
KEBIJAKAN PARKIR ELEKTRONIK SEBAGAI SALAH SATU WUJUD PENERAPAN SMART CITY DI KOTA SURABAYA

Galih Wahyu Pradana¹, Deby Febriyan Eprilianto², dan Mochamad Rendy
Ramadhana³

Abstract

Parkir elektronik merupakan salah satu wujud pengembangan dari kebijakan parkir zona yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Surabaya sebagai bentuk penerapan Smart City. Kebijakan parkir elektronik sendiri merupakan suatu bentuk pelayanan jasa parkir yang masuk dalam kategori *electronic-Government*, dengan dipasangnya beberapa alat parkir meter di titik-titik yang telah ditetapkan sesuai dengan kebijakan parkir zona. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana penerapan kebijakan parkir elektronik di Kota Surabaya. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dan berfokus pada model implementasi dari Ripley dan Franklin, yang terdiri dari tiga indikator yaitu, lancarnya pelaksanaan rutinitas fungsi, kepatuhan, dan terwujudnya kinerja dan dampak yang dikehendaki. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam penerapan kebijakan parkir elektronik di Kawasan Taman Bungkul Kota Surabaya secara umum telah dilaksanakan dengan baik, akan tetapi masih terdapat beberapa kendala, antara lain kepatuhan juru parkir dalam menjalankan tugas yang masih rendah, serta tidak semua masyarakat memiliki uang elektronik untuk pembayaran parkir elektronik. Untuk dapat mensukseskan kebijakan parkir elektronik ini, maka perlu adanya pengawasan melekat untuk meminimalisir terjadinya kecurangan, serta perlu adanya sosialisasi kepada masyarakat dan komunikasi terhadap juru parkir agar mereka lebih mengerti dan mentaati peraturan tentang parkir elektronik.

Keywords: *parkir elektronik; smart city; electronic-government.*

PENDAHULUAN

Pada era globalisasi saat ini bentuk pelayanan publik semakin bertransformasi ke arah pelayanan yang cepat, nyaman, tepat dan mudah dipahami serta dijangkau oleh masyarakat, oleh karena itu pemerintah mulai membuat berbagai macam terobosan dengan berupaya memadukan pelayanan publik yang dibutuhkan oleh masyarakat dengan bantuan teknologi. Teknologi mulai dimasukkan ke dalam proses pemerintahan melalui proses adopsi dan adaptasi untuk menyesuaikan diri dengan perubahan jaman dan

¹ Dosen Prodi S1 Ilmu Administrasi Negara, Jurusan Adm Publik , Universitas Negeri Surabaya

² Dosen Prodi S1 Ilmu Administrasi Negara, Jurusan Adm Publik , Universitas Negeri Surabaya

³ Mahasiswa Prodi S1 Ilmu Administrasi Negara, Jurusan Adm Publik , Universitas Negeri Surabaya

sebagai wujud pemenuhan fungsi dalam menyediakan kebutuhan masyarakat yang semakin dinamis (Florence, 2018). Di bidang pemerintah, pemanfaatan teknologi dalam pemberian fasilitas layanan dikenal dengan istilah *electronic-government (e-government)*. *E-Government* adalah salah satu inisiatif dari pemerintah untuk menggunakan teknologi informasi sebagai sarana untuk memberikan informasi dan pelayanan kepada masyarakat baik dalam urusan bisnis maupun dalam kepentingan lainnya yang berhubungan dengan pemerintah. Sedangkan Inovasi pelayanan publik merupakan salah satu terobosan dalam bidang pelayanan yang merupakan gagasan atau ide kreatif yang masih asli dan/atau penyesuaian serta modifikasi yang memberikan manfaat kepada masyarakat, secara langsung maupun tidak langsung (Florence, 2018).

Banyak proyek perencanaan kota saat ini yang bertujuan untuk mewujudkan ambisi *smart cities*. Untuk merencanakan dan membangun wilayah kota yang cerdas, di mana ICT terintegrasi dalam infrastruktur dan digunakan secara kritis untuk mengendalikan dan mengatur fungsi-fungsi kota dengan cara-cara yang inovatif, oleh karena itu diperlukan cara-cara baru untuk bekerja dalam perencanaan kota (Axelsson & Granath, 2018). Akibatnya, perencanaan wilayah bukan hanya masalah merancang wilayah, bangunan, infrastruktur, dan layanan, tetapi juga masalah mempertimbangkan perspektif baru, seperti digitalisasi, integrasi, kualitas hidup, kebutuhan warga, dan kesetaraan (Nathali, Khan, & Han, 2018). Secara keseluruhan, hal ini membentuk tekanan pada pemerintah daerah khususnya pemerintah kota untuk menjadi pintar, atau setidaknya lebih pintar dari sebelumnya (Segal, 2016).

