KAMPUS AKADEMIK PUBLISING
Jurnal Ilmiah Penelitian Mahasiswa (JIPM)
Vol.4, No.4 Agustus 2026
e-ISSN: 3025-5465, p-ISSN : 3025-7964, Hal 803-813
DOI : https://doi.org/10.61722/jipm.v4i4.2806

Analisis Kinerja Parkir Dengan Metode Pembayaran *QRIS* Terhadap Retribusi Parkir Pada Peningkatan Pendapatan Asli Daerah Taman Bungkul Kota Surabaya

Faldy Putra Dharma, Kurnia Hadi Putra, Ratih Sekartadji, Theresia Maria
Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya
Email : faldyputradharma28@gmail.com, kurnia_putra@itats.ac.id, theresiamca@itats.ac.id, ratih.sekartadji@itats.ac.id

Abstract. *Bungkul Park in Surabaya is a public space with high community activity that increases parking demand. The high number of vehicles and the presence of cash parking practices without official tickets may lead to revenue leakage in local parking retribution. The study aims to analyze parking characteristics and evaluate the potential implemantation of the Quick Response Code Indonesian Standard (QRIS) non-cash payment system to increase parking retribution revenue in the Bungkul Park area. This research used a quantitative method through field surveys to obtain data on parking volume, parking accumulation, parkng duration, parking capacity, and parking turnover rate. The results show that parking activity in Bungkul Park is relatively high, especially on weekends. The average parking duration ranges from 3,75 to 3,79 hours, with weekday parking volumes of 177 motorcycles and 111 cars, while weekend volumes increase to 319 motorcyles and 84 cars. The potential parking reribution revenue is estimated at Rp. 719.232.500 per years using fixed tarif system and can increase to Rp. 753.360.000 year with a progressive tariff system. The implementation of QRIS based non-cash payments is expacted to improve transaction transparancy and minimize parking revenue leakage, thereby supporting the increase of Surabaya's Regional Original Revenue (PAD).*

Keywords : Parking Performance, QRIS, Parking Retribution, Regional, Bungkul Park

Abstrak Taman Bungkul Surabaya merupakan salah satu ruang publik yang memiliki aktivitas masyrakat yang tinggi sehingga menyebabkan meningkatnya kebutuhan lahan parkir. Tingginya volume kendaraan kendaraan serta masih ditemukannya praktik parkir tunai tanpa karcis berpotensi menimbulkan kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari sektor retribusi parkir. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis karakteristik parkir serta potensi penerapan sistem pembayaran non tunai dengan *QRIS* dalam meningkatkan retribusi parir di kawasan Taman Bungkul. Kota Surabaya. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif dengan melakukan survei lapangan untuk memperoleh data volume parkir, akumulasi parkir, durasi parkir, dan tingkat pergntian parkir. Hasil analisis menunjukkan bahwa aktivitas parkir di kawasan Taman Bungkul tergolong tinggi dengan rata-rata durasi parkir kendaraan berkisar antara 3,75-3,79 jam. Volume kendaraan tercatat sebanyak 177 kendaraan roda dua dan 111 kendaraan roda empat, sedangkan pada akhir pekan meningkat menjadi 319 kendaraan roda dua dan 84 kendaraan roda empat. Potensi pendapatan retribusi parkir diperkirakan mencapai Rp.719.323.500 per tahun dengan tarif tetap dan dapat mencapai Rp.753.360.000 per tahun apabila diterapkan tarif progresif. Oleh karena itu, penerapann sistem pembayaran non-tunai menggunakan *QRIS* diharapkan dapat meningkatkan transparansi transaksi, meminimalkan kebocoran retribusi parkir, serrta mendukung peningkatan PAD Kota Surabaya.

