

Evaluasi Peraturan Daerah Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 (Studi Kasus : Jalan Tunjungan dan Kota Lama)

Qurnia Annashrida¹, Supri Hartono², Hasan Ismail³

^{1,2,3} Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, Indonesia

Alamat : Jl. Semolowaru No.45, Menur Pumpungan, Kec. Sukolilo, Surabaya

Email : qurniansh55@gmail.com, suprihartono@untag-sby.ac.id, hasanismail@untag-sby.ac.id

Abstract. *This research aims to evaluate Surabaya City Regional Regulation Number 3 of 2018 concerning Transportation Implementation in an effort to curb illegal parking in Surabaya City. The background of this research is based on the rampant practice of illegal parking even though the policy has been enacted several years ago and various efforts have been made by the City Government. This research uses a descriptive qualitative approach with the CIPP (Context, Input, Process, Product) evaluation model. Data collection techniques were conducted through observation and in-depth interviews with Transportation Department officers, parking attendants, and parking users in the area of Jalan Tunjungan and Kota Lama Surabaya. The results showed that this policy has a strong legal foundation and institutional structure as well as cross-sector coordination efforts. However, its implementation is still constrained by limited human resources, low public participation, weak supervision and enforcement of sanctions, and not optimal periodic policy evaluation. The implication of this finding shows the need for improvement in technical implementation in the field as well as the importance of evaluating and updating policies so that illegal parking control policies can run more effectively and have a real impact on traffic order in Surabaya City.*

Keywords: *Policy Evaluation, Parking organization, Jalan Tunjungan, Kota Lama, Illegal Parking.*

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dalam upaya penertiban parkir liar di Kota Surabaya. Latar belakang penelitian ini didasari oleh masih maraknya praktik parkir liar meskipun kebijakan telah diberlakukan sejak beberapa tahun lalu dan sudah dilakukan berbagai upaya oleh Pemerintah Kota. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan model evaluasi CIPP (*Context, Input, Process, Product*). Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi dan wawancara mendalam dengan petugas Dinas Perhubungan, juru parkir, dan masyarakat pengguna parkir di kawasan Jalan Tunjungan dan Kota Lama Surabaya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan ini memiliki fondasi hukum dan struktur kelembagaan yang kuat serta adanya upaya koordinasi lintas sektor. Namun, implementasinya masih terkendala oleh keterbatasan sumber daya manusia, rendahnya partisipasi masyarakat, lemahnya pengawasan dan penegakan sanksi, serta belum optimalnya evaluasi kebijakan secara berkala. Implikasi dari temuan ini menunjukkan perlunya perbaikan dalam pelaksanaan teknis di lapangan serta pentingnya melakukan evaluasi dan pembaruan kebijakan agar kebijakan penertiban parkir liar dapat berjalan lebih efektif dan berdampak nyata terhadap ketertiban lalu lintas di Kota Surabaya.

Kata kunci: Evaluasi Kebijakan, Penyelenggaraan Perparkiran, Jalan Tunjungan, Kota Lama, Parkir Liar.

1. LATAR BELAKANG

Transportasi di Indonesia menghadapi tantangan kompleks meskipun infrastruktur transportasi publik seperti bus, kereta api, MRT, dan LRT terus berkembang. Penggunaan transportasi publik masih rendah karena masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi. Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS), (2024) jumlah kendaraan bermotor di Indonesia pada tahun 2022 mencapai 148.261.817 unit enambahan kendaraan bermotor yang melebihi kapasitas jalan menyebabkan kemacetan, terutama pada jam sibuk. Selain itu, peningkatan jumlah

kendaraan berkontribusi pada masalah parkir liar, di mana banyak pengendara parkir sembarangan di bahu jalan atau trotoar.

Surabaya, sebagai kota terbesar kedua di Indonesia, memiliki populasi yang besar dengan tingkat kepadatan yang tinggi. Berdasarkan data BPS (BPS, 2023) populasi Surabaya pada tahun 2022 mencapai sekitar 2,9 juta jiwa, dengan kepadatan penduduk lebih dari 8.000 jiwa per kilometer persegi. Tingginya jumlah kendaraan bermotor di Surabaya, yang tercatat sebanyak 3.748.291 unit (Polri, 2024), tidak sebanding dengan kapasitas jalan dan jumlah ruang parkir resmi. Hal ini menyebabkan banyak pengendara memarkir kendaraan di bahu jalan atau trotoar, yang berkontribusi pada penyempitan jalan dan memperburuk kemacetan. Menurut (Elaine, 2024) Pemkot Surabaya melalui Dinas Perhubungan saat ini telah berupaya untuk memberantas parkir liar di kota Surabaya, upaya tersebut berupa penggembokan kendaraan dan sanksi bagi masyarakat yang memarkirkan kendaraannya pada parkir liar.

Di Kota Surabaya, terdapat 1.978 juru parkir resmi, dan mereka telah menerima atribut seperti rompi, peluit, dan Kartu Tanda Anggota (KTA). Atribut ini bertujuan untuk memvalidasi data terbaru mengenai lokasi tugas dan penyesuaian setoran. Kepala UPTD Parkir Tepi Jalan (PJU) Dishub Surabaya menyatakan bahwa rekrutmen juru parkir liar menjadi juru parkir resmi dilakukan melalui proses verifikasi lokasi untuk memastikan kepatuhan terhadap rambu dan marka jalan.



Gambar 1. Bentuk Karcis Parkir Resmi Kota Surabaya

Sumber : Dokumen UPTD Parkir Tepi Jalan Umum.

Ada beberapa ciri juru parkir resmi di bawah naungan Dishub Surabaya yaitu mengenakan rompi resmi dengan logo Dishub dan Kota Surabaya, dilengkapi nomor registrasi, memiliki Kartu Tanda Anggota (KTA), serta memberikan karcis parkir yang sah yang mencantumkan tanggal terbaru, logo Kota Surabaya, dan nomor seri yang valid..

Pemerintah Kota Surabaya telah mengambil langkah untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari sektor parkir, dengan target retribusi parkir TJU tahun ini sebesar Rp 87 miliar. Kepala UPTD Parkir TJU optimis pencapaian ini dapat terwujud, berbeda dengan tahun lalu yang mengalami banyak masalah. Retribusi parkir merupakan sumber pendapatan

resmi dari penggunaan fasilitas parkir, sedangkan parkir liar menyebabkan kerugian pendapatan karena kendaraan yang diparkir tanpa izin tidak menghasilkan retribusi. Oleh karena itu, penertiban parkir liar sangat penting untuk meningkatkan retribusi parkir yang sah dan memastikan keberlanjutan pendapatan daerah.

