

# KOLABORASI SATUAN POLISI PAMONG PRAJA DAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM PENERTIBAN JURU PARKIR LIAR DI KOTA ADMINISTRASI JAKARTA UTARA PROVINSI DKI JAKARTA

Zhafirah Kurniasih

NPP. 32.0408

Asdaf Kota Administrasi Jakarta Utara, Provinsi DKI Jakarta

Program Studi Praktik Perpolisian Tata Pamong

Email: [32.0408@praja.ipdn.ac.id](mailto:32.0408@praja.ipdn.ac.id)

Pembimbing Skripsi: Ninuk Triyanti, S. H., M. Hum.

## ABSTRACT

**Problem Statement/Background (GAP):** The rampant proliferation of illegal parking operations in North Jakarta Administrative City is driven by the increasing population and number of vehicles, alongside high economic activity that is not matched by the availability of official parking spaces. This situation has triggered increasingly complex parking problems that lead to acts of thuggery, disrupting public order and exacerbating other issues such as traffic congestion and obstructed Regional Original Revenue (PAD), which cannot be resolved sectorally by a single agency. **Purpose:** This research aims to describe the form of collaboration established between the Civil Service Police Unit (Satpol PP) and the Transportation Agency (Dishub) in regulating illegal parking attendants in North Jakarta Administrative City. **Method:** This research employs a descriptive qualitative method using the collaborative governance approach by Ansell and Gash. Informants were selected through purposive sampling techniques. **Results:** The collaboration between Satpol PP and Dishub in the regulation of illegal parking attendants in North Jakarta is based on the theory of collaborative governance, which includes initial conditions, institutional design, facilitative leadership, and the collaborative process. Several findings were obtained: The initial condition faced imbalanced resources and a lack of prior cooperation history between Satpol PP and Dishub. The institutional design is still characterized by incidental coordination mechanisms and lacks a structured and permanent system. Facilitative leadership has successfully driven effective technical implementation, although a clear leading sector as a neutral facilitator is still absent. The collaborative process has had a positive impact but remains unsustainable due to the absence of Standard Operating Procedures (SOPs) and a formal coordination structure. It is also hampered by sectoral work culture, vertical bureaucracy, and the lack of a neutral facilitator. **Conclusion:** The collaboration in regulating illegal parking attendants in North Jakarta has been implemented at a technical level but is not yet optimal institutionally. Strengthening is needed through the establishment of a permanent coordination forum, joint SOPs, and cross-sectoral leadership capable of bridging differences in authority so that the regulation of illegal parking can be carried out effectively and sustainably.

**Keywords:** Collaborative Governance, Department of Transportation, Illegal Parking Attendants, Satpol PP

## ABSTRAK

**Permasalahan/Latar Belakang (GAP):** Maraknya penyelenggaraan parkir liar di Kota Administrasi Jakarta Utara yang disebabkan peningkatan jumlah penduduk dan kendaraan dengan tingginya aktivitas perekonomian yang tidak sebanding dengan ruang lahan parkir resmi yang ada. Sehingga, memicu masalah perparkiran yang kian kompleks mengarah pada aksi premanisme yang mengganggu ketertiban umum serta memperparah permasalahan lainnya, seperti kemacetan dan menghambat Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang tidak dapat diselesaikan secara sektoral oleh satu instansi. **Tujuan:** Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan bentuk kolaborasi yang terbentuk antara Satpol PP dan Dishub dalam penertiban juru parkir liar di Kota Administrasi Jakarta Utara. **Metode:** Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan teori *collaborative governance* dari Ansell dan Gash. Informan dipilih melalui teknik *purposive sampling*. **Hasil/Temuan:** Hasil penelitian kolaborasi antara Satpol PP dan Dishub dalam penertiban juru parkir liar di Kota Administrasi Jakarta Utara berlandaskan pada teori *collaborative governance* yang mencakup kondisi awal, desain instusional, kepemimpinan fasilitatif, dan proses kolaboratif diperoleh beberapa temuan. Kondisi awal penertiban juru parkir liar dihadapkan dengan ketimpangan sumber daya dan minimnya Sejarah kerja sama antara Satpol PP dan Dishub. Desain institusional dengan mekanisme koordinasi yang masih bersifat insidental dan belum terstruktur secara permanen. Kepemimpinan yang bersifat fasilitatif berhasil mendorong pelaksanaan teknis berjalan efektif, meski belum ada *leading sector* yang tegas sebagai fasilitator netral. Proses kolaboratif menghasilkan dampak positif, namun masih belum berkelanjutan karena belum adanya SOP dan struktur koordinasi formal yang mengikat. Sehingga, terhambat oleh budaya kerja sektoral, birokrasi vertikal, serta absennya fasilitator netral. **Kesimpulan:** Kolaborasi dalam penertiban juru parkir liar di Jakarta Utara telah berjalan secara teknis, namun belum optimal secara kelembagaan. Diperlukan penguatan melalui pembentukan forum koordinasi permanen, SOP bersama, dan kepemimpinan lintas sektor yang mampu menjembatani perbedaan kewenangan agar penertiban parkir liar dapat dilakukan secara efektif dan berkelanjutan.

**Kata kunci:** *Collaborative Governance*, Dinas Perhubungan, Juru Parkir Liar, Satpol PP

## I. PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Indonesia telah mengalami peningkatan jumlah penduduk setiap tahunnya. Fakta ini diperoleh dari hasil sensus penduduk berdasarkan data kependudukan Direktorat Jendral Kependudukan dan Pencatatan Sipil (Dukcapil) Kementerian Dalam Negeri, jumlah penduduk Indonesia mencapai 282,48 juta jiwa pada 2024 mengalami peningkatan dari tahun 2023 sebelumnya berjumlah 280,73 juta jiwa. Salah satu aspek yang cukup terpengaruh dengan peningkatan jumlah penduduk adalah peningkatan alat transportasi sebagai faktor yang menunjang kebutuhan hidup (Rahmawati, 2019). Jumlah kendaraan transportasi darat di Indonesia pada tahun 2022 mencapai 148,3 juta, naik menjadi 153,4 juta pada 2023, dan terakhir 164,1 juta pada 2024 (BPS, 2024). Masalah parkir di Indonesia kini telah tumbuh menjadi isu yang serius yang terjadi karena dorongan urbanisasi, pesatnya tingkat pertumbuhan kendaraan, dan tekanan dari pabrikasi produsen kendaraan bermotor (Prihartono, 2015). Situasi ini sering dimanfaatkan oknum tak bertanggung jawab untuk meraup keuntungan pribadi

melalui penyelenggaraan parkir ilegal di perkotaan Indonesia yang padat akan mobilitasnya. Praktik juru parkir ilegal merupakan konsekuensi dari lemahnya sistem manajemen parkir, keterbatasan fasilitas parkir resmi, serta tidak efektifnya penegakan hukum oleh pemerintah daerah (Cheisviyanny et al., 2023).

Maraknya keberadaan juru parkir liar pun turut hadir di berbagai sudut Jakarta sebagai salah satu kota metropolitan di Indonesia. Semakin besar ruang kegiatan di Jakarta, maka semakin besar pula volume kendaraan masyarakat di dalamnya (Sandra, 2021). Provinsi DKI Jakarta menduduki peringkat kedua dengan jumlah kendaraan transportasi darat terbanyak di Indonesia setelah Provinsi Jawa Timur pada tahun 2023 (BPS, 2024). Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah mengeluarkan regulasi yang mengatur penyelenggaraan perparkiran di Provinsi DKI Jakarta, termasuk dalam hal petugas parkir yang wajib disediakan oleh penyelenggara parkir sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Namun, masalah perparkiran/parkir liar menduduki peringkat ketiga terbanyak yang dilaporkan setelah aduan kategori permasalahan jalan dengan total 19.152 laporan tahun 2024 berdasarkan *web crm.jakarta.go.id* yang diakses tanggal 25 Maret 2024. Bahkan, masalah perparkiran/parkir liar ini menempati urutan ke-6 sebagai pelanggaran Perda/Perkada terbanyak di Provinsi DKI Jakarta tahun 2023 menurut Laporan Penyelesaian Pelanggaran Perda dan/atau Perkada terkait Ketentraman dan Ketertiban Umum tahun 2023 yang disusun oleh Satpol PP Provinsi DKI Jakarta. Permasalahan parkir liar tidak dapat dianggap remeh karena menyangkut timbulnya permasalahan lain, seperti kemacetan, pencemaran udara, bahkan terganggunya peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) (Sitanggung & Saribanon, 2018). Oleh sebab itu, orang/badan yang menyelenggarakan parkir liar tersebut harus segera ditertibkan agar tidak menimbulkan permasalahan lainnya.

Kota Administrasi Jakarta Utara termasuk ke dalam kota pinggiran di DKI Jakarta yang memiliki kasus maraknya juru parkir liar yang cukup tinggi. Berdasarkan informasi dalam Laporan Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi Jakarta Utara, dari tahun 2020-2021 hanya 6 juru parkir liar yang berhasil ditertibkan di Kota Administrasi Jakarta Utara, namun di tahun 2022 naik menjadi 15 juru parkir liar, kemudian naik kembali menjadi 50 juru parkir liar di tahun 2023, dan terakhir melonjak tahun 2024 menjadi 80 juru parkir liar. Jakarta Utara merupakan pusat industri pengolahan dan ekspor-impor dengan aktivitas ekonomi tinggi, seperti Cakung, Rorotan, dan Cilincing. Tingginya aktivitas ini menjadikan wilayah tersebut rentan terhadap berbagai masalah sosial. Keberadaan juru parkir liar pun turut memperparah situasi, karena mengganggu ketentraman dan ketertiban umum. Maraknya juru parkir liar di Jakarta Utara menegaskan pentingnya kolaborasi yang optimal antara Dishub dan Satpol PP. Penanganan parkir liar yang efektif memerlukan koordinasi antara pemerintah daerah, aparat penegak hukum, dan masyarakat sebagai satu kesatuan untuk mendukung tata kelola kota yang berkelanjutan (Erfina et al., 2025). Kerja sama yang efektif diharapkan dapat menciptakan ketertiban, keamanan, dan mendukung pembangunan kota berkelanjutan. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk menganalisis pelaksanaan kolaborasi kedua instansi tersebut dalam penertiban juru parkir liar.

## 1.2. Kesenjangan Masalah yang diambil (GAP Penelitian)

Terdapat kesenjangan krusial yang melatarbelakangi pentingnya penelitian ini. Salah satunya karena penelitian-penelitian terdahulu yang membahas persoalan juru parkir liar umumnya terfokus pada aspek pengawasan dan penertiban yang dilakukan oleh satu institusi secara sektoral, seperti Dinas Perhubungan atau Satuan Polisi Pamong Praja saja. Minimnya kajian yang menelaah secara mendalam hubungan koordinatif dan sinergis antara kedua institusi ini menciptakan celah konseptual dalam literatur pemerintahan daerah, khususnya dalam konteks penanganan isu-isu ketertiban umum yang bersifat lintas sektor. Padahal, fenomena juru parkir liar tidak hanya berdimensi administratif, tetapi juga sosial dan keamanan publik yang memerlukan pendekatan kolaboratif antarinstansi. Oleh karena itu, krusial untuk mengeksplorasi bagaimana kolaborasi antara Satpol PP dan Dishub dibentuk, dijalankan, serta tantangan yang dihadapi dalam konteks spesifik Kota Administrasi Jakarta Utara yang memiliki kompleksitas sosial-ekonomi tinggi.

Di sisi lain, kerangka teoretis *collaborative governance* yang dikembangkan oleh Ansell dan Gash (2007) dalam (Astuti et al., 2020), meskipun telah banyak diadopsi dalam studi tata kelola kebijakan publik di negara maju, masih relatif terbatas penerapannya dalam studi-studi empiris di tingkat pemerintah daerah di Indonesia, khususnya dalam isu penegakan ketertiban perkotaan. Kebanyakan penelitian menggunakan pendekatan birokratis atau administratif konvensional tanpa menelaah secara sistematis bagaimana dimensi-dimensi kolaboratif seperti kondisi awal, desain institusional, kepemimpinan fasilitatif, dan dinamika proses kolaborasi memengaruhi keberhasilan atau kegagalan penanganan isu strategis. Ketiadaan studi yang mengadopsi kerangka teoritis ini dalam konteks penertiban juru parkir liar di Jakarta Utara merupakan kesenjangan signifikan yang menjadi dasar urgensi penelitian ini.

Lebih lanjut, meskipun regulasi normatif terkait pengelolaan perparkiran dan penegakan ketertiban telah tersedia secara formal, implementasinya di lapangan masih menemui berbagai hambatan struktural dan kultural, yang tercermin dari masih maraknya praktik parkir liar dan lemahnya integrasi operasional antarinstansi. Ketidakefektifan pelaksanaan kebijakan menunjukkan adanya *disjunktif* antara norma hukum dan realitas institusional, serta mengindikasikan belum optimalnya praktik *governance* kolaboratif dalam birokrasi daerah. Penelitian ini berupaya menjawab kesenjangan tersebut dengan mengkaji secara komprehensif bentuk, mekanisme, dan dinamika kolaborasi antara Satpol PP dan Dishub dalam penertiban juru parkir liar, guna memberikan kontribusi teoritis maupun praktis dalam pengembangan tata kelola kolaboratif di tingkat lokal.

## 1.3. Penelitian Terdahulu

Penelitian-penelitian terdahulu yang menjadi rujukan dalam kajian ini memberikan kontribusi penting dalam memahami dinamika penanganan masalah publik, khususnya di bidang perparkiran dan penegakan ketertiban. Penelitian-penelitian terdahulu yang menjadi referensi dalam kajian ini memperlihatkan keragaman pendekatan dan metode dalam memahami isu penertiban parkir liar dan kolaborasi antarlembaga. (Ikhsan et al., 2024) menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan wawancara mendalam dan observasi partisipatif untuk mengkaji kolaborasi antara Dinas Perhubungan, Satpol PP, dan PD Parkir

Makassar Raya dalam penertiban parkir liar di Kota Makassar. Dengan kerangka *collaborative governance*, penelitian ini menemukan bahwa kolaborasi antarinstansi sudah berjalan melalui operasi gabungan dan koordinasi rutin, namun efektivitasnya masih terhambat oleh keterbatasan sumber daya dan integrasi yang belum optimal.

Kemudian, (Hekar et al., 2023) menggunakan metode studi kasus kualitatif untuk menelaah strategi penertiban juru parkir liar di Kota Samarinda, dengan wawancara aparat penegak hukum dan analisis dokumen hukum. Hasilnya menunjukkan pendekatan humanis dan penegakan hukum preventif sebagai strategi utama, meskipun masih menghadapi kendala sosial-ekonomi dan rendahnya kesadaran masyarakat. Selain itu, (Abimanyu et al., 2025) melalui tinjauan literatur menegaskan perlunya penguatan regulasi, pengawasan, dan infrastruktur parkir untuk mengatasi lemahnya koordinasi pemerintah dan maraknya parkir ilegal secara sistemik. (Cania et al., 2022) menggunakan teori strategi Rumelt dalam kajian kualitatif deskriptif yang menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Padang telah melaksanakan tindakan penertiban seperti penguncian ban dan penderekan kendaraan dengan cukup baik, meski belum optimal. (Ramadhan, 2024) mengevaluasi efektivitas penertiban parkir liar di Surabaya dengan pendekatan kualitatif dan analisis dokumen, menemukan bahwa ketidakseimbangan antara pertumbuhan kendaraan dan lahan parkir serta rendahnya kesadaran pengguna menjadi penyebab utama, dan efektivitas penertiban meningkat jika didukung regulasi kuat dan koordinasi baik antarinstansi.

Kelima penelitian tersebut umumnya menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data berupa wawancara, observasi, dan studi dokumentasi. Beberapa penelitian menggunakan teori strategi dan *collaborative governance* sebagai kerangka analisis. Hasil-hasil penelitian secara umum menyoroti bahwa efektivitas penertiban parkir liar sangat dipengaruhi oleh kualitas kolaborasi antarlembaga, ketersediaan sumber daya, desain institusional, serta partisipasi masyarakat. Namun, sebagian besar penelitian masih menemukan kendala pada koordinasi lintas sektor dan belum optimalnya integrasi kebijakan, sehingga menegaskan perlunya penguatan tata kelola kolaboratif dalam penanganan isu parkir liar di perkotaan.

#### **1.4. Pernyataan Kebaruan Ilmiah**

Penelitian ini menghadirkan kebaruan ilmiah dengan menyoroti secara spesifik bentuk dan dinamika kolaborasi antara Satuan Polisi Pamong Praja dan Dinas Perhubungan dalam penertiban juru parkir liar di Kota Administrasi Jakarta Utara melalui pendekatan *collaborative governance* dari Ansell dan Gash (2007). Berbeda dengan penelitian terdahulu yang umumnya menitikberatkan pada evaluasi pelaksanaan tugas sektoral oleh satu institusi, penelitian ini berfokus pada interaksi antarlembaga pemerintah daerah dalam mengatasi isu yang bersifat lintas sektor dan multidimensional. Penelitian ini juga menelaah aspek-aspek kolaborasi seperti kondisi awal, desain institusional, kepemimpinan fasilitatif, serta faktor penghambat keberlanjutan kolaborasi sebagai dimensi yang belum dikaji secara komprehensif dalam studi-studi sejenis sebelumnya.

Penelitian ini berbeda dengan penelitian (Ikhsan et al., 2024) yang mengkaji kolaborasi antarinstansi dalam penertiban parkir liar di Makassar. Meskipun sama-sama menggunakan pendekatan *collaborative governance*, penelitian terdahulu lebih

menitikberatkan pada operasi gabungan yang telah berjalan rutin, tanpa membahas mendalam aspek kelembagaan seperti ketimpangan sumber daya, absennya forum koordinasi permanen, dan tidak adanya SOP bersama sebagaimana yang diangkat dalam penelitian ini. Sementara itu, (Hekar et al., 2023) menelaah strategi penertiban juru parkir liar di Samarinda melalui pendekatan humanis dan preventif, namun tidak menggunakan kerangka *collaborative governance* dan tidak menganalisis hubungan kolaboratif antarlembaga secara sistematis seperti yang dilakukan dalam penelitian ini.

Penelitian (Abimanyu et al., 2023) juga berbeda karena hanya merupakan tinjauan literatur mengenai penyebab maraknya parkir liar di kota besar, tanpa data empiris dan analisis kolaborasi kelembagaan seperti dalam studi ini. (Cania et al., 2022) mengkaji strategi Dishub Kota Padang dalam menertibkan parkir liar berdasarkan teori strategi Rumelt, dengan fokus pada tindakan institusi tunggal, bukan kolaborasi lintas sektor. Adapun, (Ramadhan, 2024) menilai efektivitas penertiban parkir liar di Surabaya berdasarkan regulasi Perda, namun belum membahas bagaimana koordinasi lintas instansi dibentuk dan dijalankan. Dengan demikian, penelitian ini menawarkan perspektif baru yang lebih holistik dan mendalam mengenai kolaborasi antarlembaga pemerintah daerah dalam penanganan parkir liar di wilayah dengan kompleksitas tinggi, seperti Jakarta Utara.

Selain itu, kebaruan penelitian ini terletak pada konteks empiris yang diteliti, yakni Jakarta Utara, sebagai salah satu wilayah metropolitan dengan kompleksitas sosial, ekonomi, dan tata kelola perkotaan yang tinggi. Penelitian ini tidak hanya mengisi kekosongan literatur mengenai kolaborasi penegakan ketertiban dalam konteks perkotaan besar, tetapi juga memperkaya wacana akademik dengan menampilkan realitas implementatif kolaborasi antarlembaga pada isu publik yang rawan resistensi sosial, seperti praktik parkir liar yang kerap bersinggungan dengan kepentingan ekonomi informal. Dengan demikian, hasil penelitian ini tidak hanya berkontribusi secara teoretis dalam pengembangan studi *governance*, tetapi juga memberikan implikasi praktis dalam merancang kebijakan kolaboratif yang lebih adaptif dan berkelanjutan di tingkat pemerintah daerah.

### **1.5. Tujuan**

Tujuan dari penelitian ini untuk mendeskripsikan bagaimana kolaborasi yang terbentuk antara Satuan Polisi Pamong Praja dan Dinas Perhubungan dalam penertiban juru parkir liar di Kota Administrasi Jakarta Utara Provinsi DKI Jakarta.

## **II. METODE**

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif, karena tujuan utamanya adalah untuk memahami secara mendalam proses kolaborasi antara Satpol PP dan Dishub dalam penertiban juru parkir liar di Kota Administrasi Jakarta Utara. Metode ini dipilih karena dinilai paling tepat untuk menggambarkan fenomena sosial dan dinamika hubungan antarlembaga pemerintah yang tidak bisa diukur secara kuantitatif, tetapi memerlukan interpretasi mendalam terhadap data lapangan, wawancara, dan dokumen. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer

diperoleh dari hasil wawancara mendalam dengan para informan kunci yang memiliki keterlibatan langsung dalam pelaksanaan kolaborasi, serta observasi secara langsung dalam penertiban juru parkir liar di Kota Administrasi Jakarta Utara. Sementara itu, data sekunder diperoleh dari dokumen peraturan, laporan kinerja, data penertiban parkir liar dari tahun 2020 hingga 2024, serta data-data pendukung lainnya.

Teori yang digunakan sebagai landasan analisis adalah teori *collaborative governance* yang dikemukakan oleh Ansell dan Gash (2007) dalam (Astuti et al., 2020). Teori ini memiliki empat dimensi utama, yaitu kondisi awal, desain institusional, kepemimpinan fasilitatif, dan proses kolaboratif. Keempat dimensi ini menjadi kerangka kerja dalam mengevaluasi sejauh mana kolaborasi antara kedua instansi terbangun secara struktural maupun fungsional. Teori ini digunakan karena mampu menjelaskan secara komprehensif faktor-faktor yang memengaruhi keberhasilan atau kegagalan kolaborasi antarinstansi publik dalam konteks kebijakan daerah.

Untuk memperoleh data yang relevan dan valid, penelitian ini menggunakan tiga teknik pengumpulan data, yaitu: wawancara, observasi langsung di lapangan, serta dokumentasi. Wawancara dilakukan secara semi terstruktur agar memungkinkan fleksibilitas dalam mendalami informasi dari informan, sementara observasi dan dokumentasi digunakan untuk memperkuat dan memverifikasi temuan lapangan. Informan dipilih menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu penentuan informan berdasarkan pertimbangan bahwa mereka memiliki pengetahuan, pengalaman, dan posisi yang relevan dengan topik penelitian. Informan terdiri dari pejabat dan staf teknis di Satpol PP dan Dishub Kota Administrasi Jakarta Utara, baik dari tingkat pimpinan, pelaksana teknis lapangan, hingga petugas yang terlibat langsung dalam operasi penertiban. Informan kunci dalam penelitian ini adalah pejabat struktural di Satpol PP dan Dishub yang berperan dalam perencanaan dan koordinasi teknis kolaborasi antarinstansi, karena mereka memiliki wawasan strategis mengenai hambatan dan peluang kerja sama.

Kombinasi teknik ini diharapkan mampu menghasilkan data yang holistik dalam menggambarkan dinamika kolaborasi penertiban juru parkir liar di Jakarta Utara. Data yang telah dikumpulkan kemudian dianalisis melalui reduksi, penyajian, dan penarikan kesimpulan untuk mendapatkan informasi yang relevan. Penelitian ini dilaksanakan mulai tanggal 6 s.d 25 Januari 2025, dengan lokasi di wilayah Kota Administrasi Jakarta Utara, khususnya pada titik-titik yang menjadi pusat operasi penertiban juru parkir liar dan kantor instansi terkait.

### **III. HASIL DAN PEMBAHASAN**

Penelitian yang telah dibuat oleh peneliti berdasarkan konsep *Collaborative Governance* dari Ansell & Gash (2007) dalam (Astuti et al., 2020) adalah sebagai berikut :

#### **3.1. Kolaborasi Satuan Polisi Pamong Praja dan Dinas Perhubungan dalam Penertiban Juru Parkir Liar di Kota Administrasi Jakarta Utara**

Digunakan konsep *Collaborative Governance* Ansell & Gash (2007) dalam (Astuti et al., 2020) dalam pembahasan untuk mengetahui bagaimana kolaborasi dalam penertiban juru

parkir liar di Kota Administrasi Jakarta Utara yang dilaksanakan oleh Satuan Polisi Pamong Praja dan Dinas Perhubungan.

### **3.1.1. Kondisi Awal Penertiban Juru Parkir Liar di Kota Administrasi Jakarta Utara**

Kondisi awal dalam teori *Collaborative Governance* mencakup tiga indikator utama, yaitu ketidakseimbangan kekuasaan dan sumber daya, sejarah hubungan antaraktor, serta dorongan dan kendala. Berdasarkan temuan penelitian, kondisi awal penertiban juru parkir liar di Kota Administrasi Jakarta Utara mencerminkan ketimpangan nyata dalam sumber daya antara Satpol PP dan Dishub. Data perbandingan sumber daya manusia, sarana prasarana pendukung, dan anggaran antarinstansi menunjukkan bahwa Satpol PP memiliki kekuatan personel yang jauh lebih besar dibandingkan Suku Dinas Perhubungan (Sudinhub) dan Unit Pengelola Perpustakaan (UP. Perpustakaan). Dalam hal sarana prasarana serta kesiapan anggaran, Satpol PP juga memiliki keunggulan yang lebih signifikan dibandingkan Sudinhub dan UP. Perpustakaan. Ketimpangan ini berimplikasi pada ketergantungan operasional Dishub terhadap Satpol PP dalam pelaksanaan di lapangan. Secara pelaksanaan di lapangan, ketimpangan ini sebenarnya dapat menjadi penghalang nyata dalam proses penertiban. Pengadaan sarana dan prasarana merupakan komponen penunjang peningkatan kualitas pelayanan keamanan dan ketertiban sebagai bentuk upaya agar program dapat terus berjalan dengan baik (Lubis, 2023).

Selain ketimpangan sumber daya, sejarah kerja sama sebelumnya antara kedua instansi lebih banyak terjadi dalam konteks penertiban lain, bukan khusus pada penanganan juru parkir liar. Hal ini berdampak pada rendahnya tingkat kepercayaan dan belum terbangunnya kultur kolaboratif yang kuat di awal proses. Pelaksanaan penanggulangan juru parkir liar memang kerap terkendala oleh lemahnya komunikasi antar pihak pelaksana serta belum optimalnya sinergi antara instansi terkait dalam menjalankan kebijakan di lapangan (Riyanto et al., 2024). Berdasarkan wawancara dan observasi, ditemukan bahwa sebelum tahun 2024, tidak terdapat catatan kolaborasi penertiban juru parkir liar yang terekam secara formal. Barulah pada tahun 2024 tercatat sebanyak 22 kegiatan kolaboratif yang dilakukan bersama antara Satpol PP dan Dishub.

Kolaborasi muncul dari kebutuhan bersama mengatasi juru parkir liar, namun hubungan antar instansi ini belum setara dan partisipatif. Koordinasi masih *top-down* dan didominasi satu instansi, tanpa pelibatan optimal dari pihak eksternal. Kuatnya budaya kerja sektoral di masing-masing instansi, ketergantungan pada prosedur internal, serta minimnya inisiatif untuk melebur dalam sistem kerja kolaboratif merupakan suatu budaya buruk yang dapat menghambat pelaksanaan kolaborasi antarinstansi. Kolaborasi antara pihak eksternal menjadi salah satu kunci keberhasilan pencapaian kinerja organisasi yang menekankan pentingnya koordinasi dan kerja sama yang efektif antarinstansi (Rahmadanita & Nurrahman, 2023).

### **3.1.2. Desain Institusional Penertiban Juru Parkir Liar di Kota Administrasi Jakarta Utara**

Desain institusional merupakan dimensi penting dalam kolaborasi karena menentukan kejelasan peran, legalitas kerja sama, serta struktur tata kelola yang menjadi fondasi kolaborasi. Dalam konteks penertiban juru parkir liar di Kota Administrasi Jakarta Utara terdapat aturan

yang jelas didukung oleh sejumlah regulasi formal dari masing-masing instansi. Berikut ini dijabarkan regulasi yang menjadi pedoman dari masing-masing instansi.

**Tabel 3. 1**

**Dasar Hukum dalam Pelaksanaan Penertiban Juru Parkir Liar**

No .	Nama Instansi	Regulasi	Fungsi
1.	Sudinhub	UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Perda Provinsi DKI Jakarta No. 5 Tahun 2014 tentang Transportasi	Rujukan dalam penanganan semua kendaraan yang parkir sembarangan, termasuk kendaraan yang parkir di tempat parkir illegal atau yang diselenggarakan oleh juru parkir liar
2.	UP. Perparkiran	Perda Provinsi DKI Jakarta No. 5 Tahun 2012 tentang Perparkiran Pergub Provinsi DKI Jakarta No. 120 Tahun 2012 tentang Biaya Parkir pada Penyelenggaraan Fasilitas Parkir untuk Umum di Luar Badan Jalan Pergub Provinsi DKI Jakarta No. 102 Tahun 2013 tentang Penyediaan dan Penyelenggaraan Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan Pergub Provinsi DKI Jakarta No. 188 Tahun 2016 tentang Tempat Parkir Umum yang Dikelola oleh Pemerintah Daerah Pergub Provinsi DKI Jakarta No. 31 Tahun 2017 tentang Tarif Layanan Parkir, Denda Pelanggaran Transaksi dan Biaya Penderekan/ Pemandahan Kendaraan Bermotor	Rujukan dalam pengawasan sistem pengelolaan parkir resmi yang seharusnya diterapkan, sehingga dapat mengukur tingkat penyelewengan yang dilakukan oleh juru parkir liar
3.	Satpol PP	Perda Provinsi DKI Jakarta No. 8 Tahun 2007 tentang Ketertiban Umum	Rujukan dalam pelaksanaan penindakan terhadap para juru parkir liar yang mengganggu ketertiban umum

Sumber : Diolah oleh Penulis, 2025

Meskipun regulasi tersebut memberikan dasar hukum yang sah, namun implementasinya belum sepenuhnya terintegrasi karena belum adanya SOP bersama yang mengikat secara operasional, sehingga pelaksanaan penertiban masih bersifat parsial dan bergantung pada interpretasi masing-masing instansi. Belum adanya SOP atau MoU formal mengakibatkan koordinasi hanya bergantung pada komunikasi informal dan relasi personal. Struktur pengambilan keputusan yang masih hierarkis juga membatasi ruang diskusi teknis. SOP yang jelas dan mekanisme koordinasi yang terstruktur sangat penting dalam meningkatkan efektivitas kolaborasi antarinstansi, terutama dalam penanggulangan bencana kebakaran di perkotaan. Tanpa SOP yang disepakati bersama, koordinasi antarinstansi cenderung tidak konsisten dan kurang efisien (Harakan et al., 2025).

Struktur organisasi dari tiap instansi pun menunjukkan bahwa masing-masing instansi memiliki pembagian tugas yang relatif jelas berdasarkan fungsi kelembagaan. Salah satu aspek kunci dari *collaborative governance* dalam konteks ini adalah pembentukan forum multipihak yang melibatkan semua aktor relevan (Komarudin & Sartika, 2025). Forum semacam ini dapat menjadi wadah untuk dialog terbuka, pertukaran informasi, dan pengambilan keputusan bersama. Satpol PP berperan dalam penegakan Perda, sementara Dishub menangani aspek teknis dan administratif pengelolaan parkir. Namun kenyataan di lapangan, belum terdapat struktur koordinatif tetap atau tim kerja lintas sektor yang melembaga secara formal, sehingga pelaksanaan kolaborasi di lapangan cenderung berjalan berdasarkan arahan pimpinan secara insidental. Mekanisme koordinasi, juga belum berjalan secara optimal. Meskipun terdapat rapat koordinasi dan komunikasi melalui media informal seperti *WhatsApp*, hal ini tidak cukup untuk menyamakan persepsi dan strategi pelaksanaan.

Belum adanya forum koordinasi permanen dan sistem evaluasi bersama membuat penanganan juru parkir liar secara kolaboratif dan berkelanjutan masih kurang efektif. Tanpa adanya tim kolaboratif lintas instansi yang tetap, pelaksanaan tugas di lapangan masih tergantung pada instruksi pimpinan dan belum berbasis pada mekanisme kolaboratif yang terlembaga. Pembagian tugas antara Satpol PP dan Dishub cenderung tumpang tindih, dan belum ada pedoman teknis yang jelas dalam pelaksanaan koordinasi di lapangan. Laporan kegiatan juga masih disusun terpisah, sehingga menyulitkan evaluasi bersama. Hambatan institusional memang menjadi faktor yang kerap muncul dalam seluruh tahap perumusan hingga implementasi kebijakan parkir, terutama ketika tidak ada kerangka kolaboratif yang terstruktur dan menyeluruh (Kong et al., 2024).

### **3.1.3. Kepemimpinan Fasilitatif Penertiban Juru Parkir Liar di Kota Administrasi Jakarta Utara**

Gaya kepemimpinan yang diterapkan oleh para pimpinan masing-masing instansi cenderung bersifat partisipatif dan humanis. Pemimpin dari Satpol PP maupun Dishub secara konsisten memberikan pengarahan melalui *briefing* sebelum pelaksanaan kegiatan, baik dalam forum resmi maupun melalui komunikasi langsung di lapangan. Hal ini bertujuan untuk memastikan kesamaan pemahaman dan etika dalam menghadapi masyarakat, serta mencegah terjadinya tindakan yang represif. Pendekatan ini juga didukung oleh strategi komunikasi yang adaptif, di mana keputusan operasional dapat diambil secara fleksibel, baik dalam rapat

maupun secara cepat ketika situasi lapangan membutuhkan respons segera. Efektivitas kepemimpinan ini tampak dari kemampuan para petugas dalam menjaga profesionalisme, menghindari konflik fisik, serta menggunakan pendekatan persuasif saat menertibkan juru parkir liar. Namun demikian, belum adanya pemimpin netral atau *leading sector* yang jelas dalam kolaborasi ini menyebabkan pembagian peran antarinstansi masih bergantung pada inisiatif masing-masing pimpinan, sehingga koordinasi lintas instansi belum sepenuhnya stabil dan melembaga. Kondisi ini dapat mengancam keberlanjutan pelaksanaan *collaborative governance* apabila terjadi pergantian kepemimpinan (Yahya et al., 2024).

