29 Titik
	Total	53 Titik

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2024

Titik parkir yang termasuk pada jenis Tempat Parkir Khusus (TKP) tidak sepenuhnya dapat diatur dan dijaga oleh masyarakat yang bekerja sebagai juru parkir, dinas perhubungan juga menentukan beberapa titik parkir yang seharusnya dikelola dan

⁸⁹ Wawancara dengan Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 10.15 WIB.

dijaga secara langsung oleh dinas seperti Convention hall, Wisata tugu pahlawan, Gedung balai pemuda, dan sebagainya. Sedangkan titik parkir yang dijaga oleh juru parkir seperti Gelora bung tomo, mangrove wonorejo, SWK jambangan, dan sebagainya.

Mekanisme parkir di Kota Surabaya telah mengadopsi dan menerapkan mekanisme parkir secara digital atau dikenal dengan sebutan *E-parking* sebagai sarana dan prasarana yang disediakan oleh pemerintah Kota Surabaya seperti parkir meter dan baru-baru ini Dinas perhubungan melalui UPT Parkir meluncurkan adanya QRIS yang ditempatkan di beberapa titik parkir, tempat parkir yang diberikan alat di Kota Surabaya adalah Taman Balai Kota dan Taman Bungkul, penunjukan ini melalui beberapa pertimbangan sebelum diputuskan.

B. Paparan Data

1. Peran penggunaan *E-Parking* dalam optimalisasi penerimaan retribusi parkir Kota Surabaya.

Awal mula dari penggunaan *E-Parking* di Kota Surabaya di periode pemerintahan Walikota Tri Risma Harini yang ingin mengubah Kota Surabaya menjadi *smart city* dengan mendorong digitalisasi di setiap sarana dan prasarana di Kota Surabaya salah satunya yaitu pembayaran parkir yang diupayakan berupa nontunai, hal ini bukan hanya semata-mata ingin menggunakan kecanggihan teknologi saja, akan tetapi menjadi wujud upaya dari pemerintah Kota Surabaya dalam merespon permasalahan yang sering terjadi di lingkup parkir Kota Surabaya, yaitu sering adanya pungutan liar yang sering terjadi dan berdampak pada kebocoran penghimpunan Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui retribusi parkir yang dijalankan. Sebagaimana data yang diambil dari wawancara dengan Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya, sebagai berikut :

“ Penggunaan *E-Parking* di Kota Surabaya dimulai ketika periode pemerintahan Ibu Risma, jadi beliau mendorong dinas perhubungan untuk menyiapkan segala infrastruktur pendukung agar dapat menerapkan

digitalisasi ini, tahun 2018 Dinas perhubungan membeli parkir meter sebagai alat pembayaran parkir nontunai pertama di Surabaya”.⁹⁰

Uraian wawancara diatas menunjukkan bahwa Kota Surabaya mulai menerapkan pembayaran nontunai melalui penggunaan parkir meter di tahun 2018, alat parkir meter ini dianggap cocok dalam menerapkan parkir nontunai ini. Namun, Pemerintah Kota Surabaya harus menyediakan anggaran yang tidak sedikit juga untuk pembelian ini, sebagaimana hasil wawancara dengan Bapak Hasyim sebagai Staff Penelaah Teknis Kebijakan, sebagai berikut :

“Kami membeli parkir meter ini dari prancis mas, kami hanya membeli 20 unit karena menyeimbangkan dengan dana yang disediakan, satu unit memiliki harga sekitar 150 Juta Per Unit. Maka dari itu, kami hanya memilih kedua titik tempat parkir di Kota Surabaya yang dianggap strategis dan cocok untuk menjadi tempat parkir nontunai berupa parkir meter yaitu Parkir Taman Balai Kota dan Taman Bungkul”.⁹¹

Langkah pertama yang dilakukan oleh pemerintah Kota Surabaya melalui Dinas Perhubungan yaitu membeli alat yang dirasa cocok untuk mengambil bagian dari penerapan nontunai untuk pembayaran parkir yaitu parkir meter. Akan tetapi, terbatasnya anggaran yang disediakan oleh pemerintah mendorong Dinas perhubungan harus menyeimbangkan angka pembelian dengan anggaran yang disediakan, alhasil Dinas perhubungan membeli alat parkir meter yang diproduksi dari negara Perancis yang berjumlah 20 unit untuk sementara waktu, kemudian diletakkan di dua tempat parkir yaitu Taman Balai Kota dan Taman Bungkul yang masing-masing terdiri dari 10 unit parkir meter.

Persiapan bukan hanya sebatas mempersiapkan alat pendukung semata. Akan tetapi, Dinas Perhubungan juga akan mengoptimalkan sosialisasi yang berkaitan dengan perencanaan *E-Parking* di Kota Surabaya, sebagaimana yang dijelaskan oleh Bapak Hasyim selaku staff sebagai Staff Penelaah Teknis Kebijakan sebagai berikut :

⁹⁰ Wawancara dengan Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 10.17 WIB.

⁹¹ Wawancara dengan Bapak Hasyim sebagai Staff Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 09.18 WIB.

“ Setelah pesanan alat parkir meter itu sampai, kami juga bergegas untuk merencanakan sosialisasi untuk berbagai pihak terkait, dari internal staff UPT Parkir, pengawas parkir, juru parkir, dan khususnya masyarakat umum agar dapat mengoperasikan alat tersebut, kami juga berharap dengan adanya parkir meter ini dapat mendorong masyarakat umum untuk beralih ke pembayaran nontunai yang sebelumnya selalu melakukan pembayaran cash terharap juru parkir”.⁹²

Melihat uraian wawancara diatas, Dinas Perhubungan Kota Surabaya merencanakan sosialisasi secara bertahap untuk mempromosikan adanya pembayaran parkir nontunai melalui penggunaan parkir meter yang telah dipersiapkan, sosialisasi ini dinilai sangat penting sebelum Pemerintah Kota Surabaya secara resmi membuka dan mengizinkan penggunaan operasional dari parkir meter tersebut.

Sosialisasi ini tidak hanya sebatas membahas cara atau mekanisme penggunaan alat tersebut, melainkan juga bertujuan untuk meningkatkan kesadaran dari masyarakat umum untuk beralih pada pembayaran nontunai, terlebih program ini juga menggambarkan peningkatan teknologi yang semakin pesat. Program ini juga bertujuan untuk mendorong masyarakat umum untuk terbiasa dengan perkembangan teknologi dan mendukung rencana dari pemerintah Kota Surabaya yang pada saat itu dipimpin oleh Ibu Risma Tri Harini untuk mengubah Kota Surabaya menjadi *Smart City*.

Ribuan titik parkir yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya akan menjadi peluang yang potensial untuk berkontribusi dalam penerimaan retribusi parkir Kota Surabaya. Oleh karena itu, Dinas Perhubungan Kota Surabaya menetapkan target pemasukan dalam sektor retribusi parkir ini dalam kurun waktu setahun dan mengubah target baik dinaikkan ataupun diturunkan. Berikut rincian target retribusi parkir yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya dalam kurun waktu 2018-2025 sebagai berikut :

⁹² Wawancara dengan Bapak Hasyim sebagai Staff Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 09.20 WIB

Tabel 4. 4
Target Retribusi Parkir Kota Surabaya Tahun 2016-2025

Tahun	Tepi Jalan Umum	Tempat Khusus Parkir
2016	25.000.000.000	3.094.583.790
2017	28.384.346.500	4.375.000.000
2018	34.496.346.500	4.254.329.000
2019	35.414.340.217	4.613.230.000
2020	35.814.000.000	5.759.966.000
2021	35.000.000.000	7.154.738.000
2022	36.500.000.000	9.154.735.000
2023	60.441.279.426	18.958.043.183
2024	65.441.279.426	18.958.043.183
2025	73.480.600.000	12.969.823.005

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya (Data Diolah). 2025

Menurut data Diatas, titik parkir sektor Tepi Jalan Umum (TJU) menetapkan target Rp 34.496.346.500,- pada tahun 2018, dan selalu mengalami kenaikan hingga tahun 2020. Akan tetapi, tahun 2021 mengalami penurunan target karena gencarnya kebijakan yang sangat dibatasi karena adanya covid-19. Ketika kondisi lebih membaik pada tahun 2022 hingga mengalami kenaikan kembali meskipun masih tahap transisi, kemudian tahun 2023 mengalami kenaikan yang signifikan hampir 2 kali lipat dari tahun sebelumnya, dari awalnya Rp 36.500.000.000,- menjadi Rp 60.441.279.426,-. Kenaikan yang signifikan ini juga dibantu dengan kualitas fasilitas pendukung yang ditingkatkan juga.

