

BAB I

PENDAHULUAN

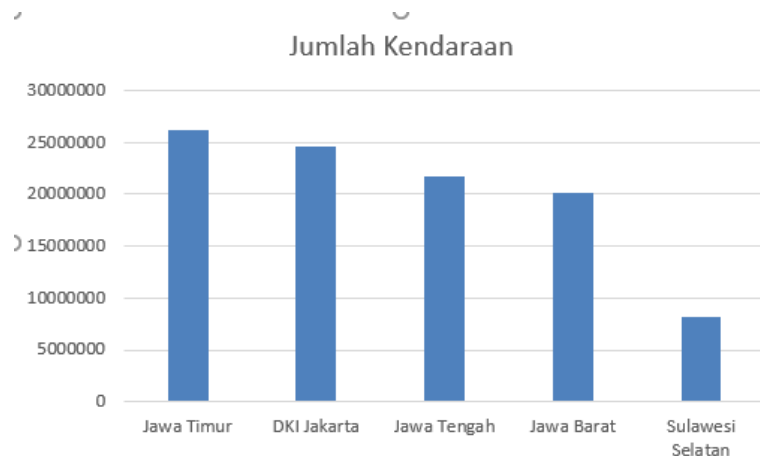
1.1 Latar Belakang

Perkembangan teknologi yang semakin pesat di era globalisasi saat ini membawa perubahan dalam berbagai sektor kehidupan. Hampir semua kalangan masyarakat mempergunakan teknologi dalam kehidupan sehari-hari. Ketersediaan teknologi membantu pekerjaan yang pada mulanya dilakukan secara manual memakan waktu yang lama bisa diselesaikan dengan lebih cepat. Salah satu perubahan yang terjadi yaitu pada sektor pelayanan publik, dengan bantuan teknologi sebuah pelayanan akan bertransformasi ke arah pelayanan yang cekatan, nyaman, cermat, dan efektif dipahami serta dijangkau oleh masyarakat.

Peningkatan penduduk mempengaruhi peningkatan kebutuhan masyarakat yang semakin beragam. Pemerintah di tingkat pusat maupun daerah memiliki tanggung jawab untuk memenuhi kebutuhan yang terus berkembang di masyarakat. Maka pemerintahan harus melakukan perubahan menjadi *E-Government*, untuk menggunakan teknologi informasi sarana memberikan informasi serta pelayanan kepada masyarakat, baik yang berkaitan dengan kegiatan usaha maupun berbagai kepentingan lain yang berhubungan dengan pemerintah. Dasar transformasi pemerintahan berbasis elektronik diatur dalam Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2003 mengenai Kebijakan dan Strategi Nasional

Pengembangan *E-Government*. Sejak disahkannya intruksi Presiden tersebut *E-Government* mulai berkembang dari tahun ke tahun.

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia telah menjadi fenomena yang terus berlangsung seiring dengan pertumbuhan ekonomi, urbanisasi, dan meningkatnya daya beli masyarakat. Jumlah kendaraan bermotor di Indonesia per tanggal 25 Maret 2025 telah mencapai 168.212.993 unit. Pertumbuhan ini memicu berbagai persoalan dalam sektor transportasi, salah satunya adalah persoalan pengelolaan parkir.



Gambar 1. 1 Provinsi dengan Jumlah Kendaraan Bermotor Terbanyak

Sumber: [Kompas.com](https://www.kompas.com) diakses pada 16 Mei 2025

Pada Gambar 1.1 menunjukkan 5 provinsi dengan kepemilikan kendaraan bermotor terbanyak di Indonesia dengan Jawa Timur yang menunjukkan provinsi paling tinggi dengan total 26.157.079 juta lalu disusul provinsi DKI Jakarta sebanyak 24.524.780 kendaraan, Jawa Tengah 21.744.867 kendaraan, Jawa Barat 20.148.179 kendaraan dan Sulawesi Selatan 8.213.295. Meskipun telah ditetapkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah Pasal 157 tentang standar sistem

manajemen parkir dan pengelolaan parkir berbasis teknologi (*E-parking*), namun pada kenyataannya banyaknya jumlah kendaraan pribadi yang dimiliki oleh masyarakat berdampak pada manajemen perparkiran yang buruk sehingga menyebabkan berbagai permasalahan termasuk meningkatnya lahan parkir liar yang memanfaatkan Tepi Jalan Umum (TJU) dan semakin maraknya keberadaan juru parkir liar. Kesenjangan ini menjadi masalah nasional berkelanjutan dilihat dari kendaraan terus bertambah sementara kapasitas dan sistem pengelolaan parkir tidak berkembang.

Sebagai negara yang sedang berkembang, Indonesia memiliki berbagai kebijakan yang bertujuan untuk mendorong kemajuan negara, salah satunya melalui pembangunan infrastruktur serta upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat di berbagai daerah. Untuk mewujudkan hal tersebut, pemerintah memberikan kewenangan otonomi daerah kepada pemerintah daerah agar dapat lebih fokus dalam mengelola dan mengembangkan wilayahnya masing-masing. Dalam pelaksanaannya, setiap daerah memerlukan pengelolaan yang baik di berbagai sektor sehingga pemerintah daerah dapat memahami kebutuhan yang diperlukan dalam proses pembangunan daerahnya. Sebagai respon, pemerintah daerah bersaing dalam menciptakan sebuah pengelolaan yang diwujudkan dalam sebuah inovasi pelayanan publik yang dapat tujuannya memberikan kemudahan bagi masyarakat, salah satunya adalah pelayanan di bidang transportasi dan publik khususnya di sektor perparkiran. Sebagai respon

pemerintah mengenai hal tersebut munculah suatu inovasi yaitu parkir elektronik (*E-parking*).

Tabel 1. 1 Jumlah Kendaraan Bermotor di Provinsi Jawa Timur

No	Kota/ Kabupaten	Jumlah Kendaraan	Kategori
1.	Kota Surabaya	3.806.238	Tinggi
2	Kabupaten Sidoarjo	1.702.208	Tinggi
3	Kabupaten Malang	1.410.120	Tinggi
4	Kabupaten Banyuwangi	1.143.192	Sedang
5	Kabupaten Kediri	1.023.327	Sedang
6	Kabupaten Jember	1.001.503	Sedang
7	Kabupaten Tulungagung	896.054	Rendah
8	Kabupaten Gresik	850.758	Rendah
9	Kota Malang	833.878	Rendah
10	Kabupaten Madiun	802.2993	Rendah

Sumber : BPS Provinsi Jawa Timur, 2024 (BPS Provinsi Jawa Timur, 2025)

Populasi penduduk yang cukup besar di suatu daerah membuat tingkat mobilitas penduduk semakin tinggi. Kota Surabaya menjadi kota metropolitan kedua setelah Jakarta, dengan meningkat pesatnya pertumbuhan penduduk setiap tahunnya, pada tahun 2023 tercatat ada sebanyak 3.009.386 dan tahun 2024 mencapai 3.027.162 jiwa. Jumlah penduduk yang tinggi dan meningkatnya kebutuhan mobilitas masyarakat perkotaan mempengaruhi pertumbuhan volume kendaraan pribadi khususnya kendaraan umum karena alasan keamanan dan keselamatan (Lase et al., 2024). Kendaraan yang mereka butuhkan akan dipergunakan

sehingga pada akhirnya akan berhenti, ketika berhenti mereka akan membutuhkan tempat untuk memarkirkan kendaraan tersebut. Dengan demikian, fasilitas parkir merupakan bagian penting dari sistem transportasi. Kendaraan pribadi di Indonesia mendominasi angkutan umum, terutama sepeda motor yang jumlahnya mencapai 128.727.847 unit, diikuti mobil pribadi sebanyak 19.238.697 unit. Berdasarkan Gambar 1.1 Kota Surabaya menjadi daerah pertama yang memiliki tingkat kepemilikan kendaraan bermotor tertinggi Jawa Timur mencapai 3.806.238 pada tahun 2024 (Saptoyo & Galih, 2025).

Perkembangan ekonomi masyarakat Indonesia yang terus meningkat mendorong mereka untuk lebih cenderung membeli kendaraan pribadi, baik itu motor maupun mobil, untuk mendukung kegiatan sehari-hari. Surabaya sebagai Ibu Kota Jawa Timur merupakan salah satu kota besar yang ada di Indonesia. Sebagai sebuah kota metropolitan dan pusat pemerintahan, Kota Surabaya memiliki tingkat mobilitas masyarakat yang tinggi dibandingkan dengan kota lainnya. Volume lalu lintas yang sangat tinggi disebabkan oleh tingkat mobilitas masyarakat yang tinggi, mencakup arus lalu lintas yang ramai dari kendaraan pribadi maupun umum. Kota Surabaya terletak dalam kawasan aglomerasi Gerbangkertosusila, yang mencakup Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Sidoarjo, dan Lamongan. Kawasan ini merupakan salah satu megapolitan di Jawa Timur yang pusatnya berada di Kota Surabaya. Kondisi ini menyebabkan mobilitas keluar masuk Kota Surabaya tinggi, terutama karena banyaknya pekerja dari

luar yang berangkat dan pulang pergi untuk bekerja di sana. Masalah kompleks yang sering terjadi di perkotaan, seperti masalah parkir, dipengaruhi oleh angka kepemilikan kendaraan yang dimiliki oleh masyarakat.

Tabel 1. 2 Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Surabaya Tahun 2020-2023

Tahun	Mobil	Sepeda Motor
2020	503.066	2.599.332
2021	521.276	2.681.172
2022	547.238	2.817,147
2023	563.787	2.942.640
2024	588.333	3.034.754

Sumber: BPS Provinsi Jawa Timur, 2025

Berdasarkan tabel 1.2 menampilkan peningkatan yang terjadi pada kepemilikan kendaraan pribadi (Mobil dan Sepeda Motor) di Kota Surabaya dalam 4 tahun terakhir rata-rata mencapai 4,17% per tahun. Kenaikan yang cukup signifikan (Sumber: diolah oleh penulis, 2025) mengenai kendaraan pribadi baik mobil maupun motor berimplikasi pada ketidakseimbangan antara kapasitas lahan parkir dan volume, sehingga menimbulkan permasalahan lain seperti parkir liar, gangguan lalu lintas, antrian panjang dan lain-lain. Dimana permasalahan tersebut dapat mempengaruhi pemasukan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Dilansir dari laman thejatim (2023), retribusi parkir menjadi salah satu sumber PAD yang dapat digunakan untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik, meningkatkan

pembangunan infrastruktur dan mengembangkan potensi ekonomi wilayah (Thejatim, 2023).

Penelitian Faisal (2017) menjelaskan bahwa peningkatan jumlah kendaraan dianggap berpengaruh positif terhadap pengumpulan retribusi parkir. Dampak positif ini diharapkan dapat berkontribusi pada peningkatan PAD. Prinsip ini juga sejalan dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah Pasal 157, yang menyebutkan bahwa salah satu sumber pendapatan asli daerah berasal dari retribusi daerah (UU No 32, 2004). Oleh karena itu, peningkatan jumlah kendaraan dapat dianggap sebagai potensi peningkatan PAD yang perlu diperhatikan oleh pemerintah daerah.

Pasal 6 Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, sumber-sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) terdiri dari pajak daerah, retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan pendapatan sah lainnya. Menurut Marteen dan Robert (2001), di antara sumber-sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) tersebut, pajak dan retribusi daerah diharapkan memberikan kontribusi yang signifikan. Akan tetapi, penerimaan dari retribusi daerah umumnya masih jauh dari bawah penerimaan pajak daerah. Berikut adalah data penerimaan PAD Kota Surabaya tahun 2020-2024:

Tabel 1. 3 Data Retribusi Parkir terhadap PAD Kota Surabaya Tahun 2020-2024

Tahun	Realisasi Retribusi Parkir	PAD	Kontribusi
2020	Rp 22.688.366.000	RP. 4.289.743.347.125	0,53%
2021	Rp 16.109.289.000	RP. 4.727.444.074.525	0,34% %
2022	Rp 23.949.253.000	RP. 5.307.577.702.515	0,45%
2023	Rp 29.142.817.710	RP. 5.771.896.714.253	0,50%
2024	Rp 30.100.103.395	RP. 6.114.524.473.705	0,49%

Sumber: LKJP Walikota Surabaya

Pada tabel hasil perhitungan ulang di atas menunjukkan bahwa kontribusi retribusi parkir terhadap PAD Kota Surabaya dalam kurun waktu 2020–2024 berada pada kisaran kurang dari 1%. Tahun 2020 kontribusi tercatat sebesar 0,53%, kemudian mengalami penurunan pada tahun 2021 menjadi 0,34% yang dipengaruhi oleh pembatasan aktivitas masyarakat pada masa pandemi. Pada tahun 2022, kontribusi mulai meningkat menjadi 0,45% seiring dengan pemulihan ekonomi, lalu kembali naik pada tahun 2023 menjadi 0,50%. Tahun 2024 kontribusi relatif stabil di angka 0,49%. Meskipun persentasenya tidak besar dibandingkan total PAD, tren ini menunjukkan adanya perbaikan dan stabilisasi penerimaan retribusi parkir pasca pandemi, serta mengindikasikan bahwa kebijakan *E-parking* berkontribusi dalam menjaga transparansi dan konsistensi penerimaan daerah, meskipun masih memerlukan tepatisasi agar kontribusinya dapat meningkat lebih signifikan terhadap PAD Kota Surabaya.

Salah satu sumber utama Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah retribusi daerah yang memiliki peran strategis dalam menopang kemandirian fiskal pemerintah daerah. Retribusi daerah memiliki

keunggulan dibandingkan sumber pendapatan lain karena bersifat langsung, berbasis pelayanan publik, serta dapat dipungut secara berkelanjutan selama pelayanan tersebut tetap diberikan kepada masyarakat. Hal ini ditegaskan oleh Dewi Ramadhani dan Aditya Cahya (2023) menyatakan bahwa retribusi daerah merupakan instrumen penerimaan yang relatif stabil karena berkaitan langsung dengan penggunaan jasa atau fasilitas yang disediakan pemerintah daerah, sehingga selama layanan berjalan maka potensi penerimaannya tetap ada.

Pemerintahan Kota Surabaya merupakan pemegang kewenangan untuk penyelenggaraan tempat parkir di Surabaya. Terdapat dua jenis penyelenggaraan tempat parkir di Kota Surabaya yakni parkir tepi jalan umum dan tempat parkir khusus. Tempat Parkir Tepi Jalan Umum (TJU) adalah fasilitas parkir kendaraan di tepi jalan umum yang pemberlakuannya ditetapkan oleh pemerintahan daerah. Tempat Parkir khusus adalah tempat yang secara khusus disediakan atau dikelola oleh pemerintah daerah meliputi pelataran/ lingkungan parkir, taman parkir dan gedung parkir.

E-parking atau parkir elektornik menjadi inovasi yang perkembangannya sangat pesat di beberapa kota besar khususnya Kota Surabaya. Kebijakan ini bertujuan memodernisasi pengelolaan parkir serta menggantikan metode konvensional yang bergantung pada pembayaran tunai atau manual. Adanya penerapan *E-parking* ini maka titik-titik lahan parkir menjadi lebih jelas dan masyarakat mendapat pelayanan yang aman. Manfaat dari *E-parking* adalah mewujudkan pelayanan perparkiran yang

efektif dan efisien bagi masyarakat dengan memanfaatkan teknologi untuk menuju *smart city*.

Sistem pembayaran elektronik sering disebut sebagai *E-parking* merupakan salah satu bentuk inovasi yang kini tengah berkembang di berbagai wilayah padat penduduk. Inovasi ini hadir sebagai upaya modernisasi dalam pengelolaan parkir menggantikan sistem tradisional yang selama ini mengandalkan pembayaran secara tunai atau manual. Dengan *E-parking* pengguna jasa parkir (pjp) tidak lagi harus mencari juru parkir atau memberikan uang secara langsung kepada petugas, karena pembayaran dapat dilakukan secara digital melalui menggunakan alat parkir meter, uang elektronik, mobile banking, transfer rekening, mesin *Electronic Data Capture* (EDC). Di samping memberikan kemudahan bagi masyarakat sistem ini juga membawa keuntungan besar bagi pemerintah. Melalui pemanfaatan teknologi ini, aktivitas transaksi dapat diawasi secara langsung (*real-time*), risiko kebocoran pendapatan bisa ditekan, dan pengelolaan retribusi parkir menjadi lebih transparan serta sistematis.

Pemilihan Tepi Jalan Umum (TJU) sebagai lokus penelitian dalam peningkatan retribusi parkir di Kota Surabaya karena titik parkir TJU berjumlah ribuan yang mejadikan capaian retribusi parkir terbanyak dihasilkan oleh pendapatan retribusi parkir Tepi Jalan Umum.

Dengan pemberlakuan parkir elektronik di wilayah yang telah ditetapkan sesuai dengan regulasi parkir elektronik Kota Surabaya berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2018, Bab XII Pasal 28-31.

Berdasarkan ketentuan pasal tersebut Surabaya sebagai kota yang ingin mencapai julukan *Smart City* mencoba untuk menerapkan konsep *e-parking* ini pada wilayah Taman Bungkul dan Balai Kota yang ada di Kota Surabaya. Pertimbangan penerapan *E-parking* Tepi Jalan Umum (TJU) dengan mengambil wilayah Taman Bungkul dan Balai Kota disebabkan, karena keberadaan wilayah tersebut merupakan salah satu komponen penting bagi masyarakat Kota Surabaya untuk dikunjungi dikarenakan tempat tersebut tempat wisata disuatu wilayah Kota Surabaya. Penerapan kebijakan *e-parking* di Kota Surabaya pada dasarnya diarahkan sebagai upaya pembaruan dalam sistem pengelolaan perparkiran yang sebelumnya masih dilakukan secara konvensional. Melalui pemanfaatan teknologi pembayaran non-tunai yang terintegrasi dengan perangkat parkir elektronik, pemerintah daerah berupaya meningkatkan kualitas pelayanan parkir sekaligus menciptakan mekanisme pemungutan retribusi yang lebih transparan dan akuntabel. Selain memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam melakukan pembayaran, sistem ini juga dirancang untuk meminimalkan potensi kebocoran penerimaan parkir serta memastikan setiap transaksi tercatat secara digital. Dengan demikian, dimensi ketepatan *e-parking* diharapkan mampu mengtepatkan pengelolaan parkir sekaligus mendorong peningkatan penerimaan retribusi parkir sebagai salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Pemerintahan Kota Surabaya melakukan inovasi pendukung keberhasilan pengelolaan parkir yang dianggap tepat dengan

menambahkan sistem pembayaran elektronik melalui Sistem *E-parking* yang sudah diterapkan berdasarkan Peraturan Walikota 26 Tahun 2024 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Pada Retribusi Jasa Umum. Namun penjelasan terakut *E-parking* tertuang di bagian empat Pasal 33 sebagaimana pembayaan atas pelayanan Tempat parkir TJU (Tepi Jalan Umum) dapat dilakukan dengan beberapa cara, salah satunya transaksi elektronik dan berlaku pada titik lokasi parkir yang telah terdapat alat parkir eter dan/atau sejenisnya menggunakan uang elektronik, *mobile banking*, transfer rekening, mesin *Electronic Data Capture* (EDC) dan/atau sejenisnya. Lalu pejelasan terkait penyeteran retribusi *E-parking* dijelaskan pada pasal 35 yaitu:

- (1) Untuk pembayaran retribusi parkir melalui transaksi elektronik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (1) huruf d, penyeteran retribusi parkir yang telah dibayar oleh pengguna parkir dilakukan oleh Bank umum dan/atau lembaga keuangan yang ditetapkan Wali Kota ke rekening penerimaan pada BLUD Unit Pelaksana Teknis Parkir TJU.
- (2) Penyeteran retribusi parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilakukan paling lama 1 (satu) hari kerja.
- (3) Dalam hal penyeteran retribusi parkir bertepatan dengan hari libur, maka penyeteran dilakukan pada 1 (satu) hari.



Gambar 1. 2 Sistem Pembayaran Parkir

Sumber:.. detik.com diakses pada 20 April 2025

Dapat dilihat pada gambar 1.2 Sistem pembayaran *E-parking* via *QRIS* (*Quick Response Code Indonesian Standard*) yang dilakukan oleh pemerintahan Kota Surabaya dalam mengusahakan pengtepatan pendapatan asli daerah melalui suatu kebijakan. Dalam pelaksanaan kebijakan tersebut, diperlukan kerja sama antara Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Surabaya dan juru parkir dalam mengtepatkan pembayaran parkir via *QRIS* dan *e-money*. Selain mengurangi kebocoran PAD Kota Surabaya, dengan pemberlakuan inovasi retribusi parkir melalui kebijakan *E-parking* diharapkan terciptanya lingkungan yang lebih tertib, efisien, dan ramah bagi semua pengguna jalan tanpa menimbulkan rasa ditindas bagi juru parkir.

Hasil rekomendasi peneliti lain Nafi'ah, :A.L., et al, (2024) dalam penelitian *E-parking* menunjukkan bahwa pemberlakuan pembayaran parkir melalui *E-money* masih menuai pro dan kontra. Banyak masyarakat yang kurang memahami cara menggunakan alat parkir meter, sehingga pembayaran parkir secara elektronik dianggap lebih rumit. Kondisi ini justru membuka peluang terjadinya praktik kecurangan oleh juru parkir (jukir) meskipun sistem elektronik telah diterapkan. Selain itu hal tersebut

didukung oleh tabel 1.4 dimana atas dari target dan realisasi pendapatan retribusi parkir dari tahun ke tahun menurun.

Tabel 1. 4 Capaian Retribusi *E-parking*

Tahun	Target	Retribusi <i>E-parking</i>	Capaian	Realisasi Retribusi Parkir	Capaian
2022	RP. 36.500.000.000	Rp. 969.249.912	2,66%	RP. 18.516.678.957	50,73%
2023	RP. 60.441.279.426	Rp. 1.106.091.993	1,83%	RP. 23.165.172.202	38,33%
2024	RP. 64.000.000.000	Rp. 1.184.914.000	1,85%	RP. 25.112.561.226	39,24%

Sumber:.. Dokumen Laporan Akhir Tahun Dishub Kota Surabaya 2024

Pada Tabel 1.4 realiasi retribusi parkir pada tahun 2022 sampai 2024 di Kota Surabaya secara keseluruhan belum mampu mencapai target yang telah ditetapkan oleh pemerintah kota dimana persentase capaian hanya berada pada kisaran 38 sampai 50 persen sehingga dapat disimpulkan bahwa penerimaan dari sektor parkir masih belum tepat dalam mendukung pendapatan asli daerah. Berdasarkan dokumen rekapan UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang merekap penerimaan retribusi parkir terutama pada tahun 2022 hingga 2024 terlihat bahwa kontribusi retribusi *E-parking* terhadap realisasi parkir juga belum terlalu besar meskipun kebijakan *E-parking* telah diterapkan secara bertaha: Pada tahun 2022 kontribusinya hanya sekitar 42,01% kemudian menurun pada 2023 menjadi 38,19% dan kembali sedikit meningkat pada 2024 menjadi 40,55%. Angka tersebut menunjukkan bahwa dimensi ketepatan *E-parking* belum memberikan dampak signifikan dalam meningkatkan total penerimaan retribusi parkir sehingga peran utamanya lebih terlihat pada upaya

transparansi dan pengawasan dalam pengelolaan parkir dibandingkan sebagai faktor utama peningkatan retribusi parkir di Kota Surabaya.

Inovasi penambahan alat transaksi *E-parking* melalui pembayaran *QRIS* diresmikan oleh Pemerintah Kota Surabaya melalui Dishub Kota Surabaya pada 1 Februari 2024. Mekanisme pembayaran parkir baru menggunakan *QRIS* ini merupakan pengganti pembayaran parkir non tunai, menggantikan metode sebelumnya yang menggunakan *voucher* dan mesin meteran parkir dengan pembayaran melalui uang elektronik. Walaupun penerapan *QRIS* ini telah dilaksanakan selama satu tahun ada beberapa warga yang masih belum memahami tentang pembayaran non-tunai. Selain itu adapun pihak juru parkir juga menolak adanya pemberlakuan *QRIS* karena akan mengurangi pendapatan mereka karena pembagian honorarium dianggap tidak adil, di mana sebelum adanya penerapan *QRIS* jukir setor uang parkir ke Dishub sebanyak RP. 40.000 dalam kondisi sepi maupun ramai namun setelah penerapan *QRIS* pihak jukir mendapat 30% dan pihak Dishub mendapat 70%.

PAD Kota Surabaya terus mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun ke tahun. Namun hal ini tidak dibarengi dari sektor retribusi parkir yang memang tidak selalu memenuhi target. Pengenaan retribusi parkir terkait penerimaan pendapatan daerah selalu tidak sesuai dengan target yang ditetapkan. Adapun pendapatan retribusi parkir di Kota Surabaya masih perlu ditepatkan lagi mengingat realisasi retribusi parkir masih belum bisa memenuhi target. Retribusi parkir merupakan biaya parkir

diberlakukan untuk pengguna yang diatur oleh pemerintah daerah, dan penerapannya dapat melibatkan kolaborasi dengan sektor swasta. Pengelolaan parkir dikelola oleh UPT Parkir Dinas Perhubungan, bukan dikelola perseorangan maupun pihak swasta.



Gambar 1. 3 Bukti Alat *E-parking* tidak berfungsi

Sumber:.. Milik Indonesia, diakses pada tanggal 2 Mei 2025

Dimensi ketepatan sistem *e-parking* di Surabaya memang masih menghadapi berbagai kendala yang saling berkaitan, terutama dari sisi infrastruktur dan teknologi seperti yang ditunjukkan pada gambar 1.3. Ditemukan mesin *e-parking* yang rusak yang mengakibatkan sistem tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Meskipun telah dilakukan upaya perbaikan secara berulang, alat parkir meter tetap mengalami gangguan dan tidak dapat dioperasikan secara tepat, sehingga menghambat penerapan sistem *e-parking* secara menyeluruh. Untuk memperbaiki mesin *E-parking* yang softwarena bermasalah tersebut, Dinas Perhubungan Kota Surabaya belum bisa maksimal dalam memperbaikinya, dikarenakan belum memiliki SDM yang handal atau ahli dalam memperbaiki software mesin. Kemudian

berkaitan dengan pengadaan mesin *e-parking* yang baru juga terkendala di anggaran, dikarenakan mesin *e-parking* tersebut diproduksi di Negara Perancis (Theodora, et al., 2022).

Banyak masyarakat yang mengeluh terkait tarif parkir yang berbeda-beda akibat masalah ini karena saat menggunakan layanan dengan membayar tarif yang mahal mereka tidak menerima struk atau bukti pembayaran ketika parkir padahal karcis parkir sangat penting untuk memastikan jika ada kehilangan mereka dapat meminta pertanggung jawaban. Sistem parkir yang tidak jelas akan mengakibatkan kebocoran retribusi daerah. Seperti yang terjadi di Kebun Binatang Kota Surabaya, Mobil pribadi yang ingin terparkir di kawasan Kebun Binatang ditarik tarif parkir sebesar RP.35.000 (Widiyana, 2024).



Gambar 1.4 Komentar warga terkait e-parking

Sumber: Komentar Youtube dan Tiktok Dishub Kota Surabaya

Salah satu permasalahan yang masih ditemui dalam dimensi ketepatan kebijakan *e-parking* di Kota Surabaya adalah rendahnya tingkat penggunaan sistem pembayaran non-tunai oleh masyarakat (surabaya.go.id, 2024). Gambar 1.4 membuktikan bahwa sebagian masyarakat masih menganggap mekanisme pembayaran menggunakan *QRIS* lebih rumit

dibandingkan dengan pembayaran tunai yang telah lama dilakukan secara langsung kepada juru parkir. Selain itu, tidak semua pengguna parkir memahami prosedur penggunaan sistem e-parking, sehingga menimbulkan kebingungan saat melakukan pembayaran. Faktor lain yang turut memengaruhi adalah masih adanya keraguan atau kurangnya kepercayaan masyarakat terhadap sistem pembayaran digital tersebut. Kondisi ini menunjukkan bahwa tingkat pemahaman dan penerimaan masyarakat terhadap kebijakan e-parking belum sepenuhnya tepat.