Teknologi, khususnya teknologi informasi dan komunikasi (TIK), dipandang sebagai fasilitator utama dalam transformasi ini, dan kota-kota saat ini dipandang sebagai pusat inovasi teknologi (Yigitcanlar et al., 2018) atau yang disebut *smart cities*. Konsep kota pintar mencakup lebih dari sekadar penggunaan TIK (Angelidou, 2017, Anthopoulos, 2015), di mana TIK sering dipandang sebagai sarana untuk mencapai layanan kota yang lebih baik dan / atau administrasi kota yang lebih efisien (Granath, 2016). Fokus yang kuat

pada layanan yang lebih baik dapat tercermin dari transportasi yang lebih baik, pasokan air, pembuangan limbah hingga layanan kesehatan dan pendidikan yang lebih baik. Teknologi sensor, kamera, dan meteran hanyalah beberapa contoh sumber daya digital yang digunakan untuk membuat kota lebih pintar (Axelsson & Granath, 2018).

Seiring dengan pemanfaatan ICT untuk sektor pemerintahan atau yang sering kita kenal dengan istilah *E-Government*, beberapa kota besar di Indonesia mulai menerapkan prinsip *Smart City*. Salah satu kota yang menerapkan prinsip *Smart City* adalah Kota Surabaya, sebagai kota terbesar kedua di Indonesia, banyak kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Surabaya untuk mewujudkan penerapan prinsip *Smart City*. Parkir elektronik merupakan salah satu wujud pengembangan dari kebijakan parkir zona yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Surabaya sebagai bentuk penerapan *Smart City*. Kebijakan parkir elektronik sendiri merupakan suatu bentuk pelayanan jasa parkir yang masuk dalam kategori *electronic-Government*, dengan dipasangnya beberapa alat parkir meter di titik-titik yang telah ditetapkan sesuai dengan kebijakan parkir zona merujuk pada Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya Bab XII pasal 28-31 (Surabaya, 2018a). Terdapat dua wilayah yang menerapkan parkir elektronik, Balai Kota Surabaya dan Taman Bungkul, masing-masing wilayah (Balai Kota dan Taman Bungkul) dipasangi 10 alat parkir meter yang tersebar di titik-titik yang sudah ditetapkan.

Penerapan kebijakan parkir elektronik bertujuan untuk mengurangi kecurangan yang sering dilakukan oleh juru parkir, dimana seringkali karcis parkir tidak dibagikan atau bahkan tarif parkir dinaikkan harganya tanpa mengikuti ketentuan yang berlaku. Hal ini tentunya dapat mengakibatkan kerugian yang cukup besar bagi Pemerintah Kota Surabaya mengingat potensi retribusi parkir yang cukup menjanjikan bagi pemasukan kas daerah. Selain kecurangan dalam bentuk pungutan berlebih dari juru parkir, banyak juga terdapat parkir liar dimana petugas parkir bukanlah petugas yang berasal dari Pemerintah Kota Surabaya. Parkir liar dapat menjadi beban daerah karena tidak adanya retribusi parkir resmi yang masuk ke Pendapatan Asli

Daerah Kota Surabaya. Berikut adalah tabel jumlah kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat yang ada di Kota Surabaya :

Tabel 1.
Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Surabaya

Jenis	Tahun 2015	Tahun 2016	Tahun 2017
Kendaraan			
Roda 2	1.944.804	2.081.449	2.159.069
Roda 4	517.959	546.911	670.571
Jumlah	2.462.762	2.628.360	2.829.640

Sumber : Data Dinas Perhubungan Kota Surabaya 2018

Data diatas menunjukkan bahwa jumlah kendaraan baik roda dua maupun roda empat mengalami kenaikan yang cukup signifikan setiap tahunnya, hal ini berimplikasi pada semakin padatnya jalanan di Kota Surabaya yang kemudian berimbas pada permasalahan parkir yang semakin rumit. Selain jumlah kendaraan yang semakin bertambah, permasalahan lain yang sering terjadi di Kota Surabaya terkait perparkiran adalah kesadaran dari masyarakat yang masih sangat kurang, ditandai dengan banyaknya masyarakat yang melakukan parkir sembarangan meskipun sudah terdapat tanda larangan parkir.

