PARKIR LIAR DI KOTA BANDUNG SEBAGAI MANIFESTASI KEGAGALAN GOVERNANCE SISTEMIK

Wilyus Martin Baran Cia

[1,2]*Universitas Gadjah Mada*
E-mail : wlymrtn@gmail.com

ABSTRAK

Parkir liar di Kota Bandung telah menjadi masalah yang terus berulang dan sulit ditangani secara tuntas, meskipun berbagai kebijakan dan upaya penertiban telah dilakukan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis fenomena parkir liar di Kota Bandung sebagai manifestasi kegagalan governance dengan menggunakan kerangka teori Jocelyne Bourgon yang menekankan tiga dimensi utama: Relational Network (hubungan antar aktor), Trust (kepercayaan), dan Policy Implementation Integration (keterpaduan kebijakan dan pelaksanaan). Metode penelitian yang digunakan adalah studi literatur dengan menelaah berbagai sumber pustaka, artikel ilmiah, dan jurnal hasil riset terdahulu yang relevan dengan pokok permasalahan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa parkir liar di Kota Bandung bukan sekadar masalah implementasi kebijakan atau kurang optimalnya peran dinas, melainkan kegagalan governance sistemik yang ditandai dengan: (1) rusaknya hubungan antar aktor antara pemerintah, aparat, warga, dan preman yang bersifat eksploitatif dan toleran; (2) rendahnya kepercayaan di tiga level yakni warga kepada pemerintah, aparat kepada atasan, dan pemerintah kepada aparat yang menciptakan lingkaran setan; serta (3) tidak terintegrasinya kebijakan dengan pelaksanaan yang tercermin dari target pendapatan tidak realistis, operasi penertiban reaktif, dan kegagalan infrastruktur pendukung. Penelitian ini juga menemukan bahwa teori Bourgon yang dirumuskan dalam konteks negara maju (Kanada) memerlukan adaptasi dan kontekstualisasi kritis untuk dapat diterapkan dalam setting birokrasi Indonesia yang memiliki karakteristik berbeda, seperti lemahnya supremasi hukum, birokrasi yang tidak netral, dan budaya premanisme yang mengakar. Penelitian ini merekomendasikan perlunya pendekatan sistemik yang tidak hanya memperbaiki aspek teknis kebijakan, tetapi juga membangun kembali kepercayaan antar aktor, memperbaiki relasi antara pembuat kebijakan dan pelaksana di lapangan, serta melakukan kontekstualisasi teori governance dalam setting Indonesia.

Kata Kunci : *Parkir Liar, Kegagalan Governance, Relational Network, Trust, Policy Implementation Integration, Jocelyne Bourgon, Kota Bandung*

ABSTRACT

llegal parking in Bandung has become a recurring problem that is difficult to resolve thoroughly, despite various policies and enforcement efforts having been implemented. This study aims to analyze the phenomenon of illegal parking in Bandung as a manifestation of governance failure using the theoretical framework of Jocelyne Bourgon, which emphasizes three main dimensions: Relational Network (inter-actor relations), Trust, and Policy Implementation Integration. The research method employed is a literature study by examining various library sources, scientific articles, and journals from previous research relevant to the core issues. The results show that illegal parking in Bandung is not merely a matter of policy implementation or suboptimal agency performance, but rather a systemic governance failure characterized by: (1) damaged inter-actor relations between the government, officials, citizens, and thugs that are exploitative and tolerant; (2) low trust at three levels—citizens to government, officials to superiors, and government to officials—creating a vicious cycle; and (3) the lack of integration between policy and implementation, reflected in unrealistic revenue targets, reactive enforcement operations, and failed supporting infrastructure. This study also finds that Bourgon's theory, formulated in the context of developed countries (Canada), requires adaptation and critical contextualization to be applied within the Indonesian bureaucratic setting, which has different characteristics, such as weak rule of law, non-neutral bureaucracy, and deeply rooted thuggish culture. This study recommends a systemic approach that not only improves the technical aspects of policy but also rebuilds trust among actors, improves relations between policymakers and field implementers, and contextualizes governance theory within the Indonesian setting.

Keywords : *Illegal Parking, Governance Failure, Relational Network, Trust, Policy Implementation Integration, Jocelyne Bourgon, Bandung City*

PENDAHULUAN

Parkir liar bukan hanya melanggar aturan lalu lintas, tapi cerminan rusaknya hungan aktor dalam *governance* dan juga hilangnya kepercayaan publik secara menyeluruh. Dengan menggunakan kerangka teori Bourgon, penelitian ini bisa merubah caara pandang lama yang selama ini mendominasi analisis kebijakan Indonesia yang cenderung teknis, *procedural*, dan lebih peduli pada hasil yang terukur dari pada dampak nyata di masyrakat.

Di satu sisi kota Bandung ini di kenal sebagai pusat inovasi layanan begengsi dan mendapatkan penghargaan bergengsi. Namun di sisi lain, Bandung menyandang julukan yang tidak mengenakan yaitu, "kota parkir liar" julukan ini bukanlah sekedar stigma belakang saja tapi mencerminkan dari kegagalan *governance* yang sistematik berkepanajngan.

Fenomena parkir liar ini sangat menghawatirkan dikarenakan hampir di setiap sudut kota terjadi, seperti pusat pemberlajaan hingga pinggir jalan pemukiman dan terjadi juga praktik pungutan liar oleh juru parkir tidak resmi masih berlangsung hingga saat ini dengan leluasa. Akibatnya masyrakat menjadi korban pungutan liar dan tidak mendapatkan perlindungan memadai dari negara. (Polresta Bandung, 2025)

Berdasarkan data tilang Polrestabes Bandung selama empat bulan terakhir, tercatat 17.122 kasus parkir liar pada kendaraan pribadi. Jenis pelanggaran meliputi parkir sembarangan, ngetem, serta naik-turun penumpang di tempat terlarang. Dari sisi pendidikan, pelanggar terbanyak adalah lulusan SLTA/SMA, berdasarkan profesi, karyawan swasta mendominasi, disusul mahasiswa dan pelajar. Sementara dari segi usia, kelompok usia 28–50 tahun lebih banyak melanggar dibanding kelompok usia 17–27 tahun. Faktor penyebab parkir liar ada dua:

1. Eksternal: terbatasnya lahan parkir di Kota Bandung.
2. Interna**l**: kurangnya kesadaran dan kedisiplinan masyarakat, serta hukuman yang dirasa kurang efektif. (Hasan, Mahmud 2022)

Pelanggaran parkir liar dapat dikenakan sanksi berdasarkan undang-undang maupun Perda Kota Bandung. Menurut Pasal 106 ayat (4) UU Lalu Lintas tentang tata cara berhenti dan parkir, pelanggar diancam pidana kurungan selama satu bulan atau denda paling banyak Rp250.000. Sementara itu, Perda Kota Bandung No. 12 Tahun 2001 tentang tata tertib pengelolaan perparkiran pada Pasal 18 ayat (1) menyatakan bahwa setiap orang yang melanggar peraturan tersebut diancam kurungan selama enam bulan atau denda maksimal Rp5.000.000.

