

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TEMPAT PARKIR KHUSUS PADA PARK AND RIDE KERTAJAYA KOTA SURABAYA

Dimas Adhi Pramana Yusuf¹, Susi Hardjati²

Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur

Correspondent author: dimaspramana15@gmail.com

Surabaya, 60115, Jawa Timur - Indonesia

Abstract

This type of research uses a qualitative descriptive research type, with data collection techniques of interviews, observation, and documentation. The results of the study explained that the implementation of the Kertajaya Park and Ride had not been carried out properly as seen from the fact that it was not in accordance with the guidelines in force, but when viewed from the delivery of information it was felt to be good enough, but several approaches were needed. In addition, if seen from community participation, it has been said to be quite good, but several more approaches need to be made. This is proven by the fact that there are still many people who do not understand the purpose of organizing the Kertajaya "Park and Ride" and also abuse the Kertajaya Park and Ride facilities. Meanwhile, the distribution of potential on the responsibility and authority of the executor is considered to be quite effective because the division of management is already in the authority and responsibility of each.

Keywords: *park and ride; Policy Implementation; special parking space*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mendeskripsikan Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Parkir di Luar Ruang Milik Jalan Pada *Park And Ride* Kertajaya Kota. Jenis penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif kualitatif, dengan teknik pengumpulan data wawancara, observasi, dan dokumentasi. Hasil penelitian menjelaskan bahwa pelaksanaan *Park and Ride* Kertajaya belum dilaksanakan dengan baik yang dilihat dari belum sesuai dengan pedoman yang diberlakukan, namun apabila dilihat dari penyampaian informasi dirasa sudah cukup baik, namun perlu dilakukan beberapa upaya pendekatan. Selain itu jika dilihat dari partisipasi masyarakat sudah dikatakan cukup baik, namun perlu dilakukan beberapa upaya pendekatan lagi. Hal tersebut dibuktikan masih banyak masyarakat yang belum memahami terkait tujuan penyelenggaraan "*Park and Ride*" Kertajaya tersebut dan juga menyalahgunakan fasilitas *Park and Ride* Kertajaya. Sedangkan pada pembagian potensi pada tanggung jawab dan wewenang pelaksana dirasa sudah cukup efektif karena pembagian pengelolaan tersebut sudah berada pada wewenang dan tanggung jawab masing-masing.

Kata Kunci: *Implementasi Kebijakan; Park and Ride; tempat parkir khusus*

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara dengan pertumbuhan jumlah penduduk yang terus meningkatkan tiap tahunnya. Pada tahun 2020 menurut Badan Pusat Statistik jumlah penduduk Indonesia menyentuh angka 270,203,917/jiwa. Oleh karena itu dengan meningkatnya populasi penduduk di Indonesia, menjadikan perkembangan populasi kendaraan bermotor menjadi ikut meningkat. Kondisi tersebut ditunjukkan oleh fakta yang sebagaimana diungkapkan oleh Adisasmita dalam (Arifiyananta & Eva Hany Fanida S, Ap., 2015) bahwasannya tingkat pertumbuhan kendaraan bermotor di Indonesia secara keseluruhan adalah 10% per tahun, sedangkan pembangunan jalan baru sangat lambat, hanya 0,05% per tahun, dan telah membawa kemacetan lalu lintas yang sangat serius dan dampak negatif lainnya.

Tabel 1. Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (2018-2020)

Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (unit) Tahun 2018-2020			
Jenis Kendaraan	2018	2019	2020
Bermotor			
Mobil Penumpang	14.830.698	15.592.419	15.797.746
Mobil Bis	222.872	231.569	233.261
Mobil Barang	4.797.254	5.021.888	5.083.405
Sepeda Motor	106.657.952	112.771.136	115.023.039
Jumlah	126.508.776	133.617.012	136.137.451

Sumber: Badan Pusat Statistik Indonesia 2020

Berdasarkan tabel 1, menunjukkan bahwa tingkat kendaraan bermotor di Indonesia mulai tahun 2018 hingga 2020 mengalami peningkatan yang signifikan. Jumlah kendaraan mengalami kenaikan sekitar 5% sejak dua tahun lalu. Pada tahun 2019, jumlah mobil meningkat sebanyak 7.108.236, dari 126.508.776 pada tahun sebelumnya menjadi 133.617.012 atau meningkat sebesar 5,3%. Kemudian jumlah mobil pada tahun 2020 meningkat menjadi 136.137.451 dibandingkan tahun 2019.

Salah satu Kota di Indonesia yang dinilai perkembangan kendaraan bermotor yang cukup tinggi yaitu Kota Surabaya. Kota Surabaya dinilai merupakan salah satu kota metropolitan setelah DKI Jakarta (Krisnady & Rahayu, 2020). Sebagaimana menurut laporan Inrix 2021 Traffic Scorecard, Surabaya menempati peringkat pertama sebagai kota yang paling padat kendaraan bermotor di Indonesia. Dan juga Surabaya menjadi kota termacet ke-41 dunia.

Menurut Boediningsih dalam (Triantoni et al., 2020) mengemukakan bahwa, "kemacetan terdapat faktor yang mempengaruhi yaitu seperti banyaknya pengemudi yang tidak disiplin, pengguna jalan yang salah arah, minimnya pengawasan dari petugas lalu lintas, terdapatnya parkir di bahu jalan mobil, jalan yang tidak rata, tidak adanya jembatan untuk penyeberangan, dan tidak adanya pembatasan jenis kendaraan dan juga

banyaknya pengguna lalu lintas yang tidak taat, seperti pedagang kaki lima yang menjajakan pinggir jalan (PKL), parkir liar dan pengguna jalan yang menolak pergerakan. Kemacetan juga terjadi karena tidak seimbangnya jaringan transportasi yang ada, penumpukan berbagai kendaraan seperti sepeda motor, mobil, boks, truk, bus dan angkutan umum.

Dengan melihat permasalahan kemacetan yang tak kunjung usai, dan juga minimnya kesadaran masyarakat Kota Surabaya oleh karena itu kurangnya kesadaran berlalu lintas masyarakat di Kota Surabaya membuat tingkat kepatuhan masyarakat terhadap ketertiban lalu lintas semakin buruk. Oleh karena itu, Pemerintah Kota Surabaya menerbitkan peraturan tentang penyelenggaraan parkir dalam "Peraturan Parkir" melalui Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Parkir (selanjutnya disebut Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018). Tujuan dengan adanya Perda Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tentang parkir, untuk meningkatkan pelayanan kawasan parkir kepada masyarakat, sehingga tercapai lalu lintas yang aman dan tertib serta lancar. Dalam Perda Surabaya Nomor 3 Tahun 2018, parkir meliputi dua jenis, yakni parkir di tepi jalan umum dan tempat parkir khusus.

Tempat parkir khusus yang disediakan oleh Kota Surabaya merupakan fasilitas yang disediakan oleh pemerintah kota untuk memungkinkan masyarakat dapat parkir dengan aman dan nyaman 24 jam sehari, salah satunya adalah tempat parkir khusus *Park and Ride*. Layanan *park and ride* dibanjiri pengguna jasa dalam jumlah besar setiap harinya, mulai dari pengguna jasa parkir jangka pendek hingga pengguna jasa parkir malam bagi pemilik kendaraan yang tidak memiliki garasi (Nainggolan & Nugroho, 2018). Layanan *Park and Ride* yang diberikan oleh Pemerintah Kota Surabaya merupakan salah satu cara peralihan parkir kendaraan dari *on street parking* menjadi *off street parking*

Layanan *Park and Ride* terdapat 5 titik yang disediakan oleh pemerintah kepada masyarakat kota Surabaya yakni, pada jalan Mayjen Sungkono, Adityawarman, Kertajaya, Genteng Kali, Arif Rahman Hakim yang dimana disetiap titik *Park and Ride* kapasitas untuk lahan parkirnya berbeda-beda.

Dengan melihat permasalahan di atas mengenai kemacetan yang berada di kota Surabaya yang mengalami peningkatan penggunaan ruas jalan di Kota Surabaya tentunya pemerintah membangun *Park and Ride*

Gambar 1. Perkembangan Volume Lalu Lintas Harian Rata-Rata (LHR) di Titik Jalan *Park and Ride* Kota Surabaya

Jenis Kendaraan	Volume Kendaraan Lalu Lintas Harian (LHR) Tahun 2019										
	Mayjend Sungkono		Arif Rahman Hakim		Kertajaya		Adityawaman		Genteng Kali		
	Tahap I	Tahap II	Tahap I	Tahap II	Tahap I	Tahap II	Tahap I	Tahap II	Tahap I	Tahap II	
Sepeda	148.645	164.602	150.621	150.621	150.064	132.410	94.572	94.572	78.004	99.471	
Motor											
Mobil	42.339	46.884	47.409	47.409	43.914	55.230	30.049	30.049	28.853	23.415	
Angkot	712	788	312	312	476	337	421	421	269	484	
Bus Mini	68	75	93	93	110	116	49	49	5	55	
Pickup/Box	1.355	1.500	1.406	1.406	1.110	712	1.094	1.094	1.462	1.274	
Mini Truk	95	105	178	178	88	126	215	215	29	78	
Bus Besar	61	68	69	69	100	95	40	40	1	28	
Truk Sumbu	2	70	78	26	26	14	63	52	42	4	3
Truk Sumbu	3	0	0	0	0	0	2	2	0	1	

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya 2019

Gambar 1, menunjukkan bahwa terdapat permasalahan yang menyebabkan kemacetan yang ada di Kota Surabaya salah satunya berada di jalan Kertajaya yang terjadi penumpukan volume kendaraan yang didukung dengan data LHR pada jalan Kertajaya yang dibidang tinggi. Hal ini juga didukung dengan terdapat banyak kios-kios dan tempat kerja yang tidak memiliki lahan parkir sehingga banyak kendaraan yang parkir sembarangan sehingga menyebabkan kemacetan dan juga dapat mengganggu kelancaran dan keselamatan lalu lintas di jalan Kertajaya. Hal ini dibuktikan saat peneliti melakukan observasi awal memperlihatkan bahwa terdapat kendaraan yang parkir di *on street* atau di bahu jalan disekitar *Park and Ride* Kertajaya sehingga mengganggu kelancaran aktivitas lalu lintas

Melihat kondisi di atas menunjukkan bahwasannya jika dilihat dari permasalahan mengenai kemacetan yang ada di Kota Surabaya terkait pelaksanaan kebijakan Penyelenggara parkir di luar ruang milik jalan pada *Park and Ride* yang berada di Kota Surabaya khususnya pada jalan Kertajaya yang juga terjadi penumpukan kendaraan dan juga banyaknya kendaraan yang masih terdapat parkir liar maka diperlukan pengukuran implementasi kebijakan terkait Penyelenggara Parkir di luar milik jalan pada *Park and Ride* Kertajaya

