

Evaluasi Kebijakan Parkir Khusus *Park And Ride* Kertajaya Kota Surabaya Berdasarkan Perda Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018

Amanda Salsabilah Syah Yudi^{1*}, Adinda Tarisa Salsabila² Dinta Fernanda Maulidya³, Deva Mariana Isti Ningrum⁴, Indira Arundinasari⁵

^{1,2,3,4,5} Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur

Email: 21041010045@student.upnjatim.ac.id, 21041010043@student.upnjatim.ac.id, 21041010078@student.upnjatim.ac.id, 21041010056@student.upnjatim.ac.id, indira.arun.adneg@upnjatim.ac.id

INFORMASI ARTIKEL

Riwayat Artikel:

Received:

22 Mei 2025

Received in revised form:

21 Juni 2025

Accepted:

22 Juli 2025

Keyword:

Evaluation, Parking, Park and Ride

Kata Kunci:

Evaluasi, Parkir, Park and Ride

ABSTRACT

Indonesia faces significant urban challenges, especially in metropolitan cities like Surabaya. The rapid growth of the population and motor vehicles in Surabaya has led to chronic traffic congestion, affecting the mobility and quality of life of the city's residents. According to data from Korlantas Polri in 2024, Surabaya had 3,690,950 vehicles, the highest number in East Java. The increase in transportation use has impacted the availability of parking spaces, worsening traffic congestion in Surabaya. Innovative solutions and effective policies are needed to address this issue and improve transportation efficiency in Surabaya. As a result, the Surabaya City Government has introduced the Park and Ride innovation, with five parking buildings in the city, one of which is Park and Ride Kertajaya. This study employs a descriptive qualitative method using William Dunn's policy evaluation theory, which includes the indicators of effectiveness, efficiency, accuracy, adequacy, responsiveness, and equity to evaluate Park and Ride Kertajaya based on Surabaya City Regulation Number 3 of 2018. According to the research conducted by the author, the results show that Park and Ride Kertajaya has performed quite well based on William Dunn's six policy evaluation indicators.

ABSTRAK

Indonesia menghadapi tantangan perkotaan signifikan, terutama di kota-kota metropolitan seperti Surabaya. Pertumbuhan pesat jumlah penduduk dan kendaraan bermotor di Surabaya menyebabkan kemacetan lalu lintas yang kronis, mempengaruhi mobilitas dan kualitas hidup warga kota. Berdasarkan data Korlantas Polri pada tahun 2024 Kota Surabaya memiliki 3.690.950 unit kendaraan, dan merupakan jumlah kendaraan terbesar di Jawa Timur. Peningkatan penggunaan transportasi ini berdampak pada keterbatasan lahan parkir, memperburuk kemacetan di Surabaya. Solusi inovatif dan kebijakan efektif diperlukan untuk mengatasi masalah ini dan meningkatkan efisiensi transportasi di Surabaya. Sehingga Pemerintah Kota Surabaya membuat inovasi yakni Park and Ride, dimana sudah terdapat 5 titik gedung parkir di Kota Surabaya salah satunya yakni Park and Ride Kertajaya. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan menggunakan teori dari Wiliam Dunn terkait dengan indikator evaluasi kebijakan yang terdiri dari efektivitas, efisiensi, ketepatan, kecukupan, responsif, dan pemerataan untuk mengevaluasi *Park and Ride* Kertajaya berdasarkan dengan PERDA Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh penulis hasil menunjukkan bahwa *Park and Ride* Kertajaya sudah menunjukkan hasil cukup baik berdasarkan 6 indikator evaluasi kebijakan oleh Wiliam Dunn.



This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license

* Corresponding author: 21041010045@student.upnjatim.ac.id

PENDAHULUAN

Pertumbuhan ekonomi merupakan perubahan kondisi ekonomi negara menuju keadaan yang lebih baik dalam periode tertentu. Yuniarto (2021) menyebutkan perekonomian dianggap mengalami perubahan berupa perkembangan ketika aktivitas ekonominya mencapai tingkat lebih tinggi dibandingkan masa sebelumnya. Pertumbuhan ekonomi khususnya di daerah perkotaan menyebabkan peningkatan aktivitas masyarakat, yang berdampak terhadap pengembangan kebutuhan sarana dan prasarana transportasi. (Pratiwi & Oktariyanda, 2021). Jika dilihat dari data Korlantas Polri (2024) terkait jumlah kendaraan bermotor per pulau di Indonesia hingga 23 Februari 2024 Pulau Jawa menjadi penyumbang terbesar jumlah kendaraan di Indonesia yakni sebesar 95.483.294 juta atau setara 60%. Dari jumlah tersebut, jumlah kendaraan terbanyak berada di Jawa Timur yakni sebesar 25.281.516 juta atau setara 15,74%.