Kata kunci: Kinerja paarkir, QRIS, Retribusi Parkir, Pendapatan Asli Daerah

Naskah Masuk: 01 Juli 2026; Revisi: 05 Juli 2026; Diterima: 11 Juli 2026; Terbit: 16 Juli 2026

1. Pendahuluan

Kota Surabaya merupakan salah satu kota tujuan masyarakat untuk merantau maupun berwisata. Salah satu tujuan berlibur di Kota Surabaya ini adalah Taman Bungkul yang merupakan taman hiburan masyarakat ditemui di jantung Kota Surabaya menjadi pusat kegiatan masyarakat sekitar. Oleh karena itu, Tempat ini selalu menjadi sorotan wisata populer yang didatangi oleh masyarakat lokal maupun pengunjung dari kota lain. (Antonius dan Pramono, 2022). Aktivitas masyarakat yang tinggi serta padatnya penduduk menyebabkan volume kendaraan bermotor di Kota Surabaya selalu mengalami kenaikan yang berdampak kemacetan dibeberapa titik. Kemacetan sering ditemui pada tempat yang tidak seharusnya diperuntukan untuk parkir, yang digunakan sebagai lokasi parkir, namun pada lokasi parkir tersebut terdapat juru parkir yang mengarahkan, seakan – akan lokasi tersebut memang digunakan untuk tempat parkir (Abdillah, et al, 2024).

Pengendalian parkir digunakan untuk menciptakan tempat pemberhentian kendaraan murah dan berfungsi dalam teknik lalu lintas untuk menekan jumlah kendaraan pada suatu kawasan serta menekan terjadinya kebocoran retribusi parkir yang diakibatkan oleh juru parkir nakal yang kerap kali mematok harga diluar peraturan Wali Kota Daerah Surabaya (Elaine, 2024).

Menurut data acuan pendapatan parkir Dinas Perhubungan Kota Surabaya dipaparkan, dari total 1.800 titik turun secara drastis hingga 700 titik per April 2022, sehingga target awal penerimaan Rp. 36,5 Miliar hanyatercapai Rp. 18,5 Miliar diakhir tahun, dibandingkan dengan realisasi PAD sektor parkir pada tahun 2023 hanya terealisasi sebsar Rp. 23,2 Miliar dari target yang telah ditetapkan seharusnya Rp. 60 Miliar sehingga target hanya terpenuhi sebesar 38,33%. Sedangkan, pada kebijakan retribusi parkir non tunai yang ditetapkandi Surabaya Nomor 30 pada Tahun 2018 mengenai perubahan tarif retribusi tempat khusus parkir, untuk 1 kali parkir di taman yakni untuk mobil penumpangdikenakan retribusi Rp. 5.000, sementara roda 4 Rp. 25.000, sedangkan untukroda 2 dikenakan Rp. 2000 (dua ribu rupiah).

Seiring dengan berkembangnya teknologi, memberi dorongan kepada pemerintah dalam melakukan pengembangan yang bermanfaat bagi masyarakat. Salah satu upaya perkembangan tersebut yaitu dengan adanya elektronifikasi pada

sistem transaksi keuangan oleh BI (Bank Indonesia) seperti penggunaan *QRIS* dalam melakukan transaksi (Anggraeni dan Pambudi, 2024). Dengan menggunakan metode pembayaran elektronik, masyarakat merasa diuntungkan dengan sistem pembayaran digital ini dalam banyak hal, termasuk dalam efisiiensi dalam membawa uang tunai, akurat, praktis, mudah diakses serta adanya transparansi dalam kegiatan transaksi.

Daddy Zulverdi sebagai Kepala Kantor Perwakilan Bank Indonesia Jawa Timur menyebutkan bahwa tingkat penggunaan sistem transaksi *QRIS* di Jawa Timur sampai dengan Desember tahun 2023 mengalami peningkatan sebesar 6,29 juta atau 54,59% dari tahun ke tahun, dibandingkan dengan Desember 2022 sebesar 3,23 juta (Wati, 2024). Dengan menerapkan sistem parkir yang menggunakan metode pembayaran non tunai (QRIS), kita dapat meningkatkan retribusi parkir dan PAD Surabaya. Namun, dibalik efektifitas penggunan transaksi digital (Non-tunai) masih terdapat banyak permasalahan yang menyebabkan tidak lancarnya penerapan parkir non tunai seperti sinyal yang bisa menyebakan gagalnya transaksi serta ketidak siapan masyarakat dalam melakukan pembayaran dengan menggunakan metode tersebut (Widiyana, 2024). Selain itu, Dinas Perhubungan Kota Surabaya juga menerima aduan masyarakat mengenai adanya juru parkir nakal yang saat bertugas tidak memberikan karcis. Namun, di lain sisi masih banyak pengunjung di Taman Bungkul Kota Surabaya yang lebih memilih melakukan pembayaran parkir secara tunai kepada juru parkir tanpa Tapping *E-Money* di Parkir Meter dan scan *QRIS* (Yustika, 2024). Maka dari itu, pada awal tahun 2024 Dinas Perhubungan Kota Surabaya kembali mengembangkan sistem pembayaran non tunai dengan menggunakan *voucher* parkir ditujukan bagi masyarakat yang kurang pemahaman akan penggunaan pembayaran parkir dengan metode Parkir Meter dan *QRIS*. Voucher parkir di Taman Bungkul dapat dibeli melalui tenant yang berada disekitar area Parkir Tepi Jalan Umum di Taman Bungkul, sehingga dapat meminimalisir kebocoran parkir akibat juru parkir yang nakal dan menaikan terhadap penitipan di Taman Bungkul, Kota Surabaya. (Elaine, 2024).

2. Tinjauan Lokasi

Tinjauan lokasi studi pada penelitian ini dilaksanakan di tempat parkir Tepi Jalan Umum (TJU) yang berlokasi di Taman Bungkul, Kota Surabaya. Survey penelitian ini difokuskan kepada para pengunjung dan pekerja kantoran yang

menggunakan fasilitas ruang parkir di Taman Bungkul pengguna kendaraan roda dua maupun kendaraan roda empat. Taman Bungkul merupakan sebuah ruang terbuka hijau yang berada ditengah Kota Surabaya yang dibangun diatas lahan seluas 900 m². pada tahun 2013 Taman Bungkul pernah mendapatkan penghargaan sebagai taman terbaik di Asia Tenggara (Asian Townscape Award). Namun, pada tahun 2014 Taman Bungkul sempat dilakukan revitalisasi dikarenakan kondisi taman yang mengenaskan akibat diinjak – injak masyarakat saat penyelenggaaan pembagian es krim gratis. Fasilitas yang tersedia juga terbilang lengkap karena terdapat sarana hiburan seperti Amphitheater (tribun melingkar ditengah taman), skate park dan ttrack BMX, sentra kuliner, akses wifi gratis, serta terdapat fasilitas keamanan berupa cctv yang membuat masyarakat jauh lebih nyaman dan aman dalam beraktivitas menjadikan Taman Bungkul menjadi destinasi wisata bagi masyarakat lokal Surabaya maupun luar Kota Surabaya. (Daniswari, 2022).

Tabel Jumlah Kendaraan Bermotor

Jenis Kendaraan	Tahun 2021	Tahun 2022	Tahun 2023
Roda 2	1.321.021	1.384.588	2.942.640
Roda 4	34.637	103.915	173.774
Jumlah	**1.488.503**	**1.148.503**	**3.116.416**

Sumber : Badan Pusat Statistik Jawa Timur 2024

A. Perhitungan Pendapatan Parkir

Pendapatan parkir merupakan salah satu pendapatan yang bersumber dari pungutan sendiri pemerintah daerah yang termasuk dalam Pendapatan Asli Daerah (PAD). Dari data PAD dapat dilakukan perbandingan antara hasil survey dilapangan dengan data pusat apakah terdapat suatu kebocoran parkir di Taman Bungkul. Perhitungan pendapatan parkir diperoleh berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh (Widi & Dhaniarti, 2022)

B. Potensi Retribusi Parkir

Untuk menghitung potensi retribusi parkirr perlu diketahui terlebih dahulu komponen pembentuk potensi parkir itu sendiri. Potensi parkir memiliki beberapa komponen yang perlu diketahui seperti luas area parkir, kapasitas area parkir, tingkat

penggunaan, waktu parkir (durasi), serta tarif parrkir. Menurut Ofyar Z. Tamin (2000) perhitungan potensi penerimaan retribusi parkir dalam satu hari dapat dilihat dari jumlah kendaraan dalam ruang parkir dikalikan dengan tarif parkir yang berlaku.

C. Pengertian Parkir

Parkir adalah keadaan kendaran yang berhenti tanpa pengemudi dan ditinggalkan pengemudinya, sedangkan penataan parker adalah proses penyelenggaraan kegiatan untuk meningkatkan ketertiban, keteraturan, dan kemanan parkir, *Stop* atau berhenti tidak sama dengan parkir. Parkir adalah keadaan suatu kendaraan yang berhenti beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya (Calcabilla dkk, 2023). Oleh karena itu, di tempat-tempat yang ramai dengan aktivitas, seperti lokasi wisata, ruang parkir menjadi sangat penting. Sebagian badan jalan digunakan sebagai tempat parkir karena sering kali tidak ada tempat parkir yang cukup ketika banyak bangunan atau fasilitas umum dibangun (Warpani, 1990).

D. Pngertian Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Pendapatan Asli Daerah (PAD) mengacu pada bagian daerah dari pendapatan daerah yang berasal dari pemerintah daerah dan diakui sebagai nilai kekayaan bersih berasal dari pajak daerah. PAD dimaksudkan untuk memberikan wewenang kepada Pemerintah Daerah untuk melaksanakan kegiatan otonomi daerah sebagai desentralisasi (Yani, 2013). Menurut Bapenda (2021), Pendapatan Asli Daerah merupakan pendapatan daerah dari pemerintah daerah yang diperoleh dari pajak daerah, retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan lain-lain Pendapatan Asli Daerah yang sah untuk menaikkan nilai aset bersihnya.

3. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam Studi penelitian terkait kinerja parkir dengan pembayaran *QRIS* sebagai alat transaksi non-tunai untuk mengingkatkan retribusi parkir pada Pendapatan Asli Daerah (PAD) menggunakan metode kuantitatif dengan melakukan perhitungan karakterisitik parkir untuk menentukan volume parkit, akumulasi parkir, durasi parkir, pergantian parkir (*turn over parking*), kapasitas parkir untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) terhadap retribusi parkir.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil dari penelitian ini didapatkan 2 analisis, yaitu analisis karakteristik parkir dan analisis potensi penerimaan retribusi parkir. Analisis karakteristik parkir meliputi akumulasi parkir dimana pada saat *weekday* parkir Taman Bungkul Kota Surabaya kendaraan memasuki area parkir terbesar terjadi pada pukul 13.00-14.00 WIB dengan total jumlah 43 kendaraan roda empat diarea titik 3, sama seperti halnya kendaraan roda dua yang terakumulasi parkir tebesar pada pukul 13.00-14.00 WIB sebanyak 86 kendaraan pada titik 2. Hal ini dikarenakan aktivitas pengunjung dan perkantoran yang berada di area Taman Bungkul Kota Surabaya yang efektifnya dimulai pada pukul 08.00 WIB. Jika pada saat *weekend* grafik akumulasi kendaraan yang parkir didapatkan pada pukul 07.00-08.00 kendaraan roda 2 masuk pada titik 2. Sedangkan untuk roda empat akumulasi parkir terbesar terjadi pada pukul 10.00 – 11.00 WIB di titik 3.

Hasil durasi parkir didapatkan rata – rata dari durasi parkir di weekday kendaraan roda dua dan roda empat di ketiga titik yang memarkirkan kendaraan dalam rentang waktu melebihi 1 jam. Hal ini menunjukkan bahwasannya pengunjung yang memasuki area parkir Taman Bungkul merupakan sebagian dari perkantoran, PKL, dan pengunjung rumah sakit setempat yang memiliki keperluan dengan rata – rata durasi parkir kendaraan roda dua selama 3,75 jam dan kendaraan roda empat selama 3,79 jam. Sedangkan pada saat *weekend* rata–rata durasi parkir kendaraan roda dua berada di 3,75 jam dan roda empat 3,75 jam. Karena mayoritas pengunjung Taman Bungkul di weekend merupakan pengunjung tenant dan atau karyawan perkantoran yang sedang lembur. Dari hasil pengamatan di lapangan kegiatan pengunjung Taman Bungkul dominasi oleh kegiatan dagang dan keperluan kerja.

Area parkir yang melayani parkir selama 24 jam dengan asumsi kedatangan kendaraan dapat langsung dinyatakan sebagai volum parkir. Hasil yang didapatkan dari volum parkir saat *weekday* kendaraan masuk area parkir sebanyak 177 kendaraan dan kendaraan roda empat sebanyak 111 kendaraan. Sedangkan pada saat *Weekend* volume kendaraan roda dua terhitung sebanyak 319 kendaraan dan roda empat sebanyak 84 kendaraan. Hasil perhitungan volume pada *weeekend* memiliki volume

yang tinggi dibandingkan *weekday*, dikarenakan pada *weekend* didominasi oleh pengunjung yang menikmati kuliner di tenant PKL, pengunjung yang sekedar melepas penat bersama keluarga di Taman Bungkul, serta sebagian dari karyawan kantor di area Taman Bungkul yang lembur.

Selain dari area parkir, yang utama adalah kapasitas parkir untuk menampung kendaraan dalam jumlah maksimum selama waktu pelayanan. Hasil dari perhitungan kapasitas parkir didapatkan pada saat *weekday* parkir kendaraan roda dua terdapat 100 petak dengan rata rata memiliki kapasitas pada tiap jam sebanyak 3,75 kendaraan/jam. Sedangkan pada kendaraan roda empat terdapat 100 petak parkir, dengan rata-rata kapasitas parkir tiap jam 3,79 kendaraan/jam.

Tingkat pergantian (*Parking Turn Over*) merupakan suatu data yang menunjukkan sebuah tingkat penggunaan ruang parkir dilakukan dengan membagi volume parkir dengaan jumlah ruang parkir, untuk tiap waktu tertentu (oppenlander, 1976). Hasil yang didapatkan tingkat pergantian parkir kendaraan roda dua pada *weekday* sebanyak 0,118 kendaraan/petak/jam, untuk kendaraan roda empat terdapat sebanyak 0,074 kendaraan/petak/jam. Sedangkan untuk roda dua pada *weekend* terdapat sebanyak 0,212 kendaraan/petak/jam, dan kendaraan roda empat sebanyak 0,056 kendaraan/petak/jam.

Selain dari hasil analisis karakteristik parkir, terdapat hasil analisis dari potensi penerimaan retribusi parkir di hari *weekday* dan *weekend.* Berdasarkan dari tabel Potensi Pendapatan Retribusi Parkir Tarif didapatkan bahwa potensi pendapatan retribusi parkir dari Taman Bungkul Kota Surabaya dengan menggunakan sistem tarif tetap dalam 5 (lima) hari *weekday* dan 2 (dua) hari *weekend* sebesar Rp. 6.728.000,00-/minggu dan setahun mencapai Rp. 719.232.500,00-/tahun.

Alternatif solusi dalam meningkatkan retribusi parkir dari segi sistem progesif yaitu sebuah mekanisme pengenaan sebuah tarif parkir dimana biaya parkir akan bertambah besar berdasarkan waktu kendaraan tersebut terparkir, dengan tujuan untuk mengatur permintaan ruang parkir, meningkatkan efisiensi penggunaan lahan parkir, mepercepat perputaran kendaraan, serta berkontribusi terhadap manajemen permintaan transportasi. Dari contoh analisa perhitungan potensi pendapatan retribusi parkir dengan menggunakan tarif kombinasi / progresif, potensi pendapatan retribusi parkir Taman Bungkul Kota Surabaya pada *weekday* Rp. 2.064.000,00-/hari,

sedangkan dalam per tahun potensi pendapatan retribusi parkir bisa mencapai Rp. 753.360.000,00-/ tahun. Maka dari itu denganditerapkannya sistem parkir progresif tersebut dapat membantu dalammeningkatkan hasil Pendapatan Asli Daerah (PAD) retribusi parkir agar lebih maksimal.

Inovasi program pembayaran dengan *QRIS* yang diterapkan oleh Pemerintah Kota Surabaya guna mendukung pelaksanaan transaksi parkir secara non-tunai. Penerapan *QRIS* ini bertujuan untuk meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam proses pembayaran, sekaligus meminimalkan penggunaan non-tunai yang berpoteni menimbulkan praktik penyimpangan atau penyelewengan parkir (mencegah kebocoran PAD).

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan dari hasil penelitian di kawasan parkir di Taman Kota Surabaya berdasarkan analistik menujukkan bahwa karakteristik parkir di kawasan Taman Bungkul tergolong tinggi, terutama pada waktu tertentu dan diakhir pekan. Dari hasil akumulasi parkir tertinggi pada hari kerja terjadi pada pukul 13.00-14.00 WIB pada roda dua di titik 2 dan roda empat di titik 3. Sementara pada *weekend* akumulasi parkir tertinggi terjadi pada pukul 10.00-11.00 WIB.

Dari segi durasi parkir rata-rata kendaraan di kawasan Taman Bungkul tergolong lama. Berdasarkan hasil perhitungan menggunaan metode Hobbs (1995), rata-rata pada saat *weekday* didominasi oleh kendaraan roda empat dengan durasi 3,79 jam. Sedangkan, pada *weekend* rata-rata durasi parkir kendaraan roda dua dan roda empat masing-masing sebesar 3,75 jam. Durasi parkir yang cukup lama ini menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna parkir memiliki aktivitas yang memerlukan waktu relatif panjang di kawasan tersebut, seperti bekerja, berdagang, maupun hanya sekedar menikmati fasilitas yang ada. Hasil analisis volume parkir juga menunjukkan bahwa volume kendaraan parkir pada *weekend* lebih tinggi dibandingkan *weekday*.

Berdasarkan hasil analisis tingkat pergantian parkir (*parking turn over*) di Taman Bungkul tergolong relatif rendah. Pada *weekday*, nilai pergantian parkir kendaraan roda dua lebih dominan sebesar 0,118 kendaraan/petak/jam dibandingkan dengan kendaraan roda empat. Sedangkan pada *weekend* tetap didominasi oleh

kendaraan roda dua dengan nilai sebesar 0,212 kendaraan/petak/jam. Hasil analisis potensi retribusi parkir dari Taman Bungkul Kota Surabaya dengan menggunakan sistem tarif tetap dalam 5 (lima) hari *weekday* dan 2 (dua) hari *weekend* sebesar Rp. 6.728.000,00 -/minggu dan setahun mencapai Rp. 719.232.500,00-/tahun.

Untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) retsibusi parkir pada kawasan Taman Bungkul Kota Surabaya, baiknya dilakukan sistem pembayaran secara progresif dan pembayaran secara non-tunai dengan *QRIS* yang dimana akan membantu dan memudahkan dalam transaksi parkir. Metode pembayaran ini juga dapat mengurangi kecurangan dan mengatasi kebocoran parkir di Taman Bungkul Kota Surabaya karena transparansi dalam proses pembayaran tersebut.

Saran yang dapat diberikan berdasarkan dari kesimpulan penelitian ini untuk pemerintah Kota Surabaya melalui Dinas Perhubungan diharapkan dapat meningkatkan pengelolaan sistem parkir di Taman Bungkul. Salah satunya dengan mempertimbangkan penerapan sistem tarif parkir progresif dan mengoptimalisasi pengembangan penerapan pembayaran parkir secara non-tunai (*QRIS*) selain untuk meningkatkan efisiensi penggunaan ruang parkir serta meningkatkan potensi penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD) retribusi parkir tapi juga dapat meningkatkan transparansi dan akuntabilitas dalam pengelolaan parkir. Serta perlunya melengkapi sarana dan prasarana seperti papan tarif retribusi parkir, serta menciptakan sebuah aplikasi yang dapat memudah kanmasyarakat Kota Surabaya pada saat *on street parking*. Contohnya seperti aplikasi bernama *Parkee* dimana sistem aplikasi tersebut menggunakan konsep *one stop application*, sehingga pengguna aplikasi tersebut dapat menerima informasi dalam satu aplikasi.

Bagi masyarakat saran yang dapat diberikan oleh peneliti diharapkan dapat mematuhi peraturan parkir yang berlaku serta menggunakan sistem pembayaran parkir non tunai *QRIS* yang telah disediakan. Dengan adanya kesadaran dan partisipasi masyarakat dalam mematuhi aturan parkir, masyarakat dapat peduli dan ikut serta dalam meningkatkan retribusi parkir Pemerintah Kota Surabaya.

Dan saran terakhir yang dapat diberikan kepada peneliti selanjutnya, diharapkan dapat mengembangkan kajian mengenai karakteristik parkir dengan cakupan wilayah yang lebih luas serta waktu pengamatan yang lebih panjang sehingga hasil yang diperoleh dapat memberikan gambaran yang lebih komprehensif,

serta dapat mengkaji dalam mengenai pengaruh penerapan sistem parkir progresif dan sistem pembayaran digital terhadap efektivitas pengeleloaan serta peningkatan penerimaan retribusi parkir daerah.

DAFTAR REFERENSI

Abubakar, I. dkk. (1998). *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir. Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Anggraeni, M. A., & Pambudi, A. (2024). Implementasi Kebijakan Transaksi Non Tunai Melalui Penerapan QRIS Dalam Pembayaran Retribusi Parkir di Kota Yogyakarta. *Journal of Public Policy and Administration Reaserch*, *09*(02).

Antonius, D., & Pramono, M. (2022). Survei Faktor Faktor Yang Mempengaruhi Minat Olahraga Rekreasi Di Taman Bungkul Surabaya. *Jurnal Kesehatan Olahraga*, *10*(03), 31–36.

Anwar, I. (2009). *Studi Kebutuhan Ruang Parkir Rumah Sakit Pendidikan Universitas Diponegoro (RSP Undip)*. Universitas Diponegoro.

Calcabilla, C., Budiman, & Dyastari, L. (2023). Efektivitas Penerapan Parkir Elektronik (E-Parking) Dalam Pengelolaan Parkir di Kota Samarinda. *Jurnal Ilmu Pemerintahan*, *2*(01).

Daniswari, D. (2022). Taman Bungkul di Surabaya : Daya Tarik, Harga Tiket, dan Jam Buka. *Kompas.Com*. https://surabaya.kompas.com/read/2022/10/11/223404578/taman-bungkul-di-surabaya-daya-tarik-harga-tiket-dan-jam-buka?page=all

Dinas Perhubungan. (1996). *Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 272/Hl.105/Drjd/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Dinas Perhubungan.

Donie Aulia, M., Priatna, M. T., Max, R., Gugat, D., Zultaqawa, Z., Kunci, K., Parkir, K., Parkir, I., & Borma, S. (2024). Analisis Karakteristik dan Kebutuhan Ruang Parkir di Borma Jalan Ibrahim Adjie Kota Bandung. In *MITSU" Media Informasi Teknik Sipil UNIJA* (Vol. 12, Issue 1).

Elaine, M. (2024a). Dishub Surabaya Catat 64 Laporan Jukir Tarif Mahal Selama November-Februari. *KELANA KOTA*.

Elaine, M. (2024b). Mulai Hari Ini Dilarang Bayar Parkir Tunai di Taman Bungkul dan Balai Kota Surabaya. *KELANA KOTA*.

Haryono, D., & Fisetaria. (2023). Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Pada Dinas Perhubungan Kota Palu (Studi Kasus Pasar Masomba). *Jurnal Ilmiah Magister Administrasi Publik Tadulako*, *1*(1), 51–68.

Hermawan, A. D., Ramadhan, E. S., & Isfahani, M. N. (2020). Tinjauan Ketersediaan Ruang Parkir Gedung Perkantoran di DKI Jakarta (Gedung Graha Lestari). *Jurnal Teknik Sipil - Arsitektur*, *19*(1), 1–10.

Manumoyoso, A. H. (2024). Incar Peningkatan PAD, Surabaya Mulai Pembayaran Parkir Nontunai. *Kompas.Id*. https://www.kompas.id/baca/nusantara/2024/02/01/surabaya-mulai-pembayaran-parkir-nontunai

Marhayadi, P. (2002). *Paduan Lengkap Otonomi Daerah Penerbit*. IISME.

Munawar, A. (2004). *Manajemen lalu Lintas Perkotaan*. Beta Offset.

Munawar, A. (2009). *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Beta Offset.

Nafi'ah, P. A. L., Triyananta, P. W., & Jamal, A. (2024). Analisis Pengambikan Keputusan E-Parking di Wilayah Taman Bungkul Oleh Pemerintah Kota Surabaya. *Jurnal Media Akademik*, *2*(5).

Prayogo, R. A., Tjendani, H. T., & Hartatik, N. (2022). Analisis Karakteristik Parkir Kendaraan Roda Empat Alun-Alun Kota Mojokerto. *Jurnal Perencanaan Dan Rekayasa Sipil*, *5*(2).

Rahayu, S. E., Handayani, R., & Fabriaty, H. (2023). Potensi Retribusi Parkir Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Medan, Sebelum dan Sesudah Penerapan E-Parkir. *Owner : Riset & Jurnal Akuntansi*, *7*(4).

Rini. (2023). Analisis Karakteristik Parkir Pada Jalan Sudirman Kota Binjai. *All Fields of Sciences J-LAS*, *3*(3).

Tamin, O. Z. . (2000). *Perencanaan dan pemodelan transportasi*. Penerbit ITB.

Warpani, S. (1990). *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Penerbit ITB.

Wati, L. S. (2024). Jumlah Pengguna QRIS di Jatim Meningkat hingga 54,59 Persen Dibandingkan Tahun Lalu, Didominasi Merchant Usaha Mikro. *JawaPos.Com*.

Widi, N. M. R., & Dhaniarti, N. (2022). Optimalisasi Parkir Terhadap Pendapatan Parkir di Mall Tunjungan Plaza Surabaya. *Jurnal Online Skripsi Manajemen Rekayasa Konstruksi (JOS-MRK)*, *3*(3), 64–69.

Widiyana, E. (2024). Begini Sistem Bayar Parkir QRIS di Surabaya dan Alasan Penerapannya. *DetikJatim*.

Yani, A. (2013). *Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah di Indonesia*. Rajawali Pers.