Pemerintah Kota Surabaya bersama Dinas Perhubungan (Dishub) berupaya meningkatkan jumlah lokasi parkir resmi, yang saat ini mencapai 1.472 titik, meningkat dari 1.388 titik pada Juni 2024. Pemkot Surabaya juga melaksanakan sosialisasi dan penegakan aturan parkir dengan memasang rambu larangan parkir dan memberikan sanksi kepada pelanggar (Koloway, 2024). Dinas Perhubungan juga menempatkan personel di lokasi-lokasi yang rawan parkir liar (Syaihu, 2023). Selain itu, diterapkan sistem parkir berlangganan dan pembayaran retribusi menggunakan QRIS untuk mencegah juru parkir menarik tarif di luar ketentuan (Aprianto, 2024). Selain itu, peraturan ini mengatur penentuan tarif parkir berdasarkan zona dan durasi waktu, bertujuan untuk mengoptimalkan pemanfaatan lahan parkir dan mengurangi kasus parkir ilegal. Penyesuaian tarif yang mempertimbangkan kondisi lokal diharapkan dapat mendorong masyarakat untuk menggunakan fasilitas parkir resmi daripada memilih parkir tidak resmi. Tarif parkir resmi Kota Surabaya tercantum dalam Peraturan Daerah (Perda) Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran di Kota Surabaya yaitu :

Tabel 1. Tarif Parkir Resmi Kota Surabaya

No.	Kategori Parkir	Golongan/ Keterangan	Tarif (Rp)	Jenis Kendaraan
1.	Tepi Jalan Umum (TJU)	Golongan 1	7.000	Truk kecil, pick up
2.		Golongan 2	3.000	Mobil sedan, minibus
3.		Golongan 3	15.000	Truk besar
4.		Golongan 4	10.000	Bus
5.		Golongan 5	1.000	Sepeda motor
6.		Zona - Golongan 1	10.000	Truk kecil, pick up
7.		Zona - Golongan 2	5.000	Mobil sedan, minibus
8.		Zona - Golongan 3	20.000	Truk besar
9.		Zona - Golongan 4	14.000	Bus
10.		Zona - Golongan 5	2.000	Sepeda motor
11.		Insidental – Gol 1	12.000	Truk kecil, pick up
12.		Insidental – Gol 2	10.000	Mobil sedan, minibus
13.		Insidental – Gol 3	25.000	Truk besar
14.		Insidental – Gol 4	15.000	Bus
15.		Insidental – Gol 5	3.000	Sepeda motor

No.	Kategori Parkir	Golongan/ Keterangan	Tarif (Rp)	Jenis Kendaraan
16.	Tempat Khusus Parkir	Gedung - Golongan A	20.000	Bus, truk besar
17.		Gedung - Golongan B	8.000	Mobil pribadi, pickup
18.		Gedung - Golongan C	3.000	Sepeda motor
19.		Wisata - Golongan A	25.000	Bus, truk besar
20.		Wisata - Golongan B	10.000	Mobil pribadi, pickup
21.		Wisata - Golongan C	5.000	Sepeda motor
22.		Halaman - GolonganA	10.000	Bus, truk besar
23.		Halaman - Golongan B	5.000	Mobil pribadi, pickup
24.		Halaman - Golongan C	2.000	Sepeda motor

Sumber : Data diolah oleh peneliti, 2025.

Peraturan Daerah (Perda) Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran mengatur pengelolaan parkir yang lebih tertib dan efisien dengan dukungan teknologi untuk memberikan informasi tentang tempat parkir yang tersedia. Fokusnya adalah menciptakan sistem transportasi yang terintegrasi, aman, dan nyaman. Pemkot Surabaya melalui Dinas Perhubungan telah mengembangkan aplikasi Transportasiku, GoBis, dan Go Parkir sebagai platform terpadu untuk mengakses informasi mengenai moda transportasi, kondisi arus kendaraan, ketersediaan tempat parkir, dan lokasi Suroboyo Bus (Detiknews, 2019). Aplikasi ini membantu mengarahkan pengguna kendaraan untuk memarkir di lokasi yang ditetapkan pemerintah. Ruang lingkup Perda ini mencakup penyelenggaraan perparkiran di jalan umum, kawasan perbelanjaan dan hiburan, kawasan pemukiman, serta pengelolaan lahan parkir, dengan penetapan lokasi dan jenis ruang parkir yang disediakan (Ramadhan, 2024). Batasan lokasi parkir ditentukan dengan jelas untuk memastikan kepatuhan, sehingga masyarakat dapat memahami area yang diizinkan dan dilarang untuk parkir. Peraturan ini membagi lokasi parkir ke dalam beberapa zona berdasarkan kebutuhan dan karakteristik wilayah, bertujuan untuk meminimalkan konflik penggunaan ruang publik dan mengoptimalkan lahan parkir.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018, keberadaan parkir liar yang melibatkan juru parkir ilegal jelas melanggar aturan yang ditetapkan. Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Surabaya telah mengambil langkah tegas, termasuk menggembok kendaraan yang parkir di area liar dan memberikan sanksi denda kepada pelanggar, yaitu Rp250 ribu per hari untuk kendaraan roda dua dan Rp450 ribu per hari untuk kendaraan roda empat. Dishub juga berupaya tegas menangani juru parkir ilegal yang masih beroperasi.

Jalan Tunjungan Surabaya, sebagai salah satu kawasan pilot project untuk penerapan pembayaran parkir nontunai melalui QRIS, menghadapi masalah serius terkait parkir liar. Pemkot Surabaya menyatakan bahwa tersedia area parkir resmi di sekitar kawasan ini, namun kenyatannya sulit ditemukan di lapangan selain yang ada di basement Gedung Siola (Iksandy, 2024). Berdasarkan informasi resmi dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya pada tahun 2021, lokasi parkir resmi di Jalan Tunjungan meliputi Gedung Siola, TEC, Hotel Double Tree, Jalan Tanjung Anom, Jalan Genteng Besar, Hotel Majapahit, Pasar Tunjungan, Jalan Kenari, dan Hotel Swiss Belin. Namun banyak pengunjung masih memarkir kendaraan di pinggir jalan, yang merupakan parkir liar, tanpa seragam resmi atau karcis dari juru parkir. Parkir liar ini menghambat kelancaran lalu lintas dan menyebabkan kemacetan di sepanjang Jalan Tunjungan. Meskipun ada petugas Satpol PP dan Dishub di sekitar area, mereka sering terlihat hanya melakukan aktivitas ringan tanpa menertibkan parkir liar. Pada Sabtu malam (7 Desember 2024), Pemkot Surabaya mengerahkan Tim Sosialisasi dari Satpol PP untuk memberikan pemahaman kepada masyarakat tentang Peraturan Daerah (Perda) (Redaksi, 2024). Kegiatan sosialisasi di sepanjang Jalan Tunjungan bertujuan untuk mengedukasi masyarakat bahwa trotoar seharusnya tidak digunakan untuk Pedagang Kaki Lima (PKL) atau sebagai area parkir motor. Satpol PP Surabaya tidak hanya memberikan edukasi kepada pengunjung, tetapi juga menyoar PKL, karena pengamatan menunjukkan adanya aktivitas jual beli di trotoar dan kendaraan bermotor yang diparkir di area tersebut.

Dan berdasarkan penelitian (Putri & Arif, 2024) pelaksanaan pemberian karcis oleh juru parkir di Jalan Tunjungan tidak sesuai ketentuan. Juru parkir seringkali tidak menyediakan karcis kepada pengguna parkir dan menetapkan tarif retribusi secara sepihak. Meskipun sebagian hasil retribusi disetorkan, jumlah yang dilaporkan hanya mencakup sebagian dari total retribusi yang sebenarnya diterima.

Tabel 2. Pendapatan Retribusi Karcis Parkir Tepi Jalan Umum di Kawasan Jalan Tunjungan

No.	Bulan	Hasil Retribusi/1 Bulan (Rp)	Rata-rata Setoran Jukir/1 Hari (Rp)
1.	Oktober	54.902.000	45.000
2.	November	52.287.000	42.500
3.	Desember	50.719.000	41.200
4.	Januari	53.856.000	44.000
5.	Februari	51.608.000	42.000
6.	Maret	46.013.000	37.414

Sumber : Internal UPT Parkir Surabaya, 2024 (Putri & Arif, 2024)

Dibukanya kawasan wisata Kota Lama Surabaya meningkatkan minat wisatawan, yang mendorong pembukaan lahan parkir ilegal. Lokasi parkir resmi di kawasan ini berada di Jembatan Merah Plaza dan Terminal Kasuari. Pemerintah Kota Surabaya melalui Dinas

Perhubungan, bekerja sama dengan Kogartap III, Sat Sabhara Polrestabes, dan Polres Pelabuhan Tanjung Perak, melakukan operasi gabungan untuk menertibkan juru parkir liar (Widiyana, 2024). Dalam operasi tersebut, lima juru parkir ilegal yang tidak memiliki izin diamankan dan dikenai sanksi tindak pidana ringan.

Namun meskipun penertiban sering dilakukan, pelanggaran tetap terjadi, dan parkir liar masih ada. Salah satu kelemahan Perda Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 adalah penegakan hukum yang tidak konsisten, dengan sanksi yang belum cukup efektif. Masyarakat dapat melaporkan parkir liar melalui kanal yang disediakan, tetapi koordinasi antara pemerintah, aparat penegak hukum, dan pengelola parkir masih kurang efektif. Diperlukan sinergi yang lebih baik serta perbaikan dalam penegakan hukum, edukasi masyarakat, dan pengawasan untuk mengurangi praktik parkir liar di Kota Surabaya.

Penelitian ini bertujuan mengevaluasi kebijakan secara keseluruhan, melibatkan pengalaman dari pengunjung, petugas, dan masyarakat, serta melihat efektivitas tindakan pemerintah dalam menindak pelanggaran. Peneliti juga memberikan informasi yang lebih mendalam serta mengevaluasi secara mendalam dari Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran dalam upaya penertiban parkir liar di Kota Surabaya. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis evaluasi Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran, khususnya dalam upaya penertiban parkir liar. Fokus utama penelitian adalah untuk mengetahui sejauh mana kebijakan tersebut telah diterapkan dan apakah telah mencapai tujuan yang diharapkan dalam mengatasi masalah parkir liar di Kota Surabaya. Selain itu, penelitian ini juga akan mengidentifikasi faktor-faktor yang mendukung dan menghambat pelaksanaan Peraturan Daerah tersebut, guna memberikan pemahaman yang lebih komprehensif mengenai tantangan yang dihadapi dalam implementasi kebijakan ini. Metodologi yang diterapkan dalam penelitian ini berupa pendekatan kualitatif serta menggunakan tipe penelitian deskriptif.

2. KAJIAN TEORITIS

Model evaluasi CIPP (*Context, Input, Process, Product*) yang dikembangkan oleh Daniel Stufflebeam pada tahun 1966, dikenal karena kelengkapannya dan kegunaannya dalam menilai sistem penilaian baik secara formatif maupun sumatif (Sopha dan Nanni, 2019 dalam (Mukhdlor et al., 2024)). Model ini berlandaskan pada nilai-nilai yang diusungnya (Stufflebeam & Coryn, 2014 dalam (Sawir, 2021)) dan merupakan salah satu model evaluasi yang paling terkenal dan banyak digunakan oleh para evaluator. CIPP merupakan akronim dari empat istilah :

1. *Context* (Evaluasi Konteks) : Menilai latar belakang atau konteks di mana kebijakan dijalankan, menggambarkan lingkungan, kebutuhan yang belum terpenuhi, populasi yang dilayani, serta tujuan kebijakan.
2. *Input* (Evaluasi Masukan) : Menganalisis sumber daya, informasi, dan strategi yang digunakan dalam kebijakan, termasuk penilaian terhadap perencanaan, anggaran, dan sarana prasarana.
3. *Process* (Evaluasi Proses) : Mengawasi pelaksanaan program untuk memastikan semua langkah dilakukan sesuai rencana, mengevaluasi kegiatan, tanggung jawab, dan jadwal penyelesaian.
4. *Product* (Evaluasi Hasil) : Menilai hasil akhir atau dampak dari kebijakan, fokus pada perubahan yang terjadi setelah kebijakan dilaksanakan, dan memberikan rekomendasi untuk kebijakan atau perbaikan di masa mendatang.

Model CIPP, yang dikembangkan oleh Daniel Stufflebeam, memandang program yang dievaluasi sebagai sistem kompleks. Pendekatan ini merupakan evaluasi komprehensif yang mencakup tujuan formatif dan sumatif (Dicky Artanto et al., 2023). William Dunn menyatakan bahwa evaluasi memiliki dua fungsi yang dapat dipahami dari sudut pandang waktu. Evaluasi formatif berfokus pada memberikan informasi yang berguna sebelum dan selama pelaksanaan program, membantu dalam perencanaan dan pelaksanaan. Sebaliknya, evaluasi sumatif dilakukan setelah program selesai untuk mengumpulkan data tentang hasil dan dampak program. Dengan demikian, evaluasi formatif melihat ke depan, sementara evaluasi sumatif menilai keberhasilan program dengan melihat ke belakang.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini mengadopsi pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Metode deskriptif kualitatif dipilih untuk menggambarkan keadaan dan situasi yang berlangsung di lapangan secara mendetail (Waruwu, 2023), dengan fokus pada implementasi Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran dalam upaya penertiban parkir liar. Populasi dalam penelitian ini terdiri dari berbagai informan yang relevan, termasuk Staf UPTD Parkir Tepi Jalan Umum (TJU) Dishub Surabaya, juru parkir di Kota Lama Surabaya, juru parkir di Jalan Tunjungan, petugas patroli Wasdal Dishub Surabaya, dan masyarakat setempat.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara mendalam, dan pengumpulan dokumen resmi dari pemerintah. Data sekunder juga diperoleh dari sumber-sumber yang relevan, seperti situs web dan referensi lain yang berkaitan dengan topik

penelitian. Alat analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah "Flow Model" yang dikembangkan oleh Matthew B. Miles dan A. Michael Huberman (Ulfah et al., 2022). Model ini mencakup tahapan pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan, yang memungkinkan peneliti untuk mengorganisir dan menganalisis data secara sistematis.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi efektivitas Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran dalam menertibkan parkir liar, dengan fokus pada dua kawasan, yaitu Jalan Tunjungan dan Kota Lama. Kedua lokasi ini merupakan kawasan wisata yang sering menghadapi masalah parkir liar. Penelitian ini mengadopsi model evaluasi CIPP (*Context, Input, Process, Product*) yang dirancang oleh Stufflebeam untuk menilai kebijakan secara menyeluruh, mencakup latar belakang dan kebutuhan kebijakan (*Context*), sumber daya dan strategi (*Input*), proses pelaksanaan (*Process*), serta hasil dan dampak dari implementasi kebijakan (*Product*).

1. *Context* (Evaluasi Konteks)

Indikator konteks bertujuan untuk mengevaluasi beberapa aspek penting, yaitu ketersediaan dan pemanfaatan fasilitas parkir resmi, efektivitas sanksi, serta tingkat kepatuhan masyarakat terhadap peraturan. Evaluasi ini dilakukan untuk meningkatkan kualitas pelayanan parkir, menciptakan ketertiban, dan memastikan keamanan serta kelancaran lalu lintas di area publik, yang penting untuk mendukung pengelolaan transportasi yang lebih baik di Kota Surabaya.

Pemerintah Kota melalui Dinas Perhubungan telah menyediakan sejumlah lokasi parkir.

Tabel 3. Jumlah Lokasi Parkir Resmi Di Kota Surabaya Tahun 2025

No	Keterangan	Jumlah
1	Titik Parkir Resmi TJU	1.472
2	Titik Parkir Resmi TKP (Tempat Khusus Parkir)	53
3	Titik Parkir Elektrik	15

Sumber : Dokumen UPTD Parkir Tepi Jalan Umum, 2025.

Di Kota Surabaya, terdapat 1.472 titik parkir resmi Tepi Jalan Umum (TJU) dan 53 titik di Tempat Khusus Parkir (TKP), yang berada di luar Ruang Milik Jalan dan disediakan untuk kawasan wisata, pusat perbelanjaan, dan area publik lainnya. Beberapa TKP menerapkan tarif parkir progresif dan memiliki pengawasan terstruktur. Selain itu, terdapat 15 titik parkir elektrik yang menggunakan sistem elektronik. Tantangan utama bagi Pemerintah Kota

Surabaya adalah pengawasan terhadap 1.472 titik TJU, yang menyulitkan penegakan aturan dan memastikan kepatuhan juru parkir terhadap tarif resmi yang ditetapkan.

Di kawasan Jalan Tunjungan dan Kota Lama, sebagian masyarakat telah memanfaatkan fasilitas parkir resmi yang disediakan oleh Pemerintah Kota Surabaya. Namun, masih ada yang memilih parkir liar karena dianggap lebih praktis dan dekat dengan lokasi tujuan. Meskipun ketersediaan fasilitas parkir resmi cukup memadai, baik dari jumlah titik maupun jenisnya termasuk parkir tepi jalan umum (TJU), tempat khusus parkir (TKP), dan parkir elektrik masih ada kecenderungan untuk menggunakan parkir liar.

Masalah utama dalam penertiban parkir liar di Kota Surabaya bukan terletak pada kurangnya fasilitas, melainkan pada implementasi kebijakan di lapangan. Kesulitan menertibkan juru parkir liar, yang menjadikan parkir sebagai mata pencaharian utama, menjadi penyebab dominan. Banyak juru parkir telah menguasai titik tertentu, sehingga penertiban sering kali menemui perlawanan dan tidak berkelanjutan. Pengawasan oleh petugas Dishub juga kurang rutin dan tidak merata, membuat banyak titik rawan parkir liar luput dari penertiban.

Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 Pasal 19 menetapkan kewajiban bagi petugas parkir, termasuk melakukan kontrak kerja, mengenakan seragam dan tanda pengenal, serta memungut retribusi parkir sesuai tarif yang ditetapkan. Namun berdasarkan temuan di lapangan, yaitu Jalan Tunjungan dan Kota Lama banyak juru parkir tidak memberikan karcis resmi dan tidak mengenakan atribut lengkap. Temuan ini menunjukkan lemahnya pengawasan dan ketidaktegasan sanksi terhadap pelanggaran, dengan beberapa juru parkir bahkan tidak terdaftar sebagai petugas resmi namun tetap beroperasi karena pembiaran atau kerja sama tidak langsung dengan pihak tertentu.

Permasalahan lain yang ditemukan di Jalan Tunjungan dan Kota Lama adalah rendahnya kesadaran masyarakat untuk meminta karcis parkir sebagai hak pengguna jasa, karena takut terjadi konflik dengan juru parkir. Hal ini menciptakan ketimpangan relasi antara pengguna jasa dan petugas parkir, di mana masyarakat merasa lemah dan tidak berdaya untuk menuntut haknya. Banyak yang menganggap remeh keberadaan karcis dan langsung memberikan uang kepada juru parkir tanpa meminta bukti pembayaran, yang memperkuat praktik parkir liar. Sikap pasif masyarakat dalam menuntut hak atas karcis menunjukkan lemahnya edukasi publik mengenai standar pelayanan parkir. Padahal, karcis parkir berfungsi sebagai bukti pembayaran dan instrumen pengendalian tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah Kota Surabaya.

Kondisi ini menunjukkan bahwa kebijakan penertiban parkir liar belum sepenuhnya mengatasi akar masalah di lapangan. Diperlukan pendekatan yang lebih humanis namun tegas,

seperti pemberdayaan juru parkir liar menjadi bagian dari sistem resmi, peningkatan intensitas pengawasan, dan penyusunan kebijakan turunan yang adaptif terhadap dinamika sosial ekonomi masyarakat. Dengan langkah-langkah ini, fasilitas parkir yang ada dapat dimanfaatkan secara optimal dan selaras dengan tujuan penataan lalu lintas serta tata ruang kota.

2. *Input* (Evaluasi Masukan)

Salah satu aspek utama dalam komponen input adalah kelembagaan penyelenggara parkir, yaitu Dinas Perhubungan Kota Surabaya melalui Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Parkir Tepi Jalan Umum. Berdasarkan Pasal 17 Perda, petugas parkir terdiri dari juru parkir (jukir) dan koordinator parkir, yang telah melalui proses seleksi dan memiliki kontrak kerja dengan pemerintah daerah.

Tabel 4. SOP Rekrutmen Juru Parkir Pada Dishub Surabaya

No.	Tahapan	Deskripsi Proses	Tujuan
1.	Pengajuan Izin oleh Calon Juru Parkir	Calon juru parkir mengisi formulir pengajuan izin dan melampirkan dokumen persyaratan administratif.	Validasi identitas dan komitmen calon jukir.
2.	Survey Kelayakan Lokasi Parkir	Petugas Dishub melakukan survei lapangan untuk menilai kelayakan lokasi dari sisi teknis: lebar jalan, arus lalu lintas, dan potensi gangguan ketertiban umum.	Menentukan apakah lokasi parkir memenuhi syarat teknis dan keselamatan.
3.	Kontrak Kerja dan Penerbitan KTA	Jika lokasi disetujui, proses dilanjutkan dengan penandatanganan kontrak kerja dan penerbitan Kartu Tanda Anggota (KTA) juru parkir resmi.	Memberikan status legal, hak, dan kewajiban secara resmi bagi jukir.

Sumber : Dokumen UPTD Parkir Tepi Jalan Umum, 2025.

Dalam pelaksanaan tugas, juru parkir dan koordinator parkir di Kota Surabaya dibekali dengan seragam, tanda pengenal, serta pelatihan yang mencakup pelayanan parkir, keselamatan lalu lintas, dan penggunaan teknologi informasi. Saat ini, terdapat 1.978 juru parkir resmi dan 37 koordinator parkir, yang berarti satu koordinator bertanggung jawab atas rata-rata 53 juru parkir. Berikut adalah data jumlah petugas parkir di Surabaya,

Tabel 5. Jumlah Petugas Parkir di Kota Surabaya Tahun 2025

Keterangan	Jumlah
Jumlah Juru Parkir	1.978 orang
Jumlah Koordinator	37 orang
Rata-rata Juru Parkir per Koordinator	53 orang

Sumber : Data diolah oleh peneliti, 2025.

Rasio koordinator terhadap juru parkir yang tinggi di Kota Surabaya menunjukkan ketidakseimbangan dalam pengelolaan dan pengawasan, dengan satu koordinator bertanggung jawab atas rata-rata 53 juru parkir. Hal ini berdampak pada lemahnya pengawasan, di mana masih banyak pelanggaran oleh juru parkir yang tampak resmi namun tidak mengenakan

atribut, mematok tarif lebih tinggi, dan tidak memberikan karcis. Kondisi ini membingungkan masyarakat dalam membedakan parkir yang sah dan ilegal.

UPTD Parkir memiliki 251 pegawai, dengan lebih dari 90% berasal dari tenaga outsourcing, yang menimbulkan tantangan seperti keterbatasan akses pelatihan dan motivasi kerja. UPTD hanya memiliki 28 petugas pengawasan untuk memantau seluruh titik parkir, jumlah yang dinilai tidak memadai. Sebagai respons, UPTD berencana menambah 17–22 personel pengawasan untuk meningkatkan cakupan pengawasan.

Wali Kota Surabaya juga mengarahkan agar calon juru parkir memiliki KTP dan KK Surabaya untuk memberikan prioritas kepada warga lokal. Namun, pembinaan terhadap juru parkir belum dilakukan secara optimal, dengan hanya diberikan arahan singkat tanpa pelatihan resmi. Ketiadaan pelatihan berdampak pada kualitas layanan yang tidak seragam. UPTD Parkir menerima anggaran sebesar Rp30 miliar untuk mendukung operasional perparkiran, mencakup SDM dan penyediaan sarana prasarana.

Pemerintah berkewajiban memberikan honorarium kepada juru parkir (jukir) dengan mekanisme berbeda berdasarkan metode pembayaran. Dalam sistem tunai (Perwali No. 2 Tahun 2015), 70% masuk APBD dan 30% dibagikan ke jukir (20%) dan koordinator (10%). Sedangkan dalam sistem non-tunai (Perda No. 7 Tahun 2023), 60% masuk APBD, dan 40% dibagi ke jukir (35%) dan koordinator (5%). Meskipun porsi APBD menurun, insentif bagi jukir meningkat untuk mendorong transparansi dan efisiensi.

Perda No. 3 Tahun 2018 juga mengatur kelengkapan fasilitas parkir, dan temuan di lapangan menunjukkan bahwa kawasan strategis seperti Jalan Tunjungan dan Kota Lama telah memenuhi standar tersebut. Secara keseluruhan, UPTD Parkir Tepi Jalan Umum Surabaya memiliki struktur, regulasi, dan anggaran yang memadai untuk mendukung kebijakan penertiban parkir. Namun, pelaksanaannya masih terkendala oleh rasio pengawasan yang tinggi dan minimnya pelatihan formal. Meskipun fasilitas fisik di lokasi strategis sudah sesuai standar, kualitas layanan dan pengawasan perlu ditingkatkan agar kebijakan dapat berjalan lebih efektif.

3. *Process* (Evaluasi Proses)

Evaluasi proses menunjukkan bahwa Pemerintah Kota Surabaya aktif melaksanakan penertiban parkir liar sesuai Perda No. 3 Tahun 2018, dengan fokus pada dua pelanggaran utama: parkir di lokasi terlarang dan praktik parkir tanpa izin resmi. Penertiban dilakukan secara gabungan oleh Dishub, Satpol PP, Bapenda, TNI, dan Kepolisian, dan pendekatan kolaboratif ini terbukti lebih efektif dalam meningkatkan kepatuhan masyarakat dan juru parkir

liar. Sinergi antar lembaga menciptakan efek jera yang lebih besar dan memastikan penegakan aturan yang optimal.