Kebijakan parkir elektronik diawali dengan penetapan parkir zona di Kota Surabaya merujuk pada Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perpajakan di Kota Surabaya. Sedangkan untuk ketentuan penetapan parkir zona diatur dalam Peraturan Walikota (Perwali) Surabaya nomor 3 Tahun 2017 tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona Di Kota Surabaya, dan untuk penetapan lokasi kawasan parkir zona di atur dalam Surat Keputusan (SK) Kepala Dinas Perhubungan Kota Surabaya nomor 188.45/5491/436.7.14/2017 tentang Penetapan Kawasan Parkir Zona Di Kota Surabaya. Parkir zona secara resmi diberlakukan di Kota Surabaya pada tanggal 20 Maret 2017. Parkir zona diterapkan pada empat belas kawasan pada Sembilan puluh tujuh jalan di seluruh kota Surabaya. Berikut merupakan empat belas tepi jalan umum yang dijadikan lokasi dari kebijakan parkir zona. Empat belas lokasi kawasan

parkir zona tersebut yaitu Kawasan Jembatan Merah, Tugu Pahlawan, Tunjungan, Blauran, Embong Malang, Pasar Atom, Taman Bungkul, Balai Kota Surabaya, Kertajaya, Keputran, Mayjed Sungkono, Kebun Binatang, Ngiden, dan Rungkut. Implementor dari kebijakan parkir zona ini adalah Dinas Perhubungan Kota Surabaya, kordinator parkir zona dan juru parkir zona sebagai pelaksana di lapangan.

Terdapat perbedaan tarif untuk lokasi parkir zona, tarif parkir yang untuk parkir zona sedikit lebih mahal dari tarif parkir tepi jalan umum biasa. Hal ini dikarenakan tarif parkir yang digunakan pada parkir zona ini adalah Perwali Nomor 36 Tahun 2015 tentang Perubahan Tarif Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum. Berikut merupakan tabel perbandingan tarif parkir yang diterapkan di Kawasan Parkir Zona dengan tarif parkir Tepi Jalan Umum (TJU).

Tabel 2.
Perbandingan Tarif Parkir

Kendaraan	Tarif Parkir	
	Parkir Zona	Parkir TJU
Trailer	Rp. 15.000	Rp. 7.000
Truk/Bus/Sejenisnya	Rp. 10.000	Rp. 6.000
Truk Mini/Sejenisnya	Rp. 7.500	Rp. 5.000
Mobil Sedan/Pick Up	Rp. 5.000	Rp. 3.000
Sepeda Motor	Rp. 2.000	Rp. 1.000
Sepeda	Rp. 1.000	Rp. 0,-

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Surabaya 2018

Dari empat belas kawasan parkir zona yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya, terdapat dua kawasan yang menerapkan parkir elektronik, yaitu Balai Kota dan Taman Bungkul. Namun dalam penelitian kali ini, akan lebih terfokus pada penerapan parkir elektronik di kawasan Taman Bungkul. Parkir elektronik yang diterapkan di kawasan Taman Bungkul menggunakan mesin parkir meter dimana pengguna jasa parkir harus membayar biaya parkir menggunakan uang elektronik, hal ini sesuai dengan Peraturan Walikota Nomor 16 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas

Peraturan Walikota Surabaya Nomor 18 Tahun 2017 Tentang Tata Cara Pembayaran, Penyetoran dan Tempat Pembayaran Retribusi Pelayanan Parkir (Surabaya, 2018). Terdapat beberapa masalah yang ditemukan selama penerapan parkir elektronik di kawasan Taman Bungkul, salah satunya adalah penggunaan tempat di Tepi Jalan Umum yang masih kurang disiplin karena seringkali melebihi batas garis parkir yang ada sehingga mempersempit lebar jalan umum, dan membuat kemacetan lalu lintas di sekitar Taman Bungkul.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif, penelitian kualitatif merupakan suatu pendekatan yang juga disebut sebagai pendekatan investigasi. Artinya, peneliti mengumpulkan data secara tatap muka langsung dan berinteraksi dengan orang-orang yang berada tempat penelitian. Lokus penelitian ini bertempat di Kawasan Parkir Zona Taman Bungkul Kota Surabaya, sedangkan fokus penelitian menggunakan model implementasi Ripley dan Franklin, dalam model implementasi Ripley dan Franklin terdapat tiga indikator yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan publik. Ketiga indikator tersebut adalah kepatuhan (*compliance*), lancarnya pelaksanaan rutinitas fungsi (*smoothly functioning routines*) dan terwujudnya kinerja dan dampak yang dikehendaki (*performance in and impacts*).

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam Perwali Kota Surabaya No. 3 Tahun 2017 tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona Di Kota Surabaya menyebutkan bahwa parkir zona adalah suatu bentuk pelayanan jasa parkir, dengan ditetapkan tarif parkir tersendiri untuk setiap zona atau kawasan tertentu. Sedangkan untuk ketentuan penetapan lokasi Parkir Zona di tetapkan berdasarkan ketentuan pada pasal 2 Peraturan Walikota Surabaya nomor 3 Tahun 2017 tentang Pedoman Penetapan Parkir Zona Di Kota Surabaya. Pada pasal tersebut di jelaskan bahwa lokasi parkir zona ditetapkan pada tempat parkir di tepi jalan umum yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah. Pasal selanjutnya menjelaskan ketentuan lokasi parkir zona, lokasi parkir zona harus memiliki

angka rasio volume lalu lintas terhadap kapasitas jalan (V/C) minimal 0,5 (nol koma lima), merupakan pusat kegiatan masyarakat, dan memperhatikan ketersediaan lahan untuk parkir.

Secara resmi kebijakan parkir zona mulai diberlakukan sejak tanggal 20 Maret 2017. Sedangkan pelaksana kebijakan parkir zona ini adalah Dinas Perhubungan Kota Surabaya, kordinator parkir zona dan juru parkir zona. Adapun untuk lokasi penetapan parkir zona ditetapkan pada empat belas kawasan pada Sembilan puluh tujuh jalan di seluruh Kota Surabaya. Salah satunya yaitu di Taman Bungkul Kota Surabaya. Kawasan parkir zona di Taman Bungkul Kota Surabaya diberlakukan pada tiga jalan yaitu Jalan Taman Bungkul, Jalan Progo dan Jalan Serayu.

Pisau analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah model implementasi dari Ripley dan Franklin. Dalam model implementasi Ripley dan Franklin terdapat tiga indikator, tiga indikator tersebut meliputi kepatuhan (*compliance*), lancarnya pelaksanaan rutinitas fungsi (*smoothly functioning routines*), dan terwujudnya kinerja dan dampak yang dikehendaki (*performance in and impacts*).

1. Kepatuhan (*Compliance*)

Pada indikator ini, hal yang dilihat adalah tingkat kepatuhan pelaksana kebijakan, baik tingkat kepatuhan dari bawahan maupun tingkat kepatuhan dari atasan dalam pelaksanaan kebijakan parkir elektronik di Taman Bungkul Kota Surabaya. Dari hasil wawancara serta observasi, ditemukan bahwa pelaksanaan penetapan parkir elektronik di Taman Bungkul Kota Surabaya sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Penetapan lokasi parkir elektronik ini sudah sesuai karena Taman bungkul merupakan salah satu tempat pusat kegiatan masyarakat Kota Surabaya, baik untuk sekedar santai maupun untuk rekreasi biasa. Selama observasi ditemukan bahwa, setiap harinya Taman Bungkul hampir tidak pernah sepi pengunjung, sehingga sudah tepat apabila Taman Bungkul masuk salah satu kawasan parkir zona dan parkir elektronik di Kota Surabaya.

Terdapat beberapa kendala dalam pelaksanaan kebijakan

parkir elektronik di Kawasan Taman Bungkul Kota Surabaya. Kendala tersebut terkait kepatuhan juru parkir dalam menjalankan tugasnya yang dirasa masih kurang. Hal ini ditunjukkan dengan adanya juru parkir yang menetapkan tarif parkir melebihi ketentuan, yang seharusnya Rp. 2.000,00 ditarik menjadi Rp. 3.000,00. Penarikan kelebihan tarif parkir ini, juga didukung dari sifat simpati dari masyarakat yang kasihan kepada juru parkir, sehingga merelakan kelebihan tarif parkir tersebut kepada juru parkir. Hal ini sudah menjadi kebiasaan dan budaya dari masyarakat memberikan kelebihan uang tarif parkir ke juru parkir.

Selain itu, kurang patuhnya jukir dalam menjalankan kebijakan yaitu terjadi karena pengawasan yang dilakukan oleh Dishub Kota Surabaya belum berjalan dengan optimal sehingga memberikan ruang pada jukir untuk melakukan kecurangan. Kecurangan ini yaitu berupa penarikan tarif parkir elektronik yang melebihi ketentuan, yang seharusnya Rp. 2.000,00 ditarik menjadi Rp. 3.000,00. Masyarakat yang menjadi korban penarikan tarif parkir yang tidak sesuai dengan ketentuan, adalah masyarakat yang tidak memiliki uang elektronik, sehingga tidak bisa membayar tarif parkir. Untuk dapat membayar tarif parkir, banyak juru parkir yang menawarkan uang elektronik mereka, dengan ketentuan menaikkan tarif parkir.

Oleh karena itu, perlu adanya peningkatan sosialisasi pada masyarakat terkait dengan kebiasaan atau budaya memberikan kelebihan tarif parkir ke juru parkir dan peningkatkan pengawasan. Peningkatan pengawasan ini berupa pembinaan kepada jukir, serta pemberian sanksi yang tegas dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya kepada Juru parkir.

2. Lancarnya Pelaksanaan Rutinitas Fungsi (*smoothly functioning routines*)

Indikator ini melihat tentang lancarnya pelaksanaan kebijakan dan kendala-kendala yang dihadapi dalam kebijakan parkir elektronik

di Taman Bungkul Kota Surabaya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada awal pemberlakuan parkir elektronik di Taman Bungkul, pemungutan retribusi dilakukan melalui sistem non elektronik, yaitu melalui sistem setoran. Setoran ini dilakukan oleh juru parkir ke pihak Dishub Kota Surabaya. Tetapi sejak tanggal 4 Februari 2018 secara resmi pemungutan retribusi dilakukan melalui sistem elektronik, yaitu dengan menggunakan parkir meter. Parkir meter adalah alat yang dipasang dan diperuntukkan untuk menghitung retribusi parkir secara otomatis. Parkir meter ini bertujuan untuk meminimalisir kecurangan yang dilakukan oleh jukir, termasuk kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya.

Sedangkan untuk tarif parkir elektronik ditentukan berdasarkan Perwali Kota Surabaya No. 16 Tahun 2018 tentang Perubahan Tarif Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum. Adapun untuk ketentuan jumlah tarif parkir elektronik adalah sebagai berikut, untuk tarif parkir elektronik sepeda adalah Rp. 1.000,00, sedangkan untuk tarif sepeda motor Rp. 2.000,00, untuk mobil/pick up Rp. 5.000,00, untuk Truk mini/sejenisnya Rp. 7.500,00, untuk Truk/Bus/sejenisnya Rp. 10.000,00 dan untuk Truk gandeng/Trailer Rp. 15.000,00.

Dalam penerapan kebijakan parkir elektronik di Taman Bungkul Kota Surabaya ditemukan bahwa terdapat sepuluh buah mesin parkir meter yang digunakan dalam menunjang kelancaran implementasi kebijakan parkir elektronik. Mesin parkir meter ini menggunakan *e-money* atau uang elektronik, dimana pengguna parkir hanya tinggal menempelkan kartu *e-parking* nya ke mesin parkir meter, namun apabila pengguna parkir belum mempunyai kartu *e-parking*, pengguna dapat menggunakan kartu *e-parking* milik juru parkir. Pemberlakuan mesin parkir meter ini bertujuan untuk mengurangi kecurangan yang dilakukan oleh pihak juru parkir.

Jumlah juru parkir utama di Taman Bungkul yaitu sebanyak 40 orang, sedangkan juru parkir pembantu sebanyak 63 orang. Juru

parkir utama bekerja pada hari Senin sampai hari Sabtu dilakukan dengan tiga shift, pagi, sore dan malam, dengan bekerja selama delapan jam. Gaji dari juru parkir utama sudah menyesuaikan dengan UMK (Upah Minimum Kota) Kota Surabaya, yaitu sebesar Rp. 3.500.00,00. Sedangkan untuk juru parkir pembantu bekerja pada hari minggu, dengan tiga shift, pagi, sore dan malam, dengan bekerja selama delapan jam. Upah yang diperoleh juru parkir pembantu senilai Rp. 160.000,00 per shift kerja.

Dalam observasi dan wawancara yang peneliti lakukan, dapat diketahui bahwa jumlah petugas parkir dengan jumlah parkir meter yang ada di lapangan sudah memadai. Hal ini ditunjukkan dengan lancarnya aktivitas pada proses perpajakan di Taman Bungkul kota Surabaya. Sedangkan untuk Sumber daya dana yang digunakan dalam pelaksanaan kebijakan parkir elektronik ini tidak ada masalah, karena semua dana yang digunakan bersumber dari dana APBD (Anggaran Pendapatan Belanja Daerah) Kota Surabaya. Berdasarkan hal tersebut, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan rutinitas fungsi secara umum berjalan dengan lancar, baik dari segi pemungutan retribusi, maupun dari segi jumlah sumber daya yang digunakan.

3. Terwujudnya Kinerja dan Dampak yang dikehendaki (*performance in and impacts*)

Indikator ini berfokus pada terwujudnya kinerja serta dampak yang diberikan, dampak yang dicermati bisa meliputi dampak baik maupun dampak buruk (negatif/positif). Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa bahwa jumlah kendaraan parkir dari awal diberlakukannya parkir zona pada tahun 2017 sampai tahun 2018 jumlah kendaraan parkir berkurang, lajur parkir yang semula mencapai tiga baris dan memakan badan jalan sudah bisa ditekan menjadi dua baris saja, hal ini tentunya memberikan dampak positif terhadap situasi lalu lintas serta mengurangi kemacetan di sekitaran Taman Bungkul Surabaya. Hal ini karena terjadi pengalihan tempat

parkir yang tadinya berkumpul di sekitar Taman Bungkul pada Jalan Taman Bungkul, Jalan Progo dan Jalan Serayu, kini lokasi parkir menyebar di sekitar Taman Bungkul mulai Jalan Darmokali, Jalan Juwono sampai pada Jalan Porong, namun untuk parkir di Jalan Darmokali, Jalan Juwono dan Jalan Porong ini merupakan parkir insidental yaitu parkir di Tepi Jalan Umum yang diselenggarakan oleh Dishub Kota Surabaya secara tidak tetap atau tidak permanen karena adanya suatu kepentingan atau keramaian. Sedangkan untuk tarif parkir yang digunakan yaitu menggunakan tarif TJU biasa yaitu Rp.1.000,00 per sepeda motor. Sedangkan pada tujuan yang ke empat dari kebijakan parkir zona yaitu mendukung program pemerintah untuk beralih menggunakan kendaraan umum, belum sepenuhnya berhasil. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dan observasi peneliti di Taman Bungkul dengan masyarakat (pengunjung Taman Bungkul, yang menggunakan jasa parkir).

Dampak positif dari parkir elektronik ini yaitu kemacetan lalu lintas di Taman Bungkul mulai berkurang, akibatnya lalu lintas berjalan dengan lancar. Hal ini terjadi karena volume kendaraan parkir di Taman Bungkul berkurang, yang tadinya mencapai tiga baris parkir, berkurang menjadi dua baris saja karena adanya relokasi tempat parkir di sekitar Taman Bungkul. Hal ini secara tidak langsung berpengaruh pada penataan tata ruang kota di Kota Surabaya, penataan kota menjadi lebih rapi, karena kondisi lalu lintas berjalan dengan lancar dan lebih teratur. Namun masih terdapat beberapa kekurangan dari penerapan kebijakan parkir elektronik ini yaitu masih banyaknya masyarakat yang belum mempunyai kartu *e-parking* maupun uang elektronik, sehingga masyarakat masih banyak yang menggunakan kartu *e-parking* juru parkir, kondisi inilah yang memberikan kesempatan kecurangan pada sebagian juru parkir. Kecurangan ini terjadi karena dukungan dari sebagian masyarakat yang membiarkan serta memberikan kelebihan tarif parkir kepada juru parkir dengan alasan adanya rasa simpati ke jukir. Padahal juru parkir digaji dengan

UMK Kota Surabaya yaitu Rp.3.500.000,00. Hal inilah yang menjadi kendala terbesar dalam penerapan kebijakan parkir elektronik di Taman Bungkul belum dapat terlaksana secara optimal.

KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan serta analisis terkait kebijakan parkir elektronik di Taman Bungkul Kota Surabaya, dapat disimpulkan bahwa kebijakan parkir elektronik di Taman Bungkul Kota Surabaya berjalan dengan baik. Hal ini, ditandai dengan lancarnya rutinitas fungsi dan ketiadaan masalah-masalah yang dihadapi. Adapun beberapa masalah yang terjadi pada penerapan kebijakan parkir elektronik yaitu kepatuhan juru parkir dalam menjalankan kebijakan parkir elektronik yang masih kurang. Masih terdapat kecurangan yang dilakukan oleh para juru parkir. Adapun kecurangan yang dilakukan oleh juru parkir adalah dengan menarik tarif karcis parkir yang melebihi ketentuan. Kecurangan ini terjadi karena dukungan dari sebagian masyarakat yang membiarkan serta memberikan kelebihan tarif parkir kepada juru parkir dengan alasan adanya rasa simpati kepada juru parkir.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggraini, Ratna Ilmi. (2017). *Implementasi Program Zero Waste Di Kabupaten Sidoarjo*. Skripsi. Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum. Universitas Negeri Surabaya.
- Angelidou, M. (2017). The Role of Smart City Characteristics in the Plans of Fifteen Cities. *Journal of Urban Technology*, 24(4), 3–28. <https://doi.org/10.1080/10630732.2017.1348880>
- Anthopoulos, L. G. (2015). Understanding the smart city Domain: A Literature Review. *Transforming City Governments for Successful Smart Cities*, (August 2015), 1–185. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-03167-5>
- Axelsson, K., & Granath, M. (2018). Stakeholders' stake and relation to smartness in smart city development: Insights from a Swedish city planning project. *Government Information Quarterly*, 35(4), 693–702.

<https://doi.org/10.1016/j.giq.2018.09.001>

- Donso, Shearly. (2016). *Implementasi Kebijakan Restribusi Jasa Umum (Studi Kasus Implementasi Kebijakan Parkir Di Tepi Jalan Umum Kota Palu)*. Universitas Tadulako. Jurnal Katalogis. Vol. 4 No. 7 (2016). Hlm 95-105.
- Dunn, William N. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Florence, S. (2018). INOVASI PELAYANAN PUBLIK (Studi tentang Surabaya Intelligent Transport System dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik di Dinas Perhubungan Kota Surabaya). *Manajemen Dan Kebijakan Publik UNAIR*, 6(2), 1–8.
- Granath, M. (2016). *The Smart City – how smart can 'IT' be ? Discourses on digitalisation in policy and planning of urban development*. Retrieved from <https://liu.diva-portal.org/smash/get/diva2:956501/FULLTEXT01.pdf>
- Nathali, B., Khan, M., & Han, K. (2018). Towards sustainable smart cities : A review of trends , architectures , components , and open challenges in smart cities. *Sustainable Cities and Society*, 38(January), 697–713. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2018.01.053>
- Segal, M. E. M.-L. (2016). The Intelligenter Method (I) for making “ smarter ” city projects and plans. *JCIT*. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2016.02.006>
- Surabaya, P. K. Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya, 3 § (2018). Indonesia. Retrieved from https://jdih.surabaya.go.id/pdfdoc/perda_778.pdf
- Surabaya, P. K. Peraturan Walikota Surabaya Nomor 16 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Walikota Surabaya Nomor 18 tahun 2017 Tentang Tata Cara Pembayaran, Penyetoran dan Tempat Pembayaran Retribusi Pelayanan Parkir, 2017 § (2018). Indonesia. Retrieved from https://jdih.surabaya.go.id/pdfdoc/perwali_1961.pdf
- SuratKeputusan Kepala dinas No.188.45/5491/436.7.14/2017 tentang Penetapan Kawasan Parkir Zona Di Kota Surabaya.

Yigitcanlar, T., Yun, J. J., Kamruzzaman, M., Buys, L., da Costa, E. M., Ioppolo, G., & Sabatini-Marques, J. (2018). Understanding ‘smart cities’: Intertwining development drivers with desired outcomes in a multidimensional framework. *Cities*, 81(November 2017), 145–160. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.04.003>