E-ISSN: 3025-0994
Halaman 2186-2195
Volume 4 Nomor 2 Tahun 2026

Strategi Pemerintah Kota Surabaya Dalam Penanganan Parkir Liar Di Kawasan Perkotaan

Akif Yanuar Rifqi[1], Ocha Ilvi Kamalia[2], Alviyah Iriani[3], Devi Alvionita[4]

[1,2,3,4] Program Studi Ilmu Administrasi Negara, Universitas Negeri Surabaya
e-mail: 24040674308@mhs.unesa.ac.id[1], 24040674315@mhs.unesa.ac.id[2], 24040674316@mhs.unesa.ac.id[3], 24040674321@mhs.unesa.ac.id[4]

Abstrak

Parkir liar menjadi salah satu permasalahan perkotaan yang masih banyak ditemukan di Kota Surabaya seiring meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dan terbatasnya lahan parkir resmi. Kondisi tersebut berdampak pada kemacetan lalu lintas, terganggunya ketertiban ruang publik, serta potensi kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari sektor perparkiran. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis strategi Pemerintah Kota Surabaya dalam menangani parkir liar melalui pendekatan regulasi, penegakan hukum, dan digitalisasi sistem parkir. Penelitian menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan pendekatan studi literatur. Data diperoleh melalui peraturan daerah, jurnal ilmiah, artikel, dan dokumen resmi yang berkaitan dengan kebijakan perparkiran di Kota Surabaya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Pemerintah Kota Surabaya telah menerapkan berbagai strategi melalui Perda Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran, Perwali Nomor 30 Tahun 2018 mengenai tarif parkir, program Park and Ride, penegakan hukum oleh Dinas Perhubungan dan Satpol PP, serta penerapan sistem parkir digital berbasis non-tunai. Implementasi kebijakan tersebut memberikan dampak positif terhadap peningkatan PAD, transparansi pengelolaan parkir, dan pengurangan praktik parkir ilegal. Namun, pelaksanaannya masih menghadapi berbagai kendala seperti keterbatasan pengawasan, rendahnya kesadaran masyarakat, lemahnya penegakan hukum, serta resistensi terhadap digitalisasi parkir. Oleh karena itu, diperlukan penguatan koordinasi antarinstansi, peningkatan edukasi masyarakat, dan pengembangan sistem parkir digital yang lebih inklusif guna menciptakan tata kelola perparkiran yang tertib, efektif, dan berkelanjutan di Kota Surabaya.

Kata Kunci: Parkir Liar, Strategi Pemerintah, Digitalisasi Parkir, Kebijakan Publik, Surabaya

Abstract

Illegal parking has remained one of the major urban problems in Surabaya due to the increasing number of motor vehicles and the limited availability of official parking areas. This condition has contributed to traffic congestion, reduced public order, and potential leakage of local government revenue from the parking sector. This study aimed to analyze the strategies implemented by the Surabaya City Government in addressing illegal parking through regulatory policies, law enforcement, and parking digitalization. The study employed a descriptive qualitative approach using a literature study method. Data were collected from regional regulations, scientific journals, official documents, and previous studies related to parking management policies in Surabaya. The findings show that the Surabaya City Government implements various strategies through Regional Regulation Number 3 of 2018 concerning Parking Management, Mayor Regulation Number 30 of 2018 regarding parking fees, the Park and Ride program, law enforcement carried out by the Department of Transportation and the Civil Service Police Unit, as well as the implementation of digital and cashless parking systems. These policies increase local revenue, improve transparency in parking management, and reduce illegal parking practices. However, several obstacles are

still found, including limited supervision, low public awareness, weak law enforcement, and resistance toward parking digitalization. Therefore, stronger inter-agency coordination, public education, and inclusive digital parking development are needed to create an effective, orderly, and sustainable parking management system in Surabaya.

Keywords : Illegal Parking, Government Strategy, Digital Parking, Public Policy, Surabaya

LATAR BELAKANG

Kota Surabaya, sebagai episentrum pertumbuhan ekonomi, perdagangan, dan jasa di wilayah Indonesia Timur serta metropolitan terbesar kedua di Indonesia setelah Jakarta, menempati posisi strategis baik secara regional maupun nasional. Keunggulan tata kota Surabaya tercermin melalui berbagai pencapaian pengelolaan lingkungan dan pelayanan publik, antara lain perolehan penghargaan Adipura Kencana secara konsisten, pembangunan ruang terbuka hijau, serta penerapan inovasi transportasi publik seperti sistem transportasi cerdas (Intelligent Transport System/ITS) dan layanan bus Suroboyo yang mengusung prinsip ramah lingkungan dan inklusivitas. Pencapaian-pencapaian tersebut menunjukkan komitmen pemerintah kota dalam menghadirkan kota modern yang efisien, berwawasan lingkungan, dan berorientasi pada kesejahteraan warganya. Namun demikian, dinamika pertumbuhan ekonomi dan urbanisasi yang cepat telah menimbulkan tantangan signifikan, terutama terkait pengelolaan mobilitas perkotaan dan ketersediaan fasilitas parkir yang memadai. Salah satu permasalahan yang kerap muncul di ruang publik Surabaya adalah praktik parkir liar di bahu jalan dan areal publik lainnya. Fenomena ini tidak hanya melanggar aturan lalu lintas tetapi juga mengganggu fungsi jalan sebagai prasarana publik sehingga memperparah kemacetan, menurunkan kelancaran arus lalu lintas, mengurangi nilai estetika kota, serta mengurangi aksesibilitas kawasan pejalan kaki dan fasilitas publik. Dampak ekonomi juga signifikan: potensi Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari sektor perparkiran tidak termaksimalkan karena hadirnya praktik parkir ilegal dan penggunaan tenaga juru parkir liar yang bekerja di luar mekanisme retribusi resmi. Lebih jauh lagi, kehadiran parkir liar berpotensi menimbulkan masalah keselamatan, konflik sosial antara pelaku usaha parkir informal dan otoritas, serta menimbulkan ketidakpastian hukum bagi pengguna jalan. Permasalahan ini berakar pada ketidakseimbangan antara pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi dan ketersediaan lahan parkir resmi. Selain itu, faktor kelembagaan, koordinasi antarinstansi, kapasitas penegakan hukum, perilaku pelaku parkir, dan penerimaan masyarakat terhadap kebijakan baru turut memengaruhi efektivitas penertiban. Untuk itu, diperlukan kajian komprehensif yang tidak hanya menilai pelaksanaan aturan formal, tetapi juga memetakan dinamika multi-aktorial yang berlangsung di lapangan.

Landasan hukum yang kuat menjadi pijakan penting dalam penelitian ini. Beberapa regulasi relevan meliputi Peraturan Wali Kota (Perwali) Nomor 52 Tahun 2023 yang mengatur aspek operasional tata kelola parkir di tingkat kota, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur ketentuan umum lalu lintas dan kewenangan penegakan, serta Peraturan Daerah (Perda) Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran yang mengatur mekanisme penyelenggaraan, retribusi, dan pengawasan parkir. Kombinasi aturan ini memberi kerangka hukum formal untuk langkah-langkah penertiban, tata kelola ruang, serta pengaturan sanksi administrasi dan mekanisme retribusi. Namun, keberadaan regulasi belum tentu berbanding lurus dengan efektivitas implementasi—karena kendala sumber daya, praktik birokrasi, resistensi sosial, dan koordinasi antarlembaga kerap menjadi hambatan.

Penelitian ini difokuskan pada evaluasi efektivitas strategi pemerintah dan kerja sama antarinstansi dalam penertiban juru parkir liar, khususnya di kawasan wisata dan area komersial—dua tipe kawasan yang rentan terhadap praktik parkir ilegal karena tingginya arus pengunjung dan terbatasnya lahan parkir. Kajian ini berupaya menjawab beberapa pertanyaan penelitian utama: sejauh mana kebijakan parkir zona dan penerapan teknologi parkir meter (metering) telah diterapkan dan berdampak pada pengurangan praktik parkir

liar; bagaimana koordinasi antarinstansi (misalnya Dinas Perhubungan, Satpol PP, Dinas Kebersihan, kepolisian, kecamatan/kelurahan, serta pihak swasta pengelola lahan) berjalan dalam operasi penertiban; faktor apa saja yang memfasilitasi atau menghambat implementasi; dan rekomendasi kebijakan apa yang dapat diusulkan untuk pendekatan yang lebih terintegrasi dan berkelanjutan. Metodologi penelitian ini bersifat kualitatif deskriptif, bertujuan memberikan gambaran mendalam mengenai proses implementasi kebijakan dan dinamika lapangan. Teknik pengumpulan data meliputi observasi partisipatif dan non-partisipatif terhadap lokasi-lokasi kritis, wawancara mendalam dengan pihak-pihak kunci (key informants) seperti pejabat di Dinas Perhubungan Kota Surabaya, personel Satpol PP, aparat kepolisian sektor lalu lintas, pengelola kawasan komersial, juru parkir (formal/informal), serta perwakilan masyarakat/pengunjung; dan studi dokumentasi terhadap peraturan, laporan pejabat, berita lokal, serta data retribusi parkir. Penelitian dilaksanakan selama periode 8—21 Januari 2024 di Kantor Dinas Perhubungan dan Satuan Polisi Pamong Praja Kota Surabaya serta di lapangan kawasan wisata dan komersial yang menjadi objek kajian. Dalam menyusun analisis, penelitian ini menggunakan Teori Implementasi Kebijakan George C. Edwards III sebagai kerangka utama. Teori Edwards menekankan empat elemen krusial dalam implementasi kebijakan: komunikasi (kejelasan tujuan dan instruksi), sumber daya (ketersediaan dana, personel, teknologi), disposisi (kesediaan organisasi pelaksana dan individu untuk melaksanakan kebijakan), dan struktur birokrasi (aturan internal, jalur koordinasi, serta kapasitas manajerial). Keempat unsur ini dipakai untuk membedah sejauh mana kebijakan parkir zona dan teknologi parkir meter dijalankan sesuai tujuan, serta mengidentifikasi titik-titik kelemahan implementatif. Teori ini diperkaya dengan Teori Sinergitas Doctoroff (1977), yang menawarkan lensa untuk menilai kreativitas dalam solusi, dimensi komunikasi lintas sektor, mekanisme umpan balik antaraktor, tingkat kepercayaan di antara lembaga dan masyarakat, serta kapasitas kolaboratif untuk merancang solusi bersama yang adaptif dan inovatif.

Analisis yang sistematis diharapkan menghasilkan temuan empiris mengenai pola-pola implementasi: sejauh mana operasi penertiban berhasil menekan angka parkir liar, bagaimana teknologi parkir meter dan zonasi parkir berfungsi dalam praktik, peran dan efektivitas kerja sama antarinstansi, hambatan-hambatan yang ditemui (mis. ketidakcukupan SDM, resistensi ekonomi dari juru parkir informal, kebijakan yang tumpang tindih), serta konsekuensi keuntungan dan biaya sosial ekonomi dari berbagai strategi penertiban. Selain itu, penelitian ini akan mengevaluasi dampak kebijakan terhadap PAD dan mengestimasi potensi peningkatan retribusi bila mekanisme penertiban dan digitalisasi pembayaran parkir ditingkatkan. Kontribusi praktis penelitian ini diarahkan pada rekomendasi kebijakan yang bersifat operasional dan strategis. Rekomendasi dimaksud antara lain: penguatan regulasi teknis dan mekanisme sanksi yang jelas; peningkatan kapasitas koordinasi lintas sektor melalui SOP terpadu, pembentukan task force gabungan atau one-door operation untuk penegakan; pengembangan sistem parkir terpadu berbasis teknologi (mis. aplikasi parkir, sensor, parkir meter, integrasi data retribusi); program formalitas bagi juru parkir informal (pelatihan, lisensi, integrasi ke sistem retribusi); perencanaan tata guna lahan jangka menengah-panjang untuk menambah pasokan lahan parkir (park and ride, gedung parkir vertikal di titik strategis); serta kampanye edukasi publik untuk mengubah perilaku parkir dan meningkatkan kepatuhan hukum. Rekomendasi ini juga akan mempertimbangkan aspek inklusivitas sosial sehingga kebijakan tidak sekadar bersifat represif tetapi menyediakan alternatif ekonomi bagi pelaku informal. Secara akademis, penelitian ini memperkaya literatur implementasi kebijakan publik di bidang manajemen lalu lintas dan ruang publik di konteks perkotaan Indonesia, khususnya mengenai interaksi antara regulasi formal, teknologi, dan praktik informal. Praktisi kebijakan, perencana kota, serta aparat penegak akan memperoleh bahan empiris untuk merumuskan desain intervensi yang lebih efektif. Bagi masyarakat, hasil penelitian diharapkan mendorong dialog publik mengenai pengelolaan ruang kota yang adil, tertib, dan berkelanjutan, sejalan dengan visi Surabaya sebagai kota modern yang humanis.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif-kualitatif untuk mengevaluasi strategi Pemerintah Kota Surabaya dalam menangani fenomena parkir liar secara kritis, sistematis, dan objektif. Pendekatan kualitatif dipilih karena persoalan parkir liar melibatkan aktor sosial, praktik informal, dan proses birokrasi yang memerlukan pemahaman mendalam terhadap konteks lokal dan dinamika lapangan. Penelusuran pustaka dan studi dokumen menjadi titik awal penelitian, dengan Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018, Peraturan Wali Kota Nomor 52 Tahun 2023, serta dokumen kebijakan lain sebagai sumber primer yang memetakan kerangka regulasi. Sumber sekunder meliputi buku, jurnal, tesis, laporan kinerja Dinas Perhubungan, artikel penelitian, dan publikasi daring yang relevan, yang bersama-sama membangun landasan teoritis dan kontekstual penelitian.

Data lapangan dikumpulkan melalui observasi langsung di lokasi-lokasi prioritas, khususnya kawasan wisata dan area komersial yang rentan terhadap praktik parkir liar pada berbagai waktu operasional untuk menangkap variasi praktik. Wawancara mendalam semi-terstruktur dilakukan dengan informan kunci, antara lain pejabat Dinas Perhubungan, personel Satpol PP, aparat kepolisian lalu lintas, pengelola parkir komersial, serta juru parkir formal dan informal, dan perwakilan masyarakat. Dokumentasi arsip, foto lapangan, serta catatan observasi digunakan untuk melengkapi dan memverifikasi temuan wawancara.

Semua data yang terkumpul diorganisir ke dalam dua dimensi analitis utama: strategi represif, yang menekankan penegakan hukum dan sanksi administratif; dan strategi preventif, yang menekankan inovasi Smart City seperti digitalisasi pembayaran (QRIS), sistem parkir meter, dan skema langganan parkir. Analisis dilakukan melalui teknik analisis konten kualitatif dimulai dengan reduksi data untuk merangkum tema-tema penting, dilanjutkan penyajian data dalam bentuk tema dan kutipan ilustratif, serta penarikan kesimpulan yang mengaitkan temuan empiris dengan kerangka teori manajemen kebijakan publik. Proses coding menggabungkan pendekatan deduktif (mengacu pada elemen teori implementasi kebijakan seperti komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi) dan induktif (mengidentifikasi tema-tema emergensi seperti resistensi sosial, keterbatasan infrastruktur, dan praktik kerja sama lintas instansi).

Keabsahan temuan ditingkatkan melalui triangulasi sumber dan teknik, konfirmasi anggota terhadap temuan kunci, serta dokumentasi audit trail yang memungkinkan verifikasi proses penelitian. Etika penelitian dijaga dengan memberikan penjelasan tujuan penelitian kepada informan, memperoleh informed consent, dan menjamin anonimitas bagi responden yang memintanya. Dengan desain ini, penelitian berupaya mengungkap kesenjangan antara regulasi formal dan praktik di lapangan, mengidentifikasi faktor-faktor yang memfasilitasi atau menghambat implementasi kebijakan, serta merumuskan rekomendasi kebijakan yang operasional dan berjangka panjang untuk menciptakan tata kelola perparkiran yang lebih disiplin, berkelanjutan, dan akuntabel di Surabaya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian tentang perparkiran di Kota Surabaya disajikan di bagian ini. Kajian ini mencakup elemen peraturan, pelaksanaan, dan dinamika masalah yang muncul di lapangan. Pembahasan dilakukan secara menyeluruh dengan mengaitkan hasil deskriptif dengan analisis kritis tentang seberapa efektif kebijakan yang telah diterapkan. Setiap kebijakan diperiksa tidak hanya dari tujuan dan cara pelaksanaannya, tetapi juga dari efek yang ditimbulkannya dan variabel yang memengaruhi keberhasilannya. Oleh karena itu, diharapkan bahwa bagian ini memberikan gambaran mendalam tentang keadaan saat ini dalam pengelolaan perparkiran, serta bagaimana hal itu memengaruhi tata kelola perkotaan.

Landasan hukum utama yang mengatur seluruh aspek perparkiran di wilayah Kota Surabaya adalah Peraturan Daerah (Perda) Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran. Peraturan ini menggantikan regulasi lama yang sudah tidak relevan dengan kondisi kota yang terus berkembang. Dalam implementasinya, Perda No. 3/2018 mengatur beberapa aspek krusial yang menjadi pedoman operasional perparkiran, meliputi kewajiban izin usaha bagi pengelola parkir swasta maupun BUMD, standar

minimum fasilitas parkir seperti rambu, marka, pencahayaan, dan CCTV, pembagian zona parkir tepi jalan umum (on-street) dan gedung atau lahan (off-street), kewajiban penggunaan sistem oleh Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Surabaya, pengawasan oleh instansi yang sama, serta sanksi administratif bagi pelanggar berupa teguran, denda, hingga pencabutan izin.

Perda ini memberikan dampak signifikan terhadap tatanan perparkiran kota. Di sisi positifnya, regulasi ini menciptakan kepastian hukum bagi pengelola parkir resmi, meningkatkan pendapatan asli daerah (PAD) dari sektor parkir, serta mengurangi lokasi parkir liar yang tidak memiliki izin. Namun demikian, dampak negatif juga turut muncul, di mana masih banyak pengelola parkir informal yang belum mematuhi regulasi akibat minimnya sosialisasi dan lemahnya penegakan hukum di lapangan. Perda ini lahir sebagai respons terhadap pertumbuhan kendaraan bermotor di Surabaya yang rata-rata mencapai 5–8% per tahun. Tanpa regulasi yang kuat, pengelolaan parkir menjadi tidak terstandar, PAD terancam bocor melalui pungutan liar, dan ruang kota menjadi semrawut. Pendekatan legalistik melalui Perda dipilih karena memiliki kekuatan hukum yang mengikat semua pihak dan menjadi payung bagi peraturan turunan seperti Perwali.

Sebagai peraturan pelaksana teknis dari Perda No. 3/2018, Peraturan Walikota (Perwali) Surabaya Nomor 30 Tahun 2018 secara spesifik mengatur besaran tarif retribusi parkir. Perwali ini menetapkan standar tarif yang bersifat mengikat untuk seluruh titik parkir yang dikelola Pemerintah Kota Surabaya. Pemerintah menetapkan tarif parkir yang berbeda berdasarkan jenis kendaraan dan lokasi parkir, dengan pembedaan antara parkir di tepi jalan umum dan di gedung atau lahan khusus, serta sistem tarif progresif yang memperhitungkan durasi waktu parkir. Hal ini dilakukan untuk mengatur sistem parkir sekaligus meningkatkan ketertiban dan pendapatan daerah.

Tabel 1. Struktur Tarif Parkir Kota Surabaya

Jenis Kendaraan	Tarif Parkir
Motor (tepi jalan)	Rp 1.000 – Rp 2.000 per jam pertama
Mobil (tepi jalan)	Rp 2.000 – Rp 3.000 per jam pertama
Motor (gedung / lahan)	Rp 2.000 per jam pertama
Mobil (gedung / lahan)	Rp 3.000 – Rp 5.000 per jam pertama
Bus / Truk	Tarif khusus sesuai zonasi
Progresif	Tambahan per jam berikutnya

Struktur tarif parkir di Kota Surabaya dirancang untuk mencerminkan perbedaan fungsi ruang publik dan fasilitas parkir terkelola, sekaligus mendorong rotasi kendaraan agar ketersediaan lahan parkir lebih efisien. Untuk kendaraan roda dua yang memarkir di tepi jalan, tarif ditetapkan dalam kisaran Rp 1.000 hingga Rp 2.000 untuk jam pertama. Besaran tarif ini mempertimbangkan karakteristik pengguna sepeda motor yang umumnya melakukan perjalanan singkat di pusat-pusat komersial dan kawasan padat, sehingga tarif awal relatif rendah untuk memudahkan akses sambil tetap memberi sinyal harga agar tidak mendorong parkir berkepanjangan.

Untuk mobil yang memarkir di tepi jalan, tarif jam pertama ditetapkan antara Rp 2.000 hingga Rp 3.000. Tarif ini lebih tinggi dibanding motor karena mobil membutuhkan ruang yang lebih besar dan berkontribusi lebih signifikan terhadap kemacetan bila menempati ruas jalan. Tarif tepi jalan bertujuan mengoptimalkan penggunaan ruang tepi jalan untuk rotasi cepat, sehingga memberi kesempatan bagi lebih banyak pengguna untuk mengakses fasilitas komersial di sekitar.

Pada fasilitas parkir berbayar yang lebih terstruktur—seperti gedung parkir atau lahan parkir resmi—tarif awal dinaikkan seiring dengan kualitas layanan dan keamanan yang diberikan. Untuk sepeda motor, tarif di gedung atau lahan parkir resmi ditetapkan sekitar Rp 2.000 untuk jam pertama, sedangkan untuk mobil berkisar antara Rp 3.000 hingga Rp 5.000 untuk jam pertama. Perbedaan ini mencerminkan biaya penyediaan fasilitas, manajemen

parkir, dan layanan tambahan (mis. keamanan, penerangan, serta kemungkinan integrasi dengan sistem digital). Tarif yang lebih tinggi di fasilitas resmi juga berfungsi sebagai instrumen untuk mendorong pengguna memilih lokasi parkir yang terkelola—sebuah langkah untuk mengurangi praktik parkir liar di bahu jalan.

Untuk kendaraan besar seperti bus dan truk, tarif diatur secara khusus sesuai zonasi. Hal ini mempertimbangkan dimensi kendaraan, kebutuhan ruang yang jauh lebih besar, serta dampaknya terhadap fungsi jalan dan kegiatan komersial. Penetapan tarif zonal memungkinkan penyesuaian berdasarkan karakteristik area—misalnya tarif lebih tinggi di kawasan pusat bisnis atau wisata dibandingkan kawasan industri yang mungkin memerlukan akses truk logistik.

Selain tarif dasar untuk jam pertama, sistem tarif menerapkan mekanisme progresif untuk jam-jam berikutnya—yakni kenaikan tarif bertahap per jam tambahan. Mekanisme progresif ini dimaksudkan untuk mencegah parkir berkepanjangan yang mengunci ketersediaan tempat parkir, sekaligus mengoptimalkan rotasi kendaraan. Sebagai ilustrasi, jika tarif awal mobil tepi jalan adalah Rp 2.500 untuk jam pertama, maka jam kedua mungkin dikenai tambahan 25–50% dari tarif awal, dengan kenaikan bertahap pada jam-jam berikutnya hingga mencapai batas maksimum yang ditetapkan oleh kebijakan. Untuk parkir di gedung atau lahan resmi, kenaikan progresif biasanya lebih moderat namun tetap dirancang untuk mencerminkan biaya penggunaan fasilitas seiring waktu dan mendorong pemanfaatan jangka pendek untuk akses cepat.

Kebijakan tarif parkir diterapkan melalui berbagai persyaratan teknis yang harus dipatuhi pengelola parkir. Tarif harus ditulis secara jelas dan mudah dilihat di papan informasi pintu masuk lokasi parkir. Juru parkir resmi, atau yang dikenal sebagai jukir, diwajibkan mengenakan seragam dan membawa ID card resmi dari Dinas Perhubungan sebagai tanda identitas dan legitimasi. Karcis parkir pun harus memuat informasi lengkap seperti nomor karcis, jam masuk, tarif, dan logo resmi sebagai tanda keabsahan. Sebaliknya, pengelola parkir diwajibkan menyetorkan biaya parkir ke kas daerah sesuai ketentuan pemerintah.

Penetapan tarif melalui Perwali bertujuan melindungi masyarakat dari tarif parkir yang sewenang-wenang. Namun, dalam praktiknya, banyak pengelola parkir tepi jalan (on-street) yang mengenakan tarif di atas ketentuan, terutama di kawasan komersial seperti Basuki Rahmat, Darmo, dan sekitar mal. Hal ini terjadi karena lemahnya mekanisme pengaduan masyarakat dan minimnya razia tarif oleh Dishub. Penetapan tarif juga belum direvisi secara periodik untuk menyesuaikan dengan inflasi, sehingga jukir mencari kompensasi dengan menarik bayaran di atas tarif resmi.

Dalam upaya mengatasi persoalan kemacetan, Pemerintah Kota Surabaya mengembangkan program Park and Ride sebagai sistem perparkiran terpadu yang memungkinkan pengguna kendaraan pribadi memarkirkan kendaraannya di titik-titik tertentu di pinggiran kota, lalu melanjutkan perjalanan menggunakan angkutan umum ke pusat kota. Program ini merupakan bagian dari strategi manajemen mobilitas perkotaan yang terintegrasi dengan layanan Suroboyo Bus dan Trans Semanggi Suroboyo. Pemerintah Kota Surabaya telah menyediakan sejumlah tempat parkir di lokasi strategis, di antaranya Park and Ride Joyoboyo yang terintegrasi dengan Terminal Joyoboyo, Rajawali di kawasan utara yang menawarkan akses ke pusat bisnis, Dukuh Kupang di kawasan barat yang terintegrasi dengan koridor bus, Manukan yang melayani wilayah barat laut Surabaya, serta Intermoda BSB di kawasan selatan yang menawarkan konektivitas lebih luas melalui layanan KRL.

Sistem Park and Ride ini didukung oleh berbagai kebijakan dan fasilitas pendukung, antara lain tarif parkir yang relatif lebih murah bahkan di beberapa tempat disertai tiket bus gratis, bus pengumpan atau shuttle yang terhubung ke koridor utama Suroboyo Bus, sistem ticketing terintegrasi antara parkir dan angkutan umum, pengawasan melalui kamera CCTV selama 24 jam, serta ruang tunggu, toilet, dan fasilitas pendukung lainnya. Program ini secara teoritis sangat efektif mengurangi kemacetan dengan memindahkan kendaraan pribadi dari koridor utama ke titik parkir terkonsentrasi. Namun, tingkat adopsinya di Surabaya masih relatif rendah karena beberapa faktor, yaitu frekuensi bus yang masih

terbatas, waktu tempuh angkutan umum yang lebih lama dibanding kendaraan pribadi, serta budaya berkendara pribadi yang sudah sangat kuat di masyarakat. Program ini akan lebih efektif apabila didukung kebijakan pembatasan kendaraan atau parking levy di pusat kota.

Penegakan hukum parkir di Kota Surabaya melibatkan dua instansi utama, yaitu Dinas Perhubungan (Dishub) sebagai otoritas teknis perparkiran dan Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) sebagai penegak Perda. Keduanya berkolaborasi dalam operasi penertiban yang dilaksanakan secara rutin maupun insidental. Dishub mengemban tugas perizinan parkir, pembinaan juru parkir, pengawasan tarif, dan pengelolaan parkir meter, sekaligus berwenang memberikan sanksi administratif seperti tilang administratif, peringatan, hingga pencabutan izin usaha parkir. Sementara itu, Satpol PP bertanggung jawab atas penertiban parkir liar dan pembongkaran lapak parkir ilegal, serta berwenang melakukan penindakan fisik dan bekerja sama dengan kepolisian. Adapun kepolisian, khususnya Polrestabes, bertugas menilang kendaraan yang parkir sembarangan dan menindak pidana pungutan liar.

Dalam mekanisme penegakannya, berbagai langkah strategis dilakukan secara bersamaan. Dishub secara teratur melakukan patroli di area parkir tepi jalan untuk memantau kepatuhan terhadap tarif dan penggunaan karcis. Satpol PP dan Dishub juga bekerja sama dalam penertiban lokasi parkir liar minimal dua kali sebulan. Selain itu, diterapkan pula tilang elektronik atau stiker pada kendaraan yang melanggar aturan parkir, derek kendaraan untuk pelanggaran yang lebih berat seperti parkir di zona larangan atau jalur busway, serta sidang tindak pidana ringan sebagai efek jera bagi pelanggar berulang. Meski demikian, penegakan hukum perparkiran di Surabaya menghadapi tantangan struktural yang kompleks. Jumlah petugas Dishub dan Satpol PP tidak sebanding dengan luasnya wilayah dan banyaknya titik parkir. Di sisi lain, banyak jukir liar yang memiliki "beking" dari oknum aparat sehingga penertiban kerap hanya bersifat sementara. Pendekatan yang lebih efektif adalah kombinasi penegakan hukum, edukasi masyarakat, dan peningkatan jumlah fasilitas parkir resmi agar permintaan dapat dipenuhi secara legal.

Pungutan liar (pungli) parkir merupakan salah satu masalah kronis dalam tata kelola perparkiran Kota Surabaya. Pungli parkir terjadi ketika oknum memungut uang parkir tanpa izin resmi, mengenakan tarif di atas ketentuan, atau memaksa pengendara membayar meski tidak menerima jasa parkir yang memadai. Praktik ini dilarang melalui berbagai instrumen hukum, baik pusat maupun daerah. Peraturan Presiden Nomor 87 Tahun 2016 membentuk Satuan Tugas Sapu Bersih Pungutan Liar (Saber Pungli) secara nasional. Perda No. 3/2018 melarang parkir tanpa izin dan penetapan tarif di luar aturan resmi. Pasal 368 KUHP mengatur ancaman pidana atas pemerasan atau pemaksaan pembayaran yang dapat dikenakan pada praktik pungli. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 tentang tindak pidana korupsi juga dapat diterapkan dalam kasus pungli yang melibatkan aparatur negara. Perwali No. 30 Tahun 2018 menetapkan tarif parkir standar dan mewajibkan penggunaan karcis resmi demi transparansi kepada publik.

Pungutan liar di tempat parkir masih kerap terjadi dalam berbagai bentuk, mulai dari juru parkir liar yang beroperasi di lahan publik seperti trotoar dan badan jalan tanpa kewenangan resmi, pungutan di atas tarif resmi tanpa karcis, parkir valet ilegal di dekat pusat perbelanjaan dan restoran, hingga pungutan paksa kepada pemilik kendaraan di area tertentu. Dalam beberapa kasus, bahkan ditemukan indikasi bahwa oknum aparat menerima sejumlah uang sebagai "uang keamanan" untuk mempertahankan keberadaan lokasi parkir ilegal tersebut. Pungli parkir menyebabkan kerugian berlapis: masyarakat dirugikan secara finansial, PAD Kota Surabaya tidak optimal, dan kepercayaan publik terhadap aparatur menurun. Tim Saber Pungli Surabaya yang dibentuk pascaPerpres 87/2016 telah melakukan razia dan menangkap puluhan pelaku, namun efek jera belum optimal karena hukuman yang dijatuhkan relatif ringan. Solusi jangka panjang memerlukan digitalisasi sistem parkir untuk mengeliminasi celah pungli secara struktural, sejalan dengan program parkir non-tunai Kota Surabaya.

Parkir digital atau non-tunai adalah sistem perparkiran yang memanfaatkan teknologi informasi untuk menggantikan transaksi tunai konvensional. Di Surabaya, inovasi ini

dikembangkan sebagai bagian dari agenda Smart City dan program peningkatan transparansi tata kelola keuangan daerah melalui optimalisasi PAD sektor parkir. Pemerintah Kota Surabaya menggunakan berbagai platform dan teknologi digital untuk memodernisasi sistem perparkiran, di antaranya aplikasi Go-Parkir sebagai platform resmi pembayaran digital parkir, pembayaran melalui QRIS yang terintegrasi dengan berbagai e-wallet, sistem parkir otomatis di gedung yang menerima e-money atau kartu tap, meter digital di sejumlah lokasi tepi jalan, serta kerja sama dengan Bank Jatim yang memungkinkan transaksi melalui mobile banking maupun SMS atau USSD untuk menjangkau wilayah tanpa akses internet.