Titik parkir yang termasuk jenis Tempat Parkir Khusus (TKP) cenderung diberi target retribusi parkir yang jauh lebih rendah dengan titik parkir yang termasuk jenis Tepi Jalan Umum (TJU), hal ini dipengaruhi dengan jumlah kendaraan yang parkir masih jauh berbeda antara keduanya. Target yang diberikan lebih cenderung konsisten untuk menaikkan di tahun selanjutnya, hal ini berbeda dengan Tepi jalan umum yang diturunkan targetnya ketika masa covid-19 lalu. Namun, terdapat

persamaan diantara keduanya yaitu tahun 2023 mengalami kenaikan lebih 2 kali lipat, dari Rp 9.154.735.000 menjadi Rp 18.958.043.183,-. Peningkatan target ini menjadi harapan dari pemerintah Kota Surabaya untuk lebih memanfaatkan secara maksimal dengan meningkatkan dari segi kualitas pelayanan yang disediakan.

Tabel 4. 5
Jumlah Realisasi Pendapatan Parkir Tahun 2016-2025

Tahun	TJU	TKP	Persentase Ketercapaian
2016	23.602.140.000	4.021.509.000	TJU = 98,20 % TKP = 128.1 %
2017	29.106.985.000	3.898.258.000	TJU = 102,55% TKP = 89.10%
2018	34.514.062.000	5.247.926.500	TJU = 100,05% TKP = 123,35%
2019	34.545.207.000	7.226.928.000	TJU = 97,66 % TKP = 156,66%
2020	17.667.941.000	5.020.425.000	TJU = 49,33% TKP = 87,16%
2021	12.234.810.000	3.874.479.000	TJU = 36,71 % TKP = 54,15 %
2022	18.497.841.000	5.451.412.000	TJU = 50,68% TKP = 59,55%
2023	23.165.152.202	5.977.665.508	TJU = 38,33% TKP = 31,53%
2024	23.660.983.894	6.439.119.501	TJU = 38,29% TKP = 33,53%
Juni 2025	11.935.050.088	3.830.973.686	TJU = 16,24% TKP = 29.54%

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2025

Meninjau dari data diatas, dari tahun 2016 hingga 2019 mengalami peningkatan pendapatan hingga meraih persentase hampir sempurna yang mengacu pada angka target dari UPT Parkir di setiap tahunnya, jumlah target dari sektor parkir yang ditentukan oleh UPT Parkir Dinas Perhubungan kota Surabaya dapat dilihat dari tabel sebelumnya.

Namun, adanya kebijakan lockdown yang terjadi pada pertengahan tahun 2020 berdampak pada aktivitas masyarakat yang dibatasi di luar rumah dan berdampak juga pada tingkat pendapatan dari sektor manapun salah satunya sektor parkir. Penurunan pendapatan yang drastis hingga kurang lebih 50% dari nominal 34 Milyar turun hingga 17 Milyar, tahun selanjutnya mengalami penurunan pendapatan kembali sebesar 5 Milyar yang ditotal secara keseluruhan di jenis Tepi Jalan Umum (TJU). Hingga akhirnya tahun 2022 merupakan tahun pemulihan ekonomi dengan sebutan pasca covid, tahun tersebut mengalami kenaikan pendapatan parkir hingga tahun 2024 juga menaik meskipun tidak terlalu signifikan.

Seperti yang diketahui bahwa instansi yang berwenang untuk menentukan angka target yang diberikan kepada Dinas Perhubungan yaitu dari Badan Pendapatan Daerah (BAPENDA) Kota Surabaya. Kenaikan target secara terus menerus di setiap tahunnya dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan melalui UPT Parkir karena kenaikan target tidak mempertimbangkan faktor lainnya seperti realisasi 1-2 tahun terakhir atau sebagainya. Bahkan ketika tahun 2022 realisasi pendapatan hanya menyentuh di angka 50% tapi di tahun selanjutnya justru target dinaikan sebesar 200% dengan realisasi sebesar 38% dengan nominal yang tidak jauh dari sebelumnya.

Tidak bisa dibantahkan dengan angka target dan pencapaian realisasi, melalui wawancara dengan kepala divisi teknis UPT Parkir yaitu Bapak Sutomo dijelaskan terkait hal tersebut, antara lain :

“ Kami tidak mengetahui secara pasti mengapa dari Bapenda tetap menaikkan target kami secara signifikan, kami juga beberapa kali

mencoba meminta kelonggaran tetapi tidak berhasil, akhirnya kami fokus pada peningkatan pelayanan dan penerimaan retribusi parkir”.⁹³

Kebijakan *E-Parking* dalam pembahasan ini berfungsi sebagai salah satu alat penunjang digitalisasi keuangan dan peningkatan. Seperti yang diketahui, bahwa parkir meter digunakan untuk dua tempat parkir di Kota Surabaya yaitu Taman Balai Kota dan Taman Bungkul, parkir meter ini tidak dikelola secara langsung oleh UPT Parkir tetapi bekerja sama dengan pihak swasta yaitu PT Softorb Technology Indonesia, sebagaimana yang dijelaskan oleh Bapak Hasyim Selaku Staff Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir, sebagai berikut :

“ Kami UPT Parkir dalam menjalankan kebijakan program *E-parking* ini tidak bekerja sendirian, tetapi bekerja sama dengan pihak swasta yaitu PT Softorb Technology Indonesia untuk mengelola segala yang berhubungan dengan parkir meter. Tugas yang dimulai dari pembelian barang, perbaikan sistem, perbaikan fisik parkir meter, fitur laporan keuangan, dan sebagainya. Kami diberi laporan keuangan perbulan melalui sistem parkir meter, kemudian setelah tercatat dalam laporan pendapatan retribusi parkir, sistem di parkir meter ini akan direset oleh pihak pengelola”.⁹⁴

Mengacu pada hasil wawancara dengan Bapak Hasyim, pengelolaan *E-Parking* melalui penggunaan parkir meter ternyata adanya kerjasama antara UPT Parkir Dinas Perhubungan dengan pihak perusahaan swasta yaitu PT Softorb Technology Indonesia. Perusahaan tersebut bertugas untuk mengecek sistem dari parkir meter baik dari pengoperasian, penghimpunan pendapatan, dan sebagainya.

Berbagai upaya telah dipersiapkan untuk mengoptimalkan penerimaan retribusi parkir, seperti

a. Tujuan

Berbagai tujuan telah ditetapkan oleh Dinas perhubungan untuk menjalankan kebijakan baru yaitu menyediakan parkir meter di titik parkir resmi di Kota Surabaya, seperti yang disampaikan

⁹³ Wawancara dengan Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 09.19 WIB

⁹⁴ Wawancara dengan Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 09.21 WIB

oleh Bapak Hasyim selaku staff UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Surabaya :

“ Tujuan parkir meter ini mas yaitu perubahan sistem pembayaran publik menuju nontunai, upaya untuk meningkatkan literasi digital masyarakat, menekan dan meningkatkan penerimaan yang lebih transparan sehingga tidak berakibat pada kebocoran retribusi dan sebagainya”.⁹⁵

Tujuan yang diharapkan sesuai melihat wawancara diatas yaitu tentang adanya diperlukannya perubahan yang lebih mengandung berbagai manfaat yang bisa dirasakan oleh berbagai pihak.

b. Sumberdaya yang Dibatasi

Sumberdaya yang termasuk dalam pembahasan ini seperti sumber daya manusia, sumber daya fasilitas, dan sumber daya anggaran. Seperti sesuai dengan hasil wawancara dengan Bapak Sutomo selaku ketua teknis kebijakan UPT Parkir sebagai berikut:

“Mempersiapkan hal-hal yang berkaitan dengan parkir elektronik ini sangat terbatas mas, diawali dari anggaran yang hanya mampu untuk membeli 20 unit alat parkir meter, fasilitas pendukung yang belum memadai, dan terlebih sumber daya manusia yang harus kita kembangkan dari awal karena ini berkaitan dengan literasi digital”.⁹⁶

Berbagai keterbatasan sumber daya harus dihadapi oleh UPT Parkir Dinas Perhubungan dengan harapan dan target yang tetap tinggi. Ketika realisasi target menurun atau tidak sesuai dengan harapan akan berakibat pada rencana anggaran pengelolaan parkir meter di setiap tahunnya.

c. Alternatif Keputusan

Keputusan harus diambil ketika permasalahan yang terjadi di sektor parkir Kota Surabaya mengenai penerimaan retribusi parkir yang mengalami kebocoran dan tidak maksimal dalam

⁹⁵ Wawancara dengan Bapak Hasyim sebagai Staff Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 09.20 WIB

⁹⁶ Wawancara dengan Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 09.23 WIB

penyerapannya, alhasil adanya parkir meter ini menjadi alternatif keputusan yang diambil oleh Dinas perhubungan Kota Surabaya agar dapat mengurangi dan mengatasi permasalahan itu sendiri.

