

IMPLEMENTASI PROGRAM PARKIR ELEKTRONIK (*E-PARKING*) DALAM PENGELOLAAN PARKIR DI KOTA SEMARANG (STUDI KASUS DI JALAN DEPOK)

Calista Putri Widna Alzena, Aufarul Marom, Herbasuki Nurcahyanto

Departemen Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Diponegoro

Jln. Prof. Soedarto, S.H., Tembalang, Semarang, Kotak Pos 1269

Telepon (024) 7465407, Faksimile (024) 7465405

Laman: www.fisip.undip.ac.id email: fisip@undip.ac.id

ABSTRACT

Implementation of the e-parking program on Jalan Depok, Semarang City faces several challenges. This starts with the large number of private vehicles which affects the parking sector. Depok Road itself was also affected because this road is a trade road and is crossed by 3 golden roads. Apart from that, illegal parking lots that do not officially deposit fees are also an obstacle in optimizing parking fee revenues. This research aims to look at the implementation of the e-parking program on Jalan Depok, Semarang City and also the factors that influence the program implementation process. This research method is descriptive qualitative with data collection techniques through interviews, documentation and observation. The sampling technique is purposive sampling and data validity through source triangulation. Data analysis techniques are carried out by reducing data, presenting data, and drawing conclusions. The results of this research were analyzed through organization, interpretation, and application based on Jones' theory. Fulfillment of organizational aspects such as standards and procedures needs to be optimized. Interpretation of the program is still limited in the community, even though there has been socialization. In the application, parking levy income has increased, but has not yet reached the PAD target. Supporting factors include adequate budget resources, while inhibiting factors involve a lack of public outreach and understanding, as well as obstacles in the bureaucratic structure. The recommendations of this research are the expansion and consistency of socialization through face-to-face meetings and social media, coaching for jukirs, regular training to increase understanding, and updating regulations and SOPs. Periodic evaluation is needed to improve program effectiveness.

Keywords: *implementation, e-parking program, retribution*

PENDAHULUAN

Seiring dengan kemajuan teknologi yang serba digital di zaman sekarang ini, perkembangan teknologi menjadi pendorong utama perubahan dalam kehidupan manusia. Manfaat teknologi sangat dirasakan dalam berbagai aspek kehidupan sehari-hari, terutama dalam menjalankan berbagai

pekerjaan. Hampir seluruh sektor pekerjaan memanfaatkan teknologi guna mencapai efektivitas, efisiensi, dan peningkatan produktivitas. Pemerintah, sebagai penyedia layanan publik, juga tak terkecuali dalam memanfaatkan teknologi guna meningkatkan kualitas dan efisiensi dalam

penyelenggaraan pelayanan kepada masyarakat.

Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2003 mengenai Kebijakan dan Strategi Nasional Pengembangan *E-Government* menjadi dasar bagi transformasi pemerintahan berbasis elektronik. Inisiatif ini bertujuan meningkatkan efektivitas dan efisiensi layanan publik. Sebagai respons, Pemerintah Provinsi, Kota, dan Kabupaten bersaing dalam menciptakan inovasi pelayanan publik, termasuk parkir elektronik (*e-parking*), sebagai bagian dari upaya transformasi menuju *e-government* di tingkat lokal. Inovasi ini khususnya diterapkan dalam sektor perparkiran untuk memberikan kemudahan kepada masyarakat.

Pelaksanaan *e-parking* telah sukses diterapkan di berbagai kota sebagai bagian dari upaya modernisasi sistem manajemen parkir seperti di Jakarta, Surabaya, Makassar, Bandung, dan Surakarta (Hayati, 2018). *E-Parking* merupakan perangkat yang berfungsi untuk menerima pembayaran parkir secara elektronik, serta memberikan dampak positif bagi pemerintah dalam layanan kepada masyarakat melalui teknologi. Tujuannya adalah mengurangi pungutan liar yang dapat menghambat pendapatan daerah, sementara manfaatnya terletak pada efektivitas dan efisiensi pelayanan perparkiran. Program ini memungkinkan masyarakat memanfaatkan

teknologi dalam mencapai konsep *smart city* (Pradita & Utomo, 2021).

Penerapan *e-parking* juga terjadi di Kota Semarang pada awal tahun 2022. Pemerintah Kota Semarang, melalui Dinas Perhubungan, menghadirkan *e-parking* sebagai implementasi dari Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Keputusan ini menandakan komitmen Pemerintah Kota Semarang untuk menerapkan program *e-parking* di seluruh lokasi parkir di Kota Semarang, termasuk parkir di tepi jalan umum.

Kota Semarang mengalami pertumbuhan pesat dengan peningkatan jumlah penduduk setiap tahunnya. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Tengah, penduduk Kota Semarang mencapai 1.653.524 jiwa pada tahun 2020, dan terus meningkat hingga mencapai 1.659.975 jiwa pada tahun 2022. Pertumbuhan penduduk yang konsisten ini juga berdampak pada peningkatan jumlah kendaraan pribadi yang dimiliki oleh warga Kota Semarang. Seiring dengan pertumbuhan penduduk, jumlah kendaraan pribadi juga mengalami peningkatan yang signifikan, sebagaimana terlihat pada Tabel 1.1 mengenai jumlah kendaraan pribadi di Kota Semarang.

Tabel 1.1 Jumlah Kendaraan Pribadi di Kota Semarang Tahun 2017-2021

Tahun	Mobil	Motor
2017	226.064	1.251.200

2018	215.182	1.295.360
2019	225.779	1.347.260
2020	231.164	1.382.434
2021	281.971	1.512.234

Sumber: BPS Provinsi Jawa Tengah, 2023

Berdasarkan Tabel 1.1, dijelaskan bahwa laju pertumbuhan kendaraan pribadi (mobil penumpang dan sepeda motor) rata-rata Kota Semarang dalam 5 tahun terakhir mencapai 5,97% per tahun. Meskipun terjadi fluktuasi dalam beberapa tahun, namun secara keseluruhan terjadi peningkatan yang signifikan selama periode tersebut. Dapat dilihat pada Tabel 1.2 mengenai perbandingan jumlah kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Tengah pada tahun 2019-2021.

**Tabel 1.2 Perbandingan Jumlah
Kendaraan Bermotor di Provinsi Jawa
Tengah Tahun 2019-2021**

Kabupaten/Kota	Tahun		
	2019	2020	2021
Kota Semarang	1.651.895	1.693.227	1.875.781
Kab. Cilacap	787.181	818.330	888.484
Kab. Klaten	761.078	789.339	817.600
Kab. Banyumas	757.227	781.434	829.219
Kab. Pati	664.382	686.647	718.265
Kab. Jepara	631.933	656.786	681.639
Kab. Tegal	608.123	632.854	657.585
Kab. Brebes	605.648	413.109	798.187
Kab. Grobogan	584.981	612.462	639.943
Kab. Sukoharjo	572.797	592.169	611.541

Sumber: BPS Provinsi Jawa Tengah, 2023

Berdasarkan data dalam Tabel 1.2, dapat dilihat bahwa terjadi peningkatan yang signifikan dalam jumlah kendaraan bermotor di Jawa Tengah. Kota Semarang menjadi salah satu kota di provinsi tersebut dengan jumlah pengguna kendaraan bermotor

tertinggi. Hal ini tergambar dari fakta bahwa jumlah pengguna kendaraan bermotor di Kota Semarang mencapai lebih dari 1000 unit setiap tahun, sedangkan sebagian besar kota dan kabupaten lain di Jawa Tengah tidak mencapai angka sebesar itu. Kenaikan jumlah kendaraan memiliki potensi signifikan dalam meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD), khususnya di sektor parkir.

Sama seperti yang disoroti dalam penelitian Faisal (2017), peningkatan jumlah kendaraan dianggap berpengaruh positif terhadap pengumpulan retribusi parkir. Dampak positif ini diharapkan dapat berkontribusi pada peningkatan PAD. Prinsip ini juga sejalan dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah Pasal 157, yang menyebutkan bahwa salah satu sumber pendapatan asli daerah berasal dari retribusi daerah. Oleh karena itu, peningkatan jumlah kendaraan dapat dianggap sebagai potensi peningkatan PAD yang perlu diperhatikan oleh pemerintah daerah.

Retribusi parkir adalah pembayaran yang dikenakan untuk penggunaan area yang diatur oleh Pemerintah Daerah, dan ada kemungkinan adanya kerja sama dengan sektor swasta dalam pelaksanaannya. Penetapan tarif retribusi parkir di Kota Semarang diatur melalui Peraturan Walikota Semarang. Peraturan yang mengatur mengenai retribusi jasa usaha yang didalamnya memuat retribusi parkir adalah

Peraturan Walikota Semarang No. 9 Tahun 2018 berisi retribusi parkir tepi jalan umum yang dikenakan sebesar Rp. 2.000 untuk kendaraan motor, Rp. 3.000 untuk kendaraan mobil, dan Rp. 15.000 untuk kendaraan roda enam.

Peraturan Walikota Semarang No. 9 Tahun 2018 Tentang Tarif Pelayanan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum. Merupakan payung hukum dalam suatu kebijakan yang di buat. Adanya peraturan ini dapat menunjang kesejahteraan masyarakat dalam meningkatkan pendapatan asli daerah, sehingga kualitas dalam pembangunan daerahnya pun dapat terpenuhi. Dalam peraturan daerah ini dijelaskan secara merinci mengenai tarif yang di bebani kepada setiap penggunaan jasa parkir di tepi jalan umum Kota Semarang yang bergantung pada zona wilayah baik itu di kawasan pusat kota, kawasan penyangga kota ataupun kawasan pinggiran kota.

Sayangnya, hasil pendapatan dari retribusi parkir ini belum mencapai sasaran yang telah ditentukan. Penerimaan pendapatan daerah dari pengenaan retribusi parkir hampir tidak sesuai dengan target yang telah ditetapkan. Berikut Tabel 1.3 berisi tentang tujuan dan pencapaian parkir di sepanjang jalan umum Kota Semarang sebelum diterapkannya sistem *e-parking*.

Tabel 1.3 Target dan Realisasi Parkir di Tepi Jalan Umum Kota Semarang

Sebelum Penerapan *E-Parking* (dalam Juta Rupiah)

Tahun	Target (Rp)	Realisasi (Rp)	Tingkat Capaian (%)
2015	3.700	2.804	75,79
2016	3.800	3.012	78,25
2017	4.235	2.529	59,73
2018	15.000	2.441	16,27
2019	29.261	2.525	8,63
2020	2.100	2.181	103,85
2021	1.680	1.974	117,47

Sumber: Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Semarang, 2023

Berdasarkan data dalam Tabel 1.3, terlihat bahwa retribusi parkir tertinggi yang ditetapkan pada tahun 2019 mencapai Rp. 29.261.000.000, namun penerimaannya hanya sekitar Rp. 2.525.110.000. Hal ini menyebabkan penurunan tingkat pencapaian penerimaan retribusi parkir sebesar 8,63% dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Namun, pada tahun 2020, terjadi peningkatan yang signifikan, bahkan melebihi target yang telah ditetapkan, dengan tingkat pencapaian mencapai 103,85%. Pada tahun 2021, mengalami tingkat pencapaian kembali hingga 117,47%. Hal ini dikarenakan penetapan target yang disesuaikan dengan kondisi perekonomian Kota Semarang yang sedang menurun dan juga akibat pandemi Covid-19.

Pada kenyataannya, kegiatan parkir liar masih sering ditemukan dan menjadi permasalahan di Kota Semarang. Para pelaku dalam konteks parkir liar telah menggunakan kekuasaan yang mereka miliki untuk membentuk suatu komunitas

parkir liar dengan menetapkan aturan-aturan tertentu. Para juru parkir liar memiliki *bekingan* dari oknum aparat dan RT/RW setempat. Dinas Perhubungan Kota Semarang menemukan kantong parkir liar yang dibeking oknum aparta, RT/RW, dan LSM. Sehingga kantong-kantong parkir liar ini tidak menyetorkan retribusi parkir ke pihak Pemerintah Kota Semarang sesuai peraturan (PertamaNews.id, 2023).

Terdapat masalah serius terkait parkir liar di Kota Semarang yang menyebabkan sektor retribusi parkir belum maksimal. Walikota Semarang, mengakui bahwa larangan parkir tidak selalu dipatuhi, dan banyak orang masih nekat parkir sembarangan. Pemerintah sedