

**PEMBIARAN PUNGUTAN PARKIR DI KAWASAN SIMPANG LIMA
(STUDI TENTANG: KETIDAKPATUHAN TERHADAP KEBIJAKAN TARIF
RETRIBUSI PARKIR)**

Muhammad Fadhil Anshori¹ Wahid Abdulrahman²

Email: muhamadfadhilanshori@gmail.com

**Departemen Politik dan Ilmu Pemerintahan
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Diponegoro**

Jl. Prof. Soedarto, Tembalang, Semarang, Kode Pos 50139

Telepon (024) 7465407 Faksimile (024) 74654505

Laman: <https://fisip.undip.ac.id/id/> Email: fisip@undip.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh fenomena ketidakpatuhan juru parkir terhadap kebijakan tarif retribusi di Kawasan Simpang Lima, Kota Semarang, yang memicu pungutan parkir secara liar dan kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD). Meskipun regulasi tarif telah diatur dalam Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2021, praktik penarikan tarif di atas ketentuan resmi masih sering ditemukan di lapangan. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis implementasi kebijakan tarif parkir, mengidentifikasi faktor penyebab ketidakpatuhan juru parkir, serta mengevaluasi peran Pemerintah Kota Semarang dalam melakukan pengawasan di kawasan tersebut. Metode yang digunakan adalah kualitatif dengan pendekatan deskriptif, di mana data dikumpulkan melalui wawancara mendalam dengan regulator (Dinas Perhubungan), pelaksana lapangan (juru parkir), dan Masyarakat pengguna jasa. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan terhambat oleh lemahnya komunikasi, keterbatasan sumber daya pengawasan, serta diskresi berlebihan dari juru parkir yang memanfaatkan momentum acara tertentu untuk menaikkan tarif secara sepihak. Selain itu, minimnya lahan parkir resmi memaksa masyarakat bersikap permisif terhadap pungutan parkir liar. Kesimpulan dari penelitian ini adalah bahwa ketidakpatuhan juru parkir berakar pada kegagalan struktural birokrasi digaris terdepan (street-level bureaucracy) dan kurangnya ketegasan sanksi, sehingga diperlukan penguatan pengawasan serta penyediaan kantong parkir yang lebih memadai. Penelitian ini merekomendasikan perlunya perbaikan tata kelola melalui digitalisasi sistem pembayaran dan pengawasan yang lebih responsif untuk menekan praktik pungutan parkir liar.

Kata Kunci: Retribusi Parkir, Ketidakpatuhan, Simpang Lima, Implementasi Kebijakan, Street-Level Bureaucracy.

¹ Mahasiswa Ilmu Pemerintahan Universitas Diponegoro

² Dosen Ilmu Pemerintahan Universitas Diponegoro

ABSTRACT

This research is motivated by the phenomenon of parking attendants' non compliance with the parking fee policy in the Simpang Lima area of Semarang City, which has led to illegal parking levies and leakage of Regional Original Revenue (PAD). Although the tariff regulation is stipulated in Mayoral Regulation Number 37 of 2021, the practice of charging fees above the official limit is still frequently found in the field. The purpose of this study is to analyze the implementation of the parking fee policy, identify the factors causing parking attendant non-compliance, and evaluate the role of the Semarang City Government in overseeing the area. The method used is qualitative with a descriptive approach, where data was collected through in-depth interviews with regulators (the Transportation Agency), field implementers (parking attendants), and service users. The results indicate that policy implementation is hampered by weak communication, limited supervisory resources, and excessive discretion by parking attendants who exploit the momentum of certain events to unilaterally raise fees. Furthermore, the limited availability of official parking spaces forces the public to adopt a permissive attitude towards illegal parking fees. The conclusion of this study is that parking attendant non-compliance is rooted in structural failures of the street-level bureaucracy and a lack of firm sanctions, necessitating strengthened oversight and the provision of more adequate parking spaces. This study recommends improving governance through digitizing the payment system and more responsive oversight to curb illegal parking charges.

Keywords: Parking Fee, Non-Compliance, Simpang Lima, Policy Implementation, Street-Level Bureaucracy.

A. PENDAHULUAN

Populasi di Kota Semarang semakin meningkat setiap tahunnya, yang mana berdasarkan data di tahun 2023, Kota Semarang memiliki jumlah penduduk sebesar 1.694.743 jiwa. Dari jumlah tersebut, sebanyak 838.437 jiwa adalah laki-laki dan 856.306 jiwa adalah Perempuan. Sedangkan, tahun 2024 sebanyak 1.708.833 dengan rincian laki-laki berjumlah 845.177 dan Perempuan 863.656.³ Dengan meningkatnya jumlah populasi tersebut, hal ini akan sangat berpengaruh pada perubahan sosial. Mobilitas sosial didefinisikan oleh Horton dan Hunt sebagai pergerakan subjek sosial, baik secara personal maupun kolektif, yang mengakibatkan perubahan kedudukan di dalam hierarki kemasyarakatan (dalam Suyatno, 2004). Proses ini melibatkan pergeseran status dalam masyarakat dan umumnya juga disertai perubahan pendapatan, yang dialami baik oleh perorangan maupun kolektif seperti, mereka yang setiap harinya bekerja, anak-anak yang

bersekolah, dan juga mereka yang melakukan aktivitas sosial lainnya. Selain itu, ini juga akan berdampak pada moda transportasi yang digunakan. Salim sebagaimana dikutip Ardiansyah (2015) mengonsepan transportasi sebagai kegiatan memindahkan manusia dan barang muatan dari suatu daerah ke daerah yang lain. Transportasi yang digunakan oleh Masyarakat ialah mobil, motor, dan angkutan umum. Perkembangan moda transportasi telah menghasilkan berbagai variasi, mulai dari jalur darat, laut, hingga udara, yang semuanya memiliki keunikan dan karakteristik tersendiri (Munawar, 2005). Keberadaan jalan yang seharusnya digunakan untuk semestinya, justru data lapangan menunjukkan problematika kekacauan parkir masih sering ditemukan di Kota Semarang, khususnya pada lokasi parkir di sepanjang bahu jalan. Keberadaan area parkir di daerah ini dapat dibilang aksesibel, apalagi area-area kosong di

³Badan Pusat Statistik Kota Semarang. (21 Maret 2025). Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin, 2022-2024. Diakses pada 20 Mei 2025, dari <https://semarangkota.bps.go.id/id/statistics-table/2/NzgjMg/jumlah-penduduk-menurut-jenis-kelamin.html>

sisi jalan dapat dialih fungsikan menjadi tempat parkir, dengan catatan ada iuran kepada oknum-oknum pengendali wilayah di pinggir jalan.⁴ Hal ini berdampak pada kemacetan lalu lintas disekitar lokasi parkir liar tersebut. Praktik ini dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas, meningkatkan risiko kecelakaan, merusak infrastruktur publik, dan mengurangi kenyamanan masyarakat. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 106 ayat (4) huruf e, setiap pengendara motor memiliki kewajiban hukum untuk mematuhi tata cara berhenti dan parkir yang telah ditetapkan. Pelanggaran terhadap ketentuan parkir ini dapat berimplikasi pada sanksi pidana, baik berupa kurungan maupun denda, sesuai dengan klasifikasi pelanggaran yang diatur dalam Pasal 287 ayat (3).⁵ Selain itu, juga diperparah dengan peningkatan jumlah kendaraan yang ada. Ditambah lagi dengan minimnya transportasi

publik yang efektif dan terjangkau juga mengakibatkan preferensi masyarakat beralih ke kendaraan pribadi, yang berdampak pada memburuknya tingkat kemacetan yang ada.⁶ Dengan jumlah mencapai 1.385.109 unit, volume kendaraan bermotor di Kota Semarang menjadi yang paling signifikan dibandingkan kabupaten/kota lainnya di Jawa Tengah. Fenomena ini tercermin dalam data yang dikeluarkan oleh Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah. Dari jumlah tersebut, sepeda motor mendominasi dengan jumlah sangat besar yaitu 1.608.807 unit, diikuti oleh mobil penumpang sebanyak 238.191 unit. Jenis kendaraan lainnya terdiri dari 3.163 unit bus dan 89.306 unit truk. Dominasi sepeda motor yang begitu tinggi di Kota Semarang mencerminkan tingginya mobilitas masyarakat serta kepadatan aktivitas di wilayah perkotaan yang menjadi pusat pemerintahan, perdagangan, dan layanan publik. Sementara itu, secara keseluruhan di Provinsi Jawa Tengah, total kendaraan

⁴ Ruang Kosong Lahan Parkir Liar, Suara Merdeka, Jumat 22 Februari 2013, hlm 31.

⁵ Pasal 287 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁶ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). Laporan Tahunan Transportasi dan Mobilitas.

bermotor yang tercatat mencapai 21.235.787 unit. Dari angka tersebut, kategori sepeda motor menempati posisi tertinggi dengan 18.803.423 unit, mobil penumpang tercatat sebanyak 1.705.476 unit, disusul oleh truk sebanyak 688.647 unit dan bus sebanyak 38.301 unit. Data ini sangat penting untuk perencanaan transportasi, pengembangan infrastruktur, serta kebijakan pengendalian lalu lintas dan emisi di tingkat provinsi dan kota.⁷ Praktik parkir tidak resmi yang masih menjamur di berbagai ruas jalan Kota Semarang dikonfirmasi kebenarannya oleh Danang Kurniawan, Sekretaris Dinas Perhubungan setempat. Situasi ini terjadi karena area parkir di kota tersebut masih sangat terbatas. Meski ada larangan, banyak kendaraan yang parkir di sepanjang jalan karena pengguna ingin lebih mudah mencapai ke tempat tujuan. Praktek parkir liar jika tidak ditangani akan menjadi semakin problematis.