Selain permasalahan yang mendukung untuk pemilihan kawasan penelitian kondisi wilayah yang strategis dan tingkat kematangan dimensi ketepatan yang lebih maju dibandingkan kawasan lain juga dipertimbangkan. Pemilihan kawasan pada penelitian ini ada 2 titik karena kawasan tersebut resmi dalam penerapan *e-parking*. Balai kota dan Taman Bungkul menjadi urgensi utama untuk diteliti karena kawasan ini merupakan titik awal dan salah satu lokasi paling representatif dari kebijakan digitalisasi parkir yang dicanangkan oleh Pemerintah Kota Surabaya. Sejak sistem *E-parking* mulai diterapkan pada tahun 2017, Balai Kota dijadikan sebagai kedua lokasi percontohan utama yang menandai pergeseran dari sistem parkir manual menuju sistem elektronik yang lebih transparan dan efisien. Balai Kota tidak hanya menjadi pusat administrasi pemerintahan kota, tetapi juga merupakan salah satu kawasan dengan arus mobilitas masyarakat yang tinggi, terutama pada hari kerja. Aktivitas yang terjadi di kawasan ini melibatkan beragam jenis pengguna parkir dari

pegawai negeri sipil, tamu dinas, hingga masyarakat umum yang mengakses pelayanan publik sehingga memberikan gambaran yang lebih komprehensif terhadap pola penggunaan dan penerimaan sistem *E-parking* di lingkungan urban. Selain kawasan tersebut Taman Bungkul juga akan menjadi kawasan penelitian karena menurut penelitian Agustin et al. (2024) banyaknya masalah yang teridentifikasi sejak pendirian tempat *e-parking* di kawasan Taman Bungkul salah satunya penggunaan tempat di sepanjang jalan umum masih tanpa peringatan karena melintasi batas garis parkir eksisting sehingga mengurangi lebarnya jalan umum maupun menyebabkan kemacetan jalan umum di kawasan sekitar Taman Bungkul.

Berdasarkan permasalahan *E-parking* khususnya di jalan Taman Bungkul dan kawasan strategis yaitu Balai Kota Surabaya maka penulis tertarik melakukan penelitian lebih lanjut ke dua kawasan tersebut karena sebagai 2 wilayah yang ditetapkan menjadi kawasan *e-parking* dan berpotensi menyumbang retribusi parkir yang tinggi pada lokasi Parkir Tepi Jalan Umum (TJU). Penerapan *e-parking* sudah berjalan sekitar 8 tahun namun adanya inovasi pembayaran parkir via *QRIS* merupakan inovasi baru bagi Kota Surabaya dalam keberlanjutan penerapan kebijakan *e-parking*. Maka penulis berminat melakukan penelitian tentang Dimensi ketepatan Kebijakan *E-parking* dengan pertanyaan penelitian “Mengapa Dimensi ketepatan Kebijakan *E-parking* belum tepat dalam meningkatkan pendapatan retribusi parkir Kota Surabaya?”. Dari hasil penelitian ini diharapkan serta pemecahan permasalahan sehingga dapat dijadikan bahan

masukan bagi pemerintah kota surabaya dalam menentukan pengelolaan *E-parking* yang lebih efektif dan efisien.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan masalah yang telah diuraikan dalam latar belakang diatas, identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Realisasi retribusi parkir Kota Surabaya tahun 2020-2024 belum pernah memenuhi target yang ditetapkan.
2. Fluktuasi retribusi parkir tidak konsisten dengan pertumbuhan PAD yang setiap tahunnya semakin meningkat namun rata - rata capaian kontribusi hanya 42,8%
3. Adanya Alat Parkir Meter yang tidak berfungsi
4. Banyak masyarakat yang belum menggunakan sistem e-parking karena dianggap ribet, belum mengetahui mekanisme e-parking, kurang percaya akan penggunaan qris
5. Sosialisasi terkait informasi e-parking di Kota Surabaya masih kurang dilakukan.

1.3 Rumusan Masalah

1. Bagaimana dimensi ketepatan kebijakan *e-parking* dalam Meningkatkan retribusi parkir Kota Surabaya?
2. Apa saja faktor penghambat yang mempengaruhi dimensi ketepatan kebijakan *e-parking* dalam meningkatkan pendapatan retribusi parkir Kota Surabaya?

1.4 Tujuan Penelitian

1. Mengdimensi ketepatan kebijakan *e-parking* dalam meningkatkan pendapatan retribusi Kota Surabaya
2. Menganalisis faktor pendorong dan faktor penghambat dalam dimensi ketepatan kebijakan *e-parking* dalam meningkatkan pendapatan retribusi parkir Kota Surabaya

1.5 Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian dalam dimensi ketepatan kebijakan *E-parking* dalam meningkatkan pendapatan retribusi Kota Surabaya ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi beberapa pihak:

a. Manfaat Teoritis

Penelitian yang telah dilakukan diharapkan mampu memberikan kontribusi dalam perkembangan ilmu pengetahuan khususnya kajian terhadap kebijakan publik dengan menggunakan berbagai inovasi sebagai upaya peningkatan meningkatkan penerapan kebijakan, khususnya terkait dengan kebijakan penggunaan *e-parking*.

b. Manfaat Praktis

1. Bagi Instansi

Penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan yang berguna bagi pihak Dinas Perhubungan Kota Surabaya terkait penilaian mendalam tentang penerapan kebijakan serta faktor yang menghambat dalam pelaksanaan kebijakan *E-parking* di Kota Surabaya dalam meningkatkan pendapatan retribusi parkir.

2. Bagi Masyarakat

Penelitian dan penyusunan proposal ini diharapkan mampu membuka wawasan baru terkait Dimensi ketepatan Kebijakan *E-parking* untuk meningkatkan pemahaman dan wawasan mereka sehingga memberikan manfaat dengan cakupan lebih luas. Sehingga masyarakat akan merasa aman dan mudah karena adanya penerapan kebijakan ini.

3. Bagi Penulis

Dilakukannya penelitian ini agar menambah wawasan dan menerapkan ilmu yang telah dipahami pada bidang kebijakan publik. Selain itu penelitian ini menjadi persyaratan dalam menyelesaikan seminar proposal sebagai syarat penyusunan skripsi serta dapat mendorong penulis untuk terus mengembangkan kemampuan berpikir secara ilmiah, kritis, sistematis yang menjadi karya tulis ilmiah atas dasar kajian teori.

1.6 Kajian Teori

1.6.1 Penelitian Terdahulu

Tabel 1. 5 Penelitian Terdahulu

No	Peneliti, Tahun, Judul Jurnal	Tujuan Penelitian	Metode & Landasan Teori	Hasil
1.	Zeni Oktavianis Sarumaha, Marlan Hutahaean dan Artha L. Tobing. (2025). Dimensi ketepatan Kebijakan <i>E-parking</i> di Kota Medan Periode 2021-2024.	Untuk menganalisis implementasi kebijakan <i>E-parking</i> periode 2021-2024 yang mengacu pada evaluasi efektivitasnya dan mengidentifikasi faktor penghambat pelaksanaan Kebijakan <i>E-parking</i> di Kota Medan.	Metode yang digunakan adalah pendekatan kualitatif, menggunakan teori dimensi ketepatan kebijakan George C. Edward III yaitu: 1.Komunikasi 2.Sumber Daya 3.Disposisi 4.Struktur Birokrasi	Dimensi ketepatan Kebijakan <i>E-parking</i> tidak mencapai tujuan utamanya karena masih terdapat beberapa tantangan, seperti kurangnya pengawasan dan penegakan aturan, penyalahgunaan sistem oleh juru parkir, penolakan dari masyarakat, serta kurangnya sosialisasi dan pelatihan. Melihat tidak tepatnya dimensi ketepatan kebijakan <i>E-parking</i> Pemerintah Kota Medan menggantinya dengan sistem parkir berlanggan yang tetap perlu upaya dalam peningkatan keseluruhan.

2.	Bella Silvia Ananda, Kariaman Sinaga, dan Fandi Alfiansyah Siregar. (2024). Dimensi ketepatan Layanan <i>E-parking</i> dalam Menambah Pendapatan Asli Daerah (PAD) oleh Dinas Perhubungan Kota Medan.	Untuk menyelidiki sejauh penerapan layanan <i>E-parking</i> berkontribusi pada peningkatan PAD Kota Medan dan Mengetahui kendala yang dihadapi selama pelaksanaan <i>E-parking</i> di Kota Medan.	Menggunakan metode kualitatif dengan menerapkan teori Dimensi ketepatan Kebijakan George C. Edward III (Subarsono, 2005:90): <ol style="list-style-type: none"> 1. Komunikasi 2. Sumber Daya 3. Disposisi/ Sikap 4. Birokrasi 	Hasil penelitian menunjukkan layanan <i>E-parking</i> di Kota Medan meningkatkan PAD karena telah dilakukannya jadwal pertemuan rutin, grup WhatsApp, aplikasi resmi <i>E-parking</i> , pengawasan. Namun terdapat juga faktor peghambat dalam penerapannya sperti juru parkir yang belum tepat dalam menggunakan mesin pembayaran, adanya parkik lir, dan pemahaman masyarakat terhadap pebayaran elektronik masih kurang.
3.	Safitri A.L, Avisena M.A., Tribuana A.A, Nahda A.R.M, Tukiman. (2024). Dimensi ketepatan Kebijakan Pembayaran Parkir Via <i>QRIS</i> (Quick Response Code Indonesia Standard) oleh Dinas Perhubungan Kota	Tujuannya untuk melihat penerapan kebijakan pembayaran retribusi parkir melalui <i>QRIS</i> di Kota Surabaya telah berjalan dengan tepat atau belum.	Metode yang digunakan dalam penelitian menggunakan metode kualitatif, dengan teori dimensi ketepatan kebijakan menurut George C. Edwards III: <ol style="list-style-type: none"> 1. Komunikasi 2. Sumber Daya 	Penelitian ini menunjukkan pelaksanaan kebijakan pembayaran retribusi parkir melalui <i>QRIS</i> di Kota Surabaya dikatakan berjalan dengan baik, walaupun dalam penerapannya masih terdapat kendala di bagian

	Surabaya Dalam Rangka Memberikan Kemudahan Bagi Masyarakat di Kota Surabaya.		3. Disposisi 4. Struktur Birokrasi	disposisi yaitu ketidaksiapan masyarakat terhadap metode pembayaran secara non-tunai melalui <i>QRIS</i> , tantangan pada pemahaman juru parkir terkait mekanisme pembayaran secara non-tunai melalui <i>QRIS</i> , dan penolakan oleh beberapa juru parkir z
4.	Mohammad Reza Pahlevi. (2023). Dimensi ketepatan Peraturan Walikota Nomor 26 Tahun 2022 tentang Pengelolaan Parkir Non Tunai di Kota Samarinda.	Untuk mendeskripsikan secara mendalam mengenai Peraturan Walikota Nomor 26 Tahun 2022 tentang Pengelolaan Parkir Non Tunai di Kota Samarinda.	Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, dengan penggunaan teori dimensi ketepatan oleh Merilee S. Grindle yaitu: 1. Isi Kebijakan 2. Lingkungan Implementasi	Hasil menunjukkan bahwa dimensi ketepatan kebijakan sistem pembayaran parkir secara non tunai dapat mempermudah masyarakat dalam membayar parkir sehingga dapat menghindari kebocoran PAD maupun retribusi parkir di Kota Samarinda. Namun sosialisasi yang dilakukan Dishb Kota Samarinda belum

				menyeluruh dikarenakan adanya masyarakat yang tidak mengetahui sistem kebijakan Sistem <i>E-parking</i> .
5.	Awwalia Yamina Fajri. (2023). Dimensi ketepatan Kebijakan Pengelolaan Parkir melalui Aplikasi Si-TaKir di Kota Palangkaraya	Untuk mengetahui implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir melalui Aplikasi Si-TaKir di Kota Palangkaraya dengan menganalisis faktor penghambat, pendukung, dan upaya yang dilakukan untuk mengatasi faktor penghambat.	Teori Impelemtasi Kebijakan Thomas R. Dye (2017): 1. Organisasi Pelaksana 2. Anggaran Pelaksana 3. Peraturan Pelaksanaan 4. Sumber Daya Manusia 5. Sumber Daya teknologi	Penelitian ini mengungkapkan bahwa dalam dimensi ketepatan Kebijakan Pengelolaan Parkir melalui Aplikasi Si-TaKir di Kota Palangkaraya sudah memberikan kemudahan akses bagi masyarakat dalam mendapatkan informasi publik terkait pengelolaan parkir.
6.	Fatmawati, Mulyati, Rusliadi, Asri Nur Aina. (2023). <i>Implementation of E-parking Management Policy in Braga Area of Bandung City</i>	Untuk menganalisis implementasi Kebijakan Peraturan Daerah tentang Pengelolaan Parkir di Kawasan Braga Kota Bandung.	Menggunakan metode penelitian kualitatif, dengan teori Grindle's (2017) yaitu: 1. <i>Power interests and strategies Actors involved</i> 2. <i>Characteristics of Institutions and Rulers</i> 3. <i>Responsiveness Compliance Level</i>	dimensi ketepatan kebijakan pengelolaan parkir umum di kawasan Braga Kota Bandung belum sepenuhnya terlaksana karena masih terdapat pelanggaran yang dilakukan oleh petugas parkir di lapangan. Serta

				terkait alat bukti (carcis) belum terlaksana secara tepat karena masih ada petugas parkir yang tidak jujur. Faktor penghambat tersebut disebabkan kurangnya sosialisasi kebijakan <i>E-parking</i> kepada masyarakat.
7.	Anita Tri Agustin, Endang Indartuti, dan Dida Rahmadanik. (2024). Dimensi ketepatan Kebijakan <i>E-parking</i> melalui <i>Technology Readiness</i> dalam Mewujudkan <i>Smart City</i> di Kota Surabaya.	Menguraikan secara mendalam terkait implementasi kebijakan <i>e-parking</i> melalui <i>technology readiness</i> dalam mewujudkan <i>smart city</i> di Kota Surabaya.	Menggunakan metode kualitatif dengan teori penerapan teori model dimensi ketepatan oleh Jan Merse (Kadji, 2015) yaitu: <ol style="list-style-type: none"> 1. Informasi 2. Isi Kebijakan 3. Dukungan Masyarakat 4. Pembagian Potensi 	Temuan dalam penelitian ini menemukan penerapan kebijakan <i>e-parking</i> melalui <i>technology readiness</i> sudah cukup efektif dalam mewujudkan <i>smart city</i> di Kota Surabaya, walaupun masih terdapat kendala namun dapat diatasi dengan monitoring dan evaluasi berkelanjutan.
8.	Faradila Sofia Nur Faj'jrina dan Sri Wibawani. (2024). Dimensi ketepatan Kebijakan Parkir	Tujuan untuk mengetahui dampak kebijakan parkir berlangganan di Kabupaten Tuban dengan keterlibatan berbagai	Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan model dimensi ketepatan menurut Adam Smith (Aslinda, 2023: 129-	Penelitian ini menunjukkan bahwa kebijakan parkir berlangganan di Kabupaten tegal telah