Teknologi ini diterapkan melalui berbagai langkah strategis, antara lain pemasangan mesin parkir meter di area strategis seperti Basuki Rahmat, Darmo, dan sekitar Balai Kota, pelatihan juru parkir resmi dalam penggunaan sistem pembayaran digital, sosialisasi masif kepada masyarakat melalui media massa dan media sosial, integrasi data transaksi parkir ke dalam sistem pemantauan real-time Dinas Perhubungan, serta pencatatan otomatis seluruh transaksi ke dalam sistem PAD tanpa intervensi manual guna menekan kemungkinan penyelewengan dan meningkatkan akuntabilitas. Digitalisasi parkir terbukti secara langsung meningkatkan PAD dari sektor perparkiran karena mengeliminasi kebocoran pendapatan: setiap transaksi tercatat secara otomatis dan terverifikasi sehingga tidak ada ruang untuk penyelewengan setoran. Selain itu, sistem digital memberikan kemudahan bagi pengguna yang tidak lagi perlu menyiapkan uang receh. Namun, tantangan implementasi cukup signifikan, mulai dari keterbatasan literasi digital sebagian pengguna terutama lansia, buruknya konektivitas internet di beberapa titik parkir, hingga resistensi dari jukir konvensional yang merasa posisinya terancam. Pemerintah Kota perlu memastikan masa transisi yang inklusif agar tidak ada kelompok masyarakat yang terdiskriminasi dalam proses modernisasi ini.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan, dapat disimpulkan bahwa upaya Pemerintah Kota Surabaya dalam menangani fenomena parkir liar telah dilaksanakan melalui strategi yang bersifat komprehensif dan multi-dimensi, yang menggabungkan instrumen regulatif, tindakan penegakan hukum, serta pemanfaatan inovasi teknologi. Secara normatif, eksistensi Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran dan Peraturan Wali Kota (Perwali) yang mengatur aspek teknis operasional memberikan kerangka hukum yang relatif jelas bagi penyelenggaraan layanan parkir di tingkat kota. Kedua produk hukum ini berfungsi sebagai acuan bagi perangkat daerah dan pemangku kepentingan untuk menetapkan kewenangan, mekanisme retribusi, standar operasional penertiban, serta sanksi administrasi yang dapat dikenakan terhadap pelanggar. Secara strategis, regulasi tersebut juga dirancang untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui mekanisme retribusi yang lebih teratur sambil menekan praktik parkir ilegal.

Dalam praktik pelaksanaan, tampak adanya sinergi antara pendekatan represif dan preventif. Pendekatan represif terlihat melalui intensifikasi operasi penertiban, penegakan sanksi administratif, dan tindakan fisik seperti penggembokan atau penderekan kendaraan yang diparkir secara ilegal. Langkah-langkah ini penting untuk menunjukkan keberpihakan negara terhadap keteraturan ruang publik serta memberikan efek jera bagi pelanggar. Di samping itu, pendekatan preventif dikembangkan melalui serangkaian inisiatif berbasis kebijakan dan teknologi: pengembangan skema Park and Ride untuk mengurangi kebutuhan parkir di pusat kota; penerapan sistem parkir berbasis digital (misalnya QRIS, aplikasi parkir, dan parkir meter) untuk meningkatkan transparansi dan akuntabilitas retribusi; serta upaya peningkatan kapasitas dan penyediaan fasilitas parkir yang lebih memadai dalam rencana tata ruang perkotaan.

Meskipun demikian, evaluasi implementatif menunjukkan bahwa upaya tersebut belum sepenuhnya mencapai tingkat optimal. Sejumlah kendala operasional dan struktural menghambat efektivitas kebijakan. Pertama, keterbatasan sumber daya manusia, baik dari sisi jumlah maupun kapasitas pengawasan, mengurangi intensitas dan jangkauan operasi penertiban, sehingga praktik parkir liar masih mudah terjadi di lokasi-lokasi yang kurang

terpantau. Kedua, koordinasi antarinstansi dinilai belum mencapai tingkat sinergi yang memadai; tumpang tindih kewenangan, prosedur kerja yang belum terintegrasi, dan komunikasi antar-lembaga yang belum rutin menjadi penghambat kolaborasi efektif antara Dinas Perhubungan, Satpol PP, kepolisian, dinas terkait tata ruang, serta pengelola kawasan swasta. Ketiga, maraknya praktik pungutan liar yang melibatkan aktor informal menunjukkan adanya celah institusional dan ekonomi: juru parkir informal memiliki fungsi ekonomi lokal yang sulit serta jaringan sosial yang membuat penertiban menjadi sensitif secara politik dan sosial.

Faktor perilaku publik juga menjadi penghambat signifikan. Rendahnya kesadaran hukum sebagian pengguna jalan, preferensi kuat terhadap kendaraan pribadi, serta kebiasaan parkir yang sudah terinternalisasi menyebabkan resistensi terhadap kebijakan baru, khususnya bila alternatif mobilitas publik dan fasilitas pendukung belum dirasakan memadai. Program Park and Ride, meskipun memiliki potensi strategis untuk mengalihkan kebutuhan parkir dari pusat kota, belum menunjukkan hasil maksimal. Kegagalan ini antara lain disebabkan oleh integrasi yang belum memadai antara fasilitas parkir dengan jaringan transportasi umum (keterbatasan jadwal, rute, dan kenyamanan), serta rendahnya minat masyarakat untuk beralih moda lantaran persepsi mengenai waktu tempuh dan kenyamanan masih condong pada kendaraan pribadi.

Di bidang teknologi, penerapan sistem parkir digital menunjukkan dampak positif yang nyata terutama pada aspek transparansi transaksi dan potensi peningkatan PAD melalui pengurangan kebocoran retribusi. Namun, implementasi teknologi ini menghadapi hambatan praktis: infrastruktur digital di beberapa titik belum memadai (konektivitas dan ketersediaan perangkat), terdapat kesenjangan literasi digital di antara pengguna dan pelaku usaha mikro, serta resistensi dari juru parkir konvensional yang kehilangan pendapatan informal mereka. Hal ini menegaskan bahwa transformasi digital dalam pengelolaan perparkiran memerlukan pendekatan inklusif—menggabungkan peningkatan kapasitas, insentif transisi bagi pelaku informal, dan sosialisasi intensif sehingga penerapan teknologi tidak menambah ketidaksetaraan akses.

Impak sosial-ekonomi yang teridentifikasi juga menuntut perhatian. Penertiban yang bersifat semata-mata represif tanpa strategi mitigasi ekonomi berisiko menimbulkan konflik sosial dan hilangnya mata pencaharian bagi kelompok rentan. Sementara itu, keberhasilan kebijakan berbasis teknologi tanpa landasan sosial yang kuat dapat menciptakan kesenjangan akses layanan. Oleh karena itu, arah kebijakan ideal adalah kombinasi kebijakan keras yang konsisten dan kebijakan lunak yang memberikan alternatif ekonomi dan sosial bagi pelaku informal.

Dari sisi tata kelola, rekomendasi yang muncul dari temuan ini menekankan kebutuhan akan pendekatan yang lebih terintegrasi dan berkelanjutan. Pertama, konsistensi dan kontinuitas penegakan hukum perlu ditingkatkan melalui SOP terpadu, pembentukan task force lintas sektoral yang memiliki mandat operasi bersama, serta mekanisme koordinasi rutin yang melibatkan pemangku kepentingan lokal. Kedua, penguatan kapasitas sumber daya manusia harus dilakukan—baik melalui penambahan personel pengawasan maupun peningkatan kompetensi (pelatihan penggunaan teknologi, manajemen pengamanan, dan pendekatan penegakan berbasis hak). Ketiga, pengembangan infrastruktur parkir resmi mesti dipercepat melalui strategi jangka menengah dan panjang: pembangunan gedung parkir vertikal di titik strategis, optimalisasi lahan parkir publik, dan integrasi Park and Ride dengan moda transportasi massal yang andal.

Keempat, digitalisasi sistem parkir harus dijalankan secara inklusif: menyediakan alternatif non-digital bagi pengguna yang belum melek teknologi, melakukan program pelatihan dan insentif bagi juru parkir formal untuk mengadopsi sistem digital, serta memastikan interoperabilitas aplikasi parkir dengan sistem pembayaran dan data PAD agar monitoring menjadi lebih efektif. Kelima, program edukasi publik intensif harus dilaksanakan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat tentang manfaat ketertiban parkir—menggunakan kampanye media, keterlibatan komunitas lokal, serta kerja sama dengan pelaku usaha untuk mengubah norma sosial terkait parkir.

Akhirnya, evaluasi berkala dan mekanisme umpan balik harus menjadi bagian integral dari pelaksanaan kebijakan. Pengumpulan data retribusi yang transparan, pemantauan indikator kinerja (mis. penurunan titik parkir liar, kenaikan PAD sektor parkir, tingkat kepuasan publik), serta forum dialog multi-aktor dapat menjadi instrumen penting untuk menilai efektivitas intervensi dan menyesuaikan kebijakan secara adaptif. Dengan langkah-langkah terkoordinasi tersebut—menggabungkan penegakan hukum yang konsisten, peningkatan kapasitas kelembagaan, pengembangan infrastruktur, digitalisasi inklusif, serta upaya edukasi masyarakat—diharapkan pengelolaan perparkiran di Kota Surabaya dapat bergerak menuju sistem yang lebih efektif, adil, dan berkelanjutan, serta mendukung tujuan tata kelola transportasi perkotaan yang tertib dan berwawasan masa depan.

DAFTAR PUSTAKA

Angelidou, M. (2017). The Role Of Smart City Characteristics In The Plans Of Fifteen Cities. Journal Of Urban Technology, 24(4), 3–28.

Anthopoulos, L. G. (2015). Understanding The Smart City Domain: A Literature Review. Springer.

Arikunto, S. (1998). Prosedur Penelitian. Jakarta: Rineka Cipta.

Axelsson, K., & Granath, M. (2018). Smart City Development And Urban Planning. Journal Of Urban Technology.

Creswell, J. W. (2013). Research Design: Qualitative, Quantitative, And Mixed Methods Approaches (4th Ed.). California: SAGE Publications.

Doctoroff, M. (1977). Synergistic Management: Creating The Climate For Superior Performance. New York: Amacom.

Esterberg, K. G. (2002). Qualitative Methods In Social Research. New York: Mcgraw-Hill.

Firdani, A. N. (2020). Efektivitas Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 3 Tahun 2015 Terhadap Pungutan Liar Oleh Juru Parkir. Al-Balad: Journal Of Constitutional Law, 2(1), 1–15.

Florence. (2018). Inovasi Pelayanan Publik Berbasis Electronic-Government. Jurnal Administrasi Publik.

Ikhsan, N. A., Malik, I., & Khaerah, N. (2023). Kolaborasi Organisasi Pemerintah Dalam Penertiban Parkir Liar Di Kota Makassar. Kolaborasi: Jurnal Administrasi Publik, 9(3), 230–245.

Nathali, Khan, & Han. (2018). Smart City Planning And Urban Integration. Urban Development Journal.

Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perparkiran.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 87 Tahun 2016 Tentang Satuan Tugas Sapu Bersih Pungutan Liar.

Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2017 Tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona Di Kota Surabaya.

Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 16 Tahun 2018 Tentang Perubahan Tarif Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum.

Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 30 Tahun 2018 Tentang Tarif Retribusi Parkir.

Pradana, G. W., Eprilianto, D. F., & Ramadhana, M. R. (2021). Kebijakan Parkir Elektronik Sebagai Salah Satu Wujud Penerapan Smart City Di Kota Surabaya. Jurnal Governance And Politics, 6(2), 110–121.

Segal, L. (2016). Smart City Governance And Innovation. Urban Policy Review.

Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2001 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Yigitcanlar, T., Et Al. (2018). Smart Cities And Technological Innovation. Cities Journal.