⁷ Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah. Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kabupaten/Kota dan Jenis Kendaraan di Provinsi Jawa Tengah (unit), 2024. Diakses pada 20 Mei 2025, dari <https://jateng.bps.go.id/id/statisticstable/3/VjJ3NGRGa3dkRk5MTIU1bVNFOTVVbmOyVURSTVFUMDkjMw==/jumlahkendaraan-bermotor-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis->

Ketidakseimbangan antara jumlah kendaraan dan lahan parkir resmi telah menimbulkan sejumlah masalah kompleks di perkotaan. Di Semarang pertumbuhan kendaraan yang pesat telah menyebabkan kesulitan mencari tempat parkir, sehingga memicu kemacetan dan gangguan ketertiban umum. Akibatnya, pemerintah daerah bertanggung jawab untuk menyediakan layanan publik ini. Pemerintah harus menyediakan lahan parkir dan layanan parkir yang memadai untuk penertiban kendaraan bagi warga Semarang.⁸ Melalui Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2021, pemerintah mengatur tarif retribusi tempat khusus parker dengan rincian sebagai berikut: kategori kendaraan roda enam ke atas dikenakan biaya Rp15.000, kendaraan roda empat sebesar Rp5.000, dan kategori sepeda motor maupun roda tiga

[kendaraan-di-provinsi-jawa-tengah--unit---2020.html?year=2024](https://semarangkota.go.id/p/4329/masih_minim_lahan_parkir_dishub_kota_semarang_akui_banyak_parkir_liar)

⁸ Admin. (2023, Januari 25). "Masih Minim Lahan Parkir, Dishub Kota Semarang Akui Banyak Parkir Liar". https://semarangkota.go.id/p/4329/masih_minim_lahan_parkir_dishub_kota_semarang_akui_banyak_parkir_liar

sebesar Rp3.000.⁹ Di beberapa titik di wilayah Simpang Lima Kota Semarang terdapat sejumlah petugas parkir yang melakukan penarikan retribusi lebih dari ketentuan tersebut. Praktik ini merugikan masyarakat karena mereka dipaksa membayar lebih dari yang seharusnya, bahkan sering kali tanpa adanya kejelasan atau tanda terima resmi. Polisi menangkap seorang juru parkir dikawasan Simpang lima, Kota Semarang karena menarik tarif parkir sebesar Rp. 40.000 terhadap wisatawan yang menggunakan mobil. Guswanto (37), penangkapan berhasil dilakukan terhadap seorang juru parkir ilegal beralamat di Jalan Kertanegara, Kecamatan Semarang Selatan, Kota Semarang, di dekat lokasi kejadian. Insiden ini bermula ketika Sopian (36) mengendarai minibus berplat H 7799 JH yang membawa sekelompok wisatawan dari luar kota tiba di area Simpang Lima Semarang. Ia memarkir kendaraannya sementara para wisatawan melakukan transaksi belanja di sebuah pusat

perbelanjaan di wilayah tersebut. Saat memarkir kendaraan, Guswanto menagih biaya parkir sebesar Rp40.000. Mula-mula Sopian hanya membayar Rp25.000, namun Guswanto terus menagih sisa pembayaran sebesar Rp15.000 hingga akhirnya diserahkan. Total biaya yang dipungut mencapai Rp40.000 untuk satu kali parkir. Merasa dirugikan, Sopian melaporkan kejadian tersebut melalui aplikasi Libas milik Polrestaes kota Semarang, yang berakhir dengan pengamanan terhadap juru parkir tersebut.¹⁰ Kawasan Simpang Lima merupakan salah satu contoh lokasi parkir tepi jalan umum di Kota Semarang. Berdasarkan data Titik parkir yang memiliki pendapatan tertinggi dari retribusi parkir ialah Taman Indonesia Kaya, disusul oleh Kawasan Simpang Lima dan daerah Kusumawardani. Dibandingkan dengan area parkir lain di sekitarnya, titik ini memiliki tingkat perolehan retribusi yang lebih tinggi, sebagaimana tersaji dalam tabel perbandingan berikut:

⁹ Peraturan Walikota (Perwal) Nomor 37 Tahun 2021 Tentang Tarif Retribusi Tempat Khusus Parkir.

¹⁰ Setiawan, E. (2024, April 9). "Tarik Parkir hingga Rp40.000, Jukir Liar di Simpanglima

Semarang Ditangkap." <https://jateng.inews.id/berita/tarik-parkir-hingga-rp40000-jukir-liar-di-simpanglima-semarang-ditangkap> Diakses 16 Oktober 2024.

Tabel 1.1 Pendapatan Retribusi Parkir Di Kota Semarang

No	Titik Parkir	Pendapatan/Bulan	Pendapatan/tahun
1.	Kawasan Simpang lima	1.500.000	18.000.000
2.	Indraprasta	1.030.000	12.360.000
3.	Taman Indonesia Kaya	2.100.000	25.200.000
4.	Erlangga Barat	900.000	10.800.000
5.	Kusumawardani	1.500.000	18.000.000
6.	Pleburan	3.000.000	36.000.000
7.	Taman Pekunden	450.000	5.400.000
8.	Pahlawan	300.000	3.600.000
9.	Tri Lomba Juang	500.000	6.000.000

Sumber: Arsip Dinas Perhubungan Kota Semarang (Olah Data Penulis)

Retribusi memiliki keunggulan komparatif dibandingkan jenis pajak lainnya, terutama karena sifat pemungutannya yang dapat dilakukan secara berulang sesuai dengan intensitas penggunaan layanan yang diberikan. Selain itu, aspek legalitas pemungutan di lapangan menjadi poin plus tersendiri bagi retribusi. Mengingat signifikansinya terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD), retribusi parkir muncul sebagai salah satu instrumen vital bagi Kota Semarang. Implementasi retribusi parkir yang optimal sesuai regulasi pemerintah diharapkan mampu berkontribusi secara nyata dalam mengakselerasi pembangunan daerah. Pendapatan dari sektor parkir di daerah perkotaan tergolong sangat besar. Namun, banyak kendala yang dihadapi dalam pengelolaan parkir di Simpang Lima yang akhirnya menghambat dalam pengelolaan PAD untuk mencapai target pendapatan. Sejalan dengan hal tersebut melalui data yang diperoleh pada kurun

waktu 3 tahun, yaitu pada tahun 2023-2025 memperlihatkan bahwa, tidak tercapainya target dari penerimaan retribusi parkir Kota Semarang, yang selanjutnya dapat dilihat pada tabel berikut;

Tabel 1.2 Target dan Realisasi Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Kota Semarang Tahun 2023-2025

Tahun	Target 1 Tahun	Realisasi Pendapatan S/D Bulan Desember	Kurang/Lebih	Persentase Realisasi terhadap Target (%)
Des 2023	Rp. 5.015.101.824	Rp. 3.772.050.700	Rp. (1.243.051.124)	75,21
Des 2024	Rp. 25.000.000	Rp. 3.898.203.296	Rp. (21.101.796.704)	15,59
Des 2025	Rp. 25.285.292.250	Rp. 4.060.308.240	Rp. (21.224.987.010)	16,06

Sumber: Dokumen Bidang Pungutan Dinas Perhubungan Kota Semarang.

Ketidaktercapaian target tersebut mengindikasikan adanya diskrepansi antara potensi riil di lapangan dengan realisasi penerimaan yang masuk ke kas

daerah. Kondisi ini menuntut evaluasi mendalam terhadap efektivitas regulasi dan sistem pengawasan parkir, khususnya di titik-titik krusial seperti Simpang Lima. Sebagai gambaran atas fluktuasi dan tren penurunan persentase pencapaian target selama periode pengamatan tersebut, berikut disajikan rincian data penerimaan retribusi parkir Kota Semarang. Kota Semarang menghadapi problematika parkir liar yang cukup serius sehingga berdampak pada belum maksimalnya pendapatan retribusi parkir. Menurut pengakuan Walikota Semarang, ketentuan larangan parkir sering diabaikan dan tidak sedikit orang yang tetap nekat memarkir kendaraan sembarangan.¹¹ Jika dilihat dari kaca mata Tata Kelola Pemerintahan tentu dengan adanya parkir liar sangat merugikan dan menghambat penyelenggaraan Tata Kelola Pemerintahan yang baik. Selain hal tersebut, telah terjadi pergeseran paradigma menuju pemerintahan yang lebih bijak dengan penyelenggaraan berbasis prinsip tata kelola yang baik (good governance). Kehadiran prinsip ini memfasilitasi tercapainya keseimbangan antar berbagai stakeholder. Seperti yang dijelaskan Bambang Rudito dalam bukunya (Nopyandri1, 2014), tata kelola dapat

dikatakan baik ketika tercipta sinergi antara pemerintah, pelaku usaha, dan komunitas masyarakat sipil dalam mengelola sumber daya alam, sosial, lingkungan, dan ekonomi. Transparansi, akuntabilitas, dan keterlibatan aktif merupakan prasyarat mendasar untuk membangun tata kelola berkualitas dalam pengaturan apapun. Pemerintah dalam mengelola aset milik publik harus mengedepankan transparansi, efektivitas, dan efisiensi, serta harus responsif terhadap tuntutan keadilan yang fundamental. Pemerintah sedang gencar melaksanakan pembinaan dan pengawasan dalam rangka menyelesaikan problematika parkir ilegal tersebut. Selain itu, muncul ide untuk melegalkan sejumlah area parkir yang sebelumnya dilarang, dengan ekspektasi meningkatkan pemasukan retribusi untuk PAD Kota Semarang.¹² Sayangnya, pemilik lahan parkir yang sulit diajak berkoordinasi membuka peluang keterlibatan oknum tertentu dalam aktivitas parkir ilegal. Pemasukan retribusi parkir yang dipengaruhi faktor cuaca dan fluktuatif sesuai dengan potensi lokasi parkir merupakan hambatan tersendiri.