Dishub menerapkan pengawasan prioritas di lokasi rawan pelanggaran seperti Jalan Tunjungan, namun lokasi lain seperti Kota Lama kurang terpantau, menyebabkan praktik parkir liar bergeser ke area dengan pengawasan lemah. Hal ini menciptakan celah dan inkonsistensi dalam penertiban, di mana juru parkir liar dapat berpindah ke area minim pengawasan. Akibatnya, masalah parkir liar tidak sepenuhnya teratasi, hanya bergeser, dan memperkuat persepsi masyarakat bahwa penertiban tidak merata dan bersifat situasional, bukan permanen di seluruh Kota Surabaya.

Penertiban dilaksanakan setiap hari pukul 09.30 WIB di lima wilayah kota oleh regu-regu Dishub.

Tabel 6. Jadwal Pengawasan UPTD Parkir Tepi Jalan Umum

Regu	Wilayah	Waktu	Kegiatan	Lokasi
1	Timur	09.30 WIB	Penertiban Pelanggaran Parkir Gabungan Bidang Wasdal dan UPT Parkir Target: Penggembokan / Pengempesan dan Tilang, Pengamanan Juru Parkir Liar	Jl. Nginden – Ketarijaya – Manyar – Kertajoro – Dharmahusada Indah – MERR Galaxy – RS UNAIR – Mulyosari APP: Terminal Bratang, Pukul 09.30 WIB
2	Barat	09.30 WIB	Penertiban Pelanggaran Parkir Gabungan Bidang Wasdal dan UPT Parkir Target: Penggembokan / Pengempesan dan Tilang, Pengamanan Juru Parkir Liar	Jl. Gunung Sari – Wiyung – Waduk UNESA – Depan PTC (Barat Pos Polisi Wiyung) – Bundaran PTC – Pasar Modern – HR Muhammad – Kupang Indah APP: Terminal Intermoda Joyoboyo, Pukul 09.30 WIB
3	Selatan	09.30 WIB	Penertiban Pelanggaran Parkir Gabungan Bidang Wasdal dan UPT Parkir Target: Penggembokan / Pengempesan dan Tilang, Pengamanan Juru Parkir Liar	Sepanjang Frontage Barat Jl. A. Yani – Jl. Wonokromo – Jl. Joyoboyo (Lyn Kuning) – Depan Pasar Wonokromo – Depan Stasiun Wonokromo – Pasar Beras Bendul Merisi – Jl. Gayung – Frontage Timur Jl. A. Yani – Margorejo APP: Frontage Barat A. Yani (halte depan Bank Mandiri), Pukul 09.30 WIB
4	Pusat	09.30 WIB	Penertiban Pelanggaran Parkir Gabungan Bidang Wasdal dan UPT Parkir Target: Penggembokan / Pengempesan dan Tilang,	Sekitar IRD Dr. Soetomo – Kedung Sroko – Tambang Boyo – Prof. Dr. Moestopo – Stasiun Gubeng Baru – Gerbong Stasiun Gubeng Lama

Regu	Wilayah	Waktu	Kegiatan	Lokasi
			Pengamanan Juru Parkir Liar	APP: Halaman Parkir Lapangan Hokey, Pukul 09.30 WIB
5	Utara	09.30 WIB	Penertiban Pelanggaran Parkir Gabungan Bidang Wasdal dan UPT Parkir Target: Penggembokan / Pengempesan dan Tilang, Pengamanan Juru Parkir Liar	Jl. Karet – Bunguran – Pasar Atom – Semut Baru – Semut Kali – Nyamplungan – Pegirian APP: Kota Lama, Jl. Garuda, Pukul 09.30 WIB

Sumber : Dokumen UPTD Parkir Tepi Jalan Umum, 2025.

Kegiatan penertiban pelanggaran parkir liar oleh Dinas Perhubungan Surabaya melalui UPTD Parkir Tepi Jalan Umum dilaksanakan serentak di lima wilayah kota pada pukul 09.30 WIB, dengan target penggembokan, pengempesan, tilang, dan pengamanan terhadap juru parkir liar. Untuk mendukung transparansi, Pemkot Surabaya menyediakan berbagai kanal pengaduan, seperti Aplikasi Wargaku, Sambat Warga, dan Command Center 112. Meskipun waktu respons pengaduan cukup cepat (7–15 menit), keterbatasan SDM mengharuskan penanganan pengaduan diprioritaskan berdasarkan urgensi.

Hasil evaluasi proses menggunakan model CIPP menunjukkan bahwa penertiban parkir liar telah dilakukan melalui koordinasi lintas instansi dan pengawasan intensif di wilayah prioritas. Namun, pengawasan belum merata, menyebabkan praktik parkir liar bergeser ke area yang kurang diawasi. Mekanisme pengaduan responsif, tetapi keterbatasan SDM menghambat penanganan yang optimal. Secara keseluruhan, implementasi kebijakan telah dilakukan, namun perlu perbaikan dalam koordinasi, pemerataan pengawasan, dan respons pengaduan untuk meningkatkan efektivitas dan keberlanjutan.

4. *Product* (Evaluasi Produk)

Evaluasi produk dalam model CIPP berfokus pada penilaian hasil implementasi Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Perparkiran. Tujuannya adalah untuk menilai pencapaian kebijakan dalam aspek ketertiban lalu lintas, peningkatan pelayanan publik, dan kontribusi terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD). Tarif parkir ditetapkan berdasarkan jenis kendaraan, lokasi, dan sistem tarif, dengan tujuan mendukung ketertiban lalu lintas dan optimalisasi ruang parkir. Namun, di lapangan, tarif yang dibayarkan sering kali tidak sesuai dengan ketentuan resmi, menunjukkan lemahnya sistem kontrol dan potensi kebocoran pendapatan.

Salah satu indikator keberhasilan adalah penerapan metode pembayaran elektronik, yang mencakup tunai, Prabayar, berlangganan, dan transaksi elektronik. Namun, implementasi metode non-tunai mengalami kendala, seperti penolakan pembayaran non-tunai oleh juru

parkir di Jalan Tunjungan dan ketidaktersediaan sistem pembayaran non-tunai di Kota Lama. Hal ini mencerminkan ketimpangan digitalisasi antar kawasan parkir dan belum optimalnya pengawasan terhadap sistem pembayaran elektronik, yang berdampak pada rendahnya transparansi dan akuntabilitas retribusi parkir. Pendapatan dari retribusi parkir Tepi Jalan Umum (TJU) di Kota Surabaya menunjukkan dinamika yang cukup fluktuatif dari tahun ke tahun.



Gambar 2. Grafik Target dan Realisasi Pendapatan Parkir Tepi Jalan Umum 2018 hingga 2025

Sumber : Data diolah oleh peneliti, 2025.