Penyediaan parkir meter juga terkendala dengan anggaran yang masuk, anggaran yang diberikan hanya dapat membeli 20 unit. Maka dari itu, dengan keterbatasan unit maka dinas perhubungan memilah dan memilih dua titik parkir yang potensial agar dapat menjadi tempat yang tersedia parkir meter dan memikirkan titik parkir lainnya, sebagaimana yang disampaikan oleh Bapak Sutomo yaitu :

“ adanya hanya 20 unit maka kami memilih dua tempat yaitu Taman Bungkul dan Taman Balai Kota yang kami anggap potensial dan menjadi tempat yang tersedia parkir meter tersebut dengan masing-masing terdiri dari 10 unit, lalu ada pembatasan anggaran juga mas untuk biaya perawatan untuk parkir meter yang membuat kami belum bisa menambah unit hingga sekarang, kemudian alternatif yang bisa kami lakukan saat ini yaitu untuk tempat parkir lainnya kami pasang barcode qris agar menyesuaikan dengan misi kami di literasi digital ”.⁹⁷

Dilihat dari wawancara diatas, pembatasan anggaran untuk pembelian parkir meter membuat Dinas Perhubungan hanya memilih dua tempat parkir yang menyediakan parkir meter. Keterbatasan anggaran pengelolaan sektor parkir dan tetap ingin mencapai tujuan yang diinginkan yaitu mendorong pembayaran secara nontunai. Maka alternatif yang dipilih Dinas Perhubungan Kota Surabaya memilihkan sistem pembayaran nontunai berbasis QRIS. Barcode tersebut dinilai lebih minimalis, lebih terjangkau dan lebih dikenal oleh masyarakat serta diletakkan di titik parkir lainnya.

Parkir meter setiap tahunnya akan direset kembali yang berdampak pada audit dari perusahaan tersebut untuk parkir meter juga terhapus serta di pihak UPT Parkir akan melebur jadi satu dengan titik-titik parkir

⁹⁷ Wawancara dengan Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 09.24 WIB

lainnya. Berikut pendapatan daerah dari sektor parkir yang menerapkan *E-Parking*, diantaranya :

Tabel 4. 6
jumlah Pendapatan Parkir Taman Balai Kota dan Taman Bungkul
Tahun 2016- Juni 2025

Tahun	Taman Bungkul	Taman Balai Kota	Total
2016	566.451.360	305.634.684	Rp. 872.086.044
2017	698.565.480	296.267.608	Rp. 994.833.088
2018	628.337.488	398.842.376	Rp. 1.027.179.864
2019	729.087.368	552.465.888	Rp. 1.281.553.256
2020	530.038.230	381.552.300	Rp. 911.590.530
2021	367.044.300	294.460.404	Rp. 601.504.704
2022	554.935.000	414.314.912	Rp. 969.249.912
2023	651.789.414	454.302.579	Rp. 1.106.091.993
2024	691.821.000	493.093.000	Rp 1.184.914.000
Juni 2025	221.922.000	240.870.000	Rp. 462.792.000

Sumber : UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2025

Berdasarkan data diatas yang diambil dari pengumpulan pendapatan *E-Parking* melalui penggunaan parkir meter. Pendapatan yang diperoleh dari tempat parkir yang tersedia parkir meter menerima pendapatan rata-rata di 2,5 % hingga 3,2 % dari total retribusi secara keseluruhan. Hal ini menunjukkan bahwa peran dari kedua tempat parkir meter tersebut membawa angin segar atau potensi yang besar untuk retribusi parkir kedepannya sehingga kebijakan yang berfokus pada transparansi pendapatan retribusi parkir akan berjalan selama sistem dan aturan tetap diperhatikan.

2. Peran penggunaan *E-Parking* dalam mendorong terwujudnya *good governance* Pemerintah Kota Surabaya

E-Parking merupakan kebijakan publik yang disusun dan dijalankan oleh pemerintah Kota Surabaya demi upaya untuk memberikan

pelayanan dan fasilitas yang baik kepada masyarakat, seperti halnya dengan *good governance* yang menunjukkan suatu pengelolaan pemerintahan dalam bentuk kebijakan publik yang baik. Sebelum adanya *E-Parking*, sektor parkir sebagai salah satu sektor yang berkontribusi besar pada Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui retribusi daerah yang berfokus pada retribusi parkir mengalami banyak permasalahan salah satunya kebocoran dalam pendistribusian pendapatan parkir yang diterima oleh UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Surabaya dengan banyak petugas parkir yang melakukan kecurangan.

Belum adanya program yang sistematis dibuat oleh pemerintah Kota Surabaya agar dapat menggandeng dan mengajak untuk bekerjasama dalam mewujudkan sistem tata kelola pemerintahan yang baik. Tingkat kesadaran masyarakat yang rendah dan sikap yang tidak terlalu peduli dengan adanya kecurangan. Maka dari itu, kebijakan yang berorientasi pada kemajuan digital publik ini diharapkan agar mencakup berbagai pihak agar dapat mendukung dan ikut berkontribusi pada kebijakan publik.

Kedua tempat parkir yang tersedia parkir meter sebelumnya juga menggunakan sistem titik parkir lainnya secara umum, dimana konsep persentase dalam setoran kepada dinas perhubungan. Tidak ada pencatatan yang valid bisa menjadi bukti pendapatan asli di setiap harinya, seperti kendaraan yang berparkir banyak tapi setoran tetap seperti biasanya. Seperti yang disampaikan oleh Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir, sebagai berikut :

“Kami sebelumnya menarik setoran di titik parkir menghitung secara manual tanpa alat bantu yang menunjukkan kenaikan angka kendaraan yang berparkir, meskipun kami menempatkan pengawas parkir di setiap titik parkir tetapi pungutan liar maupun kecurangan dilapangan tetap bisa dilakukan”.⁹⁸

Adanya parkir meter dapat diandalkan sebagai alat yang mencatat segala transaksi secara sistem, hal ini dapat mnejadi bentuk pengawasan yang lebih ketat dari Dinas Perhubungan sebagai lembaga yang berwenang

⁹⁸ Wawancara dengan Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 10.23 WIB

di sektor ini. Sebelumnya parkir meter digunakan, daya tanggap masyarakat tentang retribusi parkir tidak terlalu memperhatikan. kebijakan parkir meter ini membawa konsep kemajuan teknologi yang mendorong masyarakat agar lebih meningkatkan literasi digital dibanding sebelumnya. Petugas parkir di taman balai kota dan taman bungkul menjadi pekerja harian bukan menjadi pegawai tetap pemerintah dengan gaji yang bergantung pada penghasilan di hari tersebut.

Berbagai masyarakat dari etnis manapun bisa menjadi petugas parkir di Kota Surabaya dan tetap diperbolehkan meskipun tidak KTP Surabaya. Petugas parkir banyak yang masih gagap teknologi tentang informasi maupun cara penggunaannya. Konsep *Good Governance* memiliki beberapa prinsip dasar yang harus diperhatikan dan diterapkan dalam tata kelola pemerintahan, seperti halnya dalam lingkup pemerintah Kota Surabaya yang mengeluarkan kebijakan publik berupa penerapan *E-Parking* di dua tempat parkir, prinsip dasar yang dimaksud antara lain :

a. Partisipasi (*participation*)

Penggunaan *E-parking* yang direncanakan oleh pemerintah Kota Surabaya melalui Dinas Perhubungan memang akan mengajak berbagai pihak untuk ikut serta mendukung dan berpartisipasi dalam menjalankan program yang baik ini, sebagaimana yang disampaikan oleh Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir, sebagai berikut :

“Kami dalam menjalankan program ini tentu melibatkan berbagai unsur pihak untuk ikut serta berpartisipasi. Kami juga bersikap terbuka kepada pihak yang memberikan saran atau masukan salah satunya dari masyarakat umum yang menjadi pengguna alat (parkir meter) ini berkaitan dengan alat pendukung maupun tenaga kerja yang melayani dalam proses parkir kendaraan yang dimilikinya. Kami melakukan evaluasi setiap bulannya dengan melihat beberapa laporan kinerja dari pengawas, beberapa laporan yang masuk, dan sebagainya mas”.⁹⁹

⁹⁹ Wawancara dengan Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 10.23 WIB

Sesuai dengan data diatas, Dinas Perhubungan Kota Surabaya tidak berdiri atau berjalan sendiri melainkan juga menggandeng berbagai pihak untuk ikut serta dalam menjalankan program E-Parking ini, Dishub juga bersikap terbuka atas kritik maupun saran berkaitan dengan *E-Parking* baik dari penggunaan alat, pelayanan yang diberikan oleh juru parkir, dan sebagainya.

Dishub Kota Surabaya melakukan evaluasi secara bertahap khususnya membahas terkait penerapan *E-Parking* ini. Dishub sebagai lembaga atau dinas yang bertugas dalam kebijakan parkir melakukan perbaikan kualitas yang meliputi perbaikan parkir meter yang masih kurang optimal, evaluasi kinerja dari juru parkir, dan permasalahan lainnya.

b. Aturan hukum (*Rule of law*),

Pelaksanaan sistem parkir di Surabaya tentu berlandaskan beberapa peraturan hukum yang telah dibuat, terdapat beberapa landasan hukum untuk mendeskripsikan suatu pembahasan yang berkaitan dengan parkir, seperti landasan hukum terkait sistem pengelolaan parkir, retribusi parkir, dan sebagainya. Hal ini mengacu pada hasil wawancara yang dilakukan dengan Bapak Hasyim, Sebagai berikut :

“Pengelolaan parkir di Kota Surabaya berlandaskan beberapa hukum mas. Terdapat Perda No. 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran Di Kota Surabaya, kemudian Perwali No. 42 Tahun 2023 terkait Pembentukan dan Susunan Organisasi Unit Pelaksana Teknis Parkir Tepi Jalan Umum pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya, terdapat juga Perda No. 7 Tahun 2023 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, dan sebagainya”.¹⁰⁰

Aturan hukum peraturan daerah yang membahas tentang penyelenggaraan parkir ada beberapa, dengan mengacu pada suatu pembahasan, seperti halnya dengan penyelenggaraan

¹⁰⁰ Wawancara dengan Bapak Arif sebagai staff Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 09.29 WIB

parkir elektronik yang mengacu pada peraturan daerah Nomer 13 tahun 2018, kemudian ada peraturan daerah Nomer 7 Tahun 2023 yang membahas tentang retribusi daerah yang terdiri salah satunya yaitu retribusi parkir yang diambil dari peroleh pendapatan tata kelola parkir di Kota Surabaya baik dari Titik Parkir Tepi Jalan Umum (TJU) dan titik Tempat Khusus Parkir (TKP).

c. Transparansi (*Transparency*)

Salah satu tujuan dari penggunaan *E-Parking* ini yaitu untuk meminimalisir kecurangan yang sering terjadi, berdampak pada kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya, sehingga konsep transparansi ini ditekankan oleh pemerintah agar dapat menekan adanya pungutan liar yang dilakukan oleh juru parkir di kawasan titik parkir Kota Surabaya, sebagaimana yang disampaikan oleh Bapak Andri sebagai Pengawas Parkir Taman Bungkul, sebagai berikut :

“ Adanya E-parking ini membuat pembayaran lebih tepat sasaran, dimana transaksi melalui alat parkir meter tersebut langsung masuk ke sistem keuangan Dinas Perhubungan. Maka dari itu, masyarakat tidak usah risau jika terdapat pungutan liar, adanya parkir meter juga menunjukkan keseriusan dalam permasalahan ketidakterbukaanya suatu informasi atau laporan”.¹⁰¹

Data diatas menunjukkan bahwa upaya dari pemerintah Kota Surabaya tidak hanya ingin mendorong terbentuknya *Smart City* dengan pengalihan sarana dan prasarana yang memanfaatkan teknologi saja, akan tetapi pemerintah Kota Surabaya juga ingin meningkatkan kepercayaan dari masyarakat yang telah mengetahui berita terjadinya pungutan liar dimana-mana, terlebih permasalahan tersebut harus didalam pengawasan Dinas Perhubungan yang memiliki otoritas untuk mengelola parkir di Kota Surabaya.

¹⁰¹ Wawancara dengan Bapak Andri sebagai Pengawas parkir Taman Bungkul Kota Surabaya pada tanggal 19 Januari 2025 pukul 10.17 WIB

Dinas Perhubungan bagian UPT Parkir juga memberikan informasi yang dapat diakses oleh masyarakat umum bagi yang membutuhkannya terkait pendapatan dari sektor parkir ini yang dihimpun dan dicatat secara akuntabel berupa laporan yang disebut retribusi parkir dan tercantum dalam retribusi daerah, dapat dilihat dari penyampaian Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan, sebagai berikut :

“Pelaporan keuangan dari tahun ke tahun kita arsipkan mas, kalau ada yang ingin mencari data pendapatan dari sektor parkir, kami terbuka untuk memberikannya terlebih untuk keperluan akademis. Adanya parkir meter ini, tentu penghimpunan pendapatan akan lebih transparan dibanding yang manual karena uang dari pengguna parkir akan tercatat langsung oleh sistem parkir meter”.¹⁰²

Melihat dari data diatas, dengan adanya parkir meter ini akan lebih membantu Dinas perhubungan untuk memperoleh laporan penghasilan yang lebih transparan daripada yang tidak menggunakannya. Seperti yang diketahui, Parkir meter berjumlah 20 unit yang disebar untuk dua tempat yaitu Taman balai Kota dan Taman Bungkul. Beberapa tempat parkir secara umum telah menggunakan sistem progresif atau tarif tambahan sesuai dengan durasi penitipan, sebagaimana yang disampaikan oleh Bapak Hasyim sebagai Staff Teknis Kebijakan, sebagai berikut :

“ Kalau titik parkir yang termasuk Tempat Khusus Parkir beberapa sudah menerapkan tarif progresif mas, tapi kalau titik parkir Tepi Jalan Umum (TJU) masih belum menerapkan tarif tersebut khususnya juga untuk TJU yang terdapat parkir meter, alhasil tarif untuk parkir tetap pada aturan yang dibedakan dari jenis kendaraan”.¹⁰³

Tidak semua titik parkir di Kota Surabaya telah menerapkan tarif progresif pada pembiayaan parkir, hanya

¹⁰² Wawancara dengan Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 10.26 WIB

¹⁰³ Wawancara dengan Bapak Hasyim sebagai Staff Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 09.37 WIB

beberapa titik parkir yang termasuk Tempat Khusus Parkir (TKP) yang menerapkannya dan titik parkir TJU masih belum menerapkan tarif tersebut, alhasil seberapa lama pengguna parkir menitipkan kendaraannya tidak dikenai tarif tambahan oleh juru parkir.

UPT Parkir Dinas Perhubungan juga menunjuk suatu pengawas di setiap titik parkir baik jenis Tepi Jalan Umum (TJU) dan Tempat Khusus Parkir (TKP), sehingga pemantauan lapangan akan lebih optimal dan UPT Parkir akan mengetahui lebih jelas kondisi lapangan parkir melalui laporan dari pengawas yang bertugas.

d. Daya tanggap (*Resvonsiveness*)

Setelah diresmikannya penggunaan parkir meter pada tahun 2017, Dinas Perhubungan *intensif* untuk melakukan sosialisasi dan kampanye agar masyarakat umum dapat mengikuti peralihan sistem pembayaran tunai menuju nontunai. Akan tetapi, usaha tersebut juga membutuhkan waktu yang tidak sedikit dan harus diimbangi dengan kesadaran dan tingkat sumber daya manusia dalam menggunakan sistem elektronik tersebut, sebagaimana yang dikeluhkan oleh Dinas Perhubungan UPT Parkir dalam mensosialisasikan penggunaan pembayaran nontunai melalui wawancara dengan Bapak Hasyim sebagai Staff Teknis Kebijakan UPT Parkir, sebagai berikut:

“ Sosialisasi terkait penggunaan alat dan fungsinya parkir meter atau nontunai sudah kami lakukan berkali-kali mas tetapi masih belum mencapai harapan kami karena tingkat kesadaran masyarakat masih rendah dan tetap melakukan pembayaran tunai kepada juru parkir yang bertugas. Namun, tidak sedikit yang telah menggunakannya, jadi mereka yang memiliki kartu e-toll, brizzi, dan sebagainya dapat membayar parkir secara nontunai.” ¹⁰⁴

¹⁰⁴ Wawancara dengan Bapak Hasyim sebagai Staff Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 09.37 WIB

Melihat dari hasil wawancara diatas, Dinas Perhubungan terus mendorong adanya sosialisasi pentingnya penggunaan pembayaran nontunai yang telah disediakan di beberapa tempat khususnya Taman Balai Kota dan Taman Bungkul yang sudah tersedia unit parkir meter. Permasalahan yang masih sering dihadapi oleh Dinas Perhubungan adalah tingkat kesadaran masyarakat yang masih rendah dan cenderung memilih uang cash.