Dalam pembentukan tempat parkir khusus yang bersifat umum, *park and ride* harus memenuhi persyaratan penyelenggaraan tempat parkir khusus sebagaimana diatur dalam Pasal 14(1) Perda Surabaya Nomor 3 Tahun 2018. Untuk membangun tempat parkir khusus, salah satunya adalah; standar teknis meliputi fasilitas parkir, komposisi label, kegunaan

fasilitas pejalan kaki, fasilitas penerangan, sirkulasi udara, fasilitas pemadam kebakaran, fasilitas keamanan, dan fasilitas keselamatan. Informasi rambu, marka, informasi tarif media, ketersediaan tempat parkir, informasi pilihan parkir. Ketiga adalah ganti rugi, termasuk ganti rugi atas kerugian dan kerusakan. Keempat adalah standar operasi, termasuk keselamatan masuk dan keluar kendaraan, jalur prioritas, pemeliharaan keamanan tempat parkir, pemeliharaan kebersihan area parkir, ketertiban pengguna jasa dan juga mengutamakan kenyamanan pengguna jasa, penyediaan tempat khusus parkir untuk penyandang cacat, menyediakan tempat khusus parkir untuk ibu hamil dan juga menyediakan tempat untuk lansia, memperkerjakan petugas parkir dalam jumlah yang cukup, memungut biaya parkir, memberikan karcis, memberikan informasi kapasitas parkir secara merata, serta menyediakan layanan informasi

Namun secara implementasinya terdapat permasalahan yang tidak sesuai dengan peraturan penyelenggaraan parkir. Yang pertama yaitu, untuk pembagian lahan parkir menurut jenis kendaraan pada lantai 1 dikhususkan untuk jenis kendaraan mobil yang berkapasitas 8 mobil namun ketika penulis melakukan observasi lapangan terdapat 15 mobil yang terdapat di *Park and Ride* Kertajaya, hal ini menyebabkan mobil yang parkir di area paling belakang akan kesulitan ketika hendak keluar dari *Park and Ride*. Yang kedua, permasalahan lainnya terjadi pada lahan parkir untuk jenis kendaraan sepeda motor bertempat di lantai 2 namun pada kondisi lapangan untuk jenis kendaraan motor ditempatkan di lantai 1 yang seharusnya digunakan untuk jenis kendaraan mobil yang pada akhirnya pada lantai 2 tidak digunakan secara maksimal. Hal ini menyebabkan ketidaknyamanan pengguna *Park and Ride* yang hendak parkir di lokasi tersebut karena harus kesulitan untuk parkir kendaraan. Melihat kondisi diatas merupakan permasalahan terkait penyelenggaraan tempat khusus parkir di luar ruang milik jalan oleh orang atau badan yang sebagaimana diatur dalam menurut Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 pasal 14 huruf a yang menjelaskan menyediakan Tempat Parkir sesuai dengan standar teknis yang ditentukan.

Permasalahan yang ketiga yaitu terdapat tempat yang kumuh dan terdapat sampah-sampah di sekitar *Park and Ride* Kertajaya. Hal ini berkaitan dengan daya tarik minat masyarakat yang hendak parkir di *Park and Ride* Kertajaya. Dalam hal ini belum sesuai dengan Pasal 14 huruf e Perda Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 yang mengungkapkan yakni menjaga kebersihan, keindahan dan kenyamanan lokasi parkir. Selanjutnya permasalahan yaitu Permasalahan selanjutnya pada *Park and Ride* Kertajaya yaitu tidak menyediakan tempat khusus ruang tunggu untuk para pengguna jasa beristirahat dan juga tidak menyediakan tempat parkir khusus untuk penyandang cacat, manusia lanjut usia dan ibu hamil yang diberi tanda petunjuk khusus. Dalam permasalahan tersebut tidak sesuai dengan Pasal 14 huruf h Perda Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 yang menyatakan menyediakan

tempat khusus parkir untuk penyandang cacat, manusia lanjut usia, ibu hamil yang diberi tanda petunjuk khusus.

Selain itu permasalahan timbul terkait penempatan *Park and Ride* yang berada di Kertajaya yang dirasa merasa bahwa penempatan lokasi *Park and Ride* terlalu jauh untuk beberapa tempat seperti halte bus yang dimana halte tersebut merupakan tempat pemberhentian angkutan umum seperti Bus Trans Semanggi Suroboyo sehingga pengguna jasa yang ingin beralih ke moda transportasi umum massal ke harus berjalan jauh dari lokasi *Park and Ride* hingga ke halte bus. Hal ini dikarenakan penempatan lokasi *Park and Ride* Kertajaya tidak dilalui oleh Bus Trans Semanggi Suroboyo. Hal ini didukung dengan tujuan dari salah satu dengan adanya penyediaan *Park and Ride* ini adalah memudahkan pengguna kendaraan bermotor pribadi yang ingin menggunakan angkutan umum massal sehingga mengurangi beban kemacetan lalu lintas di pusat kota (Palupiningtyas, 2015)

Oleh karena itu jika melihat uraian diatas memperlihatkan bahwa implementasi dari penyelenggaraan *Park and Ride* Kertajaya belum terlaksana dengan maksimal. Oleh karena hal tersebut diperlukan upaya para pelaksana untuk menerapkan program tersebut dilakukan dengan optimal. Hal ini diperlukan karena *Park and Ride* dapat menjadi upaya pemerintah untuk mengurangi kepadatan lalu lintas dan keselamatan lalu lintas. Oleh karena hal tersebut penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Parkir Di Luar Ruang Milik Jalan Pada *Park And Ride* Kertajaya Kota Surabaya.