	Berlangganan di Kabupaten Tuban.	stakeholder.	130): 1. <i>Idealized Policy</i> 2. <i>Target Groups</i> 3. <i>Implementing Organization</i> 4. <i>Environmental Factor</i>	efektif. Namun dalam karakteristik dimensi ketepatan yang diuraikan oleh Adam Smith bagian <i>implementing organization</i> masih terkendala karena kurangnya perhatian terhadap pengguna jasa parkir
9.	Khairun Nisa, Dedi Sukarno, dan Ahmad Buchori. (2022). Dimensi ketepatan Kebijakan Penyelenggaraan Retribusi Parkir Tunai di Kawasan Taman Dewi Sartika Pelataran Balai Kota Bandung.	Untuk mendeskripsikan pelaksanaan kebijakan dan serta kendala yang menghambat dalam proses keberjalanan penerapan kebijakan di Kawasan Dewi Sartika Pelataran Balai Kota Bandung	Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan teori dimensi ketepatan kebijakan dari Michael Hill dan Peter Hupe (2002) yaitu: 1. <i>Managing Policy Processes</i> 2. <i>Managing Inter-Organizational Relations</i> 3. <i>Managing External and Internal Contacts</i>	Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan retribusi tunai belum sesuai dengan peraturan daerah yang berlaku dan SOP pemungutan retribusi parkir jauh dari kata tepat dibuktikan dengan belum diberlakukannya tarif parkir progresif dan tanda bukti pembayaran retribusi tidak diberikan
10.	Fachrul Reza, Muhammad Nur Ali, dan Nasir Mangngasing. (2024).	Tujuan penelitian ini untuk mendeskripsikan penerapan kebijakan E-	Menggunakan metode kualitatif dalam penelitian dengan teori dimensi	Penelitian ini menunjukkan bahwa kebijakan <i>E-parking</i>

	<p><i>Implementation of E-parking Policy for Modern Parking Management at Mutiara SIS Al-Jufri Airport, Palu City</i></p>	<p><i>parking</i> untuk manajemen parkir modern di bandara mutiara sis Al-Jufri Kota Palu dan menganalisis faktor penghambat pada dimensi ketepatan kebijakannya.</p>	<p>ketepatan kebijakan yang dikemukakan oleh Grindle (1980):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Content Policy</i> 2. <i>Context Policy</i> 	<p>belum memenuhi harapan penyelenggara, walaupun beberapa aspek dalam program beroperasi namun faktor penghambat yang ada menghambat efektivitas penerepan kebijakan secara keseluruhan.</p>
--	---	---	---	---

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2025.

Penelitian pertama yang diteliti oleh (Zeni Oktaviais et al., 2025) dengan judul “Dimensi ketepatan Kebijakan *E-parking* di Kota Medan Periode 2021-2024.” Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dimensi ketepatan kebijakan *E-parking* periode 2021-2024 yang mengacu pada evaluasi efektivitasnya dan mengidentifikasi faktor penghambat pelaksanaan Kebijakan di Kota Medan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif dengan menggunakan teori dimensi ketepatan kebijakan George C. Edwards III. Penerapan kebijakan *E-parking* tidak mencapai tujuan utamanya karena adanya hambatan seperti kurangnya pengawasan dan penegakan aturan, penyalahgunaan sistem oleh juru parkir, penolakan dari masyarakat, serta kurangnya sosialisasi dan pelatihan. Upaya yang dilakukan karena hasil menunjukkan tidak tepatnya dimensi ketepatan kebijakan *E-parking*, pemerintah Kota Medan menggantinya dengan sistem parkir berlangganan.

Penelitian kedua yang ditulis oleh (Bella Silvia Ananda et al., 2024) dengan judul Dimensi ketepatan Layanan *E-parking* dalam Menambah Pendapatan Asli Daerah (PAD) oleh Dinas Perhubungan Kota Medan yang bertujuan untuk mengetahui sejauh mana kontribusi layanan *E-parking* pada peningkatan PAD Kota Medan dan menyelidiki kendala yang ada selama pelaksanaan. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yang menunjukkan layanan *E-parking* di Kota Medan meningkatkan PAD karena telah dilakukannya jadwal pertemuan rutin, grup WhatsApp, aplikasi resmi *E-parking*, pengawasan. Namun masih terdapat kendala dalam penerapannya sehingga masih perlu perbaikan dalam penerapannya.

Penelitian ketiga yang ditulis oleh Lila Amelia Safitri, Mochammad Alvin Avisena, Aurora Andi Tribuana, Azizah Ramadhani Mega Nahda w, Tukiman (2024) dengan judul “dimensi ketepatan Kebijakan Pembayaran Parkir Via *QRIS* (Quick Response Code Indonesian Standard) Oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya Dalam Rangka Memberikan Kemudahan Bagi Masyarakat di Kota Surabaya” dengan tujuan untuk mengkaji mengenai apakah penerapan kebijakan pembayaran retribusi melalui *QRIS* di Kota Surabaya telah berjalan dengan baik sesuai dengan teori dimensi ketepatan kebijakan George C. Edwards III menggunakan metode kualitatif. Faktor penghambat yang ditemui yaitu ketidaksiapan masyarakat dan juru parkir terhadap metode pembayaran secara non-tunai, padahal layanan ini mengharuskan masyarakat untuk pembayaran cashless. Selain itu adanya komunikasi yang belum tepat sehingga beberapa juru parkir menolak akan dimensi ketepatan tersebut.

Penelitian keempat yang dilakukan oleh Mohammad Reza Pahlvei & Jumansyah (2023) berjudul “Dimensi ketepatan Peraturan Walikota nomor 26 tahun 2022 tentang Pengelolaan Parkir Non Tunai di Kota Samarinda”. Dengan tujuan untuk mengetahui, mendeskripsikan dan menganalisis terkait penerapan Perwal Nomor 26 Tahun 2022 tentang pengelolaan parkir non tunai di Kota Samarinda. Dengan menggunakan metode kualitatif. Memberikan hasil bahwa faktor penghambat pada perjalanannya jika dilihat dari sosialisasi yang masih belum dilakukan secara merata karena pengetahuan masyarakat Kota Samarinda terkait kebijakan sistem electronic parkir masih minim.

Penelitian kelima oleh Awwalia Yasmina Fajri (2023) dengan judul “Dimensi ketepatan Kebijakan Pengelolaan Parkir melalui Aplikasi Si-Takir di Kota Palangka Raya”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis pelaksanaan kebijakan pengelolaan parkir melalui aplikasi Si-TaKir serta faktor-faktor yang mendukung dan menghambat perjalanannya. Dengan menggunakan metode kualitatif. Salah satu terbesar dalam penghambat pelaksana kebijakan ini adalah karena belum adanya keinginan dari masyarakat sendiri untuk ikut proaktif dalam mengembangkan aplikasi Si-TaKir.

Penelitian keenam oleh Fatmawati, Mulyati, Rusliadi, & Nur Aina (2023) mengenai “*Implementation of E-parking Management Policy in Braga Area of Bandung City*”. Untuk mendeskripsikan pelaksanaan kebijakan pengelolaan parkir dan faktor penghambatnya di wilayah Braga Kota Bandung. Dengan metode penelitian menggunakan. Faktor penghambat yang dibuktikan dengan masih adanya pelanggaran di lapangan yang dilakukan oleh petugas parkir, termasuk dalam hal penggunaan karcis parkir yang belum maksimal akibat kurangnya kejujuran dari pada juru parkir dan pemerintah dalam sosialisasi kepada masyarakat masih minim dalam melakukan sosialisasi.

Penelitian ketujuh oleh Anita Tri Agustin, Endang Indartuti & Dida Rahmadanik dengan judul “Dimensi ketepatan Kebijakan *E-parking* Melalui Technology Readiness dalam Mewujudkan Smart City Kota Surabaya”. Untuk mendeskripsikan dan menganalisis faktor penghambat yang ada pelaksanaan kebijakan *e-parking* melalui technology readiness dalam mewujudkan smart city di Kota Surabaya. Menggunakan metode deskriptif kualitatif. Walaupun pelaksanaan

kebijakan *e-parking* menggunakan *technology readiness* cukup efektif terdapat faktor penghambat dalam perjalanannya, namun hal tersebut dapat diatasi dengan monitoring dan evaluasi secara berkelanjutan.

Penelitian Kedelapan oleh Faradilla Sofia Nur Faj'jrina dan Sri Wibawani (2024) dengan judul penelitian mengenai “Dimensi ketepatan Kebijakan Parkir Berlangganan di Kabupaten Tuban”. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak kebijakan parkir berlangganan kepada masyarakat menggunakan dasar fokus *idealized policy*. Dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif. Faktor penghambat keberjalanan kebijakan terdapat pada *implementing organization* karena kurangnya perhatian terhadap pengguna jasa parkir. Serta keberhasilan kebijakan parkir berlangganan di Kabupaten Tuban dipengaruhi oleh budaya, sosial, ekonomi, dan politik.

Penelitian kesembilan mengenai “Dimensi ketepatan Kebijakan Penyelenggaraan Retribusi Parkir Tunai di Kawasan Taman Dewi Sartika Pelataran Balai Kota Bandung” oleh Khairun Nisa, Dedi Sukarno & Ahmad Buchori (2022). Untuk mendeskripsikan penerapan Kebijakan Penyelenggaraan Retribusi Parkir Tunai di Kawasan Taman Dewi Sartika dan faktor pendorong yang terdapat dalam keberjalanan kebijakan. Menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian ini menunjukkan bahwa dimensi ketepatan kebijakan pemungutan retribusi parkir tunai di Kota Bandung belum sesuai dengan peraturan daerah. Meskipun tanggung jawab dan wewenang lembaga terkait sudah jelas namun masih terdapat kekurangan sumber daya, ketidakjelasan tugas dan kompetensi, serta ketiadaan kontrak bagi juru parkir. Hubungan internal dan

eksternal organisasi juga belum dikelola secara efektif ditandai dengan belum efektifnya tarif progresif dan bukti pembayaran retribusi belum diterapkan padahal kedua hal tersebut masuk kedalam pelaksanaan SOP.

Penelitian yang berjudul "*Implementation of E-parking Policy for Modern Parking Management at Mutiara SIS Al-Jufri Airport, Palu City*" oleh Fachrul Reza, Muhammad Nur Ali, dan Nasir Mangngasing (2024), bertujuan untuk mendeskripsikan penerapan kebijakan *E-parking* sebagai bentuk manajemen parkir modern di Bandara Mutiara SIS Al-Jufri, Kota Palu, serta menganalisis faktor-faktor penghambat dalam implementasinya. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan teori dimensi ketepatan kebijakan dari Grindle (1980) yang mencakup *Content of Policy* dan *Context of Implementation*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun beberapa aspek dari kebijakan *E-parking* telah berjalan, secara keseluruhan implementasinya belum memenuhi harapan penyelenggara. Faktor penghambat seperti kendala teknis, kurangnya sosialisasi, dan kesiapan infrastruktur menjadi hambatan utama dalam efektivitas penerapan kebijakan *E-parking* tersebut.

Penelitian terdahulu sebelumnya dijadikan acuan oleh peneliti yang memiliki kesamaan dalam penggunaan metode kualitatif. Selain itu terdapat perbedaan dengan penelitian sebelumnya yaitu terdapat pada situs dan subjek penelitian. Hasil sepuluh penelitian terdahulu menunjukkan bahwa adanya kekurangan serta hambatan dalam pengelolaan parkir di setiap daerah. Kesadaran juru parkir maupun masyarakat terkait parkir masih sangat kurang sehingga hal ini menjadi sebuah gap dalam penelitian yang masih berkelanjutan sehingga perlu

pengendalian atau eksplorasi lebih mendalam guna memahami dan mengembangkan konsep dimensi ketepatan dalam suatu kebijakan. Selain itu, kebaruan dalam penelitian ini yaitu pada objek dimensi ketepatan kebijakan *E-parking* dalam Meningkatkan retribusi parkir menggunakan teori menurut Riant Nugroho (2011:618), ada lima indikator untuk menilai sejauh mana dimensi ketepatan kebijakan tersebut berhasil yang ditentukan berdasarkan: ketepatan kebijakan, ketepatan peklaksana, ketepatan target, ketepatan lingkungan, dan ketepatan proses.

Kesepuluh penelitian terdahulu sangat berkaitan dengan topik yang akan diteliti oleh penulis meskipun ada jurnal yang memiliki lokus yang sama. Fokus dari penelitian terdahulu ini dapat menjadi pembelajaran dari kajian-kajian yang diteliti oleh para peneliti sebelumnya serta dapat menjadi sumber literatur utama untuk penelitian yang akan diteliti oleh penulis saat ini dengan judul “Dimensi ketepatan Kebijakan *E-parking* dalam Meningkatkan Retribusi Parkir di Kota Surabaya”. Sehingga , penulis membuat tabel matriks penelitian terdahulu seperti yang dicantumkan diatas agar dapat mempermudah pembaca dalam melihat referensi yang sesuai atau relevan dengan penelitian yang hendak diteliti oleh penulis.

1.6.2 Kajian Pustaka

1.6.2.1 Administrasi Publik

Organisasi dalam sektor publik maupun swasta memiliki beberapa elemen penting salah satunya yaitu Administrasi, karena untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan membutuhkan pengelolaan sumber daya secara

efektif. Banyak masyarakat menganggap bahwa proses administrasi hanya sebatas pada pengelolaan dokumen dan tugas-tugas kantor, padahal luas daripada itu administrasi mencakup berbagai aspek manajerial seperti perencanaan, pengorganisasian, pengarahan serta pengendalian kegiatan operasional yang dijadikan kerangka kerja guna memastikan semua elemen organisasi berfungsi secara efektif dan efisien. Menurut Sondang : Siagian dalam Syafie (2006: 14) administrasi adalah keseluruhan proses pelaksanaan dari keputusan-keputusan yang telah diambil dan pelaksanaan itu pada umumnya dilakukan oleh dua orang manusia atau lebih untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.

Publik merupakan kata yang sering berdampingan dengan kata administrasi pada teorinya memunculkan konsep administrasi publik. Suatu kombinasi yang kompleks antara teori dan praktik dengan tujuan memberikan pemahaman terhadap pemerintah dalam hubungannya dengan masyarakat yang diperintah dan juga mendorong kebijakan publik agar lebih responsif terhadap kebutuhan sosial merupakan konsep dari administrasi publik. Ruang lingkup administrasi publik mencakup beberapa aspek seperti perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengawasan kebijakan publik. Selain itu interaksi pemerintah dan berbagai pemangku kepentingan juga dibutuhkan dalam konteks ini. Herbert Simon dalam Indradi (2006, h.117) berpendapat bahwa administrasi publik merupakan kegiatan dari sekelompok manusia dalam pengadaan usaha kerjasama untuk mencapai tujuan bersama.