Namun kenyataannya, walaupun sudah ada Peraturan kebijakan ini, parkir liar menajadi tatangan tidak terselesaikan karena lahan parkir di Kota Bandung masih belum terkelola dengan baik, seperti fasilitas parkir juga masih terbatas. Hanya sebagian kecil gedung yang memiliki sistem parkir yang memadai. Melihat kondisi Bandung sebagai kota madya, masalah ini jelas menjadi pekerjaan rumah yang harus segera diselesaikan. Selain itu, sumber daya manusia pengelola parkir di Bandung juga belum diatur dengan baik oleh pemerintah. Salah satu dampaknya adalah munculnya juru parkir ilegal di berbagai ruas jalan, mulai dari sepanjang pasar, tempat wisata, supermarket, hingga titik-titik keramaian lainnya. Para juru parkir ilegal ini mengambil seratus persen hasil pungutan parkir bahkan menaikan tarif parkir untuk keuntungan pribadi (Hidayat dkk 2018)

Meskipun telah banyak penelitian yang menganalisis fenomena parkir liar di Kota Bandung dan sekitarnya, seperti kajian Farianto (2025) tentang implementasi kebijakan dan faktor penyebab, penelitian Maharani et al. (2025) tentang peran Dinas Perhubungan dan instrumen pemerintah Hughes, penelitian Adriansyah et al. (2025) tentang pengendalian perparkiran di Kota

Cimahi, serta penelitian Carolos & Kurniati (2025) tentang strategi penanganan pelanggaran parkir di Alun-Alun Kota Bandung, seluruh penelitian tersebut masih menggunakan teori-teori teknis-operasional yang melihat parkir liar sebagai masalah implementasi kebijakan, kurang optimalnya peran dinas, masalah pengendalian, atau masalah strategi.

Belum ada penelitian yang secara komprehensif menganalisis fenomena parkir liar sebagai **kegagalan governance sistemik** menggunakan kerangka **Jocelyne Bourgon**, yang menekankan tiga dimensi penting: hubungan antar aktor (*Relational Network*), kepercayaan (*Trust*), dan keterpaduan kebijakan dengan pelaksanaan (*Policy Implementation Integration*). Padahal, berbagai temuan dari penelitian terdahulu seperti lemahnya penegakan hukum, praktik "damai di tempat", rendahnya kesadaran masyarakat, kegagalan pengadaan mesin parkir, target pendapatan yang tidak realistis, minimnya efek jera, dan rendahnya aksesibilitas sebenarnya merupakan **gejala dari kegagalan governance** yang lebih fundamental, sehingga diperlukan penelitian yang mampu mengintegrasikan temuan-temuan tersebut ke dalam satu kerangka analisis yang utuh untuk memahami akar permasalahan parkir liar di Kota Bandung secara lebih holistic]

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis studi literatur (library research). Pendekatan kualitatif dipilih karena penelitian ini bertujuan untuk memahami dan menginterpretasi fenomena parkir liar di Kota Bandung secara mendalam sebagai manifestasi kegagalan governance, bukan untuk mengukur hubungan variabel secara statistik . Penelitian kualitatif memungkinkan peneliti untuk menggali makna di balik fenomena sosial yang kompleks melalui telaah atas berbagai sumber data tekstual

Study Literatur ini melibatkan penelusuran dan pengkajian berbagai sumber pustaka, seperti buku, artikel ilmiah, dan jurnal yang memuat hasil riset terdahulu. Proses seleksi literatur dilakukan secara sistematis dengan menyaring artikel berdasarkan kesesuaian judul, abstrak, dan kata kunci terhadap pokok permasalahan penelitian. Artikel yang terpilih kemudian dievaluasi lebih lanjut melalui pembacaan teks secara utuh. Selain itu, untuk menjamin relevansi dan kekinian data, sumber referensi yang digunakan dibatasi pada publikasi terbitan lima tahun terakhir (Herwanto, 2007).

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Parkir dan Parkir Liar

Parkir adalah keadaan tidak bergerak sementara suatu kendaraan karena ditinggalkan pengemudinya, dan secara hukum tidak diperbolehkan dilakukan di tengah jalan raya. Fasilitas parkir untuk umum yang berada di luar badan jalan dapat berupa taman parkir atau gedung parkir. Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas tersebut harus memperhatikan rencana tata ruang daerah, keselamatan dan kelancaran lalu lintas, kelestarian lingkungan, serta kemudahan bagi pengguna. Penyelenggaraan fasilitas parkir untuk umum dapat dilakukan oleh pemerintah, badan hukum negara, atau warga negara, dan dapat memungut biaya atas penggunaan fasilitas yang diusahakan.(Simbolon Bastian dan Aritonang Ricardo 2024)

Berdasarkan susunan kendaraannya, parkir kendaraan bermotor dibedakan menjadi tiga jenis, yaitu parkir paralel, parkir tegak lurus, dan parkir serong. Ketiga konfigurasi ini memungkinkan pengemudi melakukan parkir secara mandiri. Adapun juru parkir liar, yang merupakan juru parkir tidak resmi, beroperasi secara sendiri dengan memanfaatkan lahan kosong yang tidak memiliki juru parkir resmi

Parkir liar didefinisikan sebagai perilaku memarkir kendaraan yang tidak mematuhi regulasi yang berlaku. Fenomena parkir liar atau ilegal merupakan salah satu permasalahan sosial yang masih terus dihadapi oleh kota-kota besar di Indonesia, termasuk di dalamnya Kota Malang. Malang yang dikenal sebagai kota pendidikan dan pariwisata ternyata tidak luput dari masalah parkir liar. Hampir di setiap lokasi strategis di kota ini, seperti kawasan kuliner, minimarket, pusat perbelanjaan, ruas jalan utama, hingga area depan ATM, dapat ditemukan juru parkir liar. Keberadaan parkir liar ini menimbulkan berbagai dampak negatif, antara lain kemacetan lalu lintas, penurunan kualitas tata ruang kota, praktik pungutan liar yang merugikan masyarakat, serta berkurangnya potensi Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang bersumber dari sektor perparkiran. Meskipun Pemerintah Kota Malang telah mengeluarkan berbagai regulasi dan melakukan upaya penertiban secara intensif melalui Dinas Perhubungan dan Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP), praktik parkir liar tetap berlangsung secara masif dan cenderung terus berkembang mengikuti pola pemanfaatan ruang kota menurut Fadhililah Ilham dan Supriyanto Agustinus (Larasati dkk., 2020)

Governance

Governance pada dasarnya menggambarkan bagaimana kualitas hubungan antara pemerintah dan masyarakat yang menjadi objek layanan sekaligus perlindungan dari pemerintah itu sendiri. Konsep ini mencakup tiga pilar, yaitu negara (pemerintahan), sektor swasta (dunia usaha), dan masyarakat. Sedangkan *good governance* adalah praktik penyelenggaraan pemerintahan yang solid, bertanggung jawab, efisien, dan efektif, yang ditandai dengan adanya sinergi interaktif yang membangun di antara ketiga pilar tersebut (Serdamayantin 2007).

Herdiwianto berpendapat bahwa *good governance* adalah penyelenggaraan pemerintahan yang menjalankan prinsip-prinsip seperti partisipasi masyarakat, penegakan hukum, transparansi, daya tanggap, orientasi pada konsensus, keadilan, efektivitas dan efisiensi, akuntabilitas, serta visi strategis. Prinsip-prinsip ini tidak terpisah-pisah. Mereka justru saling berkait dan saling menguatkan. Ketika semuanya berjalan beriringan, barulah tercipta tata kelola pemerintahan yang baik (Herdiwianto dkk 2019).

Sedangkan menurut Bourgon yang mengutip dari denhardt, *Governance* dapat diartikan sebagai tradisi, institusi, dan proses yang menentukan bagaimana kekuasaan dijalankan dalam masyarakat. Ini mencakup bagaimana keputusan dibuat mengenai isu-isu publik, serta bagaimana warga negara diberikan ruang untuk bersuara dalam pengambilan keputusan publik. *Governance* pada intinya berbicara tentang bagaimana masyarakat benar-benar membuat pilihan, mengalokasikan sumber daya, dan menciptakan nilai-nilai Bersama (Jocelyne Bourgon 2007)**.** Analisis Fenomena Parkir Liar dengan Kerangka *Governance* Bourgon

1. Governance sebagai Relational Network (Hubungan Antar Aktor)

Bourgon mendefinisikan governance sebagai *"the traditions, institutions and processes that determine the exercise of power in society, including how decisions are made on issues of public concerns and how citizens are given voice in public decisions-making"* (2007: 20). Ia menekankan bahwa pemerintahan yang baik tidak hanya soal aturan dan struktur, tetapi juga soal hubungan antara berbagai pihak seperti pemerintah, aparat, warga, dan organisasi masyarakat.

Apabila hubungan ini sehat, saling percaya, dan saling bekerja sama, maka pemerintahan berjalan baik. Sebaliknya, apabila hubungan ini ditandai dengan kecurigaan, eksploitasi, atau perlindungan terhadap pihak-pihak tertentu, maka pemerintahan gagal.

Dalam konteks penanganan parkir liar di Kota Bandung, hubungan antaraktor menunjukkan ketidaksehatan yang signifikan. Hubungan antara aparat penegak hukum (Dinas Perhubungan, Satpol PP, dan kepolisian) dengan pelaku parkir liar (preman) tidak berjalan sebagaimana mestinya. Penelitian menemukan bahwa "sepanjang tahun 2024 telah terjadi 70 laporan praktik pungutan liar di Kota Bandung dan sebagian besar berasal dari masalah parkir. Bahkan Bandung mendapatkan predikat dari masyarakat sebagai Kota Pungli karena terdapat oknum-oknum yang memasang tarif tinggi pada pusat-pusat wisata dan keramaian" (Maharani et al., 2025:2). Praktik ini menunjukkan bahwa aparat tidak mampu atau tidak mau menindak secara tegas pelaku ilegal, sehingga hubungan antara aparat dan preman menjadi longgar dan bahkan mungkin bersifat toleran.

Hubungan antara preman parkir dan warga masyarakat bersifat eksploitatif dan koersif. Parkir liar yang dikelola oleh preman sering kali menetapkan tarif yang jauh lebih tinggi dibandingkan tarif resmi yang ditetapkan oleh pemerintah. Penelitian menemukan bahwa "parkir ilegal tersebut sering kali menetapkan tarif parkir yang lebih tinggi dibandingkan tarif yang telah ditetapkan oleh pemerintah dan bahkan dari penghasilan para juru parkir ilegal ini dalam memungut parkir seluruhnya untuk keuntungannya sendiri" (Maharani et al., 2025: 6). Selain itu, "pelanggaran parkir terkadang memiliki biaya lebih yang dimana juga pembayaran pelanggaran parkir dilakukan diawal saat memasuki pelanggaran parkir tersebut" (Carolos & Kurniati, 2025:7). Praktik pembayaran di awal ini merupakan strategi yang digunakan oleh pelaku ilegal untuk menghindari penertiban, di mana "saat penertiban dilakukan para juru parkir ilegal tersebut kabur tapi dengan keuntungan yang didapat dari pembayaran diawal" (Carolos & Kurniati, 2025:9). Hal ini menunjukkan bahwa hubungan antara preman dan masyarakat bersifat eksploitatif dan koersif, di mana masyarakat dipaksa membayar tarif yang tidak jelas kepada pihak ilegal tanpa jaminan keamanan.

Hubungan antara aparat dan masyarakat juga menunjukkan ketidaksehatan. Penelitian menemukan bahwa "rendahnya kesadaran masyarakat akan sosialisasi pemerintah" (Maharani et al., 2025:6) menjadi salah satu faktor penyebab maraknya parkir liar. Masyarakat cenderung memilih pelanggaran parkir daripada menggunakan fasilitas parkir resmi yang telah disediakan. Penelitian di Alun-Alun Kota Bandung menemukan bahwa "kecenderungan orang lebih memilih pelanggaran parkir daripada parkir di basement dikarenakan Kebanyakan orang lebih memilih pelanggaran parkir adalah karena ingin kemudahan atau ingin yang aksesnya dekat" (Carolos & Kurniati, 2025:10). Masyarakat juga mengaku "menggunakan pelanggaran parkir karena akses yang mudah dan tidak mengetahui keberadaan lokasi fasilitas parkir basement" (Carolos & Kurniati, 2025:11). Hal ini menunjukkan bahwa hubungan antara pemerintah (yang menyediakan fasilitas parkir) dan masyarakat tidak berjalan dengan baik, karena masyarakat lebih memilih alternatif ilegal yang dianggap lebih praktis dan mudah diakses.

Hubungan antarinstansi pemerintah juga belum berjalan optimal. Penelitian sebelumnya menemukan bahwa "koordinasi antarinstansi belum sepenuhnya berjalan optimal di semua daerah, karena masih ditemukan tumpang tindih kewenangan dan lemahnya alur komunikasi" (Farianto, 2025:6). Meskipun terdapat upaya kolaborasi melalui pembentukan Satuan Tugas Sapu Bersih Pungutan Liar (Saber Pungli) yang menjadi "garda terdepan bagi pemerintah dalam meneritbikan tindakan parkir liar dan pungutan liar yang ada di Kota Bandung" (Maharani et al., 2025, hlm. 7),

koordinasi antarinstansi masih menghadapi kendala. "Selama periode Januari hingga Juli 2024 Tim Saber Pungli Kota Bandung telah menindak sebanyak 70 pelanggaran praktik pungli" (Maharani et al., 2025, hlm. 7), namun praktik pungli tetap marak terjadi, yang menunjukkan bahwa koordinasi dan efektivitas penindakan masih belum optimal.

Hubungan antara pemerintah dan sektor swasta juga menunjukkan ketidakoptimalan. Dalam upaya menyediakan layanan parkir yang lebih baik, Pemerintah Kota Bandung melalui Dinas Perhubungan melakukan kerjasama dengan pihak swasta untuk pengadaan mesin parkir elektronik. "Pengadaan mesin parkir yang ada di sepanjang ruas jalan Kota Bandung merupakan bentuk kerjasama antara pemerintah Kota Bandung dan Pihak Swasta sebagaimana konsep provision yang disampaikan oleh Hughes" (Maharani et al., 2025, hlm. 4). Pengadaan mesin parkir sebanyak 445 unit di 211 titik dengan "anggaran Rp50 Miliar" (Maharani et al., 2025:4) ini merupakan bentuk kerjasama publik-swasta. Namun, hubungan ini tidak berjalan efektif karena "beberapa mesin parkir yang sudah tersebar tidak dapat dikelola dengan baik yang berujung pada rusaknya mesin parkir dan terbengkalai di pinggir jalan. Hal tersebut terjadi salah satunya di Jl. Japati dimana sepanjang jalan di area dekat Monumen Perjuangan Rakyat Jawa Barat sampai Telkom Indonesia Graha Merah Putih. Mesin parkir yang ada di area tersebut tidak dapat berfungsi dan menjadi sasaran vandalisme" (Maharani et al., 2025:4). "Mesin parkir yang menyala hanya dapat ditemui di beberapa titik seperti Jl. Braga yang menjadi pusat keramaian di Kota Bandung" (Maharani et al., 2025:4). Hal ini menunjukkan bahwa hubungan kerjasama antara pemerintah dan swasta tidak diikuti dengan komitmen pemeliharaan yang memadai, sehingga "pengadaan mesin parkir dari Dinas Perhubungan Kota Bandung tidak dikelola secara optimal dan hanya membuang anggaran 50 miliar yang sudah digelontorkan untuk menunjang sarana pelayanan parkir resmi sebagai upaya pengurangan parkir liar yang ada di Kota Bandung" (Maharani et al., 2025: 4).

Hubungan antara pembuat kebijakan dan pelaksana di lapangan juga menunjukkan ketidakselarasan. Penelitian di Alun-Alun Kota Bandung menemukan bahwa meskipun telah ada upaya penertiban melalui "tim khusus dari pemerintah kota bandung" yang bertindak berdasarkan "laporan masyarakat tentang pelanggaran parkir dari aplikasi lapor atau media sosial" (Carolos & Kurniati, 2025:7), namun pelanggaran parkir masih tetap terjadi. Penelitian mencatat bahwa "di masa psbb ini laporan mengenai pelanggaran parkir tetaplah ada" (Carolos & Kurniati, 2025:7). Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan penertiban yang ada tidak diimplementasikan secara efektif di lapangan, karena pelaku ilegal masih dapat beroperasi dan masyarakat masih memilih untuk melakukan pelanggaran.

2. *Trust (*Kepercayaan)

Konsep yang paling sentral dalam pemikiran Bourgon adalah pentingnya kepercayaan (trust) sebagai fondasi governance. Bourgon menyatakan: *"In the context of the public service, I would propose that trust is the warp thread - the thread that gives the fabric its shape and sturdiness. Trust in government, in public institutions and in the fairness of government decisions is the ultimate test of good government"* (2007: 23). Menurut Bourgon, tanpa kepercayaan, seluruh pemerintahan akan kehilangan bentuk dan kekuatannya. Ia juga memperingatkan bahwa menurunnya kepercayaan terhadap institusi publik menyebabkan rendahnya tingkat kepatuhan, korupsi, pasar gelap, strategi penghindaran pajak, dan meningkatnya biaya litigasi. Semua konsekuensi ini terjadi di Bandung dan Cimahi dalam bentuk parkir liar dan pungutan liar.

Pertama, kepercayaan warga kepada pemerintah dan aparat telah rusak. Masyarakat Kota Bandung tidak percaya bahwa pemerintah kota memiliki kemauan sungguh-sungguh untuk memberantas parkir liar dan pungli. "Banyaknya pungutan liar yang terjadi di Kota Bandung

membuat masyarakat menjadi resah" (Maharani et al., 2025:2). Predikat "Kota Pungli" yang disematkan masyarakat menunjukkan tingkat kekecewaan yang tinggi (Maharani et al., 2025, :2). Penelitian menemukan bahwa "respon yang lambat dari pemerintah" dan "penegakan hukum kurang tegas" (Maharani et al., 2025:6) menjadi faktor penyebab maraknya pungli. "Kepercayaan publik terhadap institusi penegak hukum pun menjadi luntur, karena aturan dianggap bisa dinegosiasikan atau tidak berlaku secara merata" (Farianto, 2025:4). Persepsi ini menyebabkan warga memilih tidak melapor ketika menjadi korban pungli, karena mereka menganggap melapor hanya membuang-buang waktu. Akibatnya, banyak pelanggaran yang tidak pernah dilaporkan, dan preman parkir terus beroperasi tanpa hambatan.

Masyarakat juga tidak percaya bahwa fasilitas parkir resmi yang disediakan oleh pemerintah dapat memenuhi kebutuhan mereka dengan baik. Hal ini tercermin dari perilaku masyarakat yang "lebih memilih pelanggaran parkir daripada parkir di basement dikarenakan Kebanyakan orang lebih memilih pelanggaran parkir adalah karena ingin kemudahan atau ingin yang aksesnya dekat" (Carolos & Kurniati, 2025:10). Masyarakat juga mengaku "tidak mengetahui keberadaan lokasi fasilitas parkir basement" (Carolos & Kurniati, 2025:11) karena minimnya rambu petunjuk. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat tidak percaya bahwa pemerintah telah menyediakan fasilitas parkir yang memadai dan mudah diakses, sehingga mereka lebih memilih alternatif ilegal yang dianggap lebih praktis.

Masyarakat yang menggunakan pelanggaran parkir mengaku "agak was was dengan keamanan dari pelanggaran parkir" (Carolos & Kurniati, 2025: 8). Meskipun mereka menyadari risiko keamanan dari parkir ilegal, mereka tetap memilih untuk melakukannya karena faktor aksesibilitas dan kemudahan. Hal ini menunjukkan bahwa kepercayaan masyarakat terhadap sistem parkir resmi sangat rendah, sehingga mereka bersedia mengambil risiko keamanan demi kepraktisan.

Kedua, kepercayaan aparat kepada atasan (Pemerintah Kota) juga rusak di level internal pemerintahan. Aparat kepolisian, Satpol PP, dan petugas Dinas Perhubungan tidak percaya bahwa atasan mereka akan benar-benar mendukung upaya penertiban parkir liar secara konsisten. Hal ini tercermin dari keterbatasan sumber daya yang dialami aparat di lapangan. "Jumlah petugas yang tersedia tidak sebanding dengan luasnya wilayah pengawasan dan tingginya intensitas aktivitas kendaraan di kawasan perkotaan" (Farianto, 2025:4). Selain kekurangan personel, "minimnya fasilitas teknis seperti mobil derek, rambu larangan parkir yang memadai, dan sistem pemantauan berbasis teknologi juga turut memperburuk situasi. Di banyak lokasi, belum tersedia kamera pengawas (CCTV) yang terintegrasi dengan pusat kontrol lalu lintas, sehingga menyulitkan deteksi dini terhadap pelanggaran parkir" (Farianto, 2025: 4).

Aparat juga menyaksikan bagaimana "pengadaan mesin parkir dari Dinas Perhubungan Kota Bandung tidak dikelola secara optimal dan hanya membuang anggaran 50 miliar" (Maharani et al., 2025:4), yang menunjukkan bahwa pemerintah tidak serius dalam memelihara infrastruktur pendukung. Di Kota Cimahi, penelitian menemukan bahwa "dimensi membuat target kinerja yang dilakukan oleh Dinas khusunya membuat target kinerja yang relevan dan fleksibilitas dalam kemampuan kinerja terkait pengendalian penyelenggaraan perparkiran oleh dinas perhubungan dalam penertiban parkir di kota cimahi ini belum berjalan dengan maksimal" (Adriansyah et al., 2025:10). Kondisi ini menyebabkan "birokrat lapangan seperti petugas Dinas Perhubungan dan polisi lalu lintas sering mengalami lack of resources seperti waktu, personel, dan pelatihan. Akibatnya, mereka cenderung mengembangkan rutinitas sederhana yang bersifat reaktif, bukan proaktif, dalam menjalankan kebijakan di lapangan" (Farianto, 2025: 4).

Penelitian di Alun-Alun Kota Bandung juga menemukan bahwa meskipun "keamanan yang ditawarkan sudah baik" di parkir basement, namun "rasa jera dari pelaku pelanggaran parkir lah yang belum ada" (Carolos & Kurniati, 2025:9). Aparat di lapangan mungkin merasa bahwa upaya penertiban yang mereka lakukan tidak didukung dengan sanksi yang tegas dan konsisten dari atasan, sehingga pelaku ilegal terus beroperasi tanpa efek jera. Penelitian menegaskan bahwa "dengan segala usaha yang telah dilakukan masih belum juga menimbulkan efek jera terhadap pelaku pelanggaran parkir" (Carolos & Kurniati, 2025:2), yang menunjukkan bahwa aparat di lapangan mungkin merasa frustrasi karena upaya mereka tidak membuahkan hasil yang signifikan.

Ketiga, kepercayaan pemerintah kepada aparat juga rendah, Pemerintah kota tidak percaya bahwa aparat akan menjalankan perintah dengan sungguh-sungguh. Ada kecurigaan bahwa banyak aparat yang terlibat dalam praktik pungli atau memiliki hubungan patronase dengan pelaku. "Prakiik 'damai di tempat' menjadi fenomena yang umum terjadi dan secara tidak langsung memperlemah otoritas regulasi. Praktik ini mengindikasikan adanya celah dalam sistem penegakan hukum yang memungkinkan negosiasi di luar jalur hukum resmi. Ketika pelanggar diberi kesempatan untuk menyelesaikan masalah melalui pembayaran informal kepada petugas, hal ini tidak hanya mencederai keadilan dan kredibilitas hukum, tetapi juga menciptakan preseden negatif di masyarakat" (Farianto, 2025: 4).

Wali Kota Bandung sendiri mengakui kompleksitas masalah ini, dengan menyatakan bahwa "ada dua hal" dalam masalah parkir liar: kepatuhan warga dan keberadaan tukang parkir liar yang "seolah memperkenankan pengemudi untuk memarkirkan kendaraan mereka di spot-spot tertentu, meskipun hal tersebut melanggar aturan" (Farianto, 2025:5). Pengakuan ini mengindikasikan bahwa ada aktor (yang bisa jadi aparat atau oknum) yang memfasilitasi praktik ilegal. "Budaya premanisme yang mengakar" (Maharani et al., 2025:6) juga menunjukkan bahwa pemerintah tidak percaya bahwa aparat dapat memberantas praktik ilegal secara tuntas.

Penelitian di Alun-Alun Kota Bandung menemukan bahwa strategi penertiban yang dilakukan masih bersifat himbauan dan "shock therapy" (Carolos & Kurniati, 2025:7), yang menunjukkan bahwa pemerintah mungkin tidak sepenuhnya percaya bahwa aparat di lapangan mampu menegakkan aturan secara tegas dan konsisten. "Sebelum tim khusus penertiban pelanggaran parkir bergerak selalu diawali dengan surat edaran agar masyarakat mengetahui tapi nyatanya tetap ada yang terjerat pelanggaran parkir" (Carolos & Kurniati, 2025:7). Hal ini mengindikasikan bahwa pemerintah tidak percaya pada kemampuan aparat untuk melakukan pengawasan secara mandiri dan efektif, sehingga masih mengandalkan laporan masyarakat untuk melakukan penertiban.

Rendahnya kepercayaan di ketiga level ini menciptakan lingkaran setan yang sulit diputus. Masyarakat tidak percaya pada pelayanan parkir resmi sehingga memilih parkir liar, aparat tidak percaya pada dukungan pemerintah sehingga tidak optimal dalam menegakkan aturan, dan pemerintah tidak percaya pada kemampuan aparat sehingga tidak memberikan sanksi yang berat. Akibatnya, kepatuhan terhadap aturan parkir sangat rendah, praktik pungli merajalela, dan upaya penertiban tidak pernah mencapai hasil yang optimal.

3. *Policy Implementation Integration* (Keterpaduan Kebijakan dan Pelaksanaan)

Bourgon mengkritik pemisahan kaku antara formulasi kebijakan dan implementasi. Ia menyatakan: *"We learned that policy formulation and policy implementation are an integrated and interactive process of discussion involving both policy makers and administrators"* (2007: 19). Bourgon mengkritik cara lama yang memisahkan antara "pembuat kebijakan" (pejabat di kantor) dan "pelaksana kebijakan" (petugas di lapangan). Menurutnya, keduanya harus bekerja

sama secara interaktif. Kebijakan yang baik harus dibuat dengan mempertimbangkan kondisi di lapangan, dan pelaksanaan kebijakan harus melibatkan umpan balik dari lapangan untuk perbaikan kebijakan.

Di Bandung, pemisahan kaku antara pembuat kebijakan dan pelaksana kebijakan masih sangat kuat. Kebijakan perparkiran dibuat oleh Dinas Perhubungan dan DPRD, yang merupakan para pejabat yang duduk di kantor, jauh dari lokasi parkir yang sebenarnya. Mereka tidak melihat secara langsung fakta di lapangan, sehingga terjadi jurang yang lebar antara kebijakan dan realitasnya.

Pertama, target pendapatan yang tidak realistis**,** Salah satu indikasi paling jelas dari policy-implementation gap adalah ketidaksesuaian antara target pendapatan yang ditetapkan oleh pembuat kebijakan dengan realitas di lapangan. Berdasarkan data, "Pemerintah Kota Bandung dapat menarik potensi PAD dari parkir dibahu jalan sebesar 80 miliar untuk tiap tahunnya" (Maharani et al., 2025:4). Namun, realisasi pendapatan tidak pernah mendekati angka tersebut. Salah satu penyebabnya adalah maraknya praktik parkir liar yang menggerus pendapatan resmi. "Upaya Pemerintah Kota Bandung dalam mengimplementasikan Provision sebagai salah satu instrumen pemerintahan tidak berjalan sesuai dengan rencana awal yang telah dibuat" (Maharani et al., 2025:4). Jurang antara target ideal dan realisasi aktual menunjukkan bahwa pembuat kebijakan tidak memahami kondisi di lapangan ketika menetapkan target. Target dibuat berdasarkan asumsi ideal (tidak ada parkir liar, semua retribusi masuk), tetapi realitas di lapangan sangat berbeda, dengan maraknya premanisme, pungli, dan rendahnya kepatuhan masyarakat.

Kedua, target kinerja yang tidak realistis. , Salah satu indikasi paling jelas dari policy implementation gap adalah ketidaksesuaian antara target pendapatan yang ditetapkan oleh pembuat kebijakan dengan realitas di lapangan. Kepala Badan Layanan Umum Daerah (BLUD) Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Bandung, Yogi Mamesa, mengungkapkan bahwa target pendapatan parkir tahun 2025 sebesar Rp27 miliar, namun realisasi hingga awal Desember baru mencapai sekitar Rp10,4 miliar. Yogi secara blak-blakan menyatakan bahwa target tersebut "kurang realistis" dan "tidak akan terkejar" (RRI, 2025). Lebih lanjut, Yogi menjelaskan bahwa pendapatan BLUD tergerus sekitar 30-40 persen akibat maraknya praktik parkir liar. Jika dihitung secara bruto, potensi pendapatan sebenarnya bisa mencapai sekitar Rp16 miliar, tetapi target Rp27 miliar dinilai mustahil dicapai dalam kondisi lapangan saat ini (RRI.co.id, 2025). Dapat di lihat bahwa Jurang antara target Rp27 miliar dan realisasi Rp10,4 miliar menunjukkan bahwa pembuat kebijakan tidak memahami kondisi di lapangan ketika menetapkan target. Target dibuat berdasarkan asumsi ideal tidak ada parkir liar, semua retribusi masuk), tetapi realitas di lapangan sangat berbeda.

Ketiga, operasi penertiban yang bersifat reaktif Pemerintah Kota Bandung telah menyiapkan kebijakan penertiban parkir liar, tetapi implementasinya seringkali bersifat reaktif, bukan proaktif dan sistematik. "Dinas Perhubungan Kota Bandung mengadakan patroli rutin pada tempat-tempat rawan adanya pungutan liar dan wilayah parkir resmi yang ada di Kota Bandung guna mengantisipasi terjadinya pungutan liar kepada masyarakat dan memastikan bahwa pelaksanaan parkir resmi yang ada di bawah binaan Dinas Perhubungan berjalan sesuai dengan operasionalnya" (Maharani et al., 2025: 7). Namun, pendekatan yang dilakukan lebih bersifat responsif terhadap laporan yang masuk, bukan melalui pengawasan yang terencana dan sistematis.

Penelitian di Alun-Alun Kota Bandung juga menemukan bahwa penertiban pelanggaran parkir dilakukan berdasarkan laporan masyarakat. "Dari laporan masyarakat tentang pelanggaran parkir dari aplikasi lapor atau media sosial itu didapatkan tim khusus dari pemerintah kota

bandung. Dimana saat ada laporan tentang pelanggaran parkir masuk, laporan tersebut diteruskan ke dinas perhubungan lalu kembali diteruskan ke tim khusus tersebut" (Carolos & Kurniati, 2025:7). "Sebelum tim khusus penertiban pelanggaran parkir bergerak selalu diawali dengan surat edaran agar masyarakat mengetahui tapi nyatanya tetap ada yang terjerat pelanggaran parkir" (Carolos & Kurniati, 2025:7). Pendekatan yang mengandalkan laporan warga ini menunjukkan bahwa sistem penertiban bersifat pasif, bukan aktif. Pembuat kebijakan mengasumsikan bahwa warga akan melapor, tetapi karena kepercayaan warga terhadap pemerintah sudah rendah, banyak pelanggaran yang tidak pernah dilaporkan. Akibatnya, preman parkir terus beroperasi tanpa gangguan.