METODOLOGI

Menjelaskan Dengan menggunakan metode penelitian deskriptif dan penelitian kualitatif, penelitian ini bertujuan untuk memperoleh pemahaman yang komprehensif dan mendalam tentang implementasi kebijakan *park and ride* Kertajaya Kota Surabaya. Untuk mencapai tujuan penelitian yang ditetapkan, penelitian ini menggunakan fokus dengan teori model implementasi kebijakan menurut Jan merse yang dikutip oleh (Kadji, 2015) yang meliputi empat elemen yaitu informasi, isi kebijakan, dukungan masyarakat, pembagian potensi

Sumber data yang didapatkan peneliti yakni data primer dan data sekunder. Data primer mengenai implementasi kebijakan penyelenggaraan parkir di luar ruang milik jalan pada *Park And Ride* Kertajaya Kota Surabaya, dalam penelitian ini yaitu dengan bidang sarana dan prasaana Dinas Perhubungan Kota Surabaya, bidang lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Surabaya, koordinator petugas *Park and Ride* Kertajaya, pengguna jasa *Park and Ride* Kertajaya. Sedangkan data sekunder yakni diperoleh melalui dokumentasi,

laporan, dan arsip-arsip lainnya dengan bantuan media cetak dan media internet serta catatan lapangan.

Kemudian teknik pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti yakni melalui wawancara kepada para informan, observasi, dokumentasi. Selanjutnya teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yakni dengan menggunakan model yang dikembangkan oleh Miles & Huberman dikutip oleh (Wanto, 2018) yang dimana analisis data dilakukan melalui beberapa tahap yaitu, Pengumpulan data (*Data Collection*), Kondensasi data (*data condensation*), Penyajian Data (*data display*), Penarikan Kesimpulan (*Conclusions drawing*). Selain itu terdapat keabsahan data yang dikemukakan oleh (Abdussamad, 2015) yang terdapat empat kriteria yaitu, derajat kredibilitas (*credibility*), keteralihan (*transferability*), kebergantungan (*dependability*), dan kepastian (*confirmability*).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Informasi

Pada Informasi adalah faktor yang sangat penting dalam implementasi kebijakan, karena minimnya informasi yang dimiliki dapat mempengaruhi kebijakan itu sendiri. Hal ini sebagaimana yang dimaksud menurut Jan Merse yang dikutip oleh (Kadji, 2015) yaitu Informasi adalah adanya keterjelasan komunikasi dalam sebuah kebijakan. Proses komunikasi harus dilakukan dengan akurat, tepat waktu, dan relevan dalam pelaksanaan Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Parkir di Luar Milik Jalan pada *Park and Ride* Kertajaya Kota Surabaya.

Pertama yaitu akurat. Dalam hal ini komunikasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya terhadap warga Kota Surabaya harus dilakukan dengan akurat terkait pelaksanaan *Park and Ride* Kertajaya. Dalam mensosialisasikan terkait penggunaan *Park and Ride* yang berada di Jalan Kertajaya Dinas Perhubungan memanfaatkan sosial media seperti Instagram dan juga twitter, lalu melalui media elektronik hingga surat kabar. Selain menggunakan platform yang sudah ada Dinas Perhubungan Kota Surabaya juga mensosialisasikan kepada warga Kota Surabaya menggunakan aplikasi yang dibuat oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya sendiri yaitu memamakai aplikasi e-dishub yang bisa di *download* melalui android. Namun aplikasi tersebut dinilai masih awam terhadap warga Kota Surabaya karena aplikasi tersebut baru di launchingkan oleh Dinas Kota Surabaya pada tahun 2023 dan butuh sosialisasi yang lebih dan juga pengembangan-pengembangan kembali terkait pelaksanaan aplikasi e-dishub

Selain sosialisasi terkait fungsi dan kegunaan *Park and Ride* Kertajaya ini Dinas Kota Surabaya juga telah memberikan sosialisasi terkait larangan untuk warga Kota Surabaya melakukan parkir liar di sekitaran jalan Kertajaya karena melihat permasalahan yang ada masih terdapat kendaraan yang melakukan parkir liar, sosialisasi ini juga dilakukan melalui

surat kabar ataupun berita dan juga Dinas Kota Surabaya telah memberikan rambu dilarang parkir untuk lebih baiknya memanfaatkan lahan parkir yang sudah disediakan oleh pemerintah Kota Surabaya. Dalam penjelasan diatas jika dikaitkan dengan teori yang dikemukakan oleh Jan Merse dalam (Kadji, 2015) yang menyatakan bahwa koordinasi harus dilakukan dengan tepat sasaran, baik para pelaksana kebijakan maupun dengan kelompok sasaran sudah sesuai dengan teori yang diungkapkan oleh Jan Merse dalam variable akurat Kedua terdapat variabel tepat waktu. Yang dimaksud tepat waktu dalam penyelenggaraan *Park and Ride* Kertajaya ini berkaitan dengan informasi kapasitas slot parkir jika terdapat kendaraan masuk dan keluar dan juga informasi terkait jam operasional pada *Park and Ride* Kertajaya. Informasi ini bermanfaat bagi pengguna jasa parkir untuk memudahkan pengguna jasa parkir sebelum tiba dilokasi mengetahui apakah masih terdapat slot parkir atau belum dalam memanfaatkan fasilitas *Park and Ride* Kertajaya.