Selain itu, hasil penelitian menunjukkan lemahnya inovasi kebijakan pimpinan, yang masih menggunakan pendekatan reaktif, seperti razia berkala tanpa solusi jangka panjang. Tidak adanya pemimpin yang mendorong pendekatan holistik memperlambat integrasi perspektif antarinstansi. Selain itu, perbedaan persepsi mengenai batas kewenangan antara Satpol PP dan Dishub menimbulkan ketidaksinkronan di lapangan. Ego sektoral juga memperparah konflik kepentingan dan melemahkan efektivitas kolaborasi. Pentingnya peran kepemimpinan fasilitatif sebagai mediator untuk menjembatani perbedaan kepentingan dan memperkuat proses kolaborasi. Kepemimpinan yang aktif dan inklusif terbukti mampu menyatukan aktor-aktor lintas sektor untuk menghasilkan kebijakan yang lebih terintegrasi (Baek & Zhang, 2022).

#### **3.1.4. Proses Kolaboratif Penertiban Juru Parkir Liar di Kota Administrasi Jakarta Utara**

Dialog tatap muka, telah terlaksana secara rutin dalam bentuk rapat internal dan eksternal antara Satpol PP dan Dishub. Tercatat sepanjang tahun 2024 terdapat 21 kali rapat internal dan 30 kali rapat eksternal oleh Sudinhub terkait pengawasan dan penertiban parkir liar. Selain itu, sebelum pelaksanaan di lapangan, dilakukan apel satuan atau *briefing* untuk menyamakan prosedur teknis. Rapat-rapat ini menjadi ruang utama untuk merespons laporan dari masyarakat, mendiskusikan langkah penanganan, dan menyusun arahan teknis terhadap petugas di lapangan. Namun, dialog masih bersifat teknis operasional dan belum menyentuh ranah strategi jangka panjang. Padahal, sinkronisasi yang baik antara RPJMD dan Renstra SKPD terkait isu strategis permasalahan parkir dapat menjadi fondasi penting untuk mengatasi permasalahan ini secara efektif dan komprehensif (Hidayat, 2024). Kemudian, dalam hal kepercayaan antarinstansi masih dalam tahap berkembang. Koordinasi di lapangan kerap kali mengalami *miskomunikasi* atau tumpang tindih, terutama ketika tidak semua tindakan dikomunikasikan lintas instansi sebelum dilaksanakan. Hal ini menandakan bahwa meskipun komunikasi sudah terbangun, *trust institusional* belum sepenuhnya *solid*.

Masing-masing instansi menunjukkan dedikasi terhadap pelaksanaan kegiatan. Komitmen ini tercermin dari perencanaan dan pembagian tugas yang dilakukan secara rutin, seperti Sudinhub yang menetapkan target penertiban lima titik per kecamatan setiap tahun, dan UP. Perparkiran yang melakukan 4–5 kali kegiatan penertiban per bulan. Total tercatat sebanyak 22 kolaborasi penertiban telah dilakukan sepanjang tahun 2024. Selain itu, terdapat upaya monitoring dan evaluasi rutin setiap selesai pelaksanaan kegiatan sebagai bentuk tanggung jawab bersama. Meskipun demikian, belum ada target spesifik secara sistematis, karena Satpol PP lebih memposisikan diri sebagai pihak pendamping, bukan pengambil

kebijakan. Hal ini menyebabkan beberapa perencanaan bersifat mendadak dan belum sepenuhnya terstruktur.

Petugas lapangan dari seluruh instansi pada umumnya telah memahami regulasi dan visi misi kegiatan penertiban. Pemahaman ini dibangun melalui apel dan pengarahan yang menyampaikan pentingnya pendekatan persuasif dan humanis saat bertugas. Namun, belum adanya SOP khusus yang mengatur mekanisme kolaborasi membuat koordinasi sering kali bergantung pada arahan pimpinan saat itu. Hal ini menghambat konsistensi dalam pelaksanaan teknis di lapangan. Meskipun demikian, ditemukan dampak positif berupa penurunan jumlah juru parkir liar di beberapa titik, berkurangnya kemacetan, dan menurunnya aksi premanisme di wilayah tertentu. Namun, hasil tersebut belum berkelanjutan karena belum diiringi dengan strategi preventif seperti pembinaan berkelanjutan atau pelibatan masyarakat. Evaluasi pascakegiatan juga menunjukkan bahwa masyarakat masih mengharapkan hasil yang lebih nyata di seluruh wilayah Jakarta Utara.

Harapan yang tinggi dari masyarakat terhadap penuntasan permasalahan ini pun harus didukung dengan keterlibatan aktif partisipasi masyarakat. Karena kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa masih rendahnya partisipasi masyarakat akibat kurangnya literasi hukum dan budaya permisif terhadap parkir liar. Efektivitas pengelolaan parkir sangat bergantung pada adanya kebijakan publik yang partisipatif dan keterlibatan aktif masyarakat. Tanpa partisipasi dan dukungan masyarakat serta sistem kolaboratif yang formal, kebijakan perpajakan cenderung tidak efektif karena hanya bertumpu pada hubungan informal antarpemangku kepentingan (Tasente & Stan, 2023).

### **3.2. Diskusi Temuan Utama Penelitian**

Penelitian ini mengkaji kolaborasi antara Satpol PP dan Dinas Perhubungan dalam penertiban juru parkir liar di Kota Administrasi Jakarta Utara. Temuan utama menunjukkan bahwa kolaborasi memang telah dilaksanakan, namun belum mencapai tingkat optimal. Kolaborasi ini terbentuk atas dasar kebutuhan saling melengkapi, terutama karena adanya ketimpangan sumber daya dan kewenangan antarinstansi. Kondisi awal ini sejalan dengan argumen Ansell dan Gash (2007) dalam (Astuti et al., 2020) bahwa *collaborative governance* menuntut adanya kesetaraan dan saling percaya sebagai prasyarat keberhasilan kolaborasi, yang justru masih menjadi persoalan dalam konteks Jakarta Utara.

Dibandingkan dengan penelitian (Ikhsan et al., 2024) yang mengkaji kolaborasi antarinstansi dalam penertiban parkir liar di Kota Makassar, penelitian ini menunjukkan kesamaan pada hambatan keterbatasan sumber daya dan integrasi yang belum optimal. Namun, penelitian tersebut lebih menekankan pada operasi gabungan dan koordinasi rutin yang sudah berjalan, sementara di Jakarta Utara kolaborasi belum terstruktur secara permanen dan belum memiliki pedoman teknis terpadu. Selanjutnya, (Hekar et al., 2023) menyoroti pendekatan humanis dan penegakan hukum preventif dalam penertiban juru parkir liar di Kota Samarinda, yang menghadapi kendala sosial-ekonomi dan rendahnya kesadaran masyarakat, aspek yang juga relevan dengan konteks Jakarta Utara.