Pada tahun 2018, pendapatan dari TJU mencapai Rp34.496.346.500, sedikit melampaui target. Namun, capaian menurun pada tahun 2019 (97,66% dari target) dan semakin parah pada 2020 dan 2021 akibat pandemi COVID-19, dengan pendapatan hanya mencapai 49,33% dan 36,71% dari target. Pada tahun 2022, pendapatan mencapai 50,68% dari target, dan pada 2023 hanya 38,33%. Tahun 2024 menunjukkan sedikit perbaikan dengan capaian 43%, tetapi tetap di bawah target. Target pendapatan TJU untuk 2025 meningkat menjadi Rp73.480.600.000, namun hingga Mei 2025, realisasi baru mencapai 11% dari target, dengan kebutuhan realisasi Rp9,3 miliar per bulan selama tujuh bulan ke depan untuk mencapai target.

Pendapatan dari sektor Tempat Khusus Parkir (TKP) di Kota Surabaya menunjukkan fluktuasi yang signifikan dalam kurun waktu tiga tahun terakhir, dengan realisasi yang secara konsisten berada jauh di bawah target yang ditetapkan.



Gambar 3. Grafik Target dan Realisasi Pendapatan Parkir Tempat Khusus 2018 hingga 2025

Sumber : Data diolah oleh peneliti, 2025.

Dari 2018 hingga 2019, realisasi pendapatan TKP menunjukkan hasil positif, melebihi target dengan Rp5,25 miliar (123%) di 2018 dan Rp7,23 miliar (156%) di 2019. Namun, sejak pandemi (2020–2022), realisasi menurun drastis menjadi sekitar 54–87% dari target. Pada 2023, realisasi hanya 31,5% dari target hampir Rp19 miliar, meningkat menjadi 49% di 2024. Hingga Mei 2025, baru tercapai Rp2,38 miliar dari target Rp12,97 miliar (18%). Untuk mencapai target TKP hingga akhir 2025, diperlukan rata-rata pendapatan sekitar Rp1,51 miliar per bulan, yang dianggap menantang mengingat realisasi awal yang rendah.

Jika kinerja TKP dan TJU tidak meningkat signifikan, kemungkinan mencapai target keseluruhan sangat kecil. Data awal menunjukkan perlunya upaya ekstra, perubahan strategi, atau peningkatan efisiensi untuk merealisasikan target. Selain itu, pelaksanaan kebijakan penertiban parkir liar di Surabaya masih menghadapi kendala, terutama dalam implementasi tarif progresif dan penggunaan sistem pembayaran digital seperti QRIS, yang mengakibatkan rendahnya transparansi dan potensi kebocoran pendapatan.

5. Faktor Pendukung dan Penghambat Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2018

Evaluasi kebijakan penertiban parkir liar di Kota Surabaya berdasarkan model CIPP menunjukkan adanya faktor pendukung dan penghambat yang memengaruhi efektivitas implementasi Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2018. Di sisi positif, pemerintah telah menunjukkan komitmen struktural melalui regulasi yang jelas, seperti Perda yang memberikan legitimasi bagi aparat untuk menindak pelanggaran. Kehadiran aplikasi Wargaku sebagai forum pengaduan publik juga mencerminkan kolaborasi antara pemerintah dan masyarakat dalam pengawasan. Namun, pemanfaatan fasilitas parkir resmi di lokasi strategis masih belum optimal, karena masyarakat lebih memilih kenyamanan dan kedekatan lokasi daripada kepatuhan terhadap aturan.

Di sisi lain, terdapat sejumlah hambatan yang signifikan, seperti ketidakseimbangan antara jumlah juru parkir dan koordinator, yang menciptakan rantai pengawasan yang tidak efisien. Ketidapatuhan juru parkir dalam menjalankan prosedur, serta jarak lokasi parkir resmi yang tidak strategis, mendorong masyarakat untuk memilih parkir liar. Rendahnya kesadaran masyarakat dalam menuntut hak mereka, serta sanksi yang dianggap ringan, juga menghambat efektivitas penertiban. Selain itu, implementasi sistem pembayaran digital QRIS belum optimal, yang berpotensi menimbulkan kebocoran pendapatan.

Dalam aspek input, meskipun ada kebijakan rekrutmen juru parkir yang ber-KTP dan KK Surabaya untuk meningkatkan akuntabilitas, keterbatasan jumlah petugas pengawas dan rendahnya partisipasi masyarakat dalam pelaporan pelanggaran menjadi penghambat utama. Hal ini menciptakan ruang bagi praktik parkir liar untuk terus berlangsung tanpa pengawasan yang efektif. Indikator proses menunjukkan adanya inisiatif kolaboratif antara Dinas Perhubungan dan aparat penegak hukum, namun masyarakat masih enggan menuntut haknya karena takut konflik. Ketidaktegasan petugas dalam menindak pelanggaran menyebabkan normalisasi pelanggaran, sehingga kepercayaan masyarakat terhadap sistem menurun. Dalam indikator produk meskipun pendapatan parkir meningkat, hasilnya masih jauh dari optimal dan tidak signifikan. Kebocoran retribusi dan ketidakkonsistenan penegakan hukum mengakibatkan praktik parkir liar tetap marak. Tanpa evaluasi berkala terhadap Perda, kebijakan cenderung stagnan dan tidak adaptif terhadap kondisi lapangan, yang pada akhirnya mengurangi partisipasi publik dan kepercayaan terhadap upaya penertiban.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan dari penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan penertiban parkir liar di Kota Surabaya, meskipun didukung oleh regulasi yang jelas dan inisiatif kolaboratif antara berbagai instansi, masih menghadapi berbagai hambatan yang signifikan. Faktor-faktor seperti ketidakseimbangan jumlah juru parkir dan koordinator, ketidapatuhan dalam menjalankan prosedur, serta rendahnya partisipasi masyarakat dalam pengawasan, telah mengurangi efektivitas implementasi kebijakan. Selain itu, sanksi yang dianggap ringan dan kurangnya evaluasi berkala terhadap Perda juga berkontribusi pada stagnasi kebijakan dan rendahnya kepercayaan masyarakat terhadap sistem.

Berdasarkan hasil penelitian, peneliti memberikan saran agar pemerintah meningkatkan jumlah petugas pengawas, memperkuat sistem sanksi, dan mengoptimalkan penggunaan teknologi pembayaran digital untuk meningkatkan transparansi. Penelitian ini memiliki keterbatasan dalam hal cakupan wilayah dan waktu, sehingga rekomendasi untuk penelitian

selanjutnya adalah melakukan studi lebih mendalam di area lain dan dalam periode yang lebih panjang untuk mendapatkan gambaran yang lebih komprehensif mengenai efektivitas kebijakan penertiban parkir liar.