Dalam hal ini penyampaian informasi terkait slot parkir pada *Park and Ride* Kertajaya untuk menginformasikan kepada pengguna jasa parkir belum terdapat fasilitas tersebut. Jadi jika pengguna jasa parkir ingin mengetahui adanya slot kosong pada *Park and Ride* Kertajaya harus melihat langsung dari *Park and Ride* Kertajaya yang dimana informasi itu langsung disampaikan oleh petugas parkir jika terdapat slot kosong atau tidak. Selain mengenai fasilitas untuk informasi slot parkir adapun informasi terkait jam operasional pada *Park and Ride* Kertajaya. Informasi ini sudah disampaikan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya melalui surat kabar ataupun berita yang bisa di akses di internet. Untuk jam operasional pada *Park and Ride* Kertajaya yaitu mulai pukul 06.00 hingga pukul 21.00. Jika pengguna jasa parkir hingga diatas pukul 21.00 dihitung sebagai parkir inap. Dalam penjelasan diatas jika dikaitkan dengan teori yang dikemukakan oleh Jan Merse dalam (Kadji, 2015) yang menyatakan bahwa ketepatan waktu untuk menghasilkan informasi yang terbatu (*up to date*) yang dibutuhkan sasaran kebijakan belum sesuai dengan teori yang diungkapkan oleh Jan Merse dalam variable tepat waktu

Dan yang terakhir yaitu terdapat variabel relevan. Dalam hal ini yang dimaksud dalam relevan yaitu adanya keterkaitan dengan penyampaian informasi yang dilakukan oleh pelaksana kebijakan kepada sasaran kebijakan dalam penyelenggaraan *Park and Ride* Kertajaya yang baik. Tentunya petugas parkir perlu adanya sosialisasi atau pelatihan tentang cara melayani pengguna jasa parkir yang hendak parkir dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya agar memberikan pelayanan yang baik dan sopan, tentunya hal ini memberikan kenyamanan bagi pengguna jasa parkir yang ingin memanfaatkan fasilitas *Park and Ride* Kertajaya.

Dalam hal ini terkait pembinaan atau pelatihan kepada petugas parkir telah dilakukan dengan baik oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya, pembinaan atau pelatihan

ini diadakan secara langsung dan juga melalui media sosial. Sejalan dengan adanya pembinaan atau pelatihan, Dinas Perhubungan Kota Surabaya juga melakukan evaluasi secara berkala, evaluasi ini diadakan melalui apel pagi dan dilakukan sebulan sekali. Selain pembinaan atau sosialisasi terkait pelayanan perparkiran petugas parkir juga diberikan sosialisasi terkait penggunaan teknologi informasi. Dalam penjelasan diatas jika dikaitkan dengan teori yang dikemukakan oleh Jan Merse dalam (Kadji, 2015) yang menyatakan bahwa informasi tersebut mempunyai manfaat untuk pemakainya sudah sesuai dengan teori yang diungkapkan oleh Jan Merse dalam variable relevan, karena dengan adanya pelatihan atau sosialisasi terhadap petugas parkir ini menciptakan pelayanan yang baik, sopan, dan ramah terhadap pengguna jasa parkir

Isi Kebijakan

Dalam proses implementasi kebijakan adalah unsur terpenting. Karena pada isi kebijakan menyangkut tujuan serta sasaran kebijakan yang menjadi acuan dalam proses implementasi kebijakan. Isi dari kebijakan akan mempengaruhi keberhasilan implementasinya, sehingga isi kebijakan harus jelas dan tegas. Dalam hal ini isi dari kebijakan yang menyangkut pada Penyelenggaraan *Park and Ride* Kertajaya yaitu mengacu pada Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Parkir Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya.

Oleh karena itu jika kita melihat dari tujuan pembangunan *Park and Ride* yaitu diantaranya untuk pemenuhan lahan parkir dan juga sebagai perpindahan transportasi moda dari angkutan pribadi hingga menumpang di angkutan umum, hal ini untuk mengurangi kepadatan lalu lintas dan juga untuk keselamatan arus lalu lintas yang disebabkan parkir liar. Namun, pada *Park and Ride* Kertajaya mengalami penurunan fungsi dan tujuan sebagai *Park and Ride* Kertajaya, yang dimana pada *Park and Ride* Kertajaya tidak digunakan sebagai transit pemberhentian angkutan umum. Jadi jika pengguna jasa umum yang ingin memanfaatkan fasilitas angkutan umum harus berjalan cukup jauh dari lokasi parkir hingga ke halte pemberhentian angkutan umum

Selain itu yang harus diperhatikan dalam membangun *Park and Ride* Kertajaya yaitu harus sesuai dengan rencana umum tata ruang, analisis dampak lalu lintas, kemudahan bagi pengguna jasa, kelestarian fungsi lingkungan hidup yang sebagaimana dijelaskan pada pasal 13. Dalam hal ini Pembangunan *Park and Ride* Kertajaya sudah sesuai dengan perencanaan yang sesuai dengan regulasi yang ada dan juga melihat dari *demand* masyarakat yang tinggi di Jalan Kertajaya sehingga sangat perlu dibangun untuk fasilitas parkir seperti *Park and Ride*. Namun melihat permasalahan yang ada jika melihat dari *demand* masyarakat yang tinggi ini kebutuhan parkir juga sangat tinggi. Dalam hal ini pada *Park and Ride* Kertajaya sering terjadinya *overload*.

Selanjutnya, mengenai standar teknis yang berada lokasi parkir bahwasannya standart

teknis bertujuan memastikan kondisi di lapangan agar berjalan dengan lancar dan sesuai tujuan. Dalam hal ini juga tertuang di Peraturan daerah Nomor 3 Tahun 2018 pasal 14 point a yaitu menyediakan tempat parkir sesuai dengan standar teknis yang ditentukan. terkait standar teknis masih belum maksimal karena tidak sesuai dengan rencana parkir yang disebabkan karena pembangunan yang belum selesai hingga akses untuk parkir sepeda motor sulit di lalui.

Kemudian terkait keamanan, kebersihan, keindahan dan kenyamanan lokasi parkir sudah dilakukan dengan baik hanya saja masih terdapat lingkungan yang dinilai masih terdapat genangan air pada *Park and Ride* Kertajaya. Dalam hal ini dengan terjaganya lingkungan dan kondisi yang masih bagus yaitu dengan tujuan untuk menarik daya tarik minat masyarakat untuk memanfaatkan fasilitas *Park and Ride* yang berada di Jalan Kertajaya. Oleh karena itu dalam menjaga keamanan, kebersihan, keindahan *Park and Ride* yang berada di Kertajaya sarana dan prasarana telah dikelola dengan baik sehingga kondisinya masih layak dan efisien. Hal ini tertuang di Peraturan Daerah Nomor 3 pasal 14 point d dan e.

Selain hal tersebut, terkait mengenai asuransi parkir kepada pengguna jasa *Park and Ride* agar masyarakat merasa lebih aman dan nyaman jika kendaraan mengalami kehilangan atau kerusakan yang hendak parkir di *Park and Ride* Kertajaya. Hal ini tertuang di Peraturan Daerah Nomor 3 pasal 14 point f. Terkait asuransi kerusakan atau kehilangan kendaraan bahwasannya di *Park and Ride* Kertajaya masih belum terdapat asuransi kendaraan jika terdapat kendaraan mengalami kerusakan.

Selanjutnya, pada penyelenggaraan parkir yang berada di Kota Surabaya harus menyediakan tempat parkir khusus untuk penyandang cacat, orang lanjut usia dan ibu hamil yang diberi petunjuk khusus dan juga tercantum pada Peraturan Daerah Nomor 3 Pasal 14 point h. Hal ini untuk memudahkan masyarakat disabilitas atau orang lanjut usia agar nyaman dan mudah dalam memanfaatkan fasilitas *Park and Ride* khususnya pada *Park and Ride* Kertajaya. Terkait fasilitas parkir untuk masyarakat penyandang cacat ataupun lanjut usia masih belum terdapat fasilitas tersebut.

Sejalan dengan pengelolaan *Park and Ride* yang berada di jalan Kertajaya tak lepas juga dengan petugas parkir yang bertugas sebagai pengelola *Park and Ride* Kertajaya yang berada di lapangan. Dalam hal ini petugas parkir yang berada di lapangan harus sesuai dengan kebutuhan atau harus mempekerjakan petugas parkir dengan jumlah yang memadai. Hal ini sesuai dengan peraturan yang ada yaitu pada Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2018 point i. Terkait jumlah juru parkir yang berada di *Park and Ride* Kertajaya telah memenuhi sesuai dengan kebutuhan yang ada, yang mana bertujuan untuk memberikan pelayanan yang maksimal kepada pengguna jasa parkir yang hendak parkir di *Park and*

Ride Kertajaya

Dalam penjelasan diatas terkait isi kebijakan yang mengacu pada Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2018 jika dikaitkan dengan teori yang dikemukakan oleh Jan Merse dalam (Kadji, 2015) yang menyatakan bahwa Isi kebijakan akan mempengaruhi keberhasilan implementasinya, sehingga isi kebijakan harus jelas dan tegas ini belum sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Jan Merse

Sejalan dengan itu adapun terkait penetapan tarif parkir. Dalam hal ini untuk tarif parkir terhadap *Park and Ride* Kertajaya diatur dalam Peraturan Walikota Nomor 30 tahun 2018 tentang tarif retribusi tempat parkir khusus. Yang sebagaimana jika mengacu pada Peraturan Walikota Nomor 30 Tahun 2018 untuk tarif biaya dalam parkir gedung yaitu sebesar 3000 Rupiah untuk jenis kendaraan sepeda motor dan untuk jenis kendaraan mobil yaitu sebesar 8000 rupiah. Jika kita melihat yang berada di *Park and Ride* Kertajaya untuk tarif yang diberlakukan sudah sesuai dengan Peraturan Walikota Nomor 30 Tahun 2018. Yang dimana Yang dimana tarif dari pendapatan hasil parkir akan dialokasikan ke Pemerintah Kota sebesar 70% dan 30% dialokasi kepada Dinas Perhubungan Kota Surabaya untuk pengadaan dan juga perawatan kondisi yang berada di *Park and Ride* Kertajaya.

Dukungan Masyarakat

Dukungan yang dimaksud dalam hal ini berupa dukungan fisik dan non fisik. Implementasi kebijakan menjadi sulit ketika tidak ada dukungan nyata dari masyarakat yang cukup untuk kebijakan tersebut. Dukungan yang disebutkan Jan Merse dalam (Kadji, 2015) berkaitan dengan partisipasi masyarakat dalam implementasi kebijakan. Kebijakan ini berkelanjutan jika ada dukungan dari masyarakat atau partisipasi masyarakat yang ada