Namun, ada beberapa keluhan yang disampaikan oleh masyarakat dan menjadi penghambat mereka untuk menggunakan parkir meter tersebut, seperti hasil wawancara dengan Bapak Halim salah satu pengguna parkir, sebagai berikut :

“ Saya parkir disini kalau disuruh untuk memilih parkir meter sebagai metode pembayaran itu ribet mas, ditambah saya juga bingung mengoperasikan alat tersebut, akhirnya saya lebih senang kalau bayar tunai ke juru parkir daripada harus pakai parkir meter.”¹⁰⁵

Ditambah pernyataan dari pak Robi sebagai juru parkir di Taman balai Kota menanggapi permasalahan ini, sebagai berikut :

“ Kebanyakan orang-orang itu pilih yang mudah dan pasti saja mas, tidak sedikit juga yang maunya cepat soalnya mereka sering terburu-buru. Alhasil kebijakan parkir meter ini masih sedikit yang mengoperasikannya.”¹⁰⁶

Data diatas menunjukkan bahwa pengguna parkir masih terlihat bingung untuk mengoperasikan parkir meter ini hanya dengan melihat kampanye sosialisasi penggunaan, sehingga mereka lebih cenderung untuk melakukan pembayaran tunai kepada juru parkir. Terdapat pengguna parkir yang ingin mengoperasikannya akan tetapi terhalang beberapa kendala,

¹⁰⁵ Wawancara dengan Bapak Halim sebagai pengguna parkir Taman Balai Kota pada tanggal 09 Januari 2025 pukul 09.37 WIB

¹⁰⁶ Wawancara dengan Bapak Robi sebagai juru parkir Taman Balai Kota pada tanggal 09 Januari 2025 pukul 13.37 WIB

sebagaimana yang disampaikan oleh Bapak Wahyu sebagai pengguna parkir Taman Balai Kota, sebagai berikut :

“ Saya sebenarnya ikut aturan yang berlaku mas, kalau saya bawa kartunya pasti saya pilih parkir meter, terkadang juga saya lupa ngisi saldo kartu saya alhasil saya tetap tidak bisa membayar secara nontunai.”¹⁰⁷

Permasalahan yang masih sering dijumpai bukan hanya di pembahasan parkir meter saja melainkan seperti di Tol atau tempat wisata yang membuka pembayaran melalui kartu, dimana kartu tersebut tidak memiliki saldo atau pengguna lalai membawanya. Kemudian permasalahan terkait kebingungan mekanisme pengoperasiannya atau permasalahan lainnya dibahas oleh UPT Parkir dan memberi tanggapan sesuai dengan hasil wawancara dengan Bapak Sutomo selaku Teknis penelaah kebijakan UPT Parkir, sebagai berikut:

“Sebagian besar alasan pengguna parkir belum tertarik menggunakan parkir meter karena masih bingung mengaplikasikan alatnya, tidak memiliki kartu pendukungnya atau tidak ada saldo didalamnya, alhasil respon dari kami untuk permasalahan ini yaitu melakukan pelatihan secara *intensif* kepada juru parkir agar dapat memberikan pelayanan yang baik dengan membantu pengguna parkir untuk mengaplikasikan parkir meter dan memilih nontunai.”¹⁰⁸

Permasalahan yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan UPT Parkir yaitu masih kurang meratanya sosialisasi yang dilakukan, terdapat masyarakat yang memilih cash yaitu dengan alasan tidak mengetahui cara penggunaan alat parkir meter ini atau tidak memiliki kartu pendukungnya seperti *E-Toll* dan sebagainya, sehingga Langkah yang diambil oleh dinas perhubungan yaitu memberikan pelatihan untuk juru

¹⁰⁷ Wawancara dengan Bapak Wahyu sebagai pengguna parkir Taman Balai Kota pada tanggal 09 Januari 2025 pukul 09.39 WIB

¹⁰⁸ Wawancara dengan Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 10.28 WIB

parkir agar dapat mengoperasikan dan memandu pengguna untuk mengaplikasikan parkir meter tersebut.

e. Berorientasi Konsensus (*Consensus Orientation*).

Beberapa pihak dibutuhkan agar dapat memperlancar program parkir elektronik ini seperti peran juru parkir yang mengarahkan dan memandu agar pengguna parkir dapat mengoperasikan dan beralih ke pembayaran nontunai. Akan tetapi, menuntut juru parkir agar bersedia untuk menuruti keinginan dari Dinas Perhubungan harus ada kompensasi atau imbalan dari hal tersebut, sebagaimana yang disampaikan oleh Bapak Sutomo selaku Teknis penelaah kebijakan UPT Parkir, sebagai berikut:

“Kami memerlukan mereka agar membantu dalam mempromosikan dan mengarahkan parkir meter guna menjadi alat pembayaran nontunai. Akan tetapi, diawal peluncuran parkir meter para juru parkir mengeluh karena tugas yang bertambah dan akan memakan waktu yang lebih lama baik untuk melayani penataan parkir hingga harus menjalankan tugas tambahan. Maka dari itu mas, UPT Parkir berinisiatif untuk memberi kontrak kerja dengan gaji tetap yang dikhususkan untuk juru parkir yang bertugas di dua tempat parkir. Harapan kami dari mereka dapat memenuhi tugas yang diberikan oleh UPT Parkir.”¹⁰⁹

Melalui wawancara diatas, Dinas Perhubungan Kota Surabaya memberlakukan kontrak kerja dengan gaji tetap yang diperuntukkan pengguna parkir yang berada di dua tempat Tepi Jalan Umum (TJU) yang difasilitasi parkir meter. Kontrak kerja ini merupakan salah satu solusi untuk menengahi kepentingan kedua pihak yakni dari Dishub sendiri dan juru parkir yang dimaksud.

Kepentingan dari Dinas Perhubungan sudah jelas yaitu untuk bisa mengalihkan masyarakat umum untuk beralih ke pembayaran nontunai sedangkan dari sisi juru parkir tentu

¹⁰⁹ Wawancara dengan Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 10.28 WIB

memanfaatkan waktu semaksimal mungkin untuk melayani dan mengelola parkir. Dengan adanya tugas tambahan tersebut, gaji tetap dapat menjadi kompensasi untuk juru parkir bersedia membantu Dinas Perhubungan, berikut rincian dari jumlah juru parkir di dua tempat yang tersedia parkir meter

Tabel 4. 7
Jumlah Juru Parkir di Taman Balai Kota dan Taman Bungkul

No	Tempat	Jumlah Juru Parkir	Jumlah Shift
1.	Taman Balai Kota	20 Orang	2 Shift
2.	Taman Bungkul	36 Orang	3 Shift

Sumber : UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2025

Mengacu pada tabel diatas yaitu menunjukan jumlah juru parkir di kedua tempat yang menerapkan *E-Parking*. Taman Balai Kota yang terdiri dari 20 juru parkir dengan 2 shift kerja, dapat dihitung bahwa 1 shift kerja terdapat sekitar 10 juru parkir, sedangkan Taman Bungkul memiliki 3 shift kerja yang terdiri dari 12 orang di setiap shiftnya, sehingga dapat dijumlahkan total juru parkir di Taman Bungkul sejumlah 36 Orang.

Seluruh juru parkir di kedua tempat tersebut merupakan karyawan tetap dari pemerintah melalui mekanisme kontrak kerja. Kemudian terdapat pengawas di setiap titik parkir resmi di Kota Surabaya salah satunya di kedua titik tersebut, jumlah pengawas di kedua tempat tersebut memiliki perbedaan, dapat dilihat dari tabel dibawah ini, sebagai berikut:

Tabel 4. 8
Jumlah Pengawas Parkir di Taman Balai Kota dan Taman Bungkul

No	Tempat	Jumlah Pengawas Parkir	Jumlah Shift
1.	Taman Balai Kota	4 Orang	2 Shift
2.	Taman Bungkul	6 Orang	3 Shift

Sumber : UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2024

Berdasarkan tabel diatas, pengawas parkir juga mengikuti shift kerja yang telah ditentukan sebagaimana yang dijalankan oleh juru parkir, persamaan kedua tempat ini yaitu 1 shift kerja diawasi oleh pengawas sejumlah 2 orang yang kemudian hanya jumlah shift saja yang membedakan dari kedua tempat tersebut.

f. Berkeadilan (*Equity*),

Dinas Perhubungan Kota Surabaya menetapkan peraturan bahwa juru parkir yang bertugas di Taman Balai Kota dan Taman Bungkul diberikan kontrak kerja sebagai pegawai pemerintah. Dalam hal ini, pemerintah juga bersikap adil dimana seseorang yang menjadi pegawai pemerintah baik PNS, PPPK, Tenaga *outsourcing*, dan sebagainya harus memiliki KTP Surabaya. Hal ini menjadi salah satu upaya dari Pemerintah Kota Surabaya untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya, meskipun jumlah juru parkir di Kota Surabaya kebanyakan orang yang berasal dari pulau madura, sebagaimana yang dipaparkan oleh Bapak Hasyim selaku Staff Teknis kebijakan parkir, sebagai berikut:

“ Memang betul mas, kebanyakan juru parkir di Kota Surabaya dari orang madura. Akan tetapi, dari kami sebagai penyelenggara sistem perparkiran tidak pandang bulu dengan memberikan jalan untuk penduduk asli Surabaya jika ingin bekerja sebagai juru parkir. Kemudian, terkait juru parkir dari

Taman Balai Kota dan Taman Bungkul harus menjadi penduduk Kota Surabaya dengan memiliki KTP.”¹¹⁰

Berdasarkan data diatas dan wawancara dengan perwakilan UPT Parkir dapat disimpulkan bahwa kebanyakan dari juru parkir di Kota Surabaya berasal dari Pulau Madura. Namun, Dinas perhubungan juga memberikan kesempatan untuk bekerja sebagai juru parkir bagi penduduk asli Kota Surabaya, hal ini merupakan sikap adil yang ditunjukkan oleh pemerintah Kota Surabaya dengan tidak memilih salah satu pihak.