Kota Surabaya sebagai salah satu Kota di Provinsi Jawa Timur menjadi pusat aktivitas ekonomi dan sosial di Indonesia. Setiap tahunnya, mengalami peningkatan signifikan dalam penggunaan transportasi. Berdasarkan data Korlantas Polri (2024) hingga 23 Februari 2024 ini Kota Surabaya menempati urutan pertama sebagai penyumbang kendaraan terbesar di Jawa Timur yakni sebesar 3.690.950 juta. Jumlah tersebut meningkat dari tahun 2023 yang jumlahnya sebesar 3.192.527 juta. Melihat pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Surabaya yang mencapai tingkat yang sangat tinggi, menciptakan tantangan serius terkait dengan pengelolaan parkir. Fenomena ini terjadi sebagai dampak perkembangan ekonomi yang pesat dan urbanisasi yang mendukung mobilitas penduduk. (Harahap, 2013)

Penggunaan transportasi yang sangat meningkat ini menghadirkan dilema dalam hal keterbatasan lahan yang tersedia untuk keperluan parkir. Kota Surabaya, seperti kota besar lainnya, mengalami tekanan terhadap ruang terbuka yang dapat dialokasikan untuk parkir. Dengan jumlah kendaraan yang terus meningkat, lahan parkir yang terbatas menciptakan situasi di mana para pengemudi seringkali kesulitan menemukan tempat parkir yang legal. Keterbatasan lahan parkir yang tersedia juga memberikan dampak serius terhadap munculnya praktik parkir ilegal. Kendaraan yang diparkir secara sembarangan di trotoar, taman, atau tempat umum lainnya tidak hanya menciptakan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki, tetapi juga melanggar peraturan dan ketertiban kota.

Dalam konteks ini, Walikota Surabaya telah menetapkan aturan dan peraturan terkait parkir guna mengendalikan situasi yang semakin memburuk. Penyediaan lahan parkir oleh Pemkot Surabaya sudah diatur dalam Pasal 4 PERDA Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya yang menjelaskan bahwa (1) Pemerintah Daerah berwenang menyelenggarakan tempat parkir di Daerah. (2) Dalam menyelenggarakan tempat parkir, Pemerintah dapat bekerja sama dengan orang atau badan. (3) Penyelenggaraan tempat parkir oleh Pemerintah Daerah meliputi: a. parkir di dalam Ruang Milik Jalan; dan b. parkir di luar Ruang Milik Jalan. Pada hal ini, Pemerintah Kota Surabaya bekerja sama dengan Dinas Perhubungan Kota Surabaya dalam membuka tempat parkir khusus yang dapat diakses oleh umum.

Fasilitas Parkir khusus yang disediakan oleh Pemkot Surabaya memungkinkan masyarakat memarkir kendaraannya dengan aman 24 jam sehari, salah satunya bentuk tempat parkir khusus ialah *Park and Ride*. Menurut Nainggolan & Nugroho (2018) layanan *Park and Ride* memiliki banyak pengguna jasa mulai dari yang hanya jangka pendek hingga parkir

malam yang biasanya mereka tidak memiliki garasi dirumahnya. Layanan ini juga menjadi strategi Pemkot dalam mendorong peralihan parkir kendaraan *on street parking* menjadi *off street parking* (Yusuf & Hardjati, 2023). Terdapat 5 titik *Park and Ride* yang telah disediakan pihak Pemkot pada jalan Mayjen Sungkono, Adityawarman, Kertajaya, Genteng Kali, Arif Rahman Hakim. (Bahresi et al., 2023).

Kertajaya menjadi salah satu daerah yang rawan akan kemacetan. Hal tersebut karena adanya penambahan volume kendaraan serta banyaknya kios ataupun tempat-tempat di Jalan Kertajaya yang tidak memiliki lahan parkir (Yusuf & Hardjati, 2023). Berdasarkan data Dishub Kota Surabaya terkait lalu lintas harian (LHR) Kertajaya pada 2019 tahap I dan tahap 2, volume kendaraan yang ada di Jalan Kertajaya cukup besar adapun datanya sebagai berikut:

Jenis Kendaraan	Tahap I	Tahap II
Sepeda Motor	150.064	132.410
Mobil Pribadi	43.914	55.230
Angkot	476	337
Bus Mini	110	116
Pickup/Box	1.110	712
Mini Truk	88	126
Bus Besar	100	95
Truk 2 Sumbu	14	63
Truk 3 Sumbu	0	0
Truk Gandeng	0	0
Trailer	0	0
Kendaraan Tak Bermotor	243	282