¹¹ Laeis, zuhdar. (2023, Juli 29). <https://jateng.antaranews.co/berita/501747/wali-kota-semarang-akui-retribusi-parkir-belum-maksimal> Diakses 13 Desember 2024.

¹² Assidiq, Yusuf. (2023). "Akui Retribusi Belum Maksimal, Walikota Semarang: Banyak Parkir

Liar." <https://rejogja.republika.co.id/berita/ryka5g399/akui-retribusi-parkir-belum-maksimal-wali-kota-semarang-banyak-parkir-liar> Diakses pada 16 Oktober 2024.

A.1 Rumusan Masalah

Dengan mengacu pada latar belakang yang telah dijelaskan, maka fokus permasalahan yang akan dikaji ialah sebagai berikut:

1. Bagaimana Implementasi Kebijakan Tarif Parkir di Kawasan Simpang Lima?
2. Mengapa Juru Parkir di Kawasan Simpang Lima Tidak Patuh Terhadap Kebijakan Tarif Parkir?

A.2 METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan rangkaian kegiatan ilmiah yang dilakukan melalui tata kerja teratur untuk memahami fokus penelitian guna menghasilkan temuan yang valid dan dapat dipertanggungjawabkan (Ruslan, 2003). Sejalan dengan pandangan tersebut, Nazir (1988) menegaskan bahwa metode berfungsi sebagai instrumen esensial untuk menelaah objek dalam suatu studi ilmiah. Secara komprehensif, metode dapat dimaknai sebagai prosedur sistematis yang bertujuan untuk menyingkap fakta serta memahami objek studi secara mendalam. Dalam tataran operasional, metode penelitian mencakup berbagai cara yang ditempuh peneliti untuk mengumpulkan informasi serta data yang diperlukan guna menjawab permasalahan yang dikaji (Arikunto, 2006). Dalam upaya memperoleh gambaran yang komprehensif mengenai implementasi kebijakan parkir di Kota Semarang, khususnya di kawasan

Simpang Lima, penelitian ini melibatkan 23 orang informan yang ditentukan melalui teknik pengambilan sampel bertujuan (purposive sampling). Informan tersebut diklasifikasikan ke dalam empat kelompok utama yang merepresentasikan ekosistem perparkiran secara utuh. Kelompok pertama adalah Pihak Regulator yang diwakili oleh staf Dinas Perhubungan Kota Semarang, yaitu Saudara Angga Sumanjaya (Bidang Pengendalian dan Penertiban) serta Saudara Devin Rendy (Bidang Pendapatan), Pihak Satpol PP, Dan Kepolisian. Kelompok kedua terdiri dari Pelaksana Lapangan atau Juru Parkir Resmi, di antaranya adalah Saudara Misbah (titik lokasi Jembatan Citraland), Saudara Yono (Taman Samping Plasa), dan Saudara Gading (kawasan YPAC), yang memberikan data mengenai dinamika operasional di lapangan. Selain itu, untuk mendapatkan validitas data terkait fenomena pungutan non-prosedural, penelitian ini juga melibatkan Juru Parkir Liar di kawasan depan YPAC sebagai informan ketiga, yang memberikan keterangan secara anonim demi keamanan informasi. Terakhir, kelompok keempat adalah Masyarakat Pengguna Jasa (Konsumen) yang merupakan pihak terdampak langsung oleh kebijakan. Kelompok ini terdiri dari 15 informan dengan latar belakang pekerjaan yang variatif, mulai dari mahasiswa, pegawai swasta, wiraswasta, hingga ibu rumah tangga di antaranya Saudara Aril, Dimas, Cahyo,

Mansur, Ali, Subagyo, Roy, Navaro, Fuadh, dan Alif. Melalui diversifikasi profil informan ini, peneliti bertujuan untuk menyinkronkan data antara regulasi yang ditetapkan pemerintah dengan realita praktik serta dampak yang dirasakan oleh masyarakat di lapangan.

A.3 JENIS PENELITIAN

Kajian ini memakai pendekatan kualitatif deskriptif yang memusatkan perhatian pada penggambaran objek secara apa adanya sesuai kondisi aslinya. Sejalan dengan prinsip tersebut, peneliti bertindak sebagai instrumen kunci yang mengendalikan seluruh proses pengambilan data (Pane & Sihotang, 2022). Metode ini dipilih karena memungkinkan peneliti untuk menyelidiki terkait masalah Tarif parkir liar di Kawasan Simpang Lima, menganalisis penyebab ketidaksesuaian tarif parkir dengan peraturan yang berlaku, mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan ketidakpatuhan juru parkir, serta mengidentifikasi peran Pemerintah Kota Semarang dalam melakukan pengawasan di Kawasan Simpang Lima. Dalam metode kualitatif ini lebih menekankan pada pemahaman mendalam terhadap regulasi parkir yang telah diterbitkan oleh pemerintah. Dengan menggunakan metode kualitatif, penelitian ini akan mengeksplorasi pelaksanaan regulasi, implementasi dilapangan, interaksi antar aktor pemangku kepentingan, Para pengunjung atau wisatawan yang

menjadi korban dari parkir liar, serta oknum yang melakukan pungutan tarif parkir yang tidak sesuai dengan regulasi. Metode kualitatif ini cocok guna mengidentifikasi aspek-aspek yang mempengaruhi kesuksesan atau kegagalan suatu regulasi, khususnya dalam sudut pandang tata kelola.

A.4 SUBJEK PENELITIAN

Untuk mendapatkan gambaran yang komprehensif mengenai implementasi kebijakan parkir di Kota Semarang, penelitian ini melibatkan informan yang merepresentasikan tiga elemen kunci dalam ekosistem perparkiran. Klasifikasi informan dibagi sebagai berikut:

1. Pihak Regulator (Dinas Perhubungan Kota Semarang) Representasi dari pembuat dan pengawas kebijakan, yaitu Angga Sumanjaya (Staf Bidang Pengendalian & Penertiban) dan Devin Rendy (Staf Bidang Pendapatan).
2. Pelaksana Lapangan (Juru Parkir) Aktor yang berhadapan langsung dengan konsumen, diwakili oleh Misbah (Juru Parkir di Jembatan Citraland/CL), Yono (Juru Parkir di Taman Samping Plasa), Gading (Juru Parkir di YPAC).
3. Juru Parkir Liar didepan YPAC, tidak memberikan identitas dan hanya memberikan keterangan secara anonim.

4. Masyarakat Pengguna Jasa (Konsumen) Kelompok yang terdampak langsung oleh kebijakan, terdiri dari berbagai latar belakang seperti mahasiswa, pegawai swasta, wiraswasta, hingga ibu rumah tangga (diwakili oleh informan Aril, Dimas, Cahyo, Mansur, Ali, Subagyo, Roy, Navaro, Fuadh, dan Alif).

Penelitian ini melibatkan sejumlah informan yang dipilih untuk memberikan data terkait implementasi kebijakan dan kondisi parkir di kawasan Simpang Lima, Semarang. Total informan yang diwawancarai berjumlah 21 orang, yang terdiri dari unsur pemerintah (Dinas Perhubungan), pelaksana lapangan (Juru Parkir), Juru Parkir Liar (tidak memberikan identitas dan hanya memberikan keterangan secara anonim), dan masyarakat umum (pengunjung). Berikut adalah deskripsi mendalam mengenai profil informan. Berdasarkan data yang dihimpun dari 21 informan, mayoritas informan dalam penelitian ini berjenis kelamin laki-laki. Komposisi ini terbentuk secara organik mengingat karakteristik informan di lapangan, terutama pada profesi juru parkir dan staf dinas terkait yang ditemui, serta pengunjung yang bersedia diwawancarai di lokasi.

1. Laki-laki: Sebanyak 20 orang. Dominasi informan laki-laki ini mencakup seluruh elemen informan mulai dari staf Dinas

Perhubungan, juru parkir, hingga mayoritas pengunjung.

2. Perempuan: Sebanyak 1 orang, yaitu Devi Nurul. Informan perempuan mewakili perspektif pengunjung atau masyarakat yang menggunakan fasilitas parkir untuk keperluan insidental.

Ketimpangan jumlah ini tidak mengurangi validitas data, namun justru merefleksikan kondisi lapangan di mana sektor perparkiran dan pengawasan lapangan sering kali didominasi oleh laki-laki.

Rentang usia informan dalam penelitian ini sangat bervariasi, mulai dari usia produktif muda (20 tahun) hingga usia lanjut (63 tahun). Variasi usia ini penting untuk mendapatkan perspektif yang luas, mulai dari pandangan mahasiswa muda hingga pensiunan yang memiliki pengalaman jangka panjang mengenai perkembangan kota. Berikut adalah distribusi informan berdasarkan kelompok usia:

- a. Kelompok Usia Dewasa Muda (20–25 Tahun): Kelompok ini didominasi oleh mahasiswa dan staf muda, yang cenderung kritis terhadap tata kelola dan penggunaan teknologi/media sosial dalam kebijakan parkir.
 - 1) Aril (20 Tahun)
 - 2) Dimas (20 Tahun)
 - 3) Cahyo (20 Tahun)
 - 4) Alif Muhammad (20 Tahun)

- 5) Navaro Sebrianto (21 Tahun)
 - 6) Roy (21 Tahun)
 - 7) Devin Rendy Darynaldo (25 Tahun)
- b. Kelompok Usia Dewasa Matang (26–45 Tahun): Merupakan kelompok usia produktif yang terdiri dari pekerja, juru parkir, dan staf dinas.
- 1) Misbah (26 Tahun)
 - 2) Gading (26 Tahun)
 - 3) Doni (26 Tahun)
 - 4) Angga Sumanjaya (30 Tahun)
 - 5) Ali (35 Tahun)
 - 6) Drajat Bowo (35 Tahun)
 - 7) Devi Nurul (40 Tahun)
 - 8) M. Karyadi (43 Tahun)
 - 9) Subagyo (45 Tahun)
- c. Kelompok Usia Senior (46-63 Tahun): Kelompok ini memberikan pandangan berdasarkan pengalaman jangka panjang.
- 1) Yono (46 Tahun)
 - 2) Fuadh (48 Tahun)
 - 3) Mansur (52 Tahun)
 - 4) Suparman (63 Tahun)
- d. Kelompok informan yang tidak menjawab Kelompok ini bersifat anonim dan tidak ingin diketahui identitasnya.
- 1) Juru Parkir Liar didepan YPAC.

Latar belakang pekerjaan informan sangat beragam, yang secara langsung mempengaruhi perspektif

mereka terhadap masalah parkir. Data pekerjaan dan status pendidikan (yang tersirat dari status mahasiswa) dikategorikan sebagai berikut:

Tabel A.1 Distribusi Pekerjaan Informan

Kategori	Pekerjaan	Nama Informan	Keterangan Peran
Pemerintah	Staff Bidang Pengebaldian & Penertiban Parkir	Angga Sumanjaya	Regulator & Pengawas
	Staff Bidang Pendapatan Dishub	Devin Rendy Darynaldo	Pengelola Pendapatan
Pelaksana	Juru Parkir	Misbah	Juru parkir jembatan penghubung CL
	Juru Parkir	Yono	Juru Parkir Taman samping plaza atau nasi ayam yu surip
	Juru Parkir	Gading	Juru Parkir di YPAC
	Juru Parkir Liar	Tidak Menjawab	Juru Parkir Liar di depan YPAC
Mahasiswa	Mahasiswa	Dimas, Cahyo, Navaro, Roy	Mahasiswa
Wiraswasta	Wiraswasta	Ali, M. Karyadi, Subagyo, Mansur, Doni	karyawan
Swasta	swasta	Fuadh	karyawan
BUMN	Pegawai PLN	Drajat Bowo	karyawan
Freelance	Freelance	Aril	Freelance
Freelance	Digital Marketing	Alif Muhammad	Freelance
Ibu Rumah Tangga	Ibu Rumah Tangga	Devi Nurul	Ibu Rumah Tangga
Pensiunan	Pensiunan	Suparman	Pensiunan

Sumber: Olah Data Peneliti, 2024

Keberagaman profesi ini memberikan triangulasi data yang kuat, mempertemukan pandangan teknis dari Dinas Perhubungan, realita lapangan dari Juru Parkir, dan pengalaman pelayanan dari masyarakat dengan berbagai latar belakang sosial-ekonomi. Data domisili menggambarkan sebaran tempat tinggal informan. Meskipun lokasi penelitian berada di pusat kota (Simpang Lima), asal informan menunjukkan bahwa permasalahan parkir di kawasan ini dirasakan oleh warga dari berbagai penjuru Semarang dan sekitarnya.

a. Dalam Kota Semarang: Hampir seluruh informan berdomisili di wilayah administrasi Kota Semarang, tersebar di berbagai kecamatan dan kelurahan, antara lain:

- 1) Semarang Selatan :
Kradenan Baru, Kp. Klungsu, Pekunden, Depok Dalam, Candisari.
- 2) Semarang Timur :
Gayamsari, Genuk, Tlogomulyo, Palebon, Gemah Pandan Wangi, Graha Mukti, Argo Mukti, Giri Mulyo, Perumahan BPD, Jalan Panda.
- 3) Semarang Atas :
Mangunharjo, Tembalang

b. Luar Kota Semarang: Terdapat satu informan yang berdomisili di luar Semarang, yaitu:

- 1) Kabupaten Demak: Misbah. Hal ini menarik karena menunjukkan
- 2) bahwa tenaga kerja sektor informal (juru parkir) di pusat kota Semarang juga berasal dari wilayah luar kota semarang.

Data domisili ini mengindikasikan bahwa kawasan Simpang Lima merupakan pusat aktivitas yang menarik pergerakan orang dari berbagai wilayah di Semarang, sehingga manajemen parkir di area ini memiliki dampak yang luas bagi mobilitas warga kota secara keseluruhan.

A.5 LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN

Lokasi yang diambil dalam penelitian ini berada di Kawasan Simpang Lima yang merupakan kawasan ikonik dan strategis di Kota Semarang. Waktu pelaksanaannya sekitar satu bulan dan dilaksanakan pada hari sabtu dan minggu, karena banyaknya wisatwan yang berkunjung ke lokasi tersebut. Selain itu, observasi juga dilakukan terhadap Dinas Perhubungan Kota Semarang dan dilakukan pada saat hari kerja di kantor Dinas Perhubungan. Waktu pelaksanaannya sekitar satu bulan dengan meminta pendapat kepada kepala yang menaungi bidang perparkiran tersebut.

A.6 PENELITIAN DAN SUMBER DATA

Data dalam penelitian ini terbagi menjadi dua jenis, yaitu data primer dan data sekunder.

a. Data Primer

Menurut Umar (2003:56), data primer adalah informasi yang dihimpun oleh peneliti secara langsung dari lokasi penelitian untuk kepentingan penulisan. Pengambilan data dalam penelitian ini melalui proses wawancara. Adapun wawancara akan dilakukan di kantor Dinas Perhubungan Kota Semarang, Area parkir dibawah jembatan penghubung Citraland, Area parkir samping nasi ayam bu surip, Area parkir wisma YPAC, dan area parkir liar didepan wisma YPAC. Dalam penelitian ini data primer akan diperoleh dari hasil wawancara dengan beberapa pihak, meliputi :

- 1) Dinas Perhubungan Kota Semarang, selaku pihak yang pembuat regulasi parkir dan penetapan tarif parkir. Terdapat dua divisi atau bidang terkait yaitu bidang pengendalian dan penertiban parkir yaitu Angga Sumanjaya, dan dari bidang pendapatan yaitu Devin Rendy.

- 2) Masyarakat dalam hal ini ialah para pengunjung atau wisatawan, mereka yang menjadi korban dari parkir liar tersebut. Adapun elemen masyarakat terdiri dari mahasiswa, pegawai swasta, wirasawasta, pegawai Bumh, hingga ibu rumah tangga.

- 3) Juru parkir resmi dan juru parkir liar (oknum) yang melakukan pungutan parkir liar, ataudalam hal ini sebagai pelaku yang melakukan penarikan tarif tidak sesuai dengan regulasi. Adapun juru parkir terdiri dari tiga juru parkir resmi yaitu Misbah, Yono, dan Gading. Sedangkan, juru parkir liar terdapat satu namun tidak memberikan keterangan terkait identitasnya.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang tidak langsung memberikan data kepada peneliti, misalnya penelitian harus melalui orang lain atau dihimpun menggunakan telaah literatur dari beragam buku dan catatan yang berkaitan dengan kajian, serta dilengkapi dengan data dari sumber daring. Sugiyono (2013:62). Data

sekunder dalam riset ini bersumber dari Perwal No.37 Tahun 2021 Tentang Tarif Retribusi Tempat Khusus Parkir.

A.7 TEKNIK PENGUMPULAN DATA

- a. Wawancara
Creswell (2007) menjelaskan bahwa dalam proses pengumpulan data, peneliti dapat berinteraksi secara langsung dengan partisipan melalui pertemuan tatap muka, komunikasi telepon, maupun diskusi kelompok terarah (focus group interview) yang melibatkan enam hingga delapan orang. Agar informan mampu menyampaikan pandangan dan opini mereka secara mendalam, diperlukan penyampaian pertanyaan yang bersifat terbuka, fleksibel, serta mengalir secara natural.
- b. Observasi
Berdasarkan pendekatan yang dikemukakan Creswell (2007), kehadiran peneliti secara fisik di lapangan sangat krusial untuk mengobservasi proses sosial secara mendetail. Selain mencatat fenomena yang terjadi dan mengajukan pertanyaan terkait problematika penelitian, peneliti juga memiliki fleksibilitas dalam menentukan keterlibatannya baik sebagai

pengamat yang tidak ikut campur maupun sebagai partisipan yang terlibat penuh dalam kegiatan subjek penelitian.

- c. Dokumentasi
Dokumentasi adalah upaya penelusuran data berbentuk transkrip, catatan, buku, surat kabar, arsip kegiatan, notulen rapat, dan sejenisnya. Dalam kajian ini, teknik dokumentasi bertujuan menunjang kelengkapan data. Metode ini diaplikasikan untuk mengumpulkan data-data tentang regulasi parkir di Kota Semarang (Suharsimi. A, 2019).

A.8 TEKNIK ANALISIS DATA

Kegiatan mengolah dan mengorganisasikan data secara sistematis bertujuan untuk memperluas cakrawala pemahaman peneliti terhadap kasus yang diteliti, sekaligus memformulasikannya sebagai sebuah temuan baru. Dalam konteks evaluasi kebijakan tarif retribusi parkir di Kawasan Simpang Lima, digunakan pendekatan analisis data deskriptif kualitatif. Sejalan dengan pandangan Sugiyono (2019), analisis ini berlangsung secara bersamaan dengan tahap penghimpunan data di lapangan. Seluruh informasi yang

bersumber dari wawancara, observasi, maupun teknik lainnya diproses secara mendalam untuk merumuskan jawaban atas permasalahan penelitian yang telah ditetapkan.

a. Reduksi Data

Reduksi data didefinisikan sebagai langkah pengelolaan informasi melalui penyaringan dan pemilihan materi guna mengeliminasi data yang kurang relevan. Proses ini bertujuan agar analisis lebih terfokus pada inti penelitian, sehingga memudahkan peneliti dalam menyusun data yang selaras dengan konsep dan topik utama (Hardani et al., 2020). Dalam praktiknya, segala informasi yang tidak memiliki kaitan langsung dengan kajian kebijakan tarif retribusi parkir di Kawasan Simpang Lima akan disisihkan. Hal ini dilakukan untuk menjamin agar seluruh pembahasan konsisten dalam koridor rumusan masalah.

b. Penyajian Data

Dalam penelitian kualitatif, pemaparan data lazimnya menggunakan pendekatan narasi teks untuk menjelaskan temuan analisis secara mendalam. Menurut Hardani et al. (2020), metode ini berfungsi untuk memberikan pemahaman yang komprehensif mengenai

fenomena atau peristiwa yang menjadi fokus utama dalam studi tersebut. Hasil wawancara akan dipresentasikan dalam bentuk narasi atau kutipan langsung yang memaparkan pandangan informan mengenai kebijakan tarif retribusi parkir di Kawasan Simpang Lima. Melalui penyajian data ini, akan lebih mudah untuk mengetahui tingkat efektivitas dari regulasi parkir di Kota Semarang.

c. Penarikan Kesimpulan

Tahap akhir dalam penelitian kualitatif setelah pengolahan data adalah penarikan kesimpulan. Menurut Abdussamad (2021), hasil penelitian dapat dianggap kredibel apabila peneliti mampu mengorganisir temuan secara sistematis serta menyandarkannya pada data dan informasi yang akurat dalam merumuskan kesimpulan tersebut. Berdasarkan data yang telah dianalisis, akan disimpulkan penyebab kegagalan terkait kebijakan tarif retribusi parkir di Kawasan Simpang Lima, terutama dari segi tata kelola pemerintahan. Hal ini akan menjawab apakah prinsip tata kelola yang baik telah diterapkan pada pengelolaan parkir di Kawasan Simpang Lima. Hal ini juga akan

mengaitkan pengelolaan parkir dengan teori Implementasi Kebijakan dan teori *Street-Level Bureaucracy*.

A.9 PENYAJIAN DATA

Triangulasi merupakan metode pengujian validitas data yang dilakukan dengan melibatkan elemen eksternal sebagai instrumen verifikasi atau perbandingan terhadap temuan yang ada. Menurut Moelong (2017), pendekatan yang paling umum diterapkan dalam teknik ini adalah dengan melakukan pengecekan ulang menggunakan berbagai sumber data lainnya. Terdapat empat ragam triangulasi sebagai teknik validasi yang memanfaatkan sumber, metode, peneliti, dan teori yakni :

- a. Triangulasi Data, Teknik ini bertujuan untuk memverifikasi tingkat kepercayaan informasi dengan cara membandingkan data yang didapat dari berbagai narasumber atau sumber yang berbeda dalam lingkup penelitian kualitatif.
- b. Triangulasi metode, Upaya pengujian kredibilitas ini dilakukan melalui pengecekan silang terhadap informasi dari sumber yang sama, namun menggunakan alat atau cara pengumpulan data yang beragam.

- c. Triangulasi peneliti, Triangulasi ini menggunakan peneliti atau observer tambahan sebagai upaya verifikasi kembali terhadap derajat keandalan data.
- d. Triangulasi Teori, Triangulasi ini didasarkan pada pemikiran bahwa kebenaran fakta tertentu tidak cukup diuji hanya dengan satu perspektif teoretis. Sebaliknya, kredibilitas data tersebut perlu dikonfirmasi melalui penggunaan berbagai kerangka teori sebagai pembanding, yang secara teknis dikenal dengan istilah penjelasan banding.

B. HASIL DAN PEMBAHASAN

B.1 Analisis Implementasi Kebijakan Tarif Parkir yang diatur didalam (Perwal No. 37 Tahun 2021)

Analisis implementasi kebijakan ini ditinjau menggunakan kerangka teori George C. Edwards III yang menyoroti empat variabel krusial: komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Fokus awal diarahkan pada variabel komunikasi dan sumber daya. Dalam aspek komunikasi, analisis menelusuri seberapa jelas, akurat, dan konsisten perintah atau informasi kebijakan ditransmisikan dari pembuat kebijakan kepada para pelaksana di lapangan. Hal ini berjalan beriringan dengan tinjauan terhadap aspek sumber daya (resources), guna memastikan apakah dukungan staf, wewenang,

fasilitas, dan anggaran yang tersedia sudah memadai untuk mengeksekusi kebijakan tersebut secara efektif. Selain dua aspek tersebut, keberhasilan implementasi juga sangat ditentukan oleh variabel disposisi dan struktur birokrasi. Variabel disposisi menyoroti sikap, karakter, dan komitmen para pelaksana (implementor); apakah mereka mendukung kebijakan tersebut atau justru menunjukkan resistensi yang menghambat pelaksanaannya. Sementara itu, struktur birokrasi dianalisis untuk melihat kejelasan Standar Operasional Prosedur (SOP) dan fragmentasi organisasi, yang bertujuan mencegah tumpang tindih tanggung jawab. Dengan membedah keempat variabel ini, penyebab kesenjangan antara tujuan kebijakan dan realitas di lapangan dapat diidentifikasi secara komprehensif.

B.1.1 Komunikasi Kebijakan

a. Penyampaian informasi terkait pendataan kepada juru parkir Guna mengoptimalkan setoran retribusi ke kas daerah, Dinas Perhubungan Kota Semarang menempuh langkah legalisasi bagi para juru parkir agar terdata secara resmi. Proses transisi ini dikelola melalui fungsi fungsi spesifik dalam Bidang Parkir, yang meliputi aspek perencanaan, pendataan, perizinan, hingga pemungutan. Alur ini dimulai pada Seksi Perencanaan dan Pendataan, yang memiliki mandat

untuk memverifikasi kelayakan lokasi parkir sekaligus mengintegrasikan data personel juru parkir ke dalam sistem formal. Data-data yang diperlukan untuk menjadi juru parkir resmi diantaranya:

- 1) Data diri petugas parkir
- 2) Nomor KTP
- 3) Alamat lengkap
- 4) Nomor Telepon
- 5) Lokasi tempat parkir
- 6) Luas wilayah parkir
- 7) Jenis kendaraan yang terparkir
- 8) Jam kerja dan hari kerja

Selain pendataan identitas, informasi mengenai skema setoran baik secara harian, mingguan, maupun bulanan juga ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama. Komitmen ini dituangkan dalam formulir resmi yang ditandatangani di atas meterai sebagai bukti legalitas. Tahap berikutnya, Seksi Pendataan akan melakukan survei lapangan untuk memverifikasi kelayakan lokasi sebagai kantong parkir. Apabila seluruh aspek teknis dinyatakan memenuhi syarat, pemohon akan mendapatkan persetujuan dari Seksi Pendataan untuk kemudian melanjutkan proses administrasi ke Seksi Penataan dan Perizinan.

Dalam variabel transmisi, terlihat adanya keberhasilan komunikasi yang cukup baik antara Dinas Perhubungan (Dishub) Kota

Semarang dengan para juru parkir melalui sosialisasi rutin bulanan dan mekanisme legalisasi jukir yang terstruktur. Materi mengenai dasar hukum, SOP, dan tarif resmi tersalurkan secara langsung kepada jukir melalui pertemuan tatap muka dan pembagian wilayah. Namun, transmisi informasi ini mengalami hambatan signifikan atau "pelunturan makna" ketika sampai pada level masyarakat sebagai konsumen. Meskipun Dishub telah menggunakan kanal digital, informasi tersebut gagal menjangkau pengunjung di lapangan karena minimnya papan informasi tarif di lokasi parkir. Hal ini menciptakan asimetri informasi di mana jukir sebagai middleman memutus rantai informasi resmi dan memanipulasi pesan kebijakan demi keuntungan pribadi, sehingga masyarakat tetap dalam kondisi tidak tahu mengenai aturan tarif yang sebenarnya.

b. Penyampaian Informasi kepada Juru Parkir

Efektivitas kebijakan sangat bergantung pada kejelasan perintah kepada pelaksana. Berdasarkan temuan di lapangan, Dinas Perhubungan (Dishub) telah melakukan upaya sosialisasi yang cukup intensif.

Dalam pelaksanaannya, pemerintah menerapkan fleksibilitas

regulasi melalui mekanisme "parkir insidentil" untuk mengakomodasi lonjakan volume kendaraan pada momen tertentu. Kebijakan ini melegalkan penggunaan ruang insidentil dengan tarif yang lebih tinggi, yakni dua kali lipat dari tarif normal, khusus untuk acara-acara besar yang bersifat sementara. Dari aspek kejelasan, instruksi kebijakan bagi para pelaksana di lapangan (jukir) sebenarnya telah dirumuskan secara teknis, mencakup tarif dasar hingga mekanisme "parkir insidentil" dengan tarif dua kali lipat. Namun, dalam praktiknya, muncul ambiguitas interpretasi terhadap istilah "insidentil". Pemerintah memaksudkan tarif tinggi hanya untuk acara besar tertentu seperti konser atau Car Free Day, namun para jukir memperluas tafsir tersebut secara sepihak untuk melegalkan kenaikan tarif pada setiap akhir pekan (weekend) atau tanggal merah dengan dalih keramaian. Ketidakjelasan ini diperparah dengan tidak adanya bukti pembayaran atau karcis resmi yang konsisten, sehingga instruksi kebijakan mengenai tarif legal menjadi kabur bagi masyarakat dan menciptakan ruang bagi praktik pungutan liar yang sulit dikontrol.

