

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN KAWASAN WAJIB PARKIR ELEKTRONIK DI KOTA SEMARANG

Implementation of Electronic Mandatory Parking Zone Policy in Semarang City

George Natanael Hamonangan Simanjuntak

Departemen Politik dan Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Diponegoro, Semarang

Email: georgenatanael32@gmail.com

Abstrak

Pertumbuhan kendaraan bermotor di Kota Semarang yang mencapai lebih dari 1,6 juta unit pada tahun 2024 menjadikan sektor parkir sebagai sumber Pendapatan Asli Daerah yang strategis sekaligus rawan kebocoran. Sebagai respons, Pemerintah Kota Semarang menerbitkan SK Kepala Dinas Perhubungan Nomor 500.11.33/14187 Tahun 2024 yang menetapkan Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok sebagai Kawasan Wajib Parkir Elektronik. Namun observasi lapangan menunjukkan seluruh juru parkir telah kembali ke sistem manual, mengindikasikan kegagalan implementasi yang serius. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan kerangka analisis teori implementasi kebijakan George C. Edwards III yang mencakup empat variabel: komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Data diperoleh melalui wawancara mendalam dengan Kepala Seksi Bidang Parkir dan Tim Pengawas Dinas Perhubungan, empat juru parkir aktif, serta lima pengguna jasa parkir yang dipilih secara purposive sampling, dilengkapi observasi langsung dan studi dokumentasi dengan triangulasi sumber. Hasil penelitian menunjukkan ketiga ketentuan utama SK tidak terlaksana. Komunikasi hanya dilakukan satu kali tanpa pendampingan lanjutan; sumber daya terhambat oleh dominasi juru parkir berusia lanjut dan praktik warisan lahan; struktur birokrasi lemah tanpa pengawasan rutin dan sanksi. Faktor paling dominan adalah disposisi pelaksana: juru parkir secara sadar memilih kembali ke sistem tunai karena sistem elektronik mengancam pendapatan mereka. Kegagalan ini bukan persoalan teknis, melainkan persoalan sosial-ekonomi yang membutuhkan reformasi insentif, rekrutmen, dan pengawasan secara bersamaan.

Kata Kunci: Implementasi Kebijakan; Parkir Elektronik; Kota Semarang; Teori Edwards III

Abstract

The rapid growth of motorized vehicles in Semarang City, exceeding 1.6 million units in 2024, has made the parking sector both a strategic source of locally generated revenue and highly vulnerable to leakage. In response, the Semarang City Government issued Transportation Agency Decree No. 500.11.33/14187 of 2024, designating Jalan MH Thamrin and Jalan Depok as Electronic Mandatory Parking Zones. However, field observations revealed that all parking attendants had reverted to manual systems, indicating a serious implementation failure. This study employed a descriptive qualitative approach using George C. Edwards III's policy implementation theory, examining four variables: communication, resources, disposition, and bureaucratic structure. Data were collected through in-depth interviews with the Head of Parking Section and Field Supervision Team, four parking attendants, and five parking users selected through purposive sampling, supplemented by direct observation and document review with source triangulation. The findings reveal that none of the three main provisions of the Decree were carried out in practice. Most decisive was implementer disposition: parking attendants consciously chose to return to cash transactions because the electronic system threatened their income. This failure is not a technical problem but a social-economic one that requires simultaneous reform of incentive structures, recruitment mechanisms, and supervisory systems.

Keywords: Policy Implementation; Electronic Parking; Semarang City; Edwards III Theory

PENDAHULUAN

Kemajuan teknologi informasi pada era digital telah membawa perubahan besar dalam penyelenggaraan pemerintahan, termasuk melalui penerapan e-government. Sebagaimana diatur dalam Instruksi Presiden Nomor 3 Tahun 2003 tentang Kebijakan dan Strategi Nasional Pengembangan E-Government, pemerintah di seluruh tingkatan didorong untuk mengembangkan sistem pelayanan berbasis digital guna mewujudkan tata kelola yang baik (good governance). Salah satu inovasi yang berkembang pesat adalah penerapan sistem parkir elektronik (e-parking) sebagai instrumen penting dalam mencegah kebocoran

pendapatan daerah dan mengurangi praktik pungutan liar (Pradita & Utomo, 2021).