Keempat, pelanggaran di titik strategis, bukti lain dari policy-implementation gap adalah masih maraknya pelanggaran parkir liar di lokasi-lokasi yang sangat strategis dan seharusnya menjadi prioritas pengawasan. "Praktik parkir liar masih sering dijumpai di beberapa ruas jalan yang bukan peruntukannya" (Maharani et al., 2025:6). "Tumbuhnya pusat-pusat keramaian baru juga memegang andil pada carut-marut pengelolaan parkir di Kota Bandung" (Maharani et al., 2025:6).

Penelitian di Alun-Alun Kota Bandung menemukan bahwa "pelanggaran parkir sangat rentan pada waktu petang hingga malam hari" di sekitar Alun-Alun Kota Bandung, "seperti terlihatnya ada praktek pelanggaran parkir disekitar alun-alun Kota Bandung di trotoar dan bahu Jalan Asia-Afrika yang mulai beroperasi pada sore hari" (Carolos & Kurniati, 2025:8). Alun-Alun Kota Bandung merupakan "salah satu tempat wisata atau area yang sering dikunjungi" (Carolos & Kurniati, 2025:6), sehingga seharusnya menjadi prioritas pengawasan. "Alun-Alun Kota Bandung termasuk zona merah dari pelanggaran parkir adalah karena besar sekali pengaruh pelanggaran parkir tersebut terhadap kelancaran lalu lintas di sekitar alun-alun kota bandung" (Carolos & Kurniati, 2025:7). Namun, pelanggaran masih terjadi, menunjukkan bahwa kebijakan larangan parkir tidak diimplementasikan secara efektif.

Penelitian sebelumnya menegaskan bahwa "parkir liar di lokasi-lokasi strategis seperti Dipati Ukur, Teuku Umar, dan Asia Afrika yang berada di pusat kota dan dekat dengan institusi penting menunjukkan bahwa kebijakan larangan parkir liar tidak diimplementasikan secara efektif" (Farianto, 2025:8). Padahal, lokasi-lokasi ini seharusnya menjadi prioritas pengawasan karena tingkat kunjungannya yang tinggi dan dampaknya terhadap kenyamanan publik serta citra kota.

Kelima, kegagalan infrastruktur pendukung kebijakan**,** "Pengadaan mesin parkir dengan jumlah total sebanyak 445 mesin yang dipasang di 211 titik parkir sepanjang ruas jalan di Kota Bandung" dengan "anggaran Rp50 Miliar" (Maharani et al., 2025:4) merupakan salah satu bentuk implementasi kebijakan yang gagal. "Mesin-mesin tersebut tidak dikelola dengan baik, banyak yang rusak dan terbengkalai di pinggir jalan, serta menjadi sasaran vandalisme. Di Jl. Japati, misalnya, mesin parkir tidak berfungsi sama sekali" (Maharani et al., 2025:4). Kondisi ini menunjukkan bahwa kebijakan pengadaan mesin parkir dibuat tanpa mempertimbangkan kemampuan pemeliharaan jangka panjang dan kondisi sosial di lapangan.

Di Alun-Alun Kota Bandung, "rambu petunjuk menuju ke parkir basement alun-alun Kota Bandung hanya ada tepat di depan pintu masuk parkir basement tersebut" dan "kurangnya rambu ini membuat banyak masyarakat, terutama masyarakat dari luar daerah mengetahui keberadaan fasilitas parkir basement dari alun-alun Kota Bandung ini" (Carolos & Kurniati, 2025:11). Minimnya rambu petunjuk ini menunjukkan bahwa pemerintah tidak optimal dalam memfasilitasi akses masyarakat ke tempat parkir resmi.

Keenam, tidak adanya efek jera, Penelitian menegaskan bahwa "dengan segala usaha yang telah dilakukan masih belum juga menimbulkan efek jera terhadap pelaku pelanggaran parkir" (Carolos & Kurniati, 2025:2). "Rasa jera dari pelaku pelanggaran parkir lah yang belum ada" (Carolos & Kurniati, 2025:9). Hal ini menunjukkan bahwa mekanisme penegakan hukum yang diatur dalam kebijakan tidak berjalan dengan baik. "Sanksi yang diberikan oleh Dinas Perhubungan terhadap pelanggaran parkir belum membuat jera bagi pengendara roda empat maupun roda dua" (Adriansyah et al., 2025, hlm. 7). Sanksi yang diberikan (himbauan, teguran, dan shock therapy) tidak cukup untuk menimbulkan efek jera, sehingga pelaku ilegal terus beroperasi.

Ketujuh, kurangnya koordinasi antara pembuat kebijakan dan pelaksana**.** Penelitian menunjukkan bahwa "pengendalian penyelenggaraan perparkiran tentang penertiban parkir dalam dimensi membuat target kinerja belum berjalan maksimal, dapat dilihat dari banyaknya pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara mobil maupun pengendara motor yang tidak tertib dalam larangan parkir membuat jalannya pengendalian atau penyelenggaraan terhambat" (Adriansyah et al., 2025: 1). Hambatan dalam pengendalian ini menunjukkan bahwa tidak ada mekanisme umpan balik yang efektif antara pelaksana di lapangan dan pembuat kebijakan. Pelaksana di lapangan mungkin menghadapi berbagai kendala, tetapi kendala tersebut tidak disampaikan kepada pembuat kebijakan untuk perbaikan kebijakan. Akibatnya, kebijakan yang dibuat tidak sesuai dengan realitas lapangan, dan pelaksanaan kebijakan terus-menerus menghadapi hambatan yang sama.

Analisis Kontekstual

Setting dan Konteks Birokrasi dalam Artikel Jocelyne Bourgon

Bourgon menulis teorinya berdasarkan pengalamannya di Kanada, sebuah negara maju yang karakteristik:

No	Krakteristik	Penjelasan
1.	**Hukum Yang Kuat**	Dalam Setting Bourgon, Supremasi Hukum Berfungsi Secara Efektif, Aparat Penegak Hukum Independen, Dan Warga Memiliki Akses Keadilan Yang Memadai. Bourgon Menulis: "Respect For The Rule Of Law An Expectation That Public Servants Will Exhibit Integrity, Probity And Impartiality" (2007: 9).
2.	**Birokrasi Profesional Dan Meritokratis**	Birokrasi Bersifat Profesional, Non-Partisan, Dan Direkrut Berdasarkan Meritokrasi. Bourgon Menekankan Pentingnya "Meritorious, Well-Trained Public Service" (2007: 9)
3.	**Pemisahan Politik Dan Administrasi Yang Jelas**	Politisi Buat Kebijakan, Birokrat Jalankan Tidak Saling Intervensi.
4.	**Tingkat Kepercayaan Yang Relatif Tinggi**	Bourgon Menulis Tentang "Declining Trust" Sebagai Masalah, Tetapi "Declining" Mengandaikan Adanya

		Tingkat Kepercayaan Awal Yang Cukup Tinggi.
5.	**Masyarakat Sipil yang Terorganisasi dengan Baik**	Masyarakat biasanya jadi pengawas, bukan jadi preman.