Realitas di lapangan menunjukkan adanya pergeseran praktik di mana kenaikan tarif sering kali dilakukan bukan hanya saat

acara insidental resmi, melainkan setiap akhir pekan. Para juru parkir mengakui mematok tarif Rp 5.000 untuk motor pada hari Sabtu dan Minggu dengan alasan keramaian pengunjung, yang berbeda dari tarif hari biasa sebesar Rp 3.000.

c. Penyampaian Informasi kepada Masyarakat

Sebaliknya, komunikasi kepada masyarakat mengalami distorsi yang signifikan. Meskipun Dishub telah memanfaatkan kanal digital (Instagram, Twitter, TikTok) dan menggandeng Bank Indonesia untuk promosi pembayaran elektronik, informasi tersebut tidak menjangkau pengunjung secara efektif. Namun, sebagian besar informan mengaku tidak menemukan papan informasi tarif yang jelas di lokasi. Selain itu, para konsumen juga tidak mengetahui dan hanya pasrah ketika dimintai tarif parkir oleh para juru parkir. Ketidaktahuan publik ini menjadi celah asimetri informasi yang dieksploitasi oleh oknum jukir untuk menetapkan harga sembarangan. Hanya segelintir informan yang memahami tarif legal dan mereka sudah paham terkait lokasi parkir digedung atau dipinggir jalan, serta ketika ada event tertentu atau hari-hari apa saja tarif parkir itu berubah dan menyesuaikan kondisi dilapangan.

Hal ini mengindikasikan terputusnya rantai informasi di level

middleman, di mana jukir tidak meneruskan informasi kebijakan kepada konsumen, melainkan memanipulasinya demi keuntungan. Variabel konsistensi menunjukkan adanya kesenjangan besar antara aturan yang tertulis dengan realitas di lapangan. Inkonsistensi terlihat jelas ketika pemerintah dianggap "tutup mata" terhadap praktik parkir di area yang memiliki rambu larangan parkir, seperti yang terjadi di kawasan strategis Simpang Lima. Ketidakkonsistenan perintah ini membuat kebijakan kehilangan wibawanya; jukir merasa bebas melanggar aturan tarif karena pengawasan petugas tidak hadir secara berkelanjutan.

Masyarakat merasakan ketidakpastian hukum karena tarif yang dikenakan sangat fluktuatif dan bergantung pada "aji mumpung" jukir saat situasi ramai. Tanpa adanya konsistensi dalam penegakan sanksi dan pengawasan fisik, kebijakan parkir ini hanya menjadi formalitas administratif di tingkat dinas, namun gagal menciptakan ketertiban yang stabil di level operasional. Masyarakat menilai pemerintah masih perlu meningkatkan ketegasan karena praktik parkir liar dan pelanggaran tarif masih terus berulang, terutama ketika pengawasan petugas tidak terlihat di lokasi.

Kondisi ini menciptakan persepsi ketidakpastian di kalangan masyarakat, di mana tarif resmi sering kali dikesampingkan oleh juru parkir dengan dalih situasi ramai atau "aji mumpung" tanpa standar yang jelas. Ketidakkonsistenan ini semakin diperparah dengan keluhan masyarakat mengenai tidak adanya bukti pembayaran yang sah saat tarif tinggi diberlakukan. Pengunjung sering kali dipaksa membayar lebih mahal tanpa menerima karcis, yang memicu kekhawatiran mengenai legalitas pungutan serta jaminan keamanan kendaraan mereka.

B.1.2 SUMBER DAYA (RESOURCES)

a. Ketersediaan Fasilitas Lahan

Implementasi kebijakan penataan parkir di kawasan Simpang Lima menunjukkan adanya kesenjangan yang signifikan antara rencana regulasi dengan ketersediaan sumber daya di lapangan. Mengacu pada dimensi Fasilitas (Facilities), meskipun Dinas Perhubungan telah mengidentifikasi beberapa kantong parkir strategis seperti Eks Gedung E-Plaza dan area Masjid Baiturrahman, kenyataannya kapasitas lahan tersebut tidak mampu mengimbangi lonjakan volume kendaraan, terutama saat weekend atau Car Free Day.

Keterbatasan fasilitas fisik ini memicu fenomena spill-over ke badan jalan yang menciptakan hambatan

samping bagi arus lalu lintas. Hal ini mengonfirmasi teori Edwards III bahwa fasilitas merupakan prasyarat fisik yang krusial; tanpa kapasitas lahan yang memadai, kebijakan larangan parkir liar akan sulit ditegakkan karena masyarakat tidak memiliki alternatif ruang yang proporsional.

Fasilitas fisik menjadi kendala utama. Meskipun Dishub menyediakan kantong parkir resmi (seperti di Eks Gedung E-Plaza dan akses Masjid Baiturrahman) yang dinilai kondusif oleh masyarakat, kapasitasnya tidak sebanding dengan lonjakan volume kendaraan. Padahal Dishub telah menyiapkan beberapa kantong-kantong atau area parkir.

Keterbatasan kapasitas lahan parkir yang tersedia memicu terjadinya fenomena spill-over, di mana kendaraan pengunjung meluber hingga memakan badan jalan utama. Okupasi ruang publik ini secara otomatis mempersempit lajur efektif bagi kendaraan yang melintas, sehingga menciptakan hambatan samping yang signifikan di area tersebut. Akibatnya, arus lalu lintas menjadi terganggu dan kemacetan parah tidak dapat dihindarkan, yang pada akhirnya merugikan kenyamanan serta keselamatan pengguna jalan lainnya.

b. Sumber Daya Manusia dan Pengawasan

Aspek Informasi (Information) memegang peranan penting dalam kegagalan koordinasi di lapangan. Ketidakpastian mengenai status perizinan di titik-titik tertentu, seperti di

area Tlogosari atau trotoar Jalan Pemuda, menunjukkan bahwa aliran informasi mengenai kepatuhan (compliance) belum terintegrasi dengan baik antara pembuat kebijakan dan pelaksana teknis. Tanpa dukungan Anggaran (Budget) yang fleksibel untuk pengadaan teknologi pengawasan (seperti CCTV atau sistem parkir pintar) serta penguatan personel, implementasi kebijakan parkir di Semarang akan terus menghadapi tantangan klasik birokrasi, di mana keterbatasan sumber daya menjadi faktor pembatas utama yang melanggengkan kemacetan dan ketidaktertiban ruang publik.

Dari sisi pengawasan, rasio jumlah personil Dishub dengan luas wilayah dan titik parkir liar di Simpang Lima belum ideal. Pengawasan yang mengandalkan "Operasi Hari Rabu" dinilai tidak efektif karena polanya mudah dibaca. Ketika petugas tidak berada di tempat seringkali terkendala faktor eksternal seperti cuaca atau kemacetan jukir liar kembali beroperasi secara leluasa.

B. 1.3 DISPOSISI (SIKAP PELAKSANA)

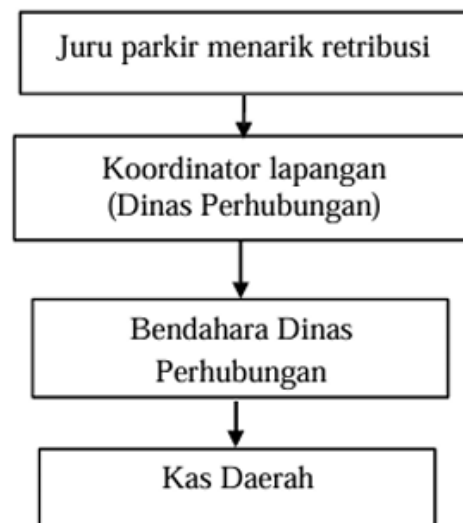
Dinas Perhubungan (Dishub) telah melakukan upaya pembinaan secara intensif dengan memberikan arahan teknis langsung kepada para juru parkir mengenai standar operasional prosedur yang berlaku. Langkah edukatif ini dibarengi dengan mekanisme pengawasan atau monitoring rutin di lapangan guna memastikan setiap

petugas parkir bekerja dalam koridor regulasi yang telah ditetapkan. Melalui kombinasi pendekatan persuasif dan pemantauan ketat ini, Dishub berupaya menjamin agar para juru parkir disiplin dalam menaati ketentuan, mulai dari penggunaan atribut resmi, penerapan tarif yang sesuai, hingga tata cara pengaturan kendaraan demi meminimalisir pelanggaran.

Realita dilapangan tetapi seringkali berbeda dan bahkan ada beberapa juru parkir yang melakukan pelanggaran. Dinas Perhubungan telah menegaskan komitmennya dalam menertibkan tata kelola perparkiran kota guna mengurangi kemacetan. Dalam sosialisasi peraturan daerah pihak berwenang menjelaskan mekanisme penindakan tegas bagi pelanggar serta aturan khusus mengenai area parkir.

B.1.4 STRUKTUR PUNGUTAN RETRIBUSI PARKIR

Bagan B.1 Operasional Pungutan Retribusi Parkir



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Semarang

Prosedur:

1. Juru Parkir Menarik Retribusi : Pungutan yang dilakukan oleh juru parkir di tempat mereka beroperasi.
2. Koordinator lapangan Dinas Perhubungan : Penarikan yang dilakukan koordinator lapangan berupa setoran dari juru parkir di kawasan operasi korlap.
3. Bendahara Dinas Perhubungan : Penyetoran dari koordinator lapangan kepada bendahara bidang parkir Dinas Perhubungan Kota Semarang.
4. Kas Daerah : Bendahara dinas akan disetorkan kepada kas daerah melalui bank.

Efektivitas penegakan aturan parkir di Kota Semarang sangat dipengaruhi oleh kejelasan tata kelola internal serta konsistensi dalam pelaksanaan operasi lapangan. Struktur organisasi di Dinas Perhubungan (Bidang Parkir) sudah memiliki pembagian tugas yang jelas (Seksi Pemungutan, Penataan, dan Pendataan). Berdasarkan hasil wawancara dengan Angga Sumanjaya, Staf Bidang Pengendalian dan Penertiban Parkir Dinas Perhubungan Kota Semarang, diketahui bahwa alur kerja dinas telah terstruktur mulai dari pembagian tugas hingga eksekusi penertiban di titik titik rawan.

Pihak dinas mengklaim langkah yang sudah dilakukan cukup efektif karena mayoritas kantong parkir di

Simpang Lima kini telah berstatus resmi dan menyetorkan retribusi ke Pendapatan Asli Daerah (PAD), meskipun diakui masih terdapat sisa-sisa juru parkir liar di beberapa titik.

B.2 Analisis Mengapa Juru Parkir di Kawasan Simpang Lima Tidak Patuh Terhadap Kebijakan Tarif Parkir

Dalam teori Michael Lipsky, juru parkir (jukir) dapat dikategorikan sebagai street-level bureaucrats karena mereka adalah aktor lapangan yang berinteraksi langsung dengan publik dan memiliki wewenang diskresi dalam menerapkan aturan pemerintah. Meskipun Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2021 telah menetapkan tarif resmi, para jukir di Simpang Lima seringkali tidak patuh dan memodifikasi tarif tersebut berdasarkan penilaian pribadi terhadap kondisi lapangan.

Ketidakpatuhan ini sangat terlihat pada penggunaan diskresi untuk menentukan tarif berdasarkan waktu kunjungan. Jukir secara mandiri memutuskan bahwa tarif pada hari biasa (weekdays) sebesar Rp3.000 untuk motor, namun akan melonjak menjadi Rp5.000 hingga Rp10.000 pada akhir pekan atau hari libur nasional. Hal ini menunjukkan bahwa aturan formal seringkali dikalahkan oleh keputusan jukir yang merasa memiliki otoritas atas "wilayah kekuasaan" mereka.

Ketidakefektifan kontrol top-down (dari pusat ke bawah) dalam menjangkau interaksi mikro di trotoar

memberikan ruang bagi juru parkir untuk membangun "otoritas wilayah" mereka sendiri. Diskresi yang seharusnya digunakan untuk memberikan fleksibilitas pelayanan seperti mengatur parkir di bahu jalan saat kapasitas penuh justru bergeser menjadi celah bagi munculnya praktik informal yang menguntungkan secara pribadi. Fenomena ini mengonfirmasi teori Lipsky bahwa kebijakan publik pada akhirnya ditentukan bukan oleh apa yang tertulis di atas kertas peraturan, melainkan oleh keputusan-keputusan diskresi yang diambil oleh petugas garis depan saat berhadapan langsung dengan publik. Dalam konteks ini, sosialisasi bulanan dari Dishub menghadapi tantangan besar karena intensitas diskresi jukir jauh lebih dominan dalam menentukan realitas tarif yang dirasakan oleh masyarakat dibandingkan kekuatan regulasi formal itu sendiri. Salah satu alasan utama ketidakpatuhan ini adalah fenomena coping mechanism atau mekanisme bertahan hidup akibat keterbatasan sumber daya ekonomi. Jukir beralasan bahwa saat akhir pekan (weekend) kondisi sangat ramai, sehingga mereka merasa berhak menaikkan tarif melebihi ketentuan untuk mendapatkan penghasilan tambahan. Diskresi ini digunakan sebagai cara untuk menyeimbangkan beban kerja yang meningkat dengan insentif ekonomi yang lebih besar.

Dalam dinamika tata kelola parkir di Simpang Lima, variabel Pola

Adaptasi atau Coping Mechanisms menjadi jembatan antara tuntutan regulasi formal dan realitas ekonomi yang dihadapi juru parkir. Sebagai konsekuensi dari keterbatasan sumber daya dan tekanan beban kerja yang tinggi, para juru parkir mengembangkan mekanisme bertahan hidup dengan cara menyederhanakan prosedur kerja mereka. Hal ini tercermin jelas dalam pengakuan informan Misbah, di mana kenaikan tarif secara mandiri pada akhir pekan menjadi bentuk adaptasi praktis untuk menyeimbangkan lonjakan volume kendaraan dengan insentif ekonomi. Dalam perspektif ini, kebijakan tarif tetap yang diatur pemerintah dianggap tidak mampu mengakomodasi peningkatan "biaya tenaga" dan risiko di lapangan saat hari libur, sehingga juru parkir melakukan simplifikasi aturan dengan menetapkan tarif yang lebih tinggi secara sepihak demi menjamin kelangsungan pendapatan mereka.

Lebih jauh lagi, pola adaptasi ini memicu pergeseran fungsi kebijakan formal dari alat kendali ketertiban menjadi sekadar simbol administratif yang tidak berdaya di hadapan realitas praktis. Juru parkir di bawah jembatan penghubung CL, misalnya, menggunakan diskresi mereka untuk melakukan praktik yang menyerupai "creaming" atau seleksi prioritas; mereka menoleransi parkir yang tidak sesuai ketentuan asalkan transaksi berlangsung cepat dan menguntungkan.

Fenomena tidak diberikannya karcis resmi atau pengabaian tarif Perwal merupakan mekanisme penanganan untuk mengurangi hambatan birokrasi yang dianggap memperlambat kerja mereka di tengah arus lalu lintas yang padat. Akhirnya, aturan formal yang disosialisasikan oleh Dinas Perhubungan kalah telak oleh "hukum lapangan" yang diciptakan oleh para birokrat garis depan ini, di mana ketertiban publik seringkali dikorbankan demi efisiensi kerja dan kompensasi ekonomi pribadi.

Lipsky juga menekankan adanya tekanan organisasi berupa sistem setoran yang tidak langsung. Beberapa jukir di Simpang Lima tidak menyetorkan hasil parkir langsung ke kas negara, melainkan melalui perantara atau "bos" seperti Pak Aqsha Abi Raharja atau Pak Dono. Kebutuhan untuk memenuhi target setoran kepada atasan inilah yang mendorong jukir menarik tarif lebih tinggi dari masyarakat agar mereka tetap mendapatkan sisa keuntungan yang cukup.

Variabel Tekanan dari Lingkungan Kerja dalam teori Michael Lipsky memberikan penjelasan tajam mengapa regulasi parkir di Simpang Lima seringkali terdistorsi di level bawah. Petugas lapangan atau juru parkir berada dalam posisi terjepit (double bind) antara tuntutan organisasi dan realitas sosial-ekonomi yang keras. Tekanan ini muncul secara struktural melalui sistem setoran tidak langsung kepada tokoh "perantara" atau "bos"

seperti Pak Aqsha atau Pak Dono, yang menciptakan beban finansial tambahan.

Untuk memenuhi target setoran tersebut sekaligus mengamankan sisa keuntungan bagi kebutuhan hidup, juru parkir terpaksa mengabaikan tarif resmi Perwal dan menarik biaya lebih tinggi dari masyarakat. Dalam konteks ini, kebijakan formal tentang tarif parkir bukan lagi menjadi pedoman utama, melainkan variabel yang dikorbankan demi menjaga stabilitas ekonomi dan relasi kuasa dengan penguasa lahan eksisting.

Faktor lain adalah ketidakjelasan status dan pengawasan yang lemah dari birokrasi pusat. Meskipun Dinas Perhubungan melakukan operasi rutin setiap hari Rabu, jukir liar tetap muncul kembali karena penertiban tersebut dianggap tidak memberikan efek jera jangka panjang. Lemahnya kontrol ini memberikan ruang bagi jukir untuk terus mengabaikan tarif resmi tanpa takut akan sanksi berat yang bersifat permanen. Selain tekanan ekonomi, ketidakjelasan status dan lemahnya pengawasan memperparah kerentanan para birokrat garis depan ini.

Meskipun Dinas Perhubungan melakukan operasi rutin setiap hari Rabu bersama Satpol PP dan Kepolisian, intensitas pengawasan tersebut dianggap tidak memberikan efek jera jangka panjang. Lemahnya kontrol pusat ini menciptakan ruang hampa kekuasaan yang segera diisi oleh pengaruh aktor non-pemerintah, sehingga juru parkir

lebih loyal kepada instruksi "bos" lapangan daripada sosialisasi dari Dishub yang bahkan tidak mereka ketahui secara jelas. Ketidaktahuan informan Misbah mengenai arahan Dishub menunjukkan adanya pemutusan rantai informasi (information breakdown) yang disengaja atau tidak, yang membuat juru parkir merasa lebih aman berlindung di bawah payung otoritas lokal daripada mengikuti aturan birokrasi yang dianggap tidak hadir secara konsisten di setiap interaksi mikro.

Juru parkir juga menghadapi tujuan yang bertentangan antara memberikan pelayanan publik yang tertib dan memenuhi kebutuhan ekonomi pribadi. Karena lingkungan kerja di Simpang Lima penuh dengan ketidakpastian dan tuntutan setoran yang kaku, para juru parkir secara pragmatis memilih mekanisme pertahanan diri dengan menolak transparansi. Kepatuhan terhadap regulasi akhirnya dianggap sebagai risiko yang dapat mengancam keseimbangan ekonomi mereka, sehingga praktik informal tetap langgeng sebagai bentuk adaptasi terhadap lingkungan kerja yang menekan dan tidak memberikan jaminan keamanan permanen.