Kota Semarang sebagai ibukota Provinsi Jawa Tengah menghadapi tekanan parkir yang sangat tinggi seiring pertumbuhan kendaraan bermotor yang mencapai lebih dari 1,6 juta unit pada tahun 2024, menempatkannya pada posisi tertinggi di Jawa Tengah (BPS Provinsi Jawa Tengah, 2024). Sebelum penerapan parkir elektronik, realisasi retribusi parkir tepi jalan umum hanya mencapai 8,63% dari target pada tahun 2019, diperparah oleh maraknya juru parkir liar dan transaksi tunai yang tidak tercatat. Kondisi ini mendorong Pemerintah Kota Semarang menerbitkan Peraturan Wali Kota Nomor 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum, yang

ditindaklanjuti dengan SK Kepala Dinas Perhubungan Nomor 500.11.33/14187 Tahun 2024 yang menetapkan Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok sebagai Kawasan Wajib Parkir Elektronik.

Namun, observasi lapangan menunjukkan fakta yang mengkhawatirkan: seluruh juru parkir di kedua ruas jalan yang secara resmi ditetapkan sebagai kawasan parkir elektronik telah kembali menggunakan sistem manual. Fenomena ini mengindikasikan adanya deviasi kebijakan yang serius dan memperlihatkan lemahnya koordinasi, rendahnya kesiapan sumber daya manusia, serta resistensi pelaksana terhadap perubahan sistem (Widiyastuti et al., 2021).

Meskipun sistem parkir elektronik telah diterapkan di berbagai kota besar seperti Bandung, Surabaya, dan Medan, masih terdapat kekosongan kajian pada tingkat kota berkembang seperti Semarang, terutama yang menganalisis resistensi pelaku lapangan dari sudut pandang motivasi ekonomi. Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini bertujuan menganalisis implementasi kebijakan kawasan wajib parkir elektronik di Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok serta mengidentifikasi faktor-faktor yang menjadi kendala menggunakan kerangka teori George C. Edwards III.

TINJAUAN PUSTAKA

Teori Implementasi Kebijakan Edwards III

Implementasi kebijakan publik merupakan proses krusial yang menentukan apakah suatu kebijakan dapat diterapkan secara efektif di lapangan. Menurut Mazmanian dan Sabatier (1983), implementasi mencakup serangkaian kegiatan yang dilakukan oleh individu, organisasi, dan institusi untuk mengubah keputusan kebijakan menjadi hasil nyata. Tanpa proses implementasi yang berjalan baik, kebijakan hanya akan menjadi dokumen administratif tanpa pengaruh konkret.

George C. Edwards III (1980) mengidentifikasi empat faktor utama yang memengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan: (1) Komunikasi, yang menjamin bahwa isi dan maksud kebijakan tersampaikan dengan jelas ke pelaksana di tingkat bawah; (2) Sumber daya, mencakup dana, teknologi, dan SDM sebagai syarat mutlak agar kebijakan tidak berhenti pada wacana; (3) Disposisi, merujuk pada sikap, motivasi, dan kepercayaan pelaksana terhadap kebijakan; dan (4) Struktur birokrasi, yang memengaruhi tata kelola, koordinasi, dan pengawasan dalam pelaksanaan kebijakan.

Pengelolaan Parkir Elektronik

Parkir merupakan elemen penting dalam manajemen transportasi perkotaan. Penerapan sistem parkir elektronik menggunakan teknologi digital seperti sensor kendaraan, aplikasi pembayaran, dan alat pemindai QRIS untuk mengelola proses parkir secara lebih transparan dan efisien (Litman, 2020). Studi oleh

Noviyanti et al. (2023) menunjukkan bahwa penerapan parkir elektronik di Kota Madiun berdampak positif terhadap peningkatan retribusi.

Namun implementasi parkir elektronik di Indonesia masih menghadapi hambatan signifikan. Alzena & Marom (2024) mencatat bahwa sebagian besar juru parkir tidak memahami cara kerja perangkat elektronik dan enggan menggunakannya karena merasa pendapatannya menurun. Hal ini menunjukkan bahwa transformasi digital harus disertai strategi pemberdayaan ekonomi lokal yang memadai.

Retribusi Parkir sebagai Sumber PAD

Berdasarkan UU No. 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah, retribusi parkir memiliki fungsi ekonomi sebagai sumber pendapatan sekaligus fungsi regulatif terhadap perilaku berkendara masyarakat. Studi oleh Rambe & Siregar (2025) mencatat bahwa sistem manual menyebabkan tidak tercatatnya sebagian besar transaksi parkir sehingga mengurangi potensi retribusi daerah secara signifikan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif, yang dipandang tepat untuk memahami fenomena implementasi kebijakan secara mendalam dalam konteks sosialnya. Lokasi penelitian difokuskan pada Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok di Kota Semarang yang telah ditetapkan sebagai Kawasan Wajib Parkir Elektronik berdasarkan SK Kadishub Nomor 500.11.33/14187 Tahun 2024.

Subjek penelitian dipilih secara purposive sampling, terdiri dari: (1) Kepala Seksi Bidang Parkir dan Tim Pengawas Lapangan Dinas Perhubungan Kota Semarang sebagai pihak pembuat dan pengawas kebijakan; (2) empat juru parkir aktif yang beroperasi di lokasi penelitian sebagai pelaksana kebijakan tingkat lapangan (street-level bureaucrats); dan (3) lima pengguna jasa parkir sebagai kelompok sasaran kebijakan.

Pengumpulan data dilakukan melalui tiga teknik: wawancara mendalam (in-depth interview) menggunakan panduan semi-terstruktur, observasi langsung di lapangan untuk mengamati praktik pelayanan parkir aktual, dan studi dokumentasi terhadap peraturan terkait serta data retribusi. Validitas data dijamin melalui triangulasi sumber. Analisis data menggunakan model interaktif Miles dan Huberman: reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan, dengan kerangka evaluatif empat variabel teori Edwards III.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Kebijakan Parkir Elektronik

Kebijakan Kawasan Wajib Parkir Elektronik di Kota Semarang berlandaskan dua instrumen hukum utama. Pertama, Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 yang membagi sistem parkir menjadi dua model: konvensional dan elektronik. Kedua, SK Kepala Dinas Perhubungan Nomor 500.11.33/14187 Tahun 2024 yang menetapkan tiga ketentuan teknis wajib: (a) transaksi wajib menggunakan non-tunai; (b) juru parkir wajib menggunakan aplikasi parkir elektronik; dan (c) pelarangan parkir apabila tidak menggunakan sistem non-tunai.

Pemilihan Jalan Depok dan Jalan MH Thamrin sebagai kawasan percontohan didasarkan pada posisi strategisnya di kawasan Central Business District (CBD) Kota Semarang dengan intensitas aktivitas ekonomi yang sangat tinggi. Namun, temuan lapangan menunjukkan bahwa pada saat penelitian dilakukan, seluruh ketentuan dalam SK tidak terlaksana. Transaksi parkir telah sepenuhnya kembali ke sistem tunai, aplikasi tidak digunakan, dan larangan parkir tanpa non-tunai tidak ditegakkan.

Faktor Komunikasi

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sosialisasi kebijakan hanya dilakukan dalam satu kali pertemuan tanpa pendampingan lanjutan. Sebagaimana disampaikan informan juru parkir: "Ya, pernah diberi informasi oleh petugas Dishub. Ada pertemuan sekali, tapi cepat dan tidak semua paham. Setelah itu tidak ada kelanjutannya." Kondisi ini menyebabkan sebagian pelaksana mengetahui adanya kebijakan, namun tidak memahami secara utuh alasan dan prosedurnya.

Inkonsistensi implementasi juga menciptakan kebingungan di sisi pengguna: "Sebenarnya bagus kalau jalan terus. Tapi kenyataannya sering tidak konsisten. Jadi justru membingungkan, kadang pakai QR, kadang tunai." Kondisi ini memperlihatkan rantai komunikasi yang terputus antara pemerintah, pelaksana, dan masyarakat yang pada akhirnya menurunkan kredibilitas kebijakan. Berdasarkan perspektif Edwards III, ketiga unsur komunikasi yang efektif—transmisi informasi, kejelasan pesan, dan konsistensi—belum terpenuhi.

Faktor Sumber Daya

Hambatan sumber daya lebih mendasar berkaitan dengan ketidaksesuaian antara tuntutan kebijakan digital dan karakteristik SDM yang tersedia. Meskipun Dinas Perhubungan telah menyediakan aplikasi Enforcer, sistem pembayaran QRIS, dan pelatihan singkat, pihak Dinas mengakui: "Tidak semua juru parkir menguasai teknologinya, dan sebagian alat rusak atau tidak digunakan karena keterbatasan jaringan dan listrik."

Persoalan ini diperparah oleh praktik warisan lahan (*inherited land*), yaitu pewarisan lokasi kerja parkir secara turun-temurun melalui jalur informal. Praktik ini menyebabkan regenerasi pelaksana tidak didasarkan pada kebutuhan kompetensi digital, sehingga menutup

peluang masuk bagi SDM yang lebih adaptif terhadap teknologi. Akibatnya, data realisasi penerapan e-parking di kedua ruas jalan tidak tersedia secara konsisten.

Faktor Disposisi Pelaksana

Disposisi merupakan faktor yang paling dominan dalam memengaruhi kegagalan implementasi. Resistensi juru parkir terhadap sistem elektronik bukan semata-mata ketidaktahuan, melainkan pilihan rasional yang lahir dari pertimbangan ekonomi. Juru parkir secara terang-terangan mengungkapkan: "Ya, karena pengguna lebih suka bayar tunai, dan kami bisa langsung menerima uang. Sistem elektronik kadang membuat penghasilan kami tidak tetap karena harus setor ke Dishub."

Hal ini dikonfirmasi oleh Kepala Seksi Bidang Parkir: "Kendala utamanya adalah penolakan dari juru parkir yang merasa penghasilannya menurun." Resistensi semakin diperkuat oleh praktik warisan lahan yang membentuk mentalitas kepemilikan terhadap titik parkir. Sistem elektronik dipersepsikan sebagai ancaman yang akan memutus arus pendapatan yang selama ini dikelola secara mandiri. Temuan ini menunjukkan bahwa disposisi pelaksana tidak hanya berkaitan dengan kemampuan teknis, tetapi juga kemauan untuk berubah yang sangat dipengaruhi kepentingan ekonomi.

Faktor Struktur Birokrasi

Meskipun terdapat struktur birokrasi yang jelas, namun belum mampu memastikan kepatuhan pelaksana. Kelemahan utama terletak pada pengawasan yang bersifat insidental. Juru parkir menyatakan: "Jarang. Kadang-kadang saja. Biasanya hanya inspeksi mendadak, tapi tidak ada sanksi walau kami tidak pakai sistem elektronik." Pihak Dinas Perhubungan pun mengakui: "Pengawasan belum rutin. Beberapa titik rawan kembali ke sistem manual karena tidak ada pemantauan langsung dan keterbatasan personel."

Ketiadaan sanksi menyebabkan kewajiban penggunaan e-parking kehilangan daya paksa. Dinas Perhubungan juga tidak mampu menyediakan sistem monitoring dan evaluasi yang memadai: "Untuk data realisasi di kedua ruas ini tidak tersedia. Pencatatan kembali manual sehingga target awal tidak dapat dibandingkan dengan hasil." Kondisi ini menunjukkan bahwa struktur birokrasi cenderung berfokus pada pembentukan kebijakan daripada memastikan keberhasilan implementasinya di lapangan.

Analisis Komparatif

Temuan penelitian ini sejalan dengan studi di berbagai kota yang menunjukkan bahwa tantangan utama implementasi parkir elektronik bukan pada aspek teknis, melainkan pada faktor manusia dan kelembagaan. Ramdani (2023) di Palembang menemukan kendala serupa pada kesiapan SDM; Fadilah (2023) di Bandung mengidentifikasi rendahnya kesadaran masyarakat; Alfathin & Rangkuti (2021) di Medan menunjukkan pentingnya komunikasi berkesinambungan.

Kontribusi orisinal penelitian ini adalah identifikasi disposisi pelaksana yang bersifat rasional-ekonomi sebagai faktor dominan kegagalan, serta temuan tentang praktik warisan lahan sebagai struktur sosial informal yang menghambat regenerasi SDM dan adopsi teknologi—dua hal yang belum dianalisis secara mendalam dalam literatur sebelumnya.

KESIMPULAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwa implementasi Kebijakan Kawasan Wajib Parkir Elektronik di Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok Kota Semarang mengalami kegagalan implementasi yang bersifat total. Seluruh ketentuan dalam SK Kadishub Nomor 500.11.33/14187 Tahun 2024 tidak terlaksana di lapangan. Berdasarkan analisis teori Edwards III, keempat variabel berkontribusi terhadap kegagalan ini, dengan disposisi pelaksana sebagai faktor paling dominan.

Kegagalan ini bukan persoalan teknis, melainkan persoalan sosial-ekonomi yang berakar pada pelaksana di tingkat lapangan. Juru parkir secara sadar memilih kembali ke sistem tunai karena sistem elektronik mengancam pendapatan yang selama ini bebas dari pengawasan. Berdasarkan temuan tersebut, penelitian ini merekomendasikan: (1) perumusan skema insentif yang menjamin kepastian pendapatan juru parkir dalam sistem elektronik; (2) reformasi rekrutmen yang memutus rantai warisan lahan melalui seleksi berbasis kompetensi digital; dan (3) penguatan sistem pengawasan berbasis pembinaan dengan sanksi yang jelas dan mekanisme monitoring berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Alzena, & Marom, A. (2024). Hambatan implementasi parkir elektronik di Kota Semarang: Perspektif juru parkir. *Jurnal Administrasi Publik*, 12(1), 45–60.
- BPS Provinsi Jawa Tengah. (2024). Jumlah kendaraan bermotor di Jawa Tengah tahun 2022–2024. Badan Pusat Statistik.
- Edwards III, G. C. (1980). *Implementing public policy*. Congressional Quarterly Press.
- Fadilah, J. N. (2023). Implementasi program terminal parkir elektronik (TPE) untuk meningkatkan retribusi pajak parkir di Kota Bandung Provinsi Jawa Barat.
- Fajri, A. Y. (2023). Implementasi kebijakan pengelolaan parkir melalui aplikasi Si-TaKik di Kota Palangkaraya. *Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 8(2), 112–128.
- Jones, C. O. (1984). *An introduction to the study of public policy* (3rd ed.). Brooks/Cole.
- Litman, T. (2020). *Parking management: Strategies, evaluation and planning*. Victoria Transport Policy Institute.
- Mazmanian, D. A., & Sabatier, P. A. (1983). *Implementation and public policy*. Scott, Foresman.
- Noviyanti, et al. (2023). Dampak parkir elektronik terhadap retribusi daerah di Kota Madiun. *Jurnal Kebijakan Publik*, 15(1), 78–95.
- Pahlevi, M. R., & Jumansyah. (2023). Implementasi pengelolaan parkir non-tunai di Kota Samarinda. *Jurnal Pemerintahan Daerah*, 9(3), 201–215.
- Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.
- Permana, R. A., Rahmadanik, D., & Novaria, R. (2023). Implementasi program e-parking dalam meningkatkan pelayanan retribusi parkir Kota Surabaya. *Jurnal Ilmu Administrasi Negara*, 11(2), 134–149.
- Pradita, R., & Utomo, C. (2021). Evaluasi implementasi kebijakan smart city melalui parkir elektronik. *Jurnal Manajemen Pelayanan Publik*, 4(1), 23–38.
- Rambe, & Siregar. (2025). Kebocoran retribusi parkir dalam sistem manual di Kota Medan. *Jurnal Administrasi Fiskal*, 7(1), 56–71.
- Ramdani, M. A. (2023). Implementasi kebijakan e-parking dalam rangka penertiban juru parkir dan pungutan liar di Kota Palembang.
- Rahandiansyah, Jamal, M., & Bachtiar, J. (2021). Implementasi program terminal parkir elektronik (TPE) di Kota Balikpapan. *Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik*, 9(1), 45–62.
- Sari, et al. (2025). Resistensi juru parkir terhadap digitalisasi parkir di Gresik. *Jurnal Ilmu Pemerintahan Lokal*, 3(1), 33–47.
- Surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Semarang Nomor 500.11.33/14187 Tahun 2024 tentang Penetapan Lokasi Parkir Khusus Elektronik.
- Van Meter, D. S., & Van Horn, C. E. (1975). The policy implementation process: A conceptual framework. *Administration & Society*, 6(4), 445–488.
- Widiyastuti, et al. (2021). Lemahnya koordinasi dalam implementasi parkir elektronik. *Jurnal Administrasi Publik*, 9(2), 78–92.
- Zhafirah, F., Hati, E. M., & Roziqin, A. (2023). Institutional arrangement approach on e-parking innovation in Surabaya City, Indonesia. *Journal of Urban Governance*, 5(2), 88–103.