Ilmu administrasi publik merupakan bentuk pembaharuan dari istilah administrasi negara yang didasari oleh semakin luasnya cakupan administrasi publik. Administrasi negara hanya berfokus pada penyelenggaraan pelayanan publik yang sepenuhnya dilaksanakan pemerintah. Semakin berkembangnya zaman pemerintah bukan satu-satunya aktor penyelenggara publik melainkan mengikutsertakan beberapa stakeholder lain seperti sektor swasta dan masyarakat sendiri. Nicholas dalam Harbani Pasolong berpendapat (2010 :8) Administrasi publik adalah suatu kombinasi suatu kombinasi yang kompleks antara teori dan praktik, dengan tujuan mempromosi pemahaman terhadap pemerintah dalam hubungannya dengan dengan masyarakat yang diperintah, dan juga mendorong kebijakan publik agar lebih responsif terhadap kebutuhan sosial.

Berdasarkan beberapa definisi diatas maka dapat disimpulkan bahwa administrasi publik merupakan suatu proses kerjasama yang membutuhkan jaringan dari luar pemerintahan baik dari swasta maupun masyarakat untuk terwujudnya suatu tujuan yang telah direncanakan.

1.6.2.2 Paradigma Administrasi Publik

Nicholas Henry mencetuskan prespektifnyatentang paradigma administrasi publik, menurut nya ada 6 paradigma administrasi publik yaitu : *The politics administration dichotomy; the principles of administration; public administration as political science; public administration as management; public administration as public administration; dan Governance* (Nicholas Henry (1988) dalam:

1. Dikotomi Administrasi Politik (1900-1926)

Paradigma dikotomi politik-administrasi memiliki asumsi bahwa sebuah gagasan pemisahan antara fungsi politik dan administrasi dalam pemerintahan yang bertujuan menjadi strategi untuk mendorong efisiensi dan efektivitas dimana administrasi atau manajemen harus memiliki prinsip-prinsip ilmiah yang dapat bekerja baik dalam pengaturan publik atau swasta. Tokoh yang memelopori paradigma ini adalah Woodrow Wilson dimana beliau mengalokasikan empat persyaratan administrasi publik yang efektif, yaitu: pemisahan politik dan administrasi; analisis komparatif organisasi politik dan swasta; meningkatkan efektivitas pelayanan publik melalui pengelolaan dan pelatihan PNS, serta mendorong penilaian berbasis merit. Yang menjadi fokus dalam ilmu administrasi yaitu terbatasnya masalah-masalah dalam negara seperti organisasi, kepegawaian, serta penyusunan di dalam birokrasi dan pemerintahan ada penyusunan masalah sedangkan masalah seperti masalah pemerintah, politik, dan kebijaksanaan adalah contoh nyata yang dihasilkan oleh substansi ilmu politik. Mempermasalahkan yang dimana seharusnya menjadi administrasi negara ini berada masuk di lokus paradigma.

2. Prinsip - prinsip Administrasi (1927 - 1937)

Paradigma administrasi diartikan sebagai kemajuan menuju orientasi manajemen melalui proses peningkatan administrasi

publik, bahkan terjadi perubahan administrasi/manajemen menjadi status ilmu pengetahuan. Jadi dapat diartikan nantinya ada keyakinan bahwa prinsip-prinsip ilmiah administrasi tertentu dapat diandalkan demi meningkatkan efisiensi dan efektivitas pemerintah. Dalam paradigma yang timbul ini bukan menjadi fokus utama dari administrasi negara, namun hal ini berfokus pada “prinsip-prinsip administrasi” yang dipandang bisa diberlakukan secara universal dalam bentuk organisasi, tentunya hal tersebut membentuk sebuah organisasi dan sosial budaya termasuk didalamnya. Pada tahun 1937 menjadi puncak akhir dari pemberlakuan paradigma ini, ditandai dengan tulisan "*Paper on the Science of Administration*" yang dicetuskan oleh Luther H Gulick dan Lyndall Urwick. Menurut mereka berdua, salah satu komponen yang penting sebagai ilmu bagi administrasi yaitu adanya sebuah prinsip, dimana letak dari prinsip itu akan dipakai tidak begitu penting karena fokus memegang peranan penting daripada lokasi. POSDCORB (*Planning, Organization, Staffing, Directing, Reporting, Budgeting*) adalah salah satu Prinsip terkenal dibidang administrasi yang dikemukakan Gulick dan Urwick.

3. Administrasi Negara sebagai Ilmu Politik (1950 - 1970)

Pertumbuhan sebagai suatu sarana yang bersifat epistemologis serta perbandingan dan pembangunan administrasi yang timbul dalam memberikan pernyataan merupakan dua perkembangannya harus

dipahami pada masa itu karena akan menjadi salah satu dari ilmu administrasi. Lalu inti pada paradigma ini dijelaskan bahwa fase yang dirasakan dalam paradigma ini adalah bentuk usaha demi menetapkan kembali hubungan konseptual antara 2 paham yaitu ilmu politik dan administrasi negara. Konsekuensi yang harus didapatkan yaitu mengharuskan sebuah ilmu untuk bisa merumuskan bidang ini contohnya dengan fokus esensial dan keahliannya.

4. Administrasi Publik sebagai Ilmu Administrasi (1956 - 1970)

Administrasi Publik dalam perspektif Ilmu Administrasi adalah administrasi negara yang telah dikembangkan sebagai ilmu administrasi. Awal mula perkembangan ini ditandai dengan ketidaksenangan bahwa ilmu administrasi dianggap menjadi ilmu kelas 2 setelah ilmu politik. Pada fase ini ilmu administrasi tidak memberikan lokusnya, namun hanya memberikan fokus. Sarana yang amat penting untuk menyuarakan pendapat dan konsepsi-konsepsi dari paradigma tertulis dalam jurnal *Administrative Science Quarterly* pada tahun 1956. perilaku organisasi, analisis manajemen, dan penerapan teknologi modern menjadi fokus dari pembahasan paradigma ini.

5. Administrasi Publik sebagai Ilmu Administrasi Publik (1970 - 1990)

Fokus dan lokus Teori organisasi, teori manajemen, dan kebijakan publik; sedangkan lokusnya yaitu masalah-masalah dan kepentingan-kepentingan publik menjadikan administrasi di negara berkembang menjadikan sebuah ilmu administrasi negara, yang merambah ke teori organisasi, ilmu kebijakan (*policy science*), dan ekonomi politik. Administrasi negara menjadi suatu 14 bidang kajian dengan menunjukkan warnanya sendiri dan membutuhkan waktu yang singkat. Salah satu yang menjadi trend dari pertumbuhan administrasi negara ini ditandai dengan terbentuknya asosiasi nasional dari fakultas-fakultas tersebut (*The National Association of School of Public Affairs and Administration*).

6. *Governance* (1990 - Sekarang)

Paradigma *governance* didefinisikan menjadi pelaksana otoritas atau kekuasaan yang diatur oleh para pemimpin politik yang bertujuan untuk mensejahterakan warga negara, dimana beberapa sektor masyarakat menggunakan kekuasaan melalui proses yang kompleks, selain itu juga memberlakukan dan menyebarluaskan kebijakan publik yang dapat dipantau secara langsung mempengaruhi manusia dan kelembagaan. Dalam paradig ini juga mencakup interaksi, serta Pembangunan ekonomi dan sosial. Jadi, dalam paradigma *Governance* tidak hanya bergantung kepada pemerintahan saja, melainkan juga melibatkan kepada sektor swasta

dan masyarakat juga (*government, private sector, civil society*) dalam kehidupan berbangsa dan bernegara).

Berdasarkan kajian enam paradigma administrasi publik di atas penerapan *E-parking* di Kota Surabaya masuk ke klasifikasi paradigma ke 6 yaitu *governance* karena fokus administrasi publik modern yang menekankan pada pelayanan publik semakin efisien dan transparan. kebijakan ini tidak hanya dijalankan oleh pemerintah, tetapi juga melibatkan pihak swasta dan masyarakat. Penerapan teknologi dalam kebijakan ini mendukung pelayanan yang lebih baik sehingga meminimalisir terjadinya kebocoran retribusi parkir.

1.6.2.3 Kebijakan Publik

Kebijakan merupakan hasil penjabaran terperinci terhadap berbagai alternatif yang tertuju kepada keputusan alternatif terbaik. Administrasi publik memiliki beberapa bidang studi salah satunya adalah kebijakan publik. Perkembangan dan praktik administrasi publik mempengaruhi corak dan praktik kebijakan publik karena mencakup suatu rangkaian alternatif yang siap dipilih berdasarkan prinsip-prinsip tertentu.

Semakin berkembangnya zaman maka kebutuhan masyarakat juga akan semakin meningkat, maka dari itu untuk menjawabnya negara menerapkan kebijakan publik sebagai pedoman untuk mengelola masalah yang ada.. Kebijakan publik menjurus pada tahap dan hasil keputusan yang diambil oleh pemegang otoritas publik untuk mencapai tujuan tertentu

seperti mengatasi isu-isu publik, mempromosikan kepentingan masyarakat, dan mengelola sumber daya yang ada. Eksistensi kebijakan publik di negara demokrasi mempunyai fokus utama yaitu pelayanan publik, dimana prioritas dari pencapaian negara terhadap pertahanan dan peningkatan kualitas hidup lebih diutamakan dan diunggulkan. Namun fokusnya tidak hanya di pelayanan melainkan kebijakan publik bisa memposisikan sebagai akomodasi berbagai kepentingan dan menyatukan kepentingan yang banyak untuk mencapai prioritas dan urgent dalam menata kepentingan lebih umum.

Kegiatan perumusan kebijakan dihasilkan secara netral tanpa mengikutsertakan kepentingan pribadi para pembuat kebijakan atau keputusan di dalam prosesnya. Hal ini sejalan dengan pendapat Dunn (2003) yang menyatakan bahwa kebijakan publik merupakan serangkaian tindakan yang saling berkaitan, mencakup tujuan yang dipilih dan cara untuk mencapainya, yang dirumuskan oleh aktor-aktor pemerintah dalam menangani persoalan-persoalan publik. Oleh karena itu, kualitas suatu kebijakan sangat dipengaruhi oleh sejauh mana proses perumusannya dilakukan secara rasional, transparan, dan berpihak pada kepentingan publik..

Lingkungan kebijakan mengalir dua inputs yaitu demands/ claims dan supports yang kemudian diproses ke dalam sistem politik yang selanjutnya mencetuskan *policy outputs*, berupa *policy* dan *decision*. *Policy outputs* kembali ke *social environment* sebagai *response (feedbacks)* terhadap *demands/ claims* dari *social environment* (subarsono, 2006:13).

Menurut pengertian tersebut dapat ditemukan elemen yang terkandung dalam kebijakan publik sebagaimana apa yang dikemukakan oleh anderson dalam islamy mengemukakan 5 hal antara lain:

1. Kebijakan selalu mempunyai tujuan atau berorientasi pada tujuan tertentu.
2. Kebijakan berisi tindakan atau pola tindakan pejabat pemerintah
3. Kebijakan adalah apa yang benar-benar dilakukan oleh pemerintah dan bukan apa yang dimaksud akan dilakukan
4. Kebijakan publik bersifat positif (merupakan tindakan pemerintah mengenai suatu masalah tertentu) dan bersifat negatif (keputusan pejabat pemerintah untuk tidak melakukan sesuatu)
5. Kebijakan publik (positif) selalu berdasarkan pada peraturan perundang tertentu yang bersifat memaksa (otoritatif)

Berdasarkan pengetahuan dan komponen kebijakan yang telah disebutkan sebelumnya, kebijakan publik dibuat dengan tujuan “menyelesaikan permasalahan serta mencapai tujuan dan sasaran tertentu yang diinginkan”. Wahab (1991:13) menyatakan bahwa kebijakan publik berkaitan dengan apa yang senyatanya dilakukan oleh pemerintah dan bukan sekedar apa yang ingin dilakukan.

Sehingga berdasarkan pendapat-pendapat tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa Kebijakan publik adalah alat pemerintah dalam

menjawab kebutuhan masyarakat melalui keputusan yang rasional dan terarah. Proses perumusannya melibatkan aktor pemerintahan secara objektif, tanpa kepentingan pribadi, agar hasilnya sesuai dengan tujuan negara. Baik tindakan yang diambil maupun yang tidak dilakukan tetap berdampak, sehingga kebijakan harus disusun secara cermat, transparan, dan berpihak pada kepentingan publik. Dimensi ketepatan *E-parking* di Kota Surabaya merupakan suatu kebijakan yang dibuat untuk pengelolaan parkir dan meningkatkan pendapatan retribusi parkir agar target yang ditetapkan dapat terwujud.

1.6.2.4 Dimensi ketepatan Kebijakan Publik

Dimensi ketepatan kebijakan merupakan peristiwa setelah proses kebijakan yang dirumuskan sebelumnya serta tujuan yang jelas. Dimensi ketepatan memiliki tempat yang penting dalam pelaksanaan kebijakan publik, bahkan dianggap lebih penting dibanding dengan perumusan kebijakan maupun pengambilan keputusan. Pelaksanaan dalam mengorganisir, menginterpretasikan serta melaksanakan kebijakan yang telah ditetapkan menjadi urusan administrator. Jadi, Implementasi merupakan rangkaian tahapan dalam merealisasikan tujuan atau sasaran yang sebelumnya telah ditetapkan. Selanjutnya konsep mengenai dimensi ketepatan kebijakan juga dijelaskan oleh Van Meter dan Van Horn dalam Widodo (2018 : 86) merumuskan proses dimensi ketepatan ini sebagai *"those actions by public or private individuals (or groups) that are directed at the achievement of objectives set forth in prior policy decisions"*. Dimensi

ketepatan kebijakan menekankan pada suatu tindakan, baik yang dilakukan oleh pihak pemerintah maupun individu (kelompok) swasta yang diarahkan untuk mencapai tujuan – tujuan yang telah ditetapkan dalam suatu keputusan kebijakan sebelumnya. Menurut Grindle implementasi kebijakan sebagai suatu proses muatan politik yang terdapat kepentingan tertentu dan berusaha mempengaruhinya dengan memasukkan kepentingan dalam suatu kebijakan yang diimplementasikan.

Menurut Riant Nugroho (Nugroho, 2021.707-710), dimensi ketepatan kebijakan merupakan suatu rangkaian proses yang dilakukan oleh aparatur pemerintah dalam merealisasikan keputusan kebijakan yang telah ditetapkan. Proses ini tidak berhenti pada penetapan kebijakan semata, melainkan mencakup tahapan perencanaan, pelaksanaan, hingga evaluasi guna memastikan tercapainya tujuan kebijakan tersebut. Dimensi ketepatan kebijakan juga menunjukkan bagaimana suatu kebijakan dioperasionalkan ke dalam tindakan nyata serta bagaimana kebijakan tersebut dijalankan dalam praktik. Penilaian sejauh mana kebijakan dapat berjalan secara efektif di lapangan, diperlukan pengamatan terhadap beberapa dimensi keberjalanan sebagai berikut:

1. Ketepatan kebijakan menekankan bahwa dimensi ketepatan kebijakan benar-benar mampu memecahkan masalah yang dihadapi. Kebijakan harus dirumuskan sesuai dengan karakter masalah, serta disusun oleh lembaga yang memiliki kewenangan dan relevansi misi kelembagaan terhadap substansi kebijakan.

2. Ketepatan pelaksana menekankan bahwa dimensi ketepatan kebijakan harus dijalankan oleh pemilihan aktor pelaksana yang kompeten, mampu, dan relevan terhadap lingkup kebijakan. Dimensi ketepatan dapat dilakukan oleh lembaga pemerintah, kemitraan antara pemerintah dan non-pemerintah, atau secara eksklusif oleh organisasi tertentu. Setiap pihak memiliki peran sesuai dengan tanggung jawab dan kepentingannya.
3. Ketepatan target menekankan bahwa dimensi ketepatan memerlukan penetapan sasaran intervensi yang jelas dan tidak tumpang-tindih dengan kebijakan lain. Target harus siap diintervensi dan kebijakan yang diterapkan dapat bersifat baru maupun pembaruan atas kebijakan terdahulu.
4. Ketepatan lingkungan menekankan bahwa pentingnya lingkungan kebijakan melibatkan interaksi antara perumus, pelaksana, dan lembaga terkait, sedangkan lingkungan eksternal kebijakan (Calista Exogenous Variable) meliputi opini publik, institusi interpretatif seperti media dan kelompok kepentingan, serta individu berpengaruh dalam menafsirkan dan melaksanakan kebijakan
5. Ketepatan proses merujuk pada policy acceptance (penerimaan kebijakan oleh publik dan pelaksana), policy adoption (adopsi kebijakan dalam tindakan nyata), dan strategic readiness (kesiapan publik maupun birokrat dalam melaksanakan kebijakan).

Berdasarkan berbagai definisi yang telah dikemukakan, dimensi ketepatan kebijakan dapat dipahami sebagai rangkaian tindakan nyata

dalam melaksanakan kebijakan yang sebelumnya telah dirancang oleh pembuat kebijakan ke dalam bentuk kegiatan tertentu. Pelaksanaan kebijakan tersebut bertujuan untuk mewujudkan sasaran dan tujuan yang telah dirumuskan agar kebijakan dapat berjalan dan memberikan hasil sesuai dengan yang diharapkan.

Dimensi ketepatan kebijakan *e-parking* di Kota Surabaya sebagai bentuk modernisasi pengelolaan parkir dan sistem pemungutan retribusi merupakan proses pelaksanaan kebijakan yang telah direncanakan oleh Pemerintah Kota Surabaya. Kebijakan ini diarahkan untuk mencapai tujuan peningkatan retribusi parkir daerah melalui sistem pembayaran non-tunai yang lebih transparan, akuntabel, serta efisien. Hal tersebut secara normatif diatur dalam Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 26 Tahun 2024, khususnya Bagian empat Pasal 33 sampai dengan Pasal 35, yang mengatur mekanisme pelaksanaan pemungutan retribusi jasa umum melalui sistem elektronik.

Penelitian ini menggunakan teori dimensi ketepatan kebijakan Riant Nugroho, yang menyatakan bahwa keberhasilan dimensi ketepatan kebijakan dipengaruhi oleh lima dimensi utama, yaitu ketepatan kebijakan, ketepatan pelaksanaan, ketepatan target, ketepatan lingkungan, dan ketepatan proses. Kelima dimensi tersebut menjadi prasyarat penting agar kebijakan *e-parking* dapat dinalisis melalui dimensi ketepatan dalam meningkatkan pendapatan retribusi parkir Kota Surabaya sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan oleh pemerintah daerah.

Dimensi ketepatan suatu kebijakan tidak terlepas dari berbagai faktor yang mempengaruhinya. Menurut George C. Edwards III (dalam (Laary et al., 2022)), efektivitas dimensi ketepatan kebijakan sangat dipengaruhi oleh empat faktor utama. Jika keempat faktor ini tidak berjalan dengan baik, maka akan menjadi faktor penghambat dalam pelaksanaan kebijakan. Berikut adalah penjelasan mendalam terkait penjelasan diatas:

1) George C. Edwards III

Edwards III mengidentifikasi empat faktor utama yang berpengaruh pada dimensi ketepatan kebijakan:

- a. Komunikasi (*Communication*): Kejelasan dan konsistensi informasi tentang kebijakan.
- b. Sumber Daya (*Resources*): Ketersediaan dana, tenaga kerja, dan sarana prasarana.
- c. Disposisi (*Disposition*): Sikap, motivasi, dan komitmen para pelaksana kebijakan.
- d. Struktur Birokrasi (*Bureaucratic Structure*): Organisasi dan prosedur yang mendukung dimensi ketepatan kebijakan.

Peneliti menggunakan Teori dari George C. Edwards III untuk menganalisis faktor penghambat Dimensi ketepatan kebijakan E-parking dalam Meningkatkan Pendapatan Retribusi Parkir di Kota Surabaya karena memiliki kaitan dengan apa yang akan diteliti, yaitu dari perspektif pelaksana kebijakan yang mencakup komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi.

1.6.2.5 Analisis Dimensi ketepatan Kebijakan *E-parking* dalam Meningkatkan Pendapatan Retribusi Daerah

Kebijakan *E-parking* diatur dalam PerWal Kota Surabaya Dimensi ketepatan dimulai dengan penjelasan secara mendalam terkait Pasal 33 Ayat (1) poin d yang membahas pembayaran atas pelayanan Tempat Parkir TJU dapat dilakukan dengan cara transaksi elektronik yang sebagaimana dimaksud telah terdapat alat parkir meter dan/ atau sejenisnya menggunakan uang elektronik, mobile banking, transfer rekening, mesin *electronik Data Capture (EDC)* dan/atau sejenisnya. Dimensi ketepatan dimulai dengan penyusunan rencana aksi yang komprehensif, termasuk penetapan tujuan, sasaran serta fasilitas tempat pembayaran retribusi. Langkah ini diikuti dengan kesesuaian dimensi ketepatan, baik dalam bentuk personel, penyeteroran, maupun infrastruktur yang diperlukan untuk mendukung pelaksana kebijakan. Keterlibatan kerjasama antara lembaga pemerintah, masyarakat, dan sektor swasta juga menjadi krusial dalam sektor ini.

Pemilihan lokasi *E-parking* di Kota Surabaya dimulai sejak tahun 2017 pada dua lokasi strategis, yaitu kawasan Balai Kota Surabaya serta kawasan Taman Bungkul. Selain itu, sosialisasi kepada masyarakat dan pelaksana kebijakan tentang pentingnya dan rincian Perwal harus dilakukan untuk memastikan dukungan dan partisipasi aktif. Dengan Pendekatan yang terkoordinasi dan komprehensif, Kota Surabaya dapat efektif dijalankan secara tepat terkait penerapan *E-parking* dan meningkatkan pendapatan retribusi Parkir di Kota Surabaya.

1.6.2.7 Kebijakan *E-parking*

E-parking atau biasa dikenal dengan Parkir Elektronik adalah sistem yang digunakan untuk mengukur durasi parkir dan menerima pembayaran retribusi parkir secara elektronik. Sistem ini menjadi salah satu solusi terkait masalah dengan layanan parkir kendaraan di sektor publik dengan memanfaatkan teknologi informasi. *E-parking* ini berpengaruh juga dalam pengelolaan perparkiran oleh pemerintah dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat dengan memanfaatkan kecanggihan teknologi.

Kebijakan *E-parking* ditetapkan untuk mengurangi kecurangan yang sering dilakukan oleh juru parkir, karena dengan penerapannya pemerintah mengharapkan petugas parkir semakin takut untuk melakukan kecurangan seperti tidak membagikan karcis parkir atau menaikkan tarif tanpa mematuhi ketentuan yang berlaku. Karena jika *E-parking* tidak diterapkan maka kecurangan-kecurangan tersebut akan menimbulkan kerugian pendapatan yang cukup besar bagi pemerintahan daerah. Parkir liar juga menjadi permasalahan, karena oknum yang tidak berwenang mengoperasikan tempat parkir tidak memberikan kontribusi pungutan resmi parkir terhadap Pendapatan Asli Daerahnya. Salah satu kemajuan teknologi dalam layanan publik yang berupaya memfasilitasi warga dalam menggunakan layanan publik dengan aman dan nyaman adalah pemasangan *e-parking*. Agar masyarakat dapat memarkir kendaraannya sendiri dengan bantuan petugas parkir dan membayar dengan uang elektronik, *e-parking* harus dapat mengurangi pungutan liar yang dilakukan oleh orang-orang

yang tidak jujur. Pembayaran *e-parking* dapat dilakukan dengan mudah melalui aplikasi dompet digital yang tersedia di smartphone. Sistem pembayaran *E-parking* juga mendukung variasi metode, termasuk e-wallet, *QRIS*, dan layanan perbankan melalui ponsel. Hal ini diharapkan dapat menciptakan lingkungan kota yang lebih aman, nyaman, dan mudah dikelola melalui penerapan kebijakan berbasis teknologi.

Dimensi ketepatan kebijakan *E-parking* muncul sebagai respon terhadap persoalan parkir liar akibat terbatasnya kapasitas lahan parkir resmi yang tidak seimbang dengan laju pertumbuhan kendaraan bermotor. Selain itu, sistem parkir manual selama ini dinilai kurang efektif dalam mendukung meningkatkan pendapatan retribusi parkir, mengingat banyaknya praktik kebocoran serta keberadaan juru parkir liar yang tidak memberikan kontribusi resmi. Melalui sistem ini pemerintah daerah berupaya untuk menata ulang sistem perparkiran dengan pendekatan teknologi yang lebih akuntabel dan efisien. Penggunaan tarif progresif berdasarkan durasi parkir serta sistem pengelolaan berbasis elektronik diyakini mampu mendorong meningkatkan pendapatan retribusi parkir secara signifikan, sekaligus memperbaiki kualitas pelayanan publik dan pengelolaan parkir secara menyeluruh.

1.6.2.8 Retribusi Parkir

Retribusi merupakan suatu pungutan yang dilakukan oleh pemerintah kepada publik yang telah menikmati jasa (dan barang) Pemerintah. Salah satu sumber pendapatan daerah yaitu berasal dari

retribusi. Cakupan target retribusi sangat mempengaruhi tingkat pendapatan asli daerah (PAD) karena mencerminkan seberapa banyak objek retribusi yang dapat dikenai pungutan, mulai dari retribusi jasa umum, retribusi jasa usaha, dan retribusi perizinan tertentu.

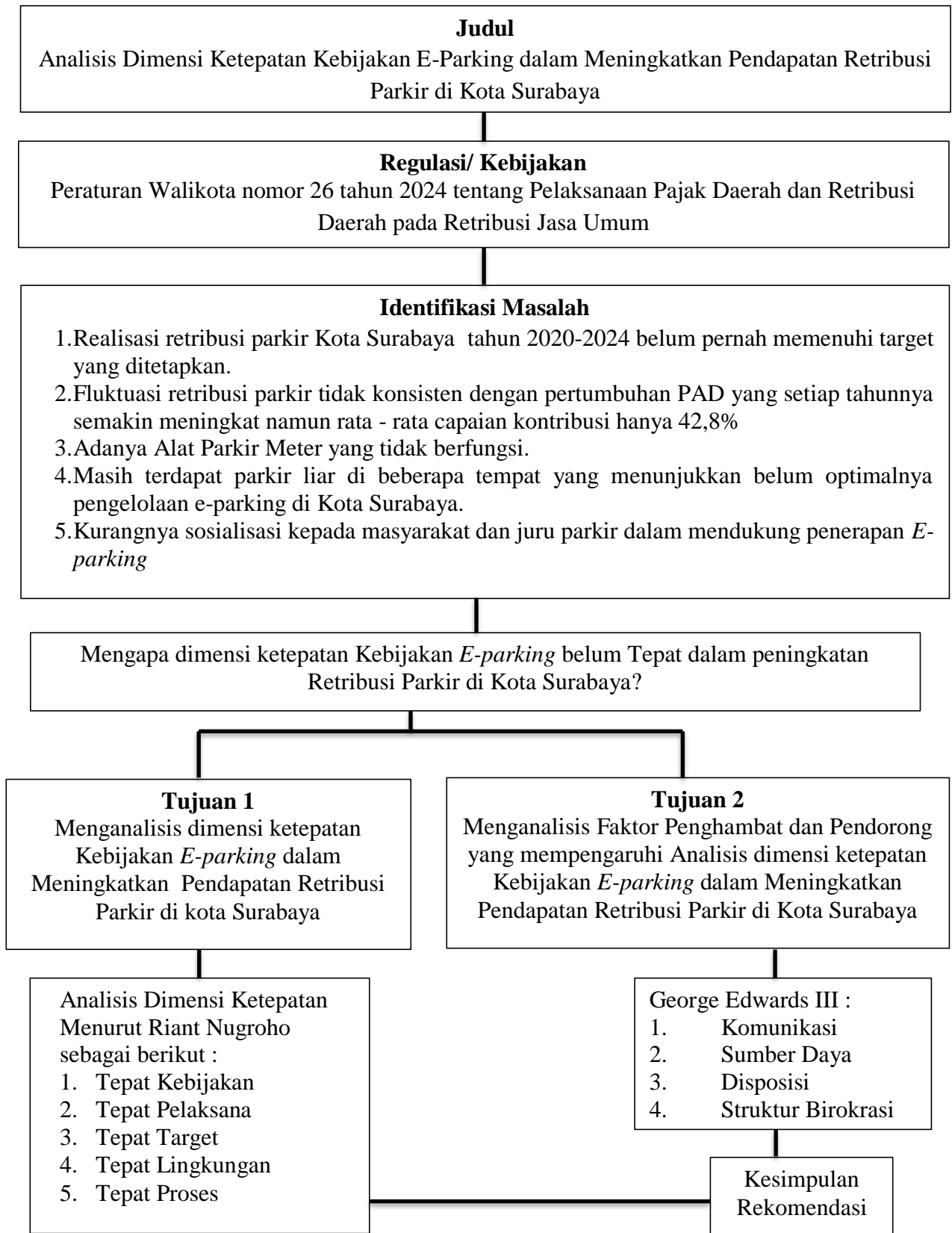
Salah satu retribusi yang paling sering dijumpai dalam sehari-hari yaitu retribusi parkir. Pengelolaan perparkiran di kota besar sangat dibutuhkan agar tidak menimbulkan parkir liar di tempat yang akan mengakibatkan kepadatan lalu lintas. Parkir adalah keadaan sebuah kendaraan yang tidak bergerak dan bersifat sementara karena tidak ada pemilik yang mengemudi di dalamnya. Setiap masyarakat yang menggunakan atau menempati lahan parkir akan membayar retribusi yang telah ditetapkan dan akan diberikan karcis penanda bukti telah membayar. Dengan adanya pengelolaan yang baik maka pemerintah dapat mewujudkan kertiban di jalan ataupun tempat-tempat tertentu.

Periode retribusi parkir merupakan jangka waktu tertentu yang menjadi batas akhir kewajiban retribusi. Retribusi parkir merupakan biaya yang dipungut atas penyediaan layanan dan fasilitas parkir di tepi jalan. Menurut UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya (UU No 22, 2009). Merujuk pada Warpani semua kendaraan tidak mungkin bergerak terus, pada suatu saat ia harus berhenti untuk sementara waktu (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama yang disebut parkir. Terdapat beberapa karakteristik

parkir seperti kapasitas parkir, volume parkir, akumulasi parkir, durasi parkir, tingkat penggunaan parkir, kebutuhan parkir, indeks parkir, dan pengawasan lalu lintas secara umum, hal tersebut berkaitan dengan berbagai persyaratan parkir yang harus dipenuhi.

Peraturan daerah Kota Surabaya nomor 7 tahun 2023 menjelaskan tarif retribusi yang diterapkan pada kebijakan *e-parking*. Apabila kondisi tersebut diperhatikan, maka retribusi diturunkan menjadi pendapatan dari usaha pemerintah daerah dalam membangun prasarana dan sarana untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, organisasi, dan dunia usaha. Oleh karena itu, menjadi kewajiban pemerintah daerah untuk memberikan pengganti berupa pendapatan bagi kas daerah. Dua bentuk pendapatan asli daerah dari tempat parkir adalah pajak parkir dan retribusi parkir. Penyedia tempat parkir di luar badan jalan dikenakan retribusi pajak parkir. Pengusaha parkir dapat mengawasi parkir di gedung atau halaman milik pemerintah atau swasta. Sedangkan retribusi parkir adalah pungutan atas jasa parkir yang disediakan oleh pemerintah daerah. Terdapat dua jenis biaya parkir. Layanan parkir yang disediakan pemerintah di jalan umum dikenakan retribusi parkir. Pemerintah daerah mengenai retribusi parkir khusus untuk layanan parkir tertentu.

1.7 Kerangka Berpikir Teoritis



1.8 Operasionalisasi Konsep

1.8.1 Analisis Dimensi ketepatan kebijakan E-parking dalam Meningkatkan Pendapatan Retribusi Parkir di Kota Surabaya

Dimensi ketepatan merupakan suatu proses penerjemahan kebijakan, rencana, atau program ke dalam tindakan nyata yang dilaksanakan oleh berbagai pihak yang berkepentingan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Meningkatkan pendapatan retribusi parkir Kota Surabaya adalah langkah penting dalam memastikan bahwa kebijakan Perwal nomor 26 tahun 2024 tentang pelaksanaan pajak daerah pada retribusi jasa umum, lalu mengenai pelaksanaan *e-parking* dapat dijalankan secara tepat dan berkelanjutan pada bagian 4 pasal 33, 35 dan 36. Pengtepatan penerapan *E-parking* memerlukan indikator-indikator yang jelas untuk memastikan bahwa keberjalanannya dalam meningkatkan pendapatan retribusi parkir dilakukan secara standar yang ditetapkan. Untuk Penerapan *E-parking* dalam meningkatkan pendapatan retribusi parkir di Kota Surabaya, peneliti menggunakan indikator implemementasi kebijakan, adapun penjabaran indikator tersebut dijelaskan sebagai berikut :

1. Tepat Kebijakan

Ketepatan kebijakan dapat dilihat dari:

- a. Kejelasan tujuan kebijakan
- b. Relevansi kebijakan dengan masalah peningkatan retribusi
- c. Legimitasi dan Kwenengan Lembaga Pelaksana

2. Tepat Pelaksana

Tepat pelaksana dapat diamati dari:

- a. Kompetensi dan Kemampuan Pelaksana dalam Menjalankan Kebijakan *e-parking*
- b. Model kerjasama yang dilakukan oleh pelaksana kebijakan *e-parking*.
- c. Tingkat Pemahaman dan Komitmen Pelaksana

3. Tepat Target

Adapun gejala yang diamati dalam tepat target:

- a. Kejelasan dan Kesesuaian Target Sasaran Kebijakan *e-parking*.
 - b. Karakteristik Target Sasaran
 - c. Karakteristik Target Kebijakan *e-parking*
4. Tepat Lingkungan
- Adapun gejala yang diamati dalam tepat lingkungan:
- a. Interaksi yang sudah dilakukan dengan para aktor/ lembaga internal dalam melaksanakan kebijakan *e-parking*.
 - b. Respon masyarakat sebagai pengguna jasa parkir (pjp) menjadi objek lingkungan eksternal kebijakan *e-parking*
5. Tepat Proses
- Adapun gejala yang diamati dalam tepat proses:
- a. Proses Penerimaan Kebijakan oleh Target Sasaran dan Pelaksana
 - b. Internalisasi aktor pelaksana kebijakan *e-parking*
 - c. Kesiapan aktor pelaksana.

1.8.2 Faktor Penghambat & Pendorong Dimensi ketepatan Kebijakan *E-parking* dalam Meningkatkan Pendapatan Retribusi Parkir Kota Surabaya

Faktor yang mempengaruhi kebijakan dapat didefinisikan sebagai segala sesuat hal yang memiliki potensi untuk mendorong maupun menghambat keberhasilan pelaksanaan kebijakan publik. Dalam penelitian ini, penulis akan melihat sejauh mana instansi yang bertanggung jawab yaitu Dinas Perhubungan Kota Surabaya dalam menjalankan kebijakan *E-parking* untuk mendukung meningkatkan pendapatan retribusi parkir di kota surabaya. Untuk menganalisis dimensi ketepatan kebijakan tersebut, peneliti menggunakan pendekatan dari teori dimensi ketepatan kebijakan George C. Edward III, yang mengidentifikasi empat variabel utama yang berpengaruh terhadap keberhasilan dan menghambat dimensi ketepatan yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Keempat

variabel ini dipilih karena memiliki tingkat relevansi yang tinggi dengan kondisi nyata keberjalanan *E-parking* di lapangan serta dapat mengungkap berbagai faktor-faktor yang terjadi selama proses dimensi ketepatan kebijakan

1. Komunikasi

Informasi mengenai kebijakan harus disampaikan dengan jelas kepada pihak-pihak yang bertanggung jawab dalam pelaksanaannya. Komunikasi yang efektif memastikan bahwa tujuan dan prosedur kebijakan dipahami dengan baik oleh pelaksana kebijakan

- a. Transmisi, informasi tentang kebijakan *e-parking* tersampaikan kepada pihak-pihak terkait.
- b. Kejelasan, informasi tentang kebijakan *e-parking* terutama terkait perubahan pembayaran retribusi
- c. Konsistensi, informasi kebijakan konsisten di semua pelaksana di lapangan agar tidak terjadi kebocoran retribusi.

2. Sumber Daya

Sumber daya yang memadai, termasuk sumber daya manusia, keuangan, dan material, sangat penting untuk pelaksanaan kebijakan. Tanpa ketersediaan sumber daya yang cukup, dimensi ketepatan kebijakan tidak akan berjalan dengan efektif.

- a. Sumber daya manusia, meliputi aparatur Dinas Perhubungan, juru parkir, dan pengawas yang memiliki kompetensi dalam menjalankan sistem *e-parking*
- b. Sumber daya anggaran, ketersediaan dana yang mendukung penerapan, pemeliharaan, dan pengawasan kebijakan *e-parking*;
- c. Sumber daya peralatan, berupa perangkat dan sistem pembayaran parkir elektronik yang menunjang kelancaran pemungutan retribusi.
- d. Sumber daya kewenangan dalam kebijakan *e-parking* bersumber yang mempunyai kewenangan tertinggi dalam menetapkan kebijakan.

3. Disposisi

Komitmen, Sikap, dan Motivasi dari para pelaksana kebijakan sangat mempengaruhi dimensi ketepatan kebijakan. Jika para pelaksana memiliki sikap yang positif dan termotivasi, mereka akan lebih cenderung melaksanakan kebijakan dengan baik

- a. Pemahaman kebijakan, pelaksana kebijakan memahami tujuan dan manfaat kebijakan
- b. Komitmen pelaksana, pelaksana kebijakan berkomitmen menjalankan kebijakan sesuai aturan
- c. Motivasi, dorongan pelaksana kebijakan khususnya juru parkir dan petugas terkait pelaksanaan *e-parking* dalam mendukung peningkatan retribusi parkir.

4. Struktur Birokrasi

- a. Fragmentasi, Kerjasama pada instansi sangat penting untuk kelancaran dalam analisis ketepatan
- b. Proses dan Tanggung Jawab, menilai kejelasan pembagian tugas antar pelaksana serta mekanisme penanganan kendala dalam dimensi ketepatan kebijakan *e-parking* yang memengaruhi efektivitas pemungutan retribusi parkir.

Tabel 1. 6 Operasionalisasi Konsep Dimensi ketepatan kebijakan E-parking dalam Meningkatkan Pendapatan Retribusi Parkir di Kota Surabaya

No	Fenomena	Gejala	Sub Gejala
1.	Dimensi ketepatan kebijakan E-parking dalam Meningkatkan Pendapatan Retribusi Parkir di Kota Surabaya	a. Tepat Kebijakan	Kejelasan Tujuan Kebijakan <i>E-parking</i>
			Relevansi Kebijakan dengan Masalah Peningkatan Retribusi
			Legitimasi dan Kewenangan Lembaga Pelaksana
		b. Tepat Pelaksana	Kompetensi dan Kemampuan Pelaksana dalam Menjalankan Kebijakan <i>e-parking</i>
			Model kerjasama yang dilakukan oleh pelaksana kebijakan <i>e-parking</i>
			Tingkat Pemahaman dan Komitmen Pelaksana
		c. Tepat Target	Kejelasan dan Kesesuaian Target Sasaran Kebijakan <i>e-parking</i>
			Kesiapan Target Sasaran
			Karakteristik Target Kebijakan <i>e-parking</i>
		d. Tepat Lingkungan	Lingkungan Internal
			Lingkungan Eksternal
		e. Tepat Proses	Proses Penerimaan Kebijakan oleh Target Sasaran dan Pelaksana
			Internalisasi aktor pelaksana kebijakan <i>e-parking</i>
			Kesiapan aktor pelaksana.

NO	FENOMENA	OPERASIONAL	
		Gejala	Sub Gejala
1.	Faktor Pendorong dan Faktor Penghambat Dimensi ketepatan kebijakan E-parking dalam Meningkatkan Pendapatan	a. Komunikasi	Transmisi, proses penyampaian informasi
			Kejelasan penyampaian informasi
			Konsistensi penyampaian informasi
2.	a. Sumber Daya	Sumber Daya Manusia (staff)	
		Sumber Daya Anggaran	
		Sumber Daya Peralatan	
		Sumber Daya Kewenangan	

3.	Retribusi Parkir di Kota Surabaya	a. Disposisi	Sikap Pelaksana terhadap kebijakan <i>e-parking</i>
			Komitmen Pelaksana
			Motivasi Pelaksana
4		a. Struktur Birokrasi	Fragmentasi
			Proses dan Tanggung Jawab

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2026.

1.9 Argumentasi Penelitian

Menurut Osborne, Erduran, dan Simon (2004), argumentasi merupakan inti dari praktik ilmiah karena melalui proses ini, peneliti menunjukkan bagaimana data dan interpretasi yang dihasilkan dapat dikaitkan dengan teori yang ada. Penelitian ini dilakukan karena didasari oleh rasa keingintahuan penulis terkait Dimensi ketepatan kebijakan E-parking dalam Meningkatkan Pendapatan Retribusi Parkir di Kota Surabaya. Kebijakan yang mengatur dimensi ketepatan *E-parking* di Kota Surabaya ditinjau pada Peraturan Daerah nomor 3 tahun 2018 Bab XII Pasal 28-31 dimana pada pasal 31 dijelaskan akan diturunkan di Peraturan Walikota terkait *E-parking*. Peraturan Walikota No.26 Tahun 2024 tentang pelaksanaan pajak daerah dan retribusi daerah pada retribusi jasa umum merupakan salah satu penjelasan terkait *e-parking*, dimana penjelasan lebih jelas di bagian empat pasal 33 dan 35. Kebijakan *E-parking* bukan hanya penting sebagai inovasi administrasi, tetapi juga sebagai instrumen strategis untuk penanggulangan kebocoran retribusi parkir akibat juru parkir yang tidak tanggung jawab. Dapat dilihat dari target retribusi parkir dalam 3 tahun berturut turut 2022-2024 tidak memenuhi target yang ditetapkan oleh pemerintahan Kota Surabaya. Belum tepatnya pencapaian target retribusi parkir di tepi jalan umum di Kota Surabaya disebabkan oleh masih adanya praktik parkir tidak resmi, rendahnya kepatuhan masyarakat terhadap aturan perparkiran, serta penggunaan sistem parkir manual yang kurang efisien dan berpotensi menimbulkan kebocoran penerimaan daerah. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, Pemerintah Kota Surabaya menerapkan kebijakan *e-parking* sebagai sistem pemungutan retribusi berbasis non-tunai guna

meningkatkan transparansi, akuntabilitas, dan efektivitas pengelolaan parkir. Namun, penerapan *e-parking* belum sepenuhnya merata dan masih menghadapi kendala keterbatasan sumber daya manusia dalam pelaksanaannya.

Penulis berpendapat bahwa kebijakan e-parkig ini dinilai efektif untuk meningkatkan pendapatan retribusi parkir dan mengurangi permasalahan terkait parkir di Kota Surabaya. Berdasarkan uraian tersebut, dirumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut: “Bagaimana dimensi ketepatan kebijakan parkir elektronik (*e-parking*) dalam meningkatkan pendapatan retribusi parkir di Kota Surabaya, khususnya pada lokasi Taman Bungkul dan Balai Kota Surabaya?”. Berangkat dari pertanyaan utama tersebut, penelitian ini selanjutnya diarahkan untuk melakukan analisis yang lebih mendalam melalui perumusan sub-pertanyaan penelitian, yaitu dengan mengidentifikasi faktor-faktor pendukung dan faktor-faktor penghambat yang dihadapi dalam pelaksanaan kebijakan *e-parking* pada kedua lokasi tersebut. Dengan demikian, rumusan masalah yang disusun diharapkan mampu memberikan gambaran yang komprehensif mengenai bagaimana dimensi ketepatan kebijakan *e-parking* dilaksanakan serta sejauh mana kebijakan tersebut berkontribusi terhadap peningkatan retribusi parkir di Kota Surabaya, khususnya di Taman Bungkul dan Balai Kota Surabaya.

1.10 Metode Penelitian

1.10.1 Tipe Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif.

Menurut Sugiyono (2015:9) penelitian kualitatif merupakan metode yang

berpatokan pada filsafat postpositivisme dan bertujuan pada kondisi penelitian dengan obyek yang alamiah. Obyek yang dimaksud adalah ketika ada tidaknya peneliti dinamikanya tidak dapat terpengaruhi. Penelitian kualitatif menekankan pada analisis induktif dimana dalam pengumpulan datanya secara triangulasi (gabungan) melalui proses wawancara, observasi, dan dokumentasi. Tujuan penelitian deskripsi kualitatif adalah untuk menemukan ilmu baru yang dapat digunakan untuk membantu mengatasi masalah dan meningkatkan taraf hidup manusia. Dengan menggunakan observasi di Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang dipilih yaitu UPTD Parkir Kota Surabaya.

Dalam menganalisis Dimensi ketepatan kebijakan E-parking dalam Meningkatkan Pendapatan Retribusi Parkir di Kota Surabaya, digunakan metode deskriptif yang bertujuan untuk mencari unsur-unsur, ciri-ciri, dan sifat fenomena. Melalui penelitian kualitatif deskriptif maka peneliti akan menghasilkan data yang digambarkan melalui susunan kata atau secara lisan berdasarkan pengamatan akan subjek ataupun tingkah laku subjek penelitian.

1.10.2 Situs dan Lokus Penelitian

f. Situs Penelitian

Situs penelitian adalah istilah lain yang digunakan untuk menggambarkan tempat pelaksanaan penelitian. Saat melakukan penelitian dengan tipe kualitatif, penetapan lokasi penelitian sangat penting karena memungkinkan untuk menentukan objek dan tujuan

penelitian dengan lebih jelas. Dengan demikian, peneliti telah menetapkan bahwa penelitian akan dilakukan di Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

g. Lokus Penelitian

Lokasi penelitian ini berada di tiga kawasan yaitu Taman Bungkul, Jalan Tunjungan serta dilihat dari kawasan strategis yaitu Balai Kota Surabaya karena memiliki intensitas pelayanan parkir yang tinggi dan berpotensi menyumbang retribusi parkir yang tinggi.

1.10.3 Subjek Penelitian

Subjek penelitian merujuk pada informan yang terlibat dalam penelitian. Pemilihan informan yang tepat sangat penting untuk mendukung kelancaran proses penelitian. Dalam penelitian ini, teknik yang digunakan adalah *non-probability* sampling dan *purposive sampling* (sampel bertujuan). Menurut Sugiyono (2011:85), *purposive sampling* adalah metode pemilihan sampel yang dilakukan secara sengaja berdasarkan tujuan tertentu, dimana sampel dipilih karena dianggap dapat mewakili dan memahami permasalahan yang sedang diteliti. Informan dalam penelitian ini terdiri dari:

- a. Kepala UPT Parkir Tepi Jalan Umum Dinas Perhubungan Kota Surabaya
- b. Staff UPT Parkir Tepi Jalan Umum Dinas Perhubungan Kota Surabaya
- c. Juru Parkir Elektronik
- d. Masyarakat pengguna layanan parkir

Partisipan dipilih dengan menggunakan *snowball sampling*. Sampel snowball merupakan teknik pengambilan sampel dengan cara berantai. Disebut demikian karena pengambilan sampel diawali dengan jumlah kecil yang kemudian membesar, diibaratkan seperti bola salju (Nasution, 2023). Hal ini sejalan dengan pendapat Sugiyono (2019) yang mengatakan bahwa pada metode ini mulanya dipilih satu atau dua sampel, lalu selanjutnya dipilih sampel-sampel lain untuk melengkapi informasi yang diberikan sebelumnya sehingga sampel berkembang menjadi lebih banyak.

1.10.4 Jenis Data

Menurut sugiyono (2015:23-25), jenis data dibedakan menjadi dua, yaitu kualitatif dan kuantitatif. Penelitian ini menggunakan jenis data yang berupa metode kualitatif. Penulis akan memaparkan data berupa pernyataan yang berhasil dihimpun berdasarkan beberapa teknik pengumpulan data, yaitu dengan melaksanakan wawancara, mengkaji dokumen, dan melaksanakan observasi. Data Kualitatif, dalam penelitian ini berbentuk kata, pemetaan, dan gambar. Data kualitatif digunakan dalam penelitian ini untuk melihat fokus penelitian dengan mengamati saksama fenomena-fenomena permasalahan yang terjadi secara lebih mendalam yang hasilnya kemudian akan dianalisis dan disajikan melalui narasi deskriptif.

1.10.5 Sumber Data

Menurut sugiyono (2015) sumber data dikualifikasi menjadi dua yaitu sumber primer dan sekunder:

1. Sumber primer yaitu sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Dalam penelitian ini, data primer diperoleh melalui observasi langsung pada proses parkir, wawancara mendalam (*in-depth interview*) dengan berpedoman pada daftar pertanyaan serta pengamatan untuk memahami kondisi lapangan dan mengungkapkan kejadian atau keadaan yang dijelaskan dari hasil wawancara dengan informan dan dokumen terkait yang ditemukan di perpustakaan. Wawancara dilakukan dengan pegawai Dinas Perhubungan Kota Surabaya, juru parkir, dan masyarakat pengguna layanan parkir, sehingga diperoleh data, informasi, dan keterangan mengenai dimensi ketepatan kebijakan *E-parking* dalam meningkatkan pendapatan retribusi daerah Kota Surabaya.

2. Sumber sekunder merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Dalam penelitian ini, data sekunder yang dikumpulkan meliputi dokumen dari kator atau instansi terkait, publikasi, serta temuan-temuan penelitian sebelumnya yang relevan dengan dimensi ketepatan kebijakan *E-parking* di tepi jalan umum dalam meningkatkan pendapatan retribusi Kota Surabaya. Data ini digunakan sebagai bahan pertimbangan dan perbandingan dalam penelitian

1.10.6 Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data adalah teknik atau cara yang dapat digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data, serta instrumen pengumpulan data adalah alat bantu yang dipilih dan digunakan oleh

peneliti dalam kegiatannya mengumpulkan data agar kegiatan tersebut menjadi sistematis dan lebih mudah. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini ada tiga (3), yaitu (1) observasi, (2) interview, & (3) dokumentasi, penjelasan lebih luasnya sebagai berikut:

1. Teknik Observasi

Observasi merupakan proses pengamatan secara langsung yang akan melibatkan peneliti untuk dapat mengamati dan mencatat seluruh fenomena yang terjadi di lapangan yang kemudian disimpulkan berdasarkan hasil objek yang diamati oleh peneliti. Dalam penelitian ini, observasi dilakukan untuk memeriksa langsung terhadap dimensi ketepatan kebijakan *E-parking* di tepi jalan umum dalam meningkatkan pendapatan retribusi parkir di Kota Surabaya.

2. Teknik Interview (Wawancara)

Wawancara adalah proses mengumpulkan data dengan melakukan sesi tanya jawab antara peneliti dengan informan guna menggali sebanyak-banyaknya informasi untuk melangsungkan penelitian. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan Teknik wawancara terbuka, yaitu wawancara dengan memberi tahu informan terkait tujuan dari kegiatan wawancara. Tujuan wawancara ini untuk menilai Dimensi ketepatan kebijakan *E-parking* dalam Meningkatkan Pendapatan Retribusi Parkir di Kota Surabaya. Peneliti menggunakan wawancara terstruktur dengan pertanyaan-pertanyaan mendalam untuk diajukan kepada responden. Selain itu, digunakan handphone sebagai alat perekam kemudian hasil jawaban

responden atas pertanyaan yang diajukan penelitian saat wawancara akan dicatat dan ditranskripsikan untuk keperluan analisis.

3. Dokumentasi (*Documentation*)

Dokumentasi digunakan sebagai salah satu teknik untuk melengkapi serta meningkatkan keakuratan data atau informasi yang diperoleh di lapangan. Data tersebut bersumber dari berbagai dokumen atau arsip yang relevan dengan penelitian sehingga dapat digunakan untuk membantu proses pengecekan keabsahan data. Analisis dokumentasi dilakukan dengan mengumpulkan informasi dari dokumen yang tersedia baik di lokasi penelitian maupun dari sumber lain yang berkaitan dengan topik penelitian. Metode ini dimanfaatkan untuk memperoleh data yang telah tercatat dalam berbagai dokumen sebagai pelengkap dari data yang diperoleh melalui observasi dan wawancara. Dalam penelitian ini, dokumentasi dilakukan untuk melihat dan menelaah secara langsung berbagai dokumen yang berkaitan dengan Dimensi ketepatan kebijakan E-parking dalam Meningkatkan Pendapatan Retribusi Parkir di Kota Surabaya.

1.10.7 Analisa dan Interpretasi Data

Setelah mengumpulkan semua data (primer dan sekunder), dalam penelitian ini dilakukan analisis berdasarkan bentuk data yang dinyatakan oleh responden secara lisan maupun tertulis. Analisis dilakukan secara kualitatif dengan bergerak antara perolehan data, reduksi data, penyajian, dan penarikan kesimpulan/verifikasi, mengikuti tipe dan tujuan penelitian.

Menurut Miles dan Huberman (Ash-Shiddiqi et al., 2025), dijelaskan secara sistematis sebagai berikut:

a. Reduksi Data (Data Reduction)

Data yang dikumpulkan perlu dicatat dengan teliti dan rinci karena menghindari hal yang tidak diinginkan. Data yang terkumpul akan semakin banyak, kompleks dan rumit. Maka dari itu, penting untuk segera melakukan analisis data melalui reduksi data. Reduksi data melibatkan proses merangkum, memilih informasi penting, memfokuskan pada elemen yang relevan, mencari tema dan pola serta membuang informasi yang tidak diperlukan. Peneliti akan mendapatkan gambaran yang lebih jelas dan memudahkan proses pengumpulan data berikutnya dengan mereduksi data. Fakta yang direduksi mencakup hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi mengenai dimensi ketepatan kebijakan *E-parking* dalam meningkatkan pendapatan retribusi parkir Kota Surabaya. Peneliti perlu memperhatikan tujuan yang akan dicapai dalam penelitian sehingga tujuan utama dari penelitiannya tidak keluar dari fokus penelitian.

b. Penyajian Data

Penelitian kualitatif biasanya menyajikan data dalam bentuk tabel, grafik, diagram, atau pictogram. Penyajian data ini membantu dalam mengorganisasikan data dan menyusunnya dalam pola hubungan yang mudah di pahami. Dalam penelitian kualitatif, data biasanya disajikan dalam bentuk flowchart, bagan, uraian naratif, atau hubungan antar kategori. Peneliti menyajikan data dari triangulasi dan reduksi yang

kemudian dianalisis untuk menguraikan pembahasan serta mencocokkan dengan teori yang dipilih. Hasil analisis ini digunakan untuk mengevaluasi dimensi ketepatan kebijakan *E-parking* dalam meningkatkan pendapatan retribusi parkir Kota Surabaya.

c. Kesimpulan

Penelitian ini akan menentukan seberapa efektif kebijakan *E-parking* Kota Surabaya dan dikaitkan dengan teori-teori yang relevan. Kesimpulan awal yang diajukan tidak stabil dan dapat berubah jika tidak didukung oleh bukti yang kuat selama tahap pengumpulan berikutnya. Tetapi jika bukti yang kuat dan konsisten ada saat data dikumpulkan kembali, kesimpulan awal tersebut dianggap kredibel.

1.10.8 Kualitas Data atau Validitas Data

Pada penelitian ini data diperoleh melalui uji kredibilitas atas fenomena penelitian yang dilakukan oleh penulis. Salah satu teknik untuk menguji kredibilitas data adalah teknik triangulasi data. Menurut Sugiyono (2015:83), triangulasi data adalah metode pengumpulan data yang menggabungkan berbagai data dan sumber yang sudah ada:

1. Triangulasi Sumber

Triangulasi sumber berfungsi untuk menguji kredibilitas data yang dilakukan dengan proses verifikasi data yang telah diperoleh dari berbagai sumber, seperti wawancara, arsip, dan dokumen.

2. Triangulasi Teknik

Triangulasi teknik untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan memverifikasi data yang diperoleh dari sumber yang sama namun menggunakan metode yang berbeda. Contohnya, data yang didapat melalui observasi kemudian diperiksa kembali melalui wawancara.

3. Triangulasi Waktu

Triangulasi waktu mampu mempengaruhi kredibilitas suatu data. Data yang diperoleh melalui wawancara di pagi hari akan menghasilkan data yang lebih valid. Uji kredibilitas data perlu dilakukan dengan memverifikasi melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi pada waktu atau situasi yang berbeda hingga memperoleh data yang kredibel.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode triangulasi sumber dan teknik untuk menguji penelitian. Pilihan metode triangulasi sumber dibuat karena penulis menginginkan data yang valid dan kredibel, yang berasal dari beragam informan dan perspektif. Selain itu, penulis juga memilih triangulasi teknik karena ingin memastikan bahwa data yang digunakan tidak hanya berasal dari informan, tetapi juga dari data, dokumen, atau laporan yang ditemukan melalui studi kepustakaan. Dengan menggabungkan kedua teknik ini, penelitian dapat menghasilkan data yang memiliki kualitas dan kredibilitas yang tinggi.