Dukungan masyarakat atau partisipasi masyarakat dalam kebijakan penyelenggaraan parkir di luar ruang milik jalan pada *Park And Ride* Kertajaya cukup baik, dapat dilihat dari respon masyarakat dalam memberikan sumbangan ide atau pemikiran terhadap pembangunan, masyarakat sekitar menyadari bahwa untuk mencapai tujuan dan fungsi kebijakan diperlukan partisipasi masyarakat sekitar baik fisik dengan membantu memelihara tempat parkir *Park and Ride* Kertajaya dengan baik dengan tidak merusak fasilitas yang ada, namun jika kita melihat dari tujuan dan fungsi tidak sedikit pula masyarakat yang belum mengerti terkait penyelenggaraan *Park and Ride* Kertajaya tersebut. Masih ada yang melihat *Park and Ride* sebagai persinggahan untuk berganti angkutan umum. Padahal penyelenggara fasilitas parkir juga dirancang untuk memenuhi kebutuhan ruang parkir bagi masyarakat untuk memarkirkan kendaraannya. Hal ini dapat mempengaruhi keberhasilan kebijakan yang diimplementasikan. Selain itu masih banyak orang yang menyalahgunakan fasilitas parkir. Banyak orang yang menggunakan tempat parkir mobil *Park and Ride* Kertajaya di Kota Surabaya untuk memarkir kendaraannya yang bermasalah namun tidak pernah dibawa pergi. Hal ini mengurangi kapasitas tempat parkir

mobil karena orang yang tidak bertanggung jawab memarkir kendaraannya di *Park and Ride* Kertajaya Kota Surabaya. Hal ini akan mempengaruhi fungsi manajemen dari fasilitas parkir itu sendiri. Tempat parkir akan dikurangi untuk orang yang ingin menggunakan fasilitas parkir

Selain itu untuk supaya masyarakat tetap berkelanjutan menggunakan fasilitas *Park and Ride* Kertajaya tak luput juga dari pelayanan yang diberikan saat di lapangan, dalam artian petugas parkir harus memberikan pelayanan yang prima terhadap pengguna jasa. Dalam pelayanan yang diberikan oleh petugas parkir terhadap pengguna jasa parkir sudah dilakukan dengan baik dan juga petugas parkir yang berada di *Park and Ride* Kertajaya sudah menerapkan SOP yang ada.

Melihat dari penjelasan diatas terkait penyelenggara *Park and Ride* Kertajaya bahwasannya antusias masyarakat sangatlah tinggi dalam mendukung adanya fasilitas *Park and Ride* Kertajaya, namun terdapat permasalahan yaitu sering terjadinya *overload* dan juga masyarakat masih sedikit mengetahui fungsi dan tujuan *Park and Ride* Kertajaya sendiri yang menganggap bahwa *Park and Ride* hanya dipergunakan sebagai transit perpindahan moda transportasi umum saja. Dalam hal ini jika dikaitkan dengan teori yang dikemukakan oleh Jan Merse dalam variable dukungan masyarakat belum sesuai yang menjelaskan Implementasi kebijakan menjadi sulit ketika tidak ada dukungan nyata dari masyarakat yang cukup untuk kebijakan tersebut

Pembagian Potensi

Indikator yang berpotensi dibagikan terkait dengan kinerja yang terkoordinasi secara intensif di antara aktor yang ada (pemerintah dan masyarakat). Koordinasi diperlukan karena setiap peserta memiliki kepentingan dan latar belakang yang berbeda, sehingga proses koordinasi menjadi titik sentral, titik temu bagi keberhasilan implementasi kebijakan menurut Jan Merse dalam (Kadji, 2015).

Dalam hal ini yang menjadi bagian pada kebijakan penyelenggaraan parkir di luar ruang milik jalan pada *Park And Ride* Kertajaya, diantaranya Dinas Perhubungan Kota Surabaya melalui bidang lalu lintas, bidang sarana dan prasarana, petugas parkir. Tentunya dalam penugasan setiap bidang mempunyai wewenang dan tupoksinya sendiri dalam penyelenggaraan *Park and Ride* Kertajaya.

Kemudian, struktur organisasi dalam bidang lalu lintas untuk penyelenggaraan *Park and Ride* tentunya sudah dibagi dalam sub bagiannya masing-masing. Selain tupoksi dan juga struktur organisasi dari bidang lalu lintas adapun tupoksi dari bidang sarana dan prasarana yang ikut serta untuk mengelola *Park and Ride* Kertajaya. terkait tupoksi dan struktur organisasi yang dibentuk terdapat dua subkoordinator yang terlibat dalam penyelenggara *Park and Ride* Kertajaya yaitu subkoordinator pembangunan dan

subkoordinator pemeliharaan. Yang dimana dalam pekerjaannya akan dilakukan evaluasi secara berkala yaitu setiap bulannya. Selain itu yang terlibat dalam penyelenggara *Park and Ride* Kertajaya terdapat petugas lapangan yang biasa disebut dengan petugas parkir, yang dimana petugas parkir ini membantu jalannya penyelenggara *Park and Ride* Kertajaya terhadap pengguna jasa parkir yang bertemu langsung kepada pengguna jasa parkir. Terkait koordinasi atau kerja sama antar implementor telah dilakukan sesuai dengan wewenang dan tupoksinya masing-masing dan untuk yang bertugas dilapangan telah dilimpahkan kepada petugas parkir yang berada di *Park and Ride* Kertajaya.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis menunjukkan bahwa implementasi kebijakan penyelenggaraan parkir di luar ruang milik jalan pada *Park And Ride* Kertajaya Kota Surabaya sudah dapat dikatakan berjalan cukup baik meskipun masih terdapat kekurangan-kekurangan. Hal tersebut dapat di ketahui dari teori implementasi yang dikemukakan oleh Jan Merse yang terdiri dari empat indikator diantaranya informasi, isi kebijakan, dukungan masyarakat serta pembagian potensi. Permasalahan timbul pada variable isi kebijakan yaitu masih terdapat kondisi yang tidak sesuai atau fasilitas yang belum disediakan yang sesuai dengan perturan yang tetara. Setelah itu pada variabel dukungan masyarakat yang ditandai dari masyarakat yang menganggap fasilitas *Park and Ride* ini hanya sebagai perpindahan transit moda dan juga banyak masyarakat yang menyalahgunakan fasilitas *Park and Ride* Kertajaya untuk meninggalkan kendaraannya yang bermasalah dan tak kunjung diambil. Serta belum terdapat informasi terkait perkembangan slot kosong yang berada di *Park and Ride* Kertajaya, jadi masyarakat jika ingin mengetahui informasi terkait slot kosong harus melihat langsung pada kondisi lapangan. Oleh karena itu dengan permasalahan tersebut butuh pengembangan-pegembangan lebih lanjut dari pemerintah Kota Surabaya.