Kemudian, juru parkir di kawasan Taman Bungkul dan Taman Balai Kota diberi kontrak dan menjadi pegawai pemerintah, sesuai dengan peraturan walikota bahwa pegawai pemerintah Kota Surabaya harus memiliki Kartu Tanda Penduduk (KTP) Kota Surabaya. Alhasil peraturan ini menjadi penyaring bagi juru parkir secara umum yang diberi tugas di kedua tempat tersebut yang diperuntukkan bagi penduduk Kota Surabaya. Meskipun, peneliti juga menemui juru parkir di Taman Balai Kota yang berasal dari Pulau Madura, maka seseorang tersebut berpindah kependudukannya untuk menjadi penduduk Kota Surabaya sesuai dengan peraturan yang ada.

g. Efektivitas dan Efisiensi (*Effectiveness and Efficiency*)

Terdapat beberapa indikator yang menjadi tolak ukur dari penyelenggaraan program *E- Parkir* atau parkir elektronik di Kota Surabaya yaitu ketepatan sasaran program, Sosialisasi program, pencapaian tujuan program, dan pemantauan program.¹¹¹

¹¹⁰ Wawancara dengan Bapak Hasyim sebagai Staff Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 09.37 WIB

¹¹¹ Iga Rosalina, “Efektivitas Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat Mandiri Perkotaan Pada Kelompok Pinjaman Bergulir Di Desa Mantren Kecamatan Karangrejo Kabupaten Madetaan”. *Jurnal Efektivitas Pemberdayaan Masyarakat*, Vol. 01 No.01(februari,2012), 3.

Seperti yang diketahui sasaran program ini yaitu masyarakat umum yang menjadi pengguna parkir, hal ini direspon oleh masyarakat umum yaitu Bapak Rohman sebagai juru parkir melalui wawancara dengan peneliti, sebagai berikut:

“Menurut saya, sasaran program ini memang untuk mengajak masyarakat umum untuk beralih dari tunai menuju nontunai. Akan tetapi, lebih tepatnya program ini untuk masyarakat kalangan menengah keatas karena diperuntukkan bagi pengguna parkir yang memiliki kartu elektronik, seperti *E-Toll* dan sebagainya mas. Sedangkan masyarakat menengah kebawah tetap pada sistem yang lama yakni memberikan uang tunai kepada juru parkir.”¹¹²

Melalui wawancara tersebut, dapat disimpulkan bahwa pembayaran nontunai melalui alat parkir meter ini masih belum merata, dalam arti tidak semua kalangan bisa menjangkau karena adanya penggunaan kartu pendukung yang dimaksud. Kedua tempat yang terdapat parkir meter yaitu Taman Bungkul dan Taman Balai Kota memiliki sasaran yang sama yaitu untuk masyarakat umum akan tetapi masih terkendala dengan permasalahan diatas.

Sementara indikator selanjutnya yaitu sosialisasi program, Dinas Perhubungan telah melakukan sosialisasi secara bertahap dan membuat kampanye pentingnya penggunaan nontunai dalam berparkir. Namun, usaha dari dinas perhubungan tersebut masih belum meningkatkan kesadaran masyarakat umum untuk melakukannya, masih terdapat pengguna parkir yang tidak mengetahui penggunaan parkir meter seperti apa dan pentingnya pembayaran nontunai, sebagaimana yang disampaikan oleh salah satu pengguna parkir yang masih melakukan pembayaran tunai kepada juru

¹¹² Wawancara dengan Bapak Burhan sebagai Juru Parkir Taman Bungkul Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 12.57 WIB

parkir yaitu Bapak Lana sebagai pengguna parkir Taman Bungkul, sebagai berikut :

“ Jujur mas, kalau saya masih gampang bayar dua ribu langsung ke juru parkir. Disamping lebih gampang, saya juga tidak tahu sepenuhnya tentang alat tersebut, dari juru parkir juga tidak mengarahkan kami untuk menggunakannya, alhasil kami juga tidak tertarik menggunakannya”.¹¹³

Ditemukannya pendapat bahwa juru parkir tidak mengarahkan untuk menggunakan parkir meter, peneliti melakukan wawancara lagi kepada pengguna parkir lainnya untuk memastikan apakah hanya satu orang atau memang sering tidak mengarahkan, sebagaimana hasil wawancara dengan Bapak Wahyu sebagai berikut :

“ Saya juga kalau tidak tanya tentang parkir meter tidak diarahkan mas, mungkin kalau kita ingin pembayaran nontunai mereka akan mengarahkan bagaimana cara mengoperasikan alat tersebut, terlebih seharusnya tugas mereka begitu mas”.¹¹⁴

Menurut wawancara diatas, pengarahan dari juru parkir ke pengguna parkir masih relatif rendah, padahal sosialisasi dan arahan kepada pengguna parkir adalah salah satu tugas dari juru parkir yang bertugas, relatif rendahnya tingkat sosialisasi dan pengenalan kepada parkir meter yang dilakukan oleh petugas Dinas Perhubungan tingkat paling bawah yaitu juru parkir juga akan berdampak pada tingkat kesadaran dari masyarakat, masyarakat tidak tertarik untuk beralih menuju pembayaran nontunai.

Indikator selanjutnya yaitu pencapaian tujuan program, kebijakan penggunaan parkir meter sebagai alat pembayaran parkir nontunai masih menemui kendala sehingga banyak pengguna parkir yang belum banyak yang mengoperasikan alat tersebut dan lebih memilih untuk membayar tunai kepada

¹¹³ Wawancara dengan Bapak Taufiq sebagai pengguna parkir Taman Bungkul pada tanggal 09 Januari 2025 pukul 13.41 WIB

¹¹⁴ Wawancara dengan Bapak Wahyu sebagai pengguna parkir Taman Balai Kota pada tanggal 09 Januari 2025 pukul 09.39 WIB

juru parkir yang bertugas, padahal berbagai cara telah dilakukan Dinas Perhubungan untuk meningkatkan kesadaran dari masyarakat itu sendiri tetapi masih belum mencapai tujuan awal yaitu untuk masyarakat umum dapat menggunakannya.

Pemantauan program dilakukan secara bertahap oleh Dinas Perhubungan melalui UPT Parkir dan pengawas yang ditugaskan di kedua tempat tersebut menjadi tanggung jawabnya untuk mengetahui dan melaporkan kepada UPT Parkir, selaras dengan apa yang disampaikan oleh Bapak Lukman selaku pengawas parkir Taman Balai Kota, sebagai berikut :

“ Saya bertugas dengan rekan saya, jadi dalam satu shift kerja ada 2 pengawas yang bertugas di suatu tempat, berkaitan dengan *E-Parking* memang masih belum banyak yang menggunakannya. Tetapi UPT Parkir membuat kebijakan alternatif yaitu Juru parkir yang bertugas untuk menginput uang parkir ke parkir meter, nanti juru parkir disediakan kartu dengan diberikan saldo untuk bisa mengoperasikan parkir meter.”¹¹⁵

Seperti data sebelumnya yang menjelaskan bahwa pengawas parkir Taman Balai Kota dan Taman Bungkul berjumlah 2 orang di setiap shift kerja dan di suatu tempat. Berdasarkan data diatas juga menjelaskan bahwa masih sedikit masyarakat yang menggunakan parkir meter sebagai sistem pembayaran parkir mereka dan masih membayar tunai kepada juru parkir.

Namun, terdapat penyampaian yang menjelaskan bahwa UPT parkir mengeluarkan kebijakan alternatif sebagai solusi atas permasalahan yang masih dihadapi lebih tepatnya agar parkir meter tetap bisa digunakan yaitu dengan memberikan kartu beserta saldo didalamnya untuk juru parkir agar mereka

¹¹⁵ Wawancara dengan Bapak Lukman sebagai pengawas parkir Taman Balai Kota pada tanggal 19 Desember 2024 pukul 09.41 WIB

yang mengganti pengguna parkir untuk membayarkan parkir dengan nontunai atau menggunakan parkir meter. Kemudian dijelaskan oleh Staff Teknis kebijakan UPT Parkir yaitu Bapak Hasyim terkait kebijakan alternatif ini sebagai berikut :

“ Agar parkir meter tetap digunakan sambil meningkatkan sosialisasi agar tingkat kesadaran masyarakat meningkat, alhasil kami menyediakan juru parkir sebuah kartu beserta saldonya agar nantinya juru parkir yang menjadi wakil pengguna parkir untuk membayar parkir melalui parkir meter, jadi mekanismenya pengguna parkir untuk bayar tunai ke juru parkir dan juru parkir yang menginputnya, nantinya saldo di dalamnya akan berkurang. Kemudian uang tunai yang dipegang diberikan ke pengawas parkir lalu diberikan kepada UPT Parkir agar sebagian uangnya di top-up kan untuk kartunya di besok harinya.”¹¹⁶

Mekanisme dari kebijakan alternatif dari UPT Parkir yaitu juru parkir disediakan kartu untuk mengoperasikan parkir meter, kartu tersebut telah diisi saldo dengan nominal tertentu yang kemudian pengguna parkir yang belum bisa mengoperasikan parkir meter untuk memberikan uang tunai kepada juru parkir lalu diinputkan ke alat yang tersedia. Uang tunai yang dipegang oleh juru parkir akan diberikan kepada pengawas parkir dan kemudian akan ditop-up kan ke kartu nya kembali untuk keesokan harinya.