Sumber : Dishub Kota Surabaya, 2019

Pembangunan *Park and Ride* dibangun dan terhubung dengan jaringan transportasi umum yang tujuannya mendorong masyarakat untuk menggunakan transportasi umum dan mengurangi kemacetan (Ibrahim et al., 2020). Berdasarkan kondisi eksisting lahan parkir pada *Park and Ride* Kertajaya belum mampu mengakomodir kebutuhan dan memberikan kenyamanan bagi para pengguna jasa. *Park and Ride* Kertajaya dibangun 3 lantai agar memuat banyak kendaraan, namun pada faktanya lahan parkir yang dipergunakan masih terbatas pada lantai 1 sehingga seringkali terjadi *overlod*. Fasilitas yang ada di *Park and Ride* Kertajaya juga kurang maksimal misalnya seperti minimnya petunjuk serta pencahayaan yang kurang. Beberapa masyarakat juga belum mengetahui adanya fasilitas ini sehingga pembangunan *Park and Ride* Kertajaya ini belum maksimal.

Dalam hal ini perlu dilakukan evaluasi terhadap kebijakan parkir khusus *Park and Ride* Kertajaya untuk mengetahui tingkat keberhasilan dari implementasi kebijakan ini. William Dunn (1999) yang dikutip oleh Warman et al., (2023) mengartikan evaluasi sebagai penaksiran, pemberian skor, dan penilaian, semua hal yang berkaitan dengan cara memproduksi dan menganalisis suatu informasi yang berhubungan dengan nilai dan manfaat dari suatu kebijakan. Evaluasi kebijakan dianalisis berdasarkan beberapa indikator diantaranya, efektivitas, efisiensi, kecukupan, pemerataan, responsivitas, dan ketepatan (Zakirin & Arifin, 2022).

Berdasarkan penjelasan di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang "Evaluasi Kebijakan Parkir Khusus *Park and Ride* Kertajaya Kota Surabaya berdasarkan PERDA Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018" dengan analisis yang mengacu pada teori evaluasi kebijakan William Dunn tersebut di atas.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Sugiyono (2015) menjelaskan deskriptif kualitatif ialah metode penelitian yang tujuannya untuk menggambarkan dan menginterpretasikan objek dengan apa adanya. Bogdan dan Biklen dalam Moelong (2014) menjelaskan bahwa metodologi penelitian kualitatif adalah suatu penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis dan perilaku dari orang yang diamati. Bogdan dan Biklen dalam Moelong (2014) mengemukakan karakteristik dari penelitian ini diantaranya: (1) alamiah, (2) data sifatnya deskriptif bukan angka, (3) analisis data dengan induktif, dan (4) makna sangat penting dalam penelitian kualitatif. Data dalam penelitian terdiri atas data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi lapangan, literatur dan kepustakaan, serta dokumentasi. Adapun penentuan informan menggunakan teknik *purposive sampling* atau didasarkan pada tujuan yang telah direncanakan, yang mana informan tersebut dianggap mampu untuk bisa memberi informasi sesuai dengan kebutuhan peneliti. Teknik analisis data mengacu model analisis interaktif dari Miles et al., (2014) yang dikutip dalam yang mencakup 4 tahapan analisis data diantaranya; pengumpulan data; kondensasi data; penyajian data; penarikan kesimpulan.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam mengevaluasi suatu kebijakan ataupun program dapat dianalisis melalui penilaian beberapa indikator yang disampaikan oleh William Dunn (1999) diantaranya efektivitas, efisiensi, kecukupan, pemerataan, responsivitas, dan ketepatan. Adapun evaluasi dari pembangunan *Park and Ride* Kertajaya yang didasarkan pada beberapa indikator tersebut hasilnya adalah sebagai berikut:

A. Efektivitas

Menurut pandangan Budiani dalam Farhani & Adnan (2021), efektivitas suatu program ditentukan oleh keseimbangan antara hasil yang dicapai dan tujuan yang telah ditetapkan. Seorang individu dianggap efektif dalam pekerjaannya apabila ia berhasil mencapai tujuan yang diinginkan. Dengan demikian, efektivitas dapat diartikan sebagai usaha untuk mencapai hasil yang telah ditargetkan sebelumnya. Keselarasan antara tujuan dan hasil menjadi elemen penting dalam menilai efektivitas, di mana keduanya harus seimbang dan tidak bertentangan. Selain itu, terdapat indikator efektivitas program yang dijelaskan oleh Budiani dalam Farhani & Adnan (2021) yang meliputi ketepatan sasaran, proses sosialisasi program, pencapaian tujuan program, dan pemantauan program.