REFERENSI

- Abdoellah, A. Y., & Yudi Rusfiana. (2016). *Teori Dan Analisis Kebijakan Publik*. Alfabeta.
- Abdussamad, Z. (2015). *Metode Penelitian Kualitatif*. In *Syria Studies* (Vol. 7, Issue 1).
- Aliyah, I., & Aulia, S. A. S. (2020). *The Flexibility of Parking Space of Traditional Market in the City Center (Case Study : Pasar Gede Of Surakarta , Indonesia)* *The Flexibility of Parking Space of Traditional Market in the City Center (Case Study : Pasar Gede Of Surakarta , Indonesia)*. IOP Conference Series: Earth and
- Anggara, S. (2014). *Pengantar Kebijakan Publik*.
- Arifiyananta, R. D., & Eva Hany Fanida S, Ap., M. A. (2015). *STRATEGI DINAS PERHUBUNGAN KOTA SURABAYA UNTUK MENGURANGI Departement of Transportation strategy the City of Surabaya to Reduce Highway Congestion City Of Surabaya*. *Jurnal Mahasiswa Unesa*.

- ARIYANI, B. S. P. (2017). Pemodelan peluang penggunaan fasilitas park and ride sebagai upaya peningkatan penggunaan transjakarta di kota tangerang.
- Asapa, A. (2014). Park and Ride Sebagai Bagian dari Pelayanan Kereta Api Perkotaan Bandung. *Jurnal Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 25(2), 157–173.
- Eko Murdiyanto. (2020). Metode Penelitian Kualitatif (Sistematika Penelitian Kualitatif). In *Bandung: Rosda Karya* (1st ed.). Lembaga Penelitian dan Pengabdian Pada Masyarakat UPN "Veteran" Yogyakarta Press.
- Jenderal, D. P. D. (1996). Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir.
- Kadji, Y. (2015). FORMULASI DAN IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PUBLIK Kepemimpinan dan Perilaku Birokrasi dalam fakta realitas. In *Syria Studies* (Vol. 7, Issue 1).
- Krisnady, B., & Rahayu, T. (2020). Implementasi Kebijakan Parkir Park and Ride Mayjend Sungkono Pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya. *Jurnal Publika Ilmu Administrasi Negara*, 8(3), 1–9.
- Kusumastuti, A., & Khoiron, A. M. (2019). *Metode Penelitian Kualitatif* (F. Annisa & Sukarno (eds.)). Lembaga Pendidikan Sukarno Pressindo.
- Mustari, N. (2015). Pemahaman Kebijakan Publik(Formulasi,Implementasi dan Evaluasi Kebijakan Publik). *Kebijakan Publik Deliberatif*, 1, 286.
- Nainggolan, T. M. M., & Nugroho, A. (2018). Implementasi Penyediaan Tempat Khusus Parkir di Kota Surabaya. *Jurnal Novum*, 5(2), 199–207.
- Nugrahani, F. (2014). METODE PENELITIAN KUALITATIF dalam Penelitian Pendidikan Bahasa. , (1), 305.
- Palupiningtyas, S. E. (2015). KRITERIA FASILITAS PARK AND RIDE SEBAGAI PENDUKUNG ANGKUTAN UMUM MASSAL BERBASIS JALAN CRITERIA OF PARK AND RIDE FACILITIES TO SUPPORT ROAD-BASED MASS TRANSIT. 69–84.
- Pemerintah Daerah Surabaya. (2018). Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya (Vol. 3).
- Phonna, F., Anggraini, R., & Afifuddin, M. (2017). Strategi Penanganan Kondisi Infrastruktur Pada Simpang Tujuh Ulee Kareng Banda Aceh Berdasarkan Persepsi Masyarakat. *Jurnal Teknik Sipil*, 1(1), 49–58.
- Raco, J. (2018). *Metode penelitian kualitatif: jenis, karakteristik dan keunggulannya*.
- Sembiring, J. (2015). Skema Park and Ride di Jakarta (Pembelajaran dari Singapura) Park and Ride Scheme in Jakarta (Lesson Learn from Singapore). *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 17(5), 15–28.
- Taufiqurokhman. (2014). Kebijakan Publik. *Kebijakan Publik*, 1993, 15.
- Triantoni, Mudjanarko, S. W., Setiawan, M. I., & Bahaswan, R. (2020). Analisis Lalu Lintas Di Ruas Jalan Wonokusumo Kota Surabaya. *Spirit Pro Patria*, 6(1), 72–78.
- Wanto, A. H. (2018). Strategi Pemerintah Kota Malang Dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik Berbasis Konsep Smart City. *JPSI (Journal of Public Sector Innovations)*, 2(1), 39. <https://doi.org/10.26740/jpsi.v2n1.p39-43>