Pengawasan yang dilakukan pengawas parkir terkait kebijakan alternatif tersebut berjalan cukup lancar selaras dengan yang disampaikan oleh Bapak munif Selaku pengawas parkir area Taman Balai Kota sebagai berikut :

“ Parkir meter dapat digunakan meskipun pengguna parkir tetap membayar tunai kepada juru parkir. Kebijakan ini berjalan cukup lancar, dimana pengguna parkir tetap membayar tunai sambil melihat proses nontunai di parkir meter yang dilakukan oleh juru parkir, memang membutuhkan

¹¹⁶ Wawancara dengan Bapak Hasyim sebagai Staff Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 09.38 WIB

waktu yang cukup lama agar pengguna parkir dapat mengoperasikan alat nontunai tersebut.”¹¹⁷

Kebijakan alternatif telah dijalankan di dua tempat parkir tersebut. Berdasarkan hasil wawancara dengan pengawas parkir yang menunjukkan bahwa kebijakan ini sudah berjalan dengan lancar, banyak juru parkir yang telah diberikan intruksi beserta kartu yang dimaksudkan, hasilnya juru parkir juga patuh dan menjalankan apa yang telah diperintahkan. Pengguna parkir yang terkendala untuk mengoperasikan dapat membayar tunai dan diteruskan oleh juru parkir hingga pembayaran parkir tersebut bersifat nontunai. Terdapat penjelasan secara singkat oleh Bapak Rifai selaku salah satu juru parkir berkaitan dengan kebijakan tersebut sebagai berikut :

“ Kebijakan ini cukup efektif agar parkir meter dapat digunakan secara optimal. Banyak pengguna parkir yang masih melakukan pembayaran tunai dengan alasan dari tidak membawa kartu, sedang terburu- buru, dan sebagainya. Sehingga pengguna parkir bisa tunai terlebih dahulu dan tidak terikat dengan peraturan.”¹¹⁸

Berdasarkan wawancara diatas menunjukkan bahwa kebijakan alternatif ini berjalan cukup lancar dengan tujuan untuk menengahi dan memberikan kelonggaran bagi pengguna parkir yang masih belum bisa mengoperasikan.

h. Akuntabilitas (*Accountability*)

Pemerintah Kota Surabaya menambah anggaran pengeluaran tambahan kepada Dinas Perhubungan untuk merealisasikan program pembayaran digital dalam sektor parkir, anggaran tersebut dialokasikan untuk pembelian parkir meter yang berjumlah 20 unit dengan menelan biaya puluhan

¹¹⁷ Wawancara dengan Bapak Hasyim sebagai Staff Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 19 Januari 2025 pukul 08.31 WIB

¹¹⁸ Wawancara dengan Bapak Rifai sebagai Juru parkir Taman Balai Kota pada tanggal 09 Januari 2025 pukul 10.39 WIB

milyar. Akan tetapi, Dinas Perhubungan melalui UPT Parkir juga diberi tanggung jawab tambahan atau target dari Pemerintah untuk menambah Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya, sebagaimana yang dijelaskan oleh Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir, sebagai berikut :

“Untuk merealisasikan program *E-parking* ini menelan biaya yang besar hingga ratusan juta, angka tersebut belum termasuk anggaran operasional jalan yang harus disiapkan puluhan juta jika parkir meter itu perlu perbaikan. Satu parkir meter kalau rusak bisa menghabiskan 10 Juta lebih. Maka dari itu, Pemerintah Kota Surabaya memasang target yang terus meningkat kepada Dinas Perhubungan setiap tahunnya.”¹¹⁹

Biaya operasional parkir meter sangatlah tinggi, dimulai dari harga beli yang dijumlah secara keseluruhan bisa menyentuh puluhan milyar. Maka dari itu, target yang ditentukan juga tinggi yaitu peningkatan pendapatan dari sektor parkir. Dinas perhubungan diberikan target yang cukup tinggi oleh Pemerintah Kota untuk berkontribusi dalam memperoleh pendapatan dari sektor parkir tersebut.

Dinas Perhubungan melalui UPT Parkir merupakan unit yang memiliki tanggung jawab dari sektor parkir. Maka dari itu, ketika masyarakat umum menyampaikan keluhan, masukan, maupun saran atas kekurangan yang masih nampak, hal itu adalah tanggung jawab dari unit tersebut. UPT Parkir merencanakan, mempersiapkan, dan menyediakan segala kebutuhan yang berkaitan dengan parkir, ditambah dengan peraturan yang harus dibuat dan berlandaskan oleh peraturan daerah yang dapat menjadi pedoman untuk masyarakat umum agar dapat mematuhi peraturan tersebut.

¹¹⁹ Wawancara dengan Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 10.25 WIB.

i. Visi Strategis (*Strategic Vision*)\

Berbagai kebijakan yang disusun dan diterapkan oleh UPT Parkir Dinas Perhubungan untuk meningkatkan kualitas sistem parkir yaitu *E-parking* di Kota Surabaya dari segi apapun, sebagaimana yang dijelaskan oleh Bapak Sutomo yaitu :

“*E-Parking* ini mendorong berbagai pihak untuk meningkatkan kualitasnya. Dimulai dari juru parkir yang bisa operasikan digitalisasi, pengguna parkir yang bisa bayar nontunai, pegawai yang memudahkan dalam pelaporan keuangan melalui sistem.”¹²⁰

Mengacu pada misi pemerintah Kota Surabaya yang ingin menerapkan digitalisasi di dalam tata kelola pemerintahan beserta kebijakannya dan selaras dengan hasil wawancara diatas, dengan adanya *E-Parking* merupakan salah satu upaya pemerintah untuk menerapkan misi yang dimaksudkan, dimana dengan sistem ini dapat meningkatkan wawasan dan keahlian dari berbagai pihak untuk bisa melek digitalisasi yang sekarang sangat maju secara signifikan dan khususnya untuk mendorong transparansi Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui retribusi parkir.

3. Peran penggunaan *E-Parking* dalam mendorong terwujudnya *Good Governance* Pemerintah Kota Surabaya ditinjau dari perspektif islam

Tata kelola pemerintah yang baik atau bisa disebut dengan *Good Governance* dapat berupa upaya yang mencerminkan beberapa indikator yang dapat menjadi acuan, seperti halnya dengan *Good Governance* yang dilihat dari perspektif islam, sebagai berikut :

a. Nilai keadilan

Seperti halnya dengan pemaparan diatas, keadilan dalam lingkup sistem parkir ini yaitu upaya Dinas Perhubungan yang bersikap adil bagi masyarakat umum yang ingin bekerja sebagai

¹²⁰ Wawancara dengan Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 10.26 WIB.

juru parkir, meskipun persentase juru parkir yang berasal dari penduduk luar sangat tinggi salah satunya dari Pulau Madura.

Adanya *E-Parking* yang ditujukan pada dua tempat yaitu Taman Balai Kota dan Taman Bungkul, Dinas Perhubungan menambah porsi tugas kepada juru parkir untuk ikut bersosialisasi dan mencotohkan pengoperasian parkir meter dan diberi kompensasi dengan pemberian kontrak kerja sebagai pegawai pemerintah dan gaji yang stabil perbulan (tidak terpengaruh oleh nilai pendapatan harian, sebagaimana yang dijelaskan tentang gaji yang didapatkan juru parkir oleh Staff UPT Parkir yaitu Pak Hasyim sebagai berikut :

“ Sebelum adanya parkir meter, sistem pendapatan juru parkir itu sama dengan pada parkir lainnya yaitu sistem bagi hasil dengan persentase. Setelah parkir meter beroperasi, mereka direkrut dan diberi kontrak kerja sebagai juru parkir di tempat itu serta menjadi pegawai pemerintah. Alhasil, sistem gajinya juga menyesuaikan dengan pegawai pemerintah lainnya yaitu perbulan dan stabil tanpa dipengaruhi oleh pendapatan hariannya.”¹²¹

Mengacu pada hasil wawancara diatas, pendapatan juru parkir telah dijamin dan stabil setiap bulannya. Berbeda dengan juru parkir lainnya yang pendapatannya harus melihat seberapa kendaraan yang parkir kemudian pendapatan yang diperoleh melalui sistem bagi hasil dengan persentase yang telah ditentukan oleh UPT Parkir, sedangkan juru parkir di tempat tersedianya parkir meter tidak terlalu terbebani dengan target harian dan pendapatannya stabil meskipun menjadi juru parkir di kedua tempat tersebut harus memiliki Kartu Tanda Penduduk (KTP) Kota Surabaya.

b. Nilai amanah

Sikap amanah atau dapat dipercaya, bisa digambarkan dengan juru parkir yang telah diberi kontrak kerja oleh Dinas

¹²¹ Wawancara dengan Bapak Hasyim sebagai Staff Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 11.15 WIB.