1. Ketepatan Sasaran

Kesuksesan suatu program dapat diukur dari sejauh mana program tersebut berhasil mencapai tujuan yang telah ditetapkan, sebagaimana diungkapkan oleh Nadjidah & Lestari (2019) Keberhasilan program sangat bergantung pada tingkat ketepatan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Pada indikator ini dapat dinilai tepat sasaran dengan adanya *Park and Ride* Kertajaya Keuntungan bagi kota meliputi pengurangan kemacetan, polusi, dan

kerugian ekonomi, terutama dalam hal biaya operasional kendaraan. Selain itu, hal ini juga membantu mengurangi stres bagi pengguna jalan akibat kemacetan. Bagi warga yang tidak memiliki garasi, parkir di *Park and Ride* adalah solusi yang lebih baik dari pada parkir di jalan yang dapat mengganggu lalu lintas sesuai dengan PERDA Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018.

2. Sosialisasi Program

Menurut pendapat William Dunn, indikator efektivitas suatu program dapat dilihat dari upaya sosialisasi yang dilakukan. Sosialisasi program merupakan strategi untuk memperkenalkan suatu program kepada masyarakat. Pada indikator ini pihak Dinas Perhubungan *Park and Ride* Kertajaya telah melakukan sosialisasi secara langsung dan tidak langsung. Menurut salah satu informan yakni Bapak Yudi selaku Kepala Bidang Lalu Lintas mengatakan bahwasanya terdapat sosialisasi yang merujuk pada PERDA Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 pasal 28 dan pasal 29 kepada masyarakat terkait dengan *Park and Ride* melalui media sosial, media elektronik, surat kabar dan juga radio. adanya sosialisasi melalui media sosial ini dinilai cukup efektif Sosialisasi melalui media sosial dinilai efektif karena media sosial memiliki jangkauan luas dengan jutaan pengguna, lebih ekonomis dibanding metode tradisional, memungkinkan interaksi dua arah yang konstruktif, memungkinkan penargetan audiensi secara spesifik, penyebaran informasi yang cepat, dan menjadikannya metode yang sangat efektif untuk menyampaikan informasi dan mencapai tujuan komunikasi.

3. Pencapaian Tujuan Program

Teori yang dikemukakan oleh Budiani dalam Farhani & Adnan (2021) menyatakan bahwa tujuan program dianggap tercapai jika target yang ditetapkan dapat dicapai dengan hasil yang memuaskan. Untuk mencapai tujuan ini, diperlukan penetapan sasaran yang jelas. Penetapan tujuan program juga merupakan elemen kunci dalam perencanaan dan pelaksanaan program. Menurut Jibril (2017), peningkatan target dapat menjadi indikator penting dalam pencapaian tujuan program. Berdasarkan observasi yang dilakukan penulis bahwasanya tujuan adanya *Park and Ride* Kertajaya ini telah memenuhi tujuan program yakni menyediakan lahan parkir bagi masyarakat Kota Surabaya yang merujuk pada PERDA Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018, namun kurang maksimal karena pada lantai 2 dan 3 tidak dapat digunakan. *Park and Ride* Kertajaya merupakan salah satu dari lima lokasi *Park and Ride* di Kota Surabaya yang memiliki jumlah kendaraan terparkir paling sedikit. Hanya terdapat 80 kendaraan yang diparkir di sana. Luas area *Park and Ride* Kertajaya lebih kecil jika dibandingkan dengan empat lokasi *Park and Ride* lainnya. (Jawapos.com, 2023)

4. Pemantauan Program

Pemantauan program merupakan aktivitas pengawasan pelaksanaan suatu program dengan cara mengamati perkembangannya, mengidentifikasi, dan mengantisipasi masalah yang muncul atau mungkin akan muncul agar dapat diatasi secara tepat waktu. William Dunn mengemukakan bahwa pemantauan (monitoring) diartikan sebagai suatu aktifitas internal dan berkelanjutan yang melibatkan kegiatan dan hasil suatu program. Dalam indikator ini *Park and Ride* Kertajaya terdapat kegiatan monitoring dan evaluasi dibawah naungan Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang dilakukan setiap bulan dan kegiatan pelatihan serta pembinaan petugas parkir supaya dapat melayani pengguna jasa parkir secara maksimal yang merujuk pada PERDA Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 pasal 6 dan pasal 9. Kegiatan tersebut mencakup sosialisasi tata cara layanan perparkiran, keselamatan dan keamanan yang merujuk pada PERDA Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 pasal 32, serta penerapan teknologi informasi.

B. Efisiensi

Indikator efisiensi menurut William Dunn dalam Zakirin & Arifin (2022) berkaitan dengan jumlah usaha yang dilakukan untuk bisa mencapai tingkat efektivitas tertentu. Hal tersebut biasanya didasarkan pada perhitungan biaya per unit produk atau layanan. Suatu kebijakan dikatakan efisien jika mencapai efektivitas yang tinggi namun dengan biaya yang kecil. Berkaitan dengan pembangunan *Park and Ride* Kertajaya, indikator efisiensi dapat dilihat dari sejauh mana pembangunan *Park and Ride* Kertajaya mencapai tujuan yang diinginkan dengan mempertimbangkan penggunaan waktu, biaya, dan sumber daya yang minimal.

Berdasarkan observasi penulis, pada *Park and Ride* Kertajaya pelayanannya beroperasi mulai jam 6 pagi sampai dengan 12, namun *Park and Ride* Kertajaya tetap buka selama 24 jam, sehingga masyarakat tidak perlu khawatir untuk akses keluar masuknya. Kemudian, dari sisi biaya bisa dikatakan cukup terjangkau, masyarakat hanya perlu mengeluarkan Rp 3.000 untuk pengendara motor dan Rp 8.000 untuk pengendara mobil untuk mendapatkan karcis yang merujuk pada PERDA kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 Pasal 15, namun untuk *Park and Ride* Kertajaya ini lebih di fokuskan untuk pengendara motor.

Sementara itu, untuk sumber daya fasilitas parkir yang ada di *Park and Ride* Kertajaya dapat dikatakan masih kurang. *Park and Ride* Kertajaya sendiri memiliki 3 lantai, namun realitanya yang beroperasi hanya 1 lantai. Kemudian berdasarkan penelitian yang dilakukan (Yusuf & Hardjati, 2023) masih ada tempat kumuh dan sampah disekitar *Park and Ride* Kertajaya sehingga mempengaruhi daya tarik masyarakat dalam menggunakan fasilitas. Selain itu, fasilitas bagi disabilitas, lansia dan ibu hamil perlu ditambahkan pada *Park and Ride* Kertajaya. Hal itu mengacu pada pasal 14 poin f PERDA Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 (Yusuf & Hardjati, 2023).

Dari sisi sumber daya manusia, berdasarkan observasi penulis sudah sesuai dengan PERDA Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018. Petugas Parkir bekerja sesuai dengan SOP yang ada. Petugas memakai seragam lengkap dan menjalankan tugasnya sesuai dengan yang telah diatur dalam Pasal 19 terkait tugas dari petugas parkir. Untuk memaksimalkan pelayanan pihak Dishub Kota Surabaya juga memberikan pembinaan atau pelatihan secara langsung ataupun tidak langsung melalui media sosial. Pihak Dishub juga melakukan evaluasi kinerja pegawainya, biasanya melalui apel pagi yang dilakukan sebulan sekali. (Yusuf & Hardjati, 2023).

C. Kecukupan

Menurut William Dunn dalam Zakirin & Arifin (2022) indikator ini berhubungan dengan apakah hasil dari kebijakan yang telah dibuat sudah mengatasi permasalahan yang dialami masyarakat. Pada kebijakan pembangunan *Park and Ride* Kertajaya dapat dikatakan memenuhi indikator kecukupan jika berhasil mengatasi permasalahan terkait adanya parkir ilegal akibat keterbatasan lahan yang tersedia untuk keperluan parkir. Hasil lain yang diharapkan dari pembangunan ini adalah tersedianya lahan parkir legal yang luas bagi masyarakat serta berkurangnya lahan parkir ilegal dan kemacetan lalu lintas di daerah Kertajaya.

Mengacu pada penjelasan di atas menurut Yusuf & Hardjati (2023) pembangunan dari *Park and Ride* sendiri telah sesuai dengan regulasi yang ada serta sesuai dengan urgensi pembangunan *Park and Ride* Kertajaya dengan melihat adanya *demand* yang tinggi dari masyarakat di Jalan Kertajaya. Namun, pada faktanya masih terdapat permasalahan berupa lahan parkir yang *overload*. Pada lantai 1 lahan parkir dikhususkan untuk kendaraan mobil yang kapasitasnya 8 mobil, namun berdasarkan observasi penulis ada sekitar 10 mobil yang terparkir. Kemudian, terdapat pula sepeda motor yang terparkir pada lantai 1 ini, yang seharusnya lahan parkir sepeda motor berada pada lantai 2. Kondisi ini menyebabkan beberapa kendaraan sulit bergerak. Jika merujuk pada PERDA Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018, kondisi ini tentunya telah melanggar tata tertib parkir yang tepatnya termuat pada pasal 34 ayat 2.

Berdasarkan informasi dari salah satu pengguna *Park and Ride* Kertajaya, adanya pembangunan fasilitas parkir ini sangat membantu dalam memarkir kendaraan pribadinya ketika beraktivitas di Jalan Kertajaya. Selain itu, fasilitas ini juga membantu masyarakat yang tidak memiliki garasi di rumahnya. Sehingga mereka tidak sampai memarkir kendaraan secara sembarangan yang bisa mengganggu kelancaran lalu lintas. Fasilitas *Park and Ride* Kertajaya ini memungkinkan masyarakat dalam memarkirkan kendaraan mereka secara aman dan tentunya dengan tarif parkir yang terjangkau. Namun, beberapa pengguna dari *Park and Ride* Kertajaya menilai bahwa penempatannya dinilai terlalu jauh dari lokasi dari fasilitas umum seperti halte bus sehingga masyarakat yang ingin mengakses transportasi umum harus berjalan jauh dari lokasi parkir menuju halte bus. Padahal berdasarkan PERDA Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 penyelenggaraan parkir harus bisa memfasilitasi orang untuk beralih pada transportasi publik salah satunya melalui penyediaan tempat parkir yang terintegrasi dengan transportasi publik.

D. Perataan

Perataan merupakan salah satu dari beberapa kriteria utama yang dikemukakan oleh William N. Dunn untuk menilai keberhasilan suatu kebijakan. Perataan memiliki konsepsi yang saling bersaing, yaitu keadilan atau kewajaran untuk mendistribusikan pada masyarakat. Pada pemerataan pelaksanaan kebijakan parkir khusus *Park and Ride* Kertajaya dapat dilihat dari tingkat biaya dan manfaat yang diberikan dengan merata kepada semua lapisan masyarakat pengguna parkiran khusus tersebut. Kebijakan parkir khusus *Park and Ride* ini ternyata masih belum semuanya merata pada wilayah Surabaya. Layanan parkir khusus *Park and Ride* di Surabaya 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 setiap titik *Park and Ride* kapasitas untuk lahan parkirnya berbeda-beda (Yusuf & Hardjati, 2023).

Untuk memastikan pemerataan parkir khusus *Park and Ride* di Kota Surabaya, diperlukan strategi yang mencakup analisis kebutuhan, perencanaan yang matang, dan implementasi yang efisien. Pemerintah Kota Surabaya harus memastikan fasilitas *Park and Ride* memiliki konektivitas yang baik dengan jaringan transportasi umum. Keberhasilan *Park and Ride* bergantung pada penerimaan dan partisipasi publik. Hal itu dapat didorong melalui sosialisasi terhadap masyarakat untuk diberikan informasi yang memadai tentang manfaat dan cara menggunakan fasilitas *Park and Ride*.

Apabila pelaksanaan parkir khusus *Park and Ride* berjalan secara efektif, Kota Surabaya dapat mencapai pemerataan fasilitas *Park and Ride*, yang tidak hanya mengurangi kemacetan dan polusi tetapi juga mendorong penggunaan transportasi umum dan meningkatkan kualitas

hidup warganya. Pemerataan fasilitas ini juga dapat memastikan bahwa manfaat dari program *Park and Ride* dapat dirasakan oleh semua lapisan masyarakat di berbagai wilayah kota.

E. Responsivitas

Indikator selanjutnya adalah responsivitas yang menurut William Dunn dalam Permana et al., (2024) ini berhubungan dengan respon atas kebijakan yang telah dibuat, terkait apakah kebijakan tersebut sudah memenuhi kebutuhan, preferensi, atau nilai kelompok masyarakat tertentu. Dalam kaitannya dengan pembangunan *Park and Ride* Kertajaya, aspek ini dapat dilihat dari bagaimana feedback maupun kritik dari masyarakat yang menggunakan fasilitas tersebut.

Berdasarkan informasi dari pengguna layanan, pembangunan park and ride ini sangat bermanfaat bagi mereka dalam memarkir kendaraan secara aman dan tentunya dengan harga yang terjangkau. Hal tersebut selaras dengan penelitian yang dilakukan oleh Yusuf & Hardjati (2023) bahwa tanggapan masyarakat tersebut yang dilihat dari dukungan masyarakat dalam penyelenggaraan parkir di luar ruang milik Jalan pada Jalan Kertajaya dinilai cukup baik. Hal tersebut mengacu pada *feedback* masyarakat yang membantu memberikan ide terhadap pembangunan. Masyarakat juga berpartisipasi untuk mendukung keberlanjutan dari pembangunan *Park and Ride* ini dengan ikut memelihara tempat parkir serta tidak merusak fasilitas parkir.

Berdasarkan observasi penulis, pelayanan yang diberikan oleh petugas parkir terhadap pengguna jasa parkir juga bisa dikatakan sangat baik. Dalam menjalankan tugasnya, petugas parkir mengacu pada Perda Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 pasal 19. Keamanan kendaraan sangat dijamin oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya dikarenakan lokasi *Park and Ride* ini dijaga selama 24 jam penuh dan dilengkapi CCTV di 6 titik *Park and Ride* yang langsung terhubung dengan layar petugas pada pos pengambilan karcis. Tak hanya itu, sistem kerja shift membuat pengamanan kendaraan semakin efektif dan terhitung sejauh ini tidak ada tindak kriminal pencurian kendaraan bermotor di wilayah ini. Pengguna layanan dapat memarkir ataupun mengambil kendaraannya setiap waktu. Hingga kini, pengguna layanan *Park and Ride* ini merasa sangat terbantu dengan adanya lahan yang disediakan karena dilengkapi dengan fasilitas yang memadai, akses parkir mudah, tarif parkir terjangkau, metode pembayaran dapat dilakukan melalui *e-wallet*, serta kritik maupun aduan yang dapat disampaikan kepada petugas jaga.

F. Ketepatan

Pada indikator ketepatan menurut teori yang dikemukakan oleh William Dunn dalam Yusuf & Hardjati (2023) ini mencakup sejauh mana hasil atau output dari adanya *Park and Ride* ini mampu memfasilitasi kebutuhan lahan parkir serta bermanfaat bagi para pengguna layanan sesuai tujuan awal. Merujuk pada Perda Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018, layanan *Park and Ride* ini diperuntukkan bagi pengguna umum kendaraan bermotor yang memerlukan lahan parkir. Bangunan yang memiliki luas lahan sebesar 419 m² ini sudah berfungsi sebagaimana mestinya, namun dalam implementasinya berjalan kurang optimal dikarenakan lahan parkir yang dapat digunakan hanya lantai 1 saja sedangkan untuk lantai 2 dan 3 belum dapat dioperasikan. Hal ini ditandai dengan adanya pembatas untuk menutup akses pengguna menuju lantai 2 dan 3. Merujuk pada data yang diperoleh dari matriks perencanaan lokasi *Park and Ride* Kota Surabaya, seharusnya daya tampung lahan parkir di Kertajaya ini mampu

memuat 24 unit motor dan 192 unit mobil, namun dikarenakan implementasi yang belum optimal menyebabkan *Park and Ride* Kertajaya belum mampu mengakomodasi seluruh masyarakat yang membutuhkan lahan parkir.

Selain itu, lokasi *Park and Ride* ini terbilang cukup jauh dari halte yang dilewati oleh Suroboyo Bus sehingga beberapa pengguna yang hendak mengakses angkutan umum kerap mengalami kesulitan dan harus berjalan cukup jauh menuju halte setelah memarkirkan kendaraan mereka. Begitupun halnya dengan beberapa keluhan warga yang mengatakan bahwa seringkali parkir mobil yang ada di lokasi *Park and Ride* Kertajaya ini penuh sehingga mereka harus mencari lahan parkir lain.

Pada uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa penggunaan lahan *Park and Ride* Kertajaya ini belum cukup tepat dikarenakan masih banyak hal yang perlu diimprovisasi seperti pembangunan gedung, optimalisasi lahan di lantai 2 dan 3, serta perluasan gedung agar mampu menampung para pengguna kendaraan umum bermotor yang memerlukan lahan parkir.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa secara keseluruhan kebijakan parkir khusus *Park and Ride* Kertajaya dapat dikatakan sudah cukup baik pada beberapa indikator seperti efektivitas, efisiensi, kecukupan, responsivitas, pemerataan dan ketepatan. Keberhasilan dalam penyediaan parkir khusus *Park and Ride* Kertajaya juga dapat dilihat pada data Dishub Kota Surabaya terkait lalu lintas harian (LHR) pada Jalan Kertajaya yang pada tahap I tahun 2019 sebesar 196.119 kemudian turun pada tahap II tahun 2019 sebesar 189.371. Dalam hal ini Pembangunan *Park and Ride* Kertajaya mengacu pada PERDA Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018. Dalam pelaksanaannya dapat dikatakan tepat utamanya dalam menekan adanya parkir ilegal dan kemacetan yang ada di Jalan Kertajaya. Namun, terdapat beberapa permasalahan yang berkaitan dengan fasilitas parkir yang perlu untuk segera ditangani berupa, lahan parkir yang masih terbatas pada lantai 1 sehingga menyebabkan *overload* kendaraan. Permasalahan selanjutnya yakni masih adanya beberapa tempat yang kumuh, serta belum tersedianya fasilitas bagi penyandang cacat, orang lanjut usia dan ibu hamil. Beberapa masyarakat menilai bahwa penempatan *Park and Ride* Kertajaya ini terlalu jauh dari lokasi fasilitas umum seperti halte bus. Padahal berdasarkan PERDA Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 penyelenggaraan parkir harus bisa memfasilitasi orang untuk beralih pada transportasi publik salah satunya melalui penyediaan tempat parkir yang terintegrasi dengan transportasi publik.

Dengan melihat permasalahan di atas maka perlu dilakukan perbaikan atas masalah tersebut kebijakan parkir khusus *Park and Ride* ini bisa maksimal. Apabila pelaksanaan parkir khusus *Park and Ride* berjalan secara maksimal, Kota Surabaya dapat mencapai pemerataan fasilitas *Park and Ride*, yang tidak hanya mengurangi kemacetan dan polusi tetapi juga mendorong penggunaan transportasi umum dan meningkatkan kualitas hidup warganya. Pemerataan fasilitas ini juga dapat memastikan bahwa manfaat dari program *Park and Ride* dapat dirasakan oleh semua lapisan masyarakat di berbagai wilayah Kota Surabaya.

DAFTAR PUSTAKA

- Bahresi, N. K., Murti, I., & Rahmadanik, D. (2023). Implementasi Kebijakan Parkir Park And Ride Terminal Intermoda Joyoboyo Untuk Meningkatkan Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas oleh Dishub Kota Surabaya. *Nico Calvin Bahresi) Madani: Jurnal Ilmiah Multidisiplin*, 1(5). <https://doi.org/10.5281/zenodo.7988737>
- Farhani, A., & Adnan, M. F. (2021). Efektivitas Pelayanan Dokumen Kependudukan Melalui Sistem Paduko. *Efektivitas Pelayanan Dokumen Kependudukan Melalui Sistem Paduko*, 5(1), 66–79. <https://doi.org/10.24036/jess.v5i1>
- Harahap, F. R. (2013). Dampak Urbanisasi Bagi Perkembangan Kota Di Indonesia. *Society*, 1(1), 35–45. <https://doi.org/10.33019/society.v1i1.40>
- Ibrahim, A. N. H., Borhan, M. N., & Rahmat, R. A. O. K. (2020). Understanding users' intention to use park-and-ride facilities in malaysia: The role of trust as a novel construct in the theory of planned behaviour. *Sustainability (Switzerland)*, 12(6). <https://doi.org/10.3390/su12062484>
- Jibril, A. (2017). Efektivitas Program Perpuseru Di Perpustakaan Umum Kabupaten Pamekasan. *Jurnal Universitas Airlangga*.
- Korlantas Polri. (2024a). *Jumlah Data Kendaraan Per POLDA*. <http://rc.korlantas.polri.go.id:8900/eri2017/laprekappolda.php>
- Korlantas Polri. (2024b). *Jumlah Data Kendaraan POLDA Jawa Timur*. <http://rc.korlantas.polri.go.id:8900/eri2017/laprekappolres.php?kdpolda=10&poldanya=JAWA TIMUR>
- Miles, M. B., M, H., & Saldana, J. (2014). *Qualitative data analysis: a methods sourcebook*. Universitas Indonesia.
- Moelong, L. J. (2014). *Metodologi Penelitian Kualitatif : Edisi Revisi*. PT. Remaja Rosdakarya.
- Nadjidah, N., & Lestari, H. (2019). Efektivitas Program Keluarga Harapan (PKH) di Kelurahan Rowosari Kecamatan Tembalang Kota Semarang. *Journal of Public Policy and Management*, 8(2).
- Nainggolan, T. M. ., & Nugroho, A. (2018). Implementasi Penyediaan Tempat Parkir Khusus di Kota Surabaya. *Jurnal Novum*, 5(2).
- Permana, R. M., Kurnia, A., & Dewi, N. R. (2024). Evaluasi Kebijakan Retribusi Parkir di Kota Tasikmalaya. *JSIM : Jurnal Ilmu Sosial Dan Pendidikan*, 4(6). <https://doi.org/10.36418/syntax-imperatif.v4i6.330>
- Pratiwi, D. E., & Oktariyanda, T. A. (2021). Inovasi Pelayanan Publik Park and Ride Terminal Intermoda Joyoboyo Oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya. *Publika*, 77–92. <https://doi.org/10.26740/publika.v9n1.p77-92>
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- PERDA Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018, (2018).
- Warman, W., Komariyah, L., & Kaltsum, K. F. U. (2023). Konsep Umum Evaluasi Kebijakan. *Jurnal Ilmu Manajemen Dan Pendidikan*, 3, 25–32. <https://doi.org/10.30872/jimpian.v3ise.2912>

- Yunianto, D. (2021). Analisis pertumbuhan dan kepadatan penduduk terhadap pertumbuhan ekonomi. *Forum Ekonomi*, 23(4), 688–699. <https://doi.org/10.30872/jfor.v23i4.10233>
- Yusuf, D. A. P., & Hardjati, S. (2023). Implementasi Kebijakan Tempat Parkir Khusus Pada Park And Ride Kertajaya Kota Surabaya. *Journal Publicuho*, 6(3), 808–821. <https://doi.org/10.35817/publicuho.v6i3.200>
- Zakirin, M., & Arifin, J. (2022). Evaluasi Kebijakan Dilihat Dari Aspek Dampak Program Keluarga Harapan (PKH) Di Desa Hayaping Kecamatan Awang Kabupaten Barito Timur (Studi Kasus Pada Komponen Pendidikan). *JlAPB*, 2(1).