Pada aspek regulasi dan pengawasan, tinjauan literatur oleh (Abimanyu et al., 2025) menegaskan perlunya penguatan regulasi dan pengawasan yang memadai untuk mengatasi maraknya parkir liar secara sistemik, yang sejalan dengan temuan penelitian ini mengenai

lemahnya integrasi kebijakan antarinstansi. (Cania et al., 2022) menggunakan teori strategi Rumelt untuk menganalisis strategi penertiban di Kota Padang dan menemukan bahwa meskipun berbagai tindakan penertiban sudah dilakukan, pelaksanaannya belum optimal, hal yang juga terjadi di Jakarta Utara. Sementara itu, (Ramadhan, 2024) menilai efektivitas penertiban di Surabaya dipengaruhi oleh ketidakseimbangan antara pertumbuhan kendaraan dan ketersediaan lahan parkir serta rendahnya kesadaran pengguna, yang menegaskan perlunya koordinasi dan regulasi yang kuat, sejalan dengan hambatan yang ditemukan dalam penelitian ini.

Dari sisi desain kelembagaan, penelitian ini menemukan bahwa meskipun dasar hukum dan pembagian peran sudah ada, koordinasi masih berjalan secara insidental tanpa SOP terpadu dan forum kolaboratif permanen. Hal ini berbeda dengan beberapa penelitian yang menunjukkan adanya forum koordinasi dan dokumen kerja sama, meskipun belum sempurna. Dari sisi kepemimpinan, penelitian ini mengungkapkan belum adanya *leading sector* yang berperan sebagai fasilitator netral, sehingga penggerak kolaborasi belum konsisten dan strategis. Kondisi ini kontras dengan beberapa studi yang menyoroti pentingnya dukungan pimpinan daerah sebagai katalisator kolaborasi efektif.

Dalam hal proses kolaboratif, mekanisme seperti apel gabungan dan rapat koordinasi sudah berjalan, namun belum menyentuh evaluasi kebijakan jangka panjang dan belum didukung forum kolaboratif institusional. Hambatan utama meliputi budaya kerja sektoral, rendahnya partisipasi masyarakat, struktur birokrasi vertikal, dan lemahnya kepemimpinan kolaboratif. Hambatan-hambatan ini menghambat keberlanjutan kolaborasi dan melemahkan dampak kebijakan yang telah dilakukan. Penelitian ini memperkuat dan memperluas temuan sebelumnya dengan menghadirkan analisis menyeluruh yang tidak hanya fokus pada pelaksanaan teknis, tetapi juga pada desain kelembagaan dan dinamika kepemimpinan antarsektor pemerintah.

Dengan demikian, penelitian ini memberikan kontribusi empiris baru dalam studi *collaborative governance*, khususnya di tingkat pemerintah kota besar seperti Jakarta Utara, dengan kompleksitas sosial, ekonomi, dan politik yang tinggi. Penelitian ini merekomendasikan pembentukan tim kolaboratif terpadu, SOP bersama, serta kepemimpinan lintas sektor yang visioner sebagai upaya untuk meningkatkan efektivitas penertiban juru parkir liar secara berkelanjutan.

#### **IV. KESIMPULAN**

Kolaborasi antara Satpol PP dan Dishub dalam penertiban juru parkir liar di Kota Administrasi Jakarta Utara memang sudah ada, namun belum optimal dalam pelaksanaannya. Kondisi awal kolaborasi dilandasi oleh kebutuhan saling melengkapi di tengah ketimpangan sumber daya, dengan dukungan komunikasi yang baik namun masih terkendala ego sektoral. Desain institusional sudah dibangun berdasarkan aturan formal dan pembagian peran yang relatif jelas, tetapi mekanisme koordinasi masih bersifat insidental dan belum terstruktur secara permanen. Kepemimpinan yang bersifat fasilitatif berhasil mendorong pelaksanaan teknis berjalan efektif, meski belum ada *leading sector* yang tegas sebagai fasilitator netral. Proses kolaboratif berlangsung aktif melalui koordinasi rutin dan evaluasi, menghasilkan dampak positif seperti berkurangnya parkir liar, namun masih belum berkelanjutan karena keterbatasan

strategi jangka panjang dan SOP terpadu. Pelaksanaan kolaborasi antara Satpol PP dan Dinas Perhubungan Jakarta Utara dalam penertiban juru parkir liar masih menghadapi berbagai hambatan, baik dari faktor budaya, faktor institusi, dan faktor politik.

**Keterbatasan Penelitian.** Penelitian ini memiliki keterbatasan utama pada cakupan geografis yang hanya terfokus pada kolaborasi penertiban juru parkir liar di satu wilayah administrasi kota, yaitu Kota Jakarta Utara. Keterbatasan lainnya, meliputi waktu dan biaya penelitian yang memengaruhi Peneliti untuk memperdalam eksplorasi pada setiap aspek dalam kolaborasi penertiban juru parkir liar di Kota Administrasi Jakarta Utara.

**Arah Masa Depan Penelitian (*future work*).** Peneliti menyadari masih awalnya temuan penelitian, oleh karena itu peneliti menyarankan agar dapat dilakukan penelitian lanjutan :

1. Pada lokasi geografis berbeda di wilayah DKI Jakarta untuk membandingkan efektivitas kolaborasi dengan karakteristik wilayah, dinamika sosial, serta dukungan kebijakan dari pemerintah kota yang berbeda.
2. Pendekatan kolaborasi berbasis masyarakat, yaitu mengkaji bagaimana pelibatan masyarakat lokal atau kelompok komunitas dapat memperkuat kolaborasi antara instansi pemerintah dan meningkatkan efektivitas penertiban juru parkir liar secara partisipatif.
3. Evaluasi kebijakan dan regulasi kolaboratif, khususnya terkait keberadaan dan implementasi SOP terpadu, MoU antarinstansi, dan struktur kelembagaan lintas sektor untuk memastikan keberlanjutan kolaborasi.
4. Analisis peran kepemimpinan lintas sektor dalam mendorong kolaborasi strategis, untuk melihat bagaimana gaya kepemimpinan dan politik akan memengaruhi keberhasilan koordinasi antarinstansi.
5. *Studi longitudinal* (jangka panjang) untuk menilai dampak keberlanjutan kolaborasi, termasuk bagaimana program-program penertiban berkembang dari waktu ke waktu dan seberapa besar perubahan perilaku masyarakat terhadap parkir liar.

## V. UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih terutama ditujukan kepada Satuan Polisi Pamong Praja Kota Administrasi Jakarta Utara, Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi Jakarta Utara, dan Satuan Pelaksana Unit Pengelola Perparkiran Kota Administrasi Jakarta Utara beserta seluruh jajarannya yang telah memberikan izin, memfasilitasi, dan menyediakan data yang diperlukan dalam penelitian ini. Ucapan terima kasih juga peneliti sampaikan kepada Dosen Pembimbing, Ibu Ninuk Triyanti S. H., M. Hum. atas segala bimbingan dan arahnya. Terima kasih yang sebesar-besarnya peneliti sampaikan untuk seluruh pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan penelitian.

## VI. DAFTAR PUSTAKA

- Anggito Abimanyu, Desy Safitri, Sujarwo. (2025). Faktor Penyebab Peningkatan Fenomena Parkir Liar di Kawasan Perkotaan: Tinjauan Literatur. *Triwikrama: Jurnal Multidisiplin Ilmu Sosial*, 8(2). <https://doi.org/10.23887/triwikrama.v8i2.12848>
- Astuti, R.S., H. Warsono, & A. Rachim. (2020). *Collaborative Govenance Dalam Perspefkit Publik*. Semarang: Universitas Diponegoro Press.
- Badan Pusat Statistik. (2024). *Jumlah Kendaraan Bermotor menurut Provinsi dan Jenis Kendaraan*

- (unit). <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/3/VjJ3NGRGa3dkRk5MTIU1bVNFOTVVbmQyVURSTVFUMDkjMw==/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-provinsi-dan-jenis-kendaraan--unit---2022.html?year=2023>
- Baek, Y., & Zhang, Y. (2022). Collaborative Approaches to Urban Governance Model of Historic Districts: A Case Study of the Yu'er Hutong Project in Beijing. *International Journal of Urban Sciences*, 26(2), 332–350. <https://doi.org/10.1080/12265934.2021.1879663>
- Cheisviyanny, C., Rasli, A., Dwita, S., Deviani, & Sari, V. F. (2023). Illegal parking attendants and parking (mis)management: A case study in Padang, West Sumatra, Indonesia. *Asian Transport Studies*, 9, 100118. <https://doi.org/10.1016/j.eastsj.2023.100118>
- Erfina, E., Lukman, L., Hardianti, H., & Budai, B. B. (2025). Illegal Parking Control Strategy to Improve Sustainable Management of Urban Areas. *Journal of Governance and Public Policy*, 12(1), 112–124. <https://doi.org/10.18196/jgpp.v12i1.24802>
- Harakan, M., Sari, R. P., & Suryani, D. (2025). Inter-agency collaboration in building urban fire resilience in Indonesia. *Frontiers in Sustainable Cities*, 7, 1492869. <https://doi.org/10.3389/frsc.2025.1492869>
- Hidayat, F. (2024). Analisis Sinkronisasi RPJMD dan Renstra Perangkat Daerah dalam Menangani Permasalahan Parkir Liar di Kota Tangerang Selatan. *Jurnal Ilmiah Administrasi Pemerintahan Daerah*, 14(2), 272–276. <https://doi.org/10.33701/jiapd.v14i2.4745>
- Komarudin, D., & Sartika, I. (2025). Implementasi Collaborative Governance dalam Pengembangan Pelabuhan Internasional di Selat Sunda sebagai Alternatif Jembatan Selat Sunda. *Moderat : Jurnal Ilmiah Ilmu Pemerintahan*, 11(1), 291–313. <https://doi.org/10.25157/moderat.v11i1.4658>
- Kong, W., Pojani, D., Corcoran, J., & Sipe, N. (2024). Parking Policies in Six Continents: Mixed Outcomes and Multifaceted Barriers to Reform. *Policy Design and Practice*, 7(3), 343–360. <https://doi.org/10.1080/25741292.2024.2333602>
- Lubis, B. (2023). Strategi Dinas Perhubungan dalam Aspek Keamanan dan Ketertiban Perparkiran di Kota Bukittinggi Provinsi Sumatera Barat. *JP dan KP*, 5(1), 60–71. <http://ejournal.ipdn.ac.id/JPKP>
- Madeleine Cania, Roni Ekha Putera, Yoserizal. (2022). Diagnosis, Panduan dan Tindakan Koheren Dalam Strategi Penertiban Parkir Liar Oleh Dinas Perhubungan Kota Padang. *Jurnal Ranah Publik Indonesia Kontemporer (Rapik)*, 2(1). <https://doi.org/10.47134/rapik.v2i1.21>
- Maria Nuansa Nogo Hekara, Insan Tajali Nur, Orin Gusta Andini. (2023). Permasalahan Hukum Seputar Penertiban Juru Parkir Tidak Resmi di Kota Samarinda. *SIHUMOR: Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora*, 1(4). <https://doi.org/10.37676/isihumor.v1i4.432>
- Nurul Ansaria Iksan, Ihyani Malik, Nur Khaerah. (2023). Kolaborasi Organisasi Pemerintah dalam Penertiban Parkir Liar di Kota Makassar. *Kolaborasi: Jurnal Administrasi Publik*, 9(3). <https://doi.org/10.37676/kolaborasi.v9i3.13618>
- Prihartono, B. (2015). *Manajemen Parkir Di Perkotaan*. Jakarta: GIZ-Sustainable Urban Transport Improvement Project (SUTIP).
- Rahmadanita, A., & Nurrahman, A. (2023). Kinerja Organisasi Satuan Polisi Pamong Praja dalam Penertiban Pedagang Kaki Lima di Kota Bogor. *Jurnal Konstituen*, 4(2), 94–113. <https://doi.org/10.33701/jk.v4i2.2982>
- Rahmawati, A. (2019). Pengaruh Jumlah Penduduk, Jumlah Kendaraan Bermotor, PDRB per Kapita dan Kebijakan Fiskal terhadap Konsumsi Energi Minyak di Indonesia. *Jurnal Pembangunan Dan Pemerataan (JPP)*, 10(1), 1–28. <https://doi.org/10.26418/jpp.v10i1.46368>
- Ramadhan, R. (2024). Efektivitas Penertiban Parkir Liar Kota Surabaya Berdasarkan Perda Nomor 3 Tahun 2018. *Court Review: Jurnal Ilmu Hukum*, 4(6). <https://doi.org/10.69957/cr.v4i06.1608>
- Riyanto, A., Setiawan, I., & Darwanto. (2024). Implementasi kebijakan penanggulangan juru parkir liar terhadap ketertiban di tepi jalan umum pada Dinas Perhubungan Kota Cirebon. *PRAJA Observer: Jurnal Penelitian Administrasi Publik*, 4(5), 125–145. <https://doi.org/10.69957/praob.v4i05.1645>
- Sandra, C. F. K. (2021). Kebijakan Strategi Parkir (Studi Kasus : Ibu Kota Metropolitan Jakarta). *Prosiding Seminar Intelektual Muda*, 2(1), 103–108. <https://e-journal.trisakti.ac.id/index.php/sim/article/view/8960>
- Sitanggang, R. & E. Saribanon (2018). Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan di DKI Jakarta. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, 4(3), 289–296.

<https://doi.org/10.54324/j.mbt.v4i3.823>

Tasente, T., & Stan, M.-I. (2023). Collaborative Parking Management in Constanta: The Role of Public Policies and Citizen Participation. *Technium Social Sciences Journal*, 43, 37–54.

<https://doi.org/10.47577/tssj.v43i1.8864>

Yahya, A. S., Kusmana, D., Ismunarta, & Sururama, R. (2024). Collaborative Governance dalam Penanganan Kemacetan di Kota Surabaya Provinsi Jawa Timur. *Jurnal Media Birokrasi*, 6(1), 54–84. <https://ejournal.ipdn.ac.id/JMB/article/view/4151/1873>