Perhubungan dan menjadi pegawai pemerintah, tugas yang diberikan harus dijalankan oleh juru parkir dengan maksimal serta sikap disiplin harus dimiliki di setiap pekerjaan. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Sutomo selaku Penelaah Teknis kebijakan UPT Parkir sebagai berikut :

“Kami memberikan kontrak kerja ke setiap juru parkir terutama yang tersedia parkir meter itu 12 bulan dan akan diperpanjang kontraknya jika kinerjanya baik dan tidak melanggar aturan. Kami juga memecat juru parkir yang bertindak indisipliner, jadi kontrak kerjanya tetap dipengaruhi kinerja dari juru parkir itu sendiri”.¹²²

Kontrak kerja yang diberikan Dinas Perhubungan kepada juru parkir Taman Balai Kota dan Taman bungkul bertahap dan ada potensi untuk diperpanjang jika kinerja yang dihasilkan dianggap baik dan tidak melanggar peraturan. UPT Parkir Dinas perhubungan juga melakukan pemutusan kontrak bagi juru parkir yang tidak amanah dalam menjalankan tugas dan bersikap tidak disiplin.

c. Kejujuran

Sikap jujur harus diterapkan di setiap pekerjaan seperti halnya dalam lingkup parkir. Berdasarkan data yang telah dipaparkan diatas bahwa juru parkir menerima uang tunai dari pengguna parkir yang kemudian diteruskan transaksi pada parkir meter yang diwakili oleh juru parkir saat pengguna parkir tidak bisa untuk mengoperasikannya dengan alasan tertentu.

Kebijakan alternatif yang dijalankan tersebut masih bisa berpotensi terdapat kecurangan, sebagaimana yang disampaikan oleh Bapak lukman selaku pengawas parkir Taman Balai Kota sebagai berikut :

“ Masih ada kekurangannya yaitu uang tunai atau pembayaran parkir yang tidak tercatat di parkir meter karena ketidakjujuran dari juru parkir. Alhasil cara untuk mengatasinya, kami pantau perkiraan jumlah kendaraan yang parkir dan jumlah transaksi

¹²² Wawancara dengan Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 10.43 WIB.

yang dilakukan. Jika terjadi ketidakseimbangan kami akan mengecek juru parkir yang bertugas pada shift itu.”¹²³

Berdasarkan wawancara diatas menunjukan masih ada potensi adanya ketidakjujuran yang dilakukan oleh juru parkir. Namun, dengan adanya parkir meter juga menjadi alat pendukung bagi pengawas parkir untuk mengawasi juru parkir dengan cara menyeimbangkan antara perkiraan jumlah kendaraan yang parkir dengan jumlah transaksi parkir yang tercatat di parkir meter.

d. Nilai syura

Penyerapan aspirasi masyarakat dan suatu kasus yang terjadi sebelumnya menjadi salah satu pertimbangan bagi pemerintah sebagai pemangku kebijakan untuk menyusun suatu peraturan maupun kebijakan yang bersifat umum atau publik. Hal ini menunjukan partisipasi dari masyarakat yang nantinya menjadi pihak yang harus menjalankan peraturan yang telah ditentukan meskipun tidak secara langsung. Sebagaimana yang dijelaskan oleh Pak Sutomo yaitu :

“Saran dan masukan dari masyarakat terkait sistem parkir ini terkadang kepada pengawas atau juru parkir, hal itu nanti jadi bahan evaluasi dan menjadi poin pertimbangan bagi kami untuk memperbaiki sebelumnya dan menyusun kebijakan selanjutnya.”¹²⁴

Berdasarkan hasil wawancara diatas, studi kasus dan saran maupun masukan dari masyarakat menjadi wujud kontribusi masyarakat untuk pemerintah dalam menentukan kebijakan baru atau memperbaiki kebijakan sebelumnya. Permasalahan yang terjadi di lapangan tentu menjadi bahan evaluasi bagi UPT Parkir khususnya untuk pengelolaan parkir kedepannya.

¹²³ Wawancara dengan Bapak Lukman sebagai pengawas parkir Taman Balai Kota pada tanggal 19 Desember 2024 pukul 09.41 WIB

¹²⁴ Wawancara dengan Bapak Sutomo sebagai Penelaah Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 10.43 WIB.

e. Tanggung jawab

Indikator ini menunjukkan sikap tanggung jawab dari lembaga atau kelompok yang menaungi suatu kebijakan. Dalam hal ini, UPT Parkir diberikan tugas penuh berkaitan dengan sistem pengelolaan parkir di suatu daerah, sama halnya dengan pengelolaan parkir di Surabaya yang dikelola oleh Dinas Perhubungan melalui UPT Parkir. Unit ini diberi tanggung jawab atas pelaksanaan dari tugas yang telah dilimpahkan oleh Pemerintah Kota Surabaya. Sesuai dengan hasil wawancara dengan Pak Hasyim sebagai Staff UPT Parkir Kota Surabaya sebagai berikut :

“ Sesuai dengan peraturan walikota yang menjelaskan tugas untuk mengelola sistem parkir yang diberikan kepada UPT Parkir Dinas Perhubungan, sehingga menjadi tanggung jawab penuh dari UPT Parkir yang berkaitan dengan pengelolaan parkir. Tetapi, tanggung jawab juga diberikan kepada masyarakat umum sebagai pengguna parkir untuk mematuhi kebijakan parkir, berkontribusi, dan mendukung kebijakan pemerintah.”¹²⁵.

Bukan hanya UPT Parkir beserta jajarannya, pengelolaan parkir ini juga menjadi tanggung jawab bagi masyarakat sebagai pengguna parkir. Tanggung jawab pengguna parkir yang dapat digambarkan dengan kepatuhan dari masyarakat dan partisipasinya dalam mendukung kebijakan publik yang sedang dijalankan.

f. Orientasi jangka panjang

Berawal dari inisiatif pemerintah untuk mencari solusi atas kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang kemudian menyusun kebijakan baru untuk menerapkan parkir elektronik. Sebagaimana yang telah dijelaskan diatas terkait visi yang strategis, sama halnya dengan orientasi yang diinginkan yaitu dengan menerapkan parkir elektronik bukan hanya memiliki dampak pada keuangan semata melainkan juga berdampak pada

¹²⁵ Wawancara dengan Bapak Hasyim sebagai Staff Teknis Kebijakan UPT Parkir Kota Surabaya pada tanggal 09 Desember 2024 pukul 11.17 WIB.

aspek lainya seperti pengelolaan SDM, penguatan literasi digital, dan sebagainya dan kebijakan ini juga merupakan proyek jangka panjang yang akan dijalankan bahkan dikembangkan.

C. Temuan Penelitian

Berdasarkan berbagai data penelitian yang telah didapatkan, terdapat beberapa temuan penelitian sebagai berikut :

1. UPT Parkir Dinas Perhubungan menjalin kerjasama dengan perusahaan swasta untuk pengadaan dan pengelolaan parkir meter hingga sekarang. Saat ini, sumber anggaran terbatas tidak menjadi penghalang pentingnya peran dari parkir meter dan sebagai wujud upaya untuk optimalisasi penerimaan retribusi parkir. Dinas Perhubungan masih belum bisa menambah unit parkir meter di tempat parkir yang lain dan lebih memilih mengambil alternatif keputusan yaitu mencari media parkir elektronik lainnya yang masih relevan tujuannya dengan parkir meter dan biaya anggaran yang terjangkau.
2. Masih banyak pengguna parkir yang membayar parkir tunai sedangkan lainnya sudah mampu mengoperasikan parkir meter. Fakta di lapangan menunjukkan bahwa masih sedikit dari pengguna parkir yang memahami cara mengoperasikan parkir meter, alhasil banyak yang tetap memilih pembayaran tunai kepada juru parkir. Hal ini memicu UPT Parkir untuk mengeluarkan alternatif keputusan yaitu uru parkir yang bertugas untuk menginput uang parkir ke parkir meter, nanti juru parkir disediakan kartu dengan diberikan saldo untuk bisa mengoperasikan parkir meter.
3. Parkir meter menjadi media *good governance* dalam mengedepankan kejujuran petugas parkir dan transparansi keuangan parkir dengan cara meneliti dan menyeimbangkan antara uang yang masuk ke sistem dengan perkiraan jumlah kendaraan yang parkir. Kemudian kebijakan alternatif yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan ini dinilai efektif untuk mendorong transparansi keuangan retribusi parkir di kedua tempat tersebut, tetapi belum efektif untuk mendorong pengguna parkir beralih ke pembayaran nontunai