Konteks Indonesia (Kota Bandung)

Konteks birokrasi di Indonesia sangat berbeda dengan asumsi-asumsi di atas;

No	Krakteristik	Penjelasan
1.	**Hukum Yang Kuat**	Aparat Penegak Hukum Seringkali Tidak Independen. Dalam Kasus Parkir Liar Di Bandung, Aparat Kepolisian Diduga Membekingi Praktik Pungutan Liar. Wali Kota Farhan Mengakui Penertiban Bagaikan "Permainan Kucing-Kucingan."
2.	**Birokrat Tidak Netral**	Banyak Pejabat Diangkat Karena Kenal Siapa, Bukan Karena Kemampuan. Ada "Politik Balas Budi"
3.	**Politik Dan Administrasi Campur Aduk**	Pejabat Birokrasi Tinggi Sering Diisi Oleh Kader Partai Politik Atau Orang Dengan Hubungan Dekat Dengan Kepala Daerah, Sehingga Birokrasi Tidak Pernah Benar-Benar Netral.
4.	**Kepercayaan Rendah**	Warga Sudah Lama Tidak Percaya Pada Pemerintah Dan Polisi.
5.	**Masyarakat Sipil Yang Bermasalah**	Banyak Ormas Jadi "Preman Berjas" Yang Melindungi Parkir Liar

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis dengan kerangka *Governance* Jocelyne Bourgon, fenomena parkir liar di Kota Bandung terbukti bukan sekadar masalah implementasi kebijakan atau kurang optimalnya peran dinas, melainkan merupakan kegagalan *governance* yang bersifat sistemik. Kegagalan ini tercermin dari rusaknya hubungan antar aktor antara pemerintah, aparat, warga, dan preman yang ditandai dengan praktik "damai di tempat", hubungan eksploitatif antara preman dan masyarakat, serta kemitraan publik-swasta yang gagal. Selain itu, kepercayaan telah runtuh di tiga level secara bersamaan—warga tidak percaya pada komitmen pemerintah, aparat tidak percaya pada dukungan atasan, dan pemerintah tidak percaya pada integritas aparat yang menciptakan lingkaran setan sulit diputus. Sementara itu, kebijakan perparkiran dibuat secara top-down tanpa memahami realitas lapangan, yang tercermin dari target pendapatan tidak realistis (Rp27 miliar dengan realisasi hanya Rp10,4 miliar), operasi penertiban reaktif berbasis laporan masyarakat, serta kegagalan infrastruktur pendukung seperti mesin parkir rusak dan minimnya rambu petunjuk. Penelitian ini juga menemukan bahwa teori Bourgon yang dirumuskan dalam konteks negara maju (Kanada) memerlukan adaptasi kritis untuk diterapkan di Indonesia, mengingat perbedaan karakteristik seperti lemahnya supremasi hukum, birokrasi yang tidak netral, dan budaya premanisme yang mengakar. Oleh karena itu, penanganan parkir liar di Kota Bandung

membutuhkan transformasi *governance* yang fundamental, bukan sekadar perbaikan teknis kebijakan..

DAFTAR PUSTAKA

Adriansyah, Y., Setiawan, A., & Zulfikar, W. (2025). Pengendalian Penyelenggaraan Perparkiran oleh Dinas Perhubungan dalam Penertiban Parkir di Kota Cimahi. *Praxis Idealist: Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 1-12.

Bourgon, J. (2007). Responsive, responsible and respected government: towards a New Public Administration theory. *International Review of Administrative Sciences*, 73(1), 7-26. https://doi.org/10.1177/0020852307075686

Carolos, R., & Kurniati, P. S. (2025). Strategi Dinas Perhubungan Mengatasi Pelanggaran Parkir di Alun-Alun Kota Bandung (Studi Kasus Strategi dari Faktor Lingkungan). *JURISMA: Jurnal Riset Bisnis dan Manajemen*, 65-76

Farianto. (2025). Analisis Terhadap Implementasi Penanganan Parkir Liar di Kawasan Perkotaan. *Jurnal Jejak Hukum Indonesia (JHI)*, 2(2), 84-91. https://doi.org/10.63462/vfh09p75

Hasan, T. R. A., & Mahmud, A. (2022). Penegakan Hukum terhadap Praktik Pelanggaran Parkir Liar Kendaraan Pribadi di Wilayah Hukum Polrestabes Bandung berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Dihubungkan dengan Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 12 Tahun 2001. *Bandung Conference Series: Law Studies*, 2(1), 1-8. https://doi.org/10.29313/bcsls.v2i1.4326

Herwanto, H. (2007). Analisis Pengaruh Personal Background terhadap Peran Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Keuangan Daerah dengan Kepahaman Good Governance sebagai Variabel Moderasi. *Skripsi*. Universitas Muhammadiyah Surakarta.

Hidayat, A., Munandar, A., & Armidiana, A. (2018). Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir Kota Bandung. *Publica: Jurnal Pemikiran Administrasi Negara*, 10(2), 73-86.

Maharani, N. P., Rahmatullah, A., Zuhri, M. A., & Afifah, D. F. (2025). Peran Dinas Perhubungan Kota Bandung Dalam Tata Kelola Perparkiran. *JETISH: Journal of Education Technology Information Social Sciences and Health*, 4(1), 775-784

Polrestajabar. (2025, Oktober 19). Polresta Bandung Gelar Patroli Gabungan, Sikat Parkir Liar dan Premanisme di Kabupaten Bandung Retrieved from https://tribratanews.jabar.polri.go.id/polresta-bandung-gelar-patroli-gabungan-sikat-parkir-liar-dan-premanisme-di-kabupaten-bandung/

RRI. (2025, Desember 22) Akibat Parkir Liar, Pendapatan Tergerus Hingga 40 Persen
Retrieved from https://berita.rri.co.id/bandung/regional/2015251/akibat-parkir-liar-pendapatan-tergerus-hingga-40-persen

Sedarmayanti. (2007). *Good Governance (Kepemerintahan yang Baik) dan Good Corporate Governance (Tata Kelola Perusahaan yang Baik)*. Bandung: CV Mandar Maju

Simbolon, E. B., & Aritonang, Z. R. (2024). Tinjauan Yuridis Terhadap Parkir Liar di Kota Medan. *UNES Law Review*, 6(4), 1-10. https://doi.org/10.31933/unesrev.v6i4.2122