Di satu sisi, pemerintah ingin retribusi masuk ke PAD secara optimal melalui sistem elektronik. Di sisi lain, jukir lebih memilih transaksi tunai tanpa karcis karena memudahkan mereka untuk memanipulasi tarif dan

menghindari pelaporan pendapatan yang transparan.

Penggunaan diskresi ini semakin diperparah dengan adanya praktik parkir insidentil yang dijadikan alasan untuk melegitimasi kenaikan tarif. Jukir sering menggunakan celah aturan mengenai acara khusus atau konser untuk menarik biaya dua kali lipat, meskipun lokasi tersebut mungkin bukan merupakan titik parkir insidentil yang resmi mendapatkan izin. Ketidakmampuan masyarakat membedakan mana parkir resmi dan insidentil dimanfaatkan oleh jukir untuk meraih keuntungan sepihak.

Juru parkir merasa berhak menaikkan tarif di luar aturan resmi karena tingginya permintaan lahan parkir, terutama saat weekend atau event besar. Mereka memanfaatkan momentum keramaian untuk keuntungan pribadi, mengabaikan ketetapan pemerintah terkait penerapan parkir insidentil. Namun hal ini justru dikeluhkan oleh masyarakat, banyak dari mereka yang ingin datang ketempat wisata atau ingin menonton konser saat event tertentu justru harus membayar tarif yang tinggi.

Jukir merasa memiliki hak atas lahan karena telah bekerja di area tersebut dalam waktu yang lama, sejak tahun 2022. Rasa kepemilikan ini membuat mereka merasa lebih tahu tentang "Tarif parkir" di Simpang Lima dibandingkan pemerintah yang hanya menetapkan angka di atas kertas.

Akibatnya, kebijakan tarif resmi hanya dianggap sebagai formalitas belaka.

Minimnya lahan parkir resmi membuat masyarakat tidak memiliki pilihan selain menggunakan parkir liar. Kondisi ini dimanfaatkan oleh oknum jukir untuk mematok harga tinggi karena posisi tawar mereka lebih kuat daripada pengguna jasa. Berdasarkan data yang dihimpun di lapangan, akar permasalahan parkir liar tidak hanya terletak pada perilaku juru parkir semata, melainkan juga pada ketidakterpaduan perencanaan tata ruang kota. Penataan kawasan usaha (UMKM) yang tidak dibarengi dengan penyediaan kantong parkir yang memadai menciptakan celah yang dimanfaatkan oleh oknum tidak bertanggung jawab.

Masyarakat atau pengunjung pun turut melanggengkan praktik ini dengan sikap pasrah atau permisif. Banyak pengunjung yang tidak mengetahui tarif resmi sebenarnya atau merasa bahwa membayar lebih asalkan kendaraan aman dan dibantu saat keluar-masuk parkir adalah hal yang wajar. Sikap konsumen yang tidak menuntut karcis resmi ini memberikan keleluasaan bagi jukir untuk terus melanggar aturan tarif.

ketidakpatuhan juru parkir di Simpang Lima terjadi karena mereka bertindak sebagai agen birokrasi yang memiliki kebebasan bertindak (discretion) di tengah tekanan ekonomi dan lemahnya pengawasan sistemik.

Tanpa adanya integrasi teknologi seperti parkir elektronik yang

menyeluruh dan perlindungan kesejahteraan bagi jukir, diskresi jukir akan selalu cenderung mengarah pada pelanggaran tarif demi keberlangsungan hidup mereka di lapangan.

Tabel B.2 Perbandingan Tarif Parkir Kawasan Simpang Lima

Jenis Kendaraan	Tarif Resmi (Perwal)	Realitas (Hari Biasa)	Realitas (Weekend/event)
Sepeda Motor	Rp. 2.000 (Untuk parkir tepi jalan umum)	Rp. 2.000	Rp. 5.000
	Rp. 3.000 (Untuk parkir tempat wisata)	Rp. 3.000	Rp. 5.000
Mobil	Rp. 3.000 (Untuk parkir tepi jalan umum)	Rp. 3.000	Rp. 5.000
	Rp. 5.000 (Untuk parkir tempat wisata)	Rp. 5.000	Rp. 10.000
Kendaraan roda enam atau lebih	Rp. 15.000 (Untuk parkir tepi jalan umum)	Rp. 15.000	Rp. 20.000
	Rp. 15.000 (Untuk parkir tempat wisata)	Rp. 15.000	Rp. 25.000

Sumber: Olah Data Peneliti, 2024

C. KESIMPULAN DAN SARAN

C.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai implementasi kebijakan tarif parkir di Kawasan Simpang Lima, dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan tarif parkir berdasarkan Perwal No. 37 Tahun 2021 di Kawasan Simpang Lima menunjukkan adanya kesenjangan yang signifikan antara regulasi formal dengan

realitas di lapangan. Ditinjau berdasarkan teori implementasi kebijakan George C. Edwards III, meskipun proses komunikasi dan sosialisasi kepada juru parkir telah dilakukan secara rutin, informasi tersebut mengalami distorsi saat sampai ke masyarakat, sehingga muncul asimetri informasi yang dimanfaatkan oknum untuk menarik tarif di atas ketentuan. Keterbatasan sumber daya, baik berupa kapasitas lahan parkir yang tidak memadai maupun pengawasan personil yang polanya mudah diprediksi, menjadi faktor pendorong terjadinya pelanggaran.

Dalam perspektif Michael Lipsky, juru parkir bertindak sebagai street-level bureaucrats yang menggunakan diskresi secara bebas untuk menaikkan tarif secara sepihak pada akhir pekan sebagai mekanisme bertahan hidup. Kondisi ini diperparah oleh struktur birokrasi yang masih melibatkan perantara dalam sistem setoran, sehingga komitmen pelaksana di lapangan lebih condong pada pemenuhan target setoran pribadi dan kelompok daripada kepatuhan pada aturan daerah.

C.2 SARAN

Untuk membenahi tata kelola perparkiran di Kawasan Simpang Lima, pemerintah perlu mengambil langkah komprehensif yang dimulai dengan percepatan digitalisasi sistem pembayaran melalui parkir elektronik

atau QRIS guna menutup celah manipulasi tarif dan kebocoran retribusi. Dinas Perhubungan juga harus mengubah pola pengawasan dari jadwal tetap menjadi inspeksi mendadak pada waktu-waktu rawan seperti akhir pekan untuk meningkatkan efek jera bagi pelanggar.

Selain itu, transparansi informasi perlu ditingkatkan melalui pemasangan papan tarif yang jelas di titik-titik strategis agar masyarakat memiliki kekuatan tawar untuk menolak pungutan liar. Terakhir, pemerintah sebaiknya melakukan penataan ulang tata ruang yang mengintegrasikan zona UMKM dengan kantong parkir resmi, serta mereformasi status juru parkir menjadi operator profesional dengan sistem insentif yang lebih jelas agar mereka tidak lagi bergantung pada penggunaan diskresi yang merugikan publik.

DAFTAR PUSTAKA

Admin. (2023, Januari 25). ***“Masih Minim Lahan Parkir, Dishub Kota Semarang Akui Banyak Parkir Liar”***.

https://semarangkota.go.id/p/4329/masih_minim_lahan_parkir_dishub_kota_semarang_akui_banyak_parkir_liar. Diakses pada 13 Desember 2024.

Assidiq, Yusuf. (2023). ***“Akui Retribusi Belum Maksimal, Walikota Semarang: Banyak Parkir Liar.”*** <https://rejogja.republika.co.id/berita/ryka5g399/akui-retribusi-parkir-belum-maksimal-wali-kota-semarang-banyak-parkir-liar>. Diakses pada 16 Oktober 2024.

Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah. *Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kabupaten/Kota dan Jenis Kendaraan di Provinsi Jawa Tengah (unit), 2024*. Diakses pada 20 Mei 2025, dari <https://jateng.bps.go.id/id/statistics-table/3/VjJ3NGRGa3dkRk5MTIU1bVNFOTVVbmQyVURSTVFUMDkjMw==/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-kendaraan-di-provinsi-jawa-tengah--unit---2020.html?year=2024>

Badan Pusat Statistik Kota Semarang. (21 Maret 2025). *Jumlah Penduduk Menurut JenisKelamin, 2022-2024*. Diakses pada 20 Mei 2025, dari <https://semarangkota.bps.go.id/id/statistics-table/2/NzgjMg/jumlah-penduduk-menurut-jenis-kelamin.html>

Kamus Besar Bahasa Indonesia, h.12

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). *Laporan Tahunan Transportasi dan Mobilitas*.

Laeis, zuhdia. (2023, Juli 29). <https://jateng.antaranews.co/berita/501747/wali-kota-semarang-akui-retribusi-parkir-belum-maksimal>. Diakses pada 13 Desember 2024.

Pasal 287 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Walikota (Perwal) Nomor 37 Tahun 2021 Tentang Tarif Retribusi Tempat Khusus Parkir.

Ruang Kosong Lahan Parkir Liar, Suara Merdeka, Jumat 22 Februari 2013, hlm 31 Pasal 106 ayat (4) huruf e Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Setiawan, E. (2024, April 9). ***“Tarik Parkir hingga Rp40.000, Jukir Liar di Simpanglima Semarang Ditangkap.”*** <https://jateng.inews.id/berita/tarik-parkir-hingga-rp40000-jukir-liar-di-simpanglima-semarang-ditangkap>. Diakses pada 16 Oktober 2024.

Wawancara dengan masyarakat (Junaidi) pada tanggal 8 Mei 2018. Diakses pada 16 Oktober 2024.