6. DAFTAR REFERENSI

- (BPS), B. P. S. (2024). *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Unit), 2021-2022*. Bps.Go.Id. <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/NTcjMg==/perkembangan-jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis--unit-.html>
- Aprianto, D. N. (2024). *Solusi Wali Kota Surabaya Hadapi Jukir Liar, Bayar Pakai QRIS, Setuju Tidak?* Jawapos. <https://www.jawapos.com/surabaya-raja/013707967/solusi-wali-kota-surabaya-hadapi-jukir-liar-bayar-pakai-qris-setuju-tidak>
- BPS, B. P. S. (2023). *Jumlah Penduduk Surabaya Menurut Jenis Kelamin dan Kelompok Umur (Jiwa), 2021-2022*. Bps.Go.Id. <https://surabayakota.bps.go.id/id/statistics-table/2/MjM2IzI=/jumlah-penduduk-surabaya-menurut-jenis-kelamin-dan-kelompok-umur.html>
- Detiknews, A. (2019). *Aplikasi Transportasiku Permudah Layanan Transportasi Warga Surabaya*. Detik.Com. <https://news.detik.com/adv-nhl-detikcom/d-4625614/aplikasi-transportasiku-permudah-layanan-transportasi-warga-surabaya>
- Dicky Artanto, Hasan Ibadin, & Suwadi. (2023). Penerapan Evaluasi CIPP (Context, Input, Process, Product) Dalam Program Rintisan Madrasah Unggul Di MTsN 1 Yogyakarta. *Al-Fahim : Jurnal Manajemen Pendidikan Islam*, 5(1), 68–82. <https://doi.org/10.54396/alfahim.v5i1.543>
- Dishub, S. (N.D.). *Profil Dinas Perhubungan Kota Surabaya*. <https://Dishub.Surabaya.Go.Id/>. Retrieved April 10, 2025, From <https://Dishub.Surabaya.Go.Id/Portal/Profil>
- Elaine, M. (2024). *Dishub Surabaya Akan Gembok dan Denda Kendaraan yang Parkir Sembarangan, Jukir Liar Ditindak Tegas!* Suarasurabaya.Net. <https://www.suarasurabaya.net/kelanakota/2024/dishub-surabaya-akan-gembok-dan-denda-kendaraan-yang-parkir-sembarangan-jukir-liar-ditindak-tegas/>
- Iksandy, D. Y. (2024). *Hal-hal Menjengkelkan yang Ada di Jalan Tunjungan Surabaya*. Mojok.Co. <https://mojok.co/terminal/hal-hal-menjengkelkan-yang-ada-di-jalan-tunjungan-surabaya/>
- Koloway, B. C. (2024). *Cara Dishub Surabaya Intensifkan Pemberantasan Parkir Liar, Singgung Lokasi Parkir*. Tribunjatim.Com. <https://jatim.tribunnews.com/2024/05/18/cara-dishub-surabaya-intensifkan-pemberantasan-parkir-liar-singgung-lokasi-parkir>
- Mukhdlor, M. F., Syam, A. R., & Syahri, M. A. (2024). Evaluasi Implementasi Kurikulum Merdeka Menggunakan CIPP. *Jurnal Pendidikan Guru Sekolah Dasar*, 1(3), 9. <https://doi.org/10.47134/pgsd.v1i3.567>
- Nuraini, F. E. F., Jannah, G. N. M., Karfen, S. H., Salsabila, A. D., & Muljanto, M. A. (2024). Implementasi Kebijakan Larangan Parkir Liar Di Kota Surabaya: Studi Kasus Parkir Pasar Kapasan. *R Eslaj: Religion Education Social Laa Roiba Journal*, 6, 2266–2282. <https://Doi.Org/10.47476/Reslaj.V6i10.2932>

- Polri. (2024). *JUMLAH DATA KENDARAAN POLDA JAWA TIMUR*. Korlantas.Polri.Go.Id. <http://rc.korlantas.polri.go.id:8900/eri2017/laprekappolres.php?kdpolda=10&poldanya=JAWA TIMUR>
- Putri, L. S., & Arif, L. (2024). Pengawasan Penyelenggaraan Parkir Tepi Jalan Umum di Kawasan Wisata Jalan Tunjungan pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya. *R Eslaj: Religion Education Social Laa Roiba Journal*, 6, 2266–2282. <https://doi.org/10.47476/reslaj.v6i11.3176>
- Ramadhan, R. (2024). EVEKTIVITAS PENERTIBAN PARKIR LIAR KOTA SURABAYA BERDASARKAN PERDA NOMOR 3 TAHUN 2018. *COURT REVIEW: Jurnal Penelitian Hukum (e-ISSN: 2776-1916)*, 4(06), 20–29. <https://www.aksiologi.org/index.php/courtreview/article/view/1608>
- Redaksi. (2024). *Trotoar Bukan Tempat Parkir*. SurabayaToday.Id. <https://www.surabayatoday.id/2024/12/08/trotoar-bukan-tempat-parkir/>
- Sawir, M. (2021). Ilmu Administrasi Dan Analisis Kebijakan Publik. Konseptual dan Praktik. In *Ilmu Administrasi Dan Analisis Kebijakan Publik Konseptual Dan Praktik*.
- Syaihu, A. (2023). *Upaya Pemkot Surabaya Menagani Parkir Liar demi Menyelaraskan Tata Kota*. Kompasiana. <https://www.kompasiana.com/ahmad97064/656efaf112d50f5d851beb12/upaya-pemkot-surabaya-menagani-parkir-liar-demi-menyelaraskan-tata-kota#:~:text=Untuk mengatasi masalah ini%2C Pemkot,di beberapa titik strategis kota.>
- Ulfah, A. K., Razali, R., Rahman, H., Ghofur, A., Bukhory, U., Wahyuningrum, S. R., Yusup, M., Inderawati, R., & Muqoddam, F. (2022). *RAGAM ANALISIS DATA PENELITIAN (Sastra, Riset dan Pengembangan)* (S. R. Wahyuningrum (ed.)). IAIN Madura Press. <http://repository.iainmadura.ac.id/796/1/Buku Ragam Analisis Data Penelitian.pdf>
- Waruwu, M. (2023). Pendekatan penelitian pendidikan: metode penelitian kualitatif, metode penelitian kuantitatif dan metode penelitian kombinasi (Mixed Method). *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 7(1), 2896–2910. <https://jptam.org/index.php/jptam/article/view/6187>
- Widiyana, E. (2024). *Bersih-bersih Jukir Liar di Kota Lama Surabaya, 5 Orang Diamankan*. Detik.Com. <https://www.detik.com/jatim/berita/d-7435432/bersih-bersih-jukir-liar-di-kota-lama-surabaya-5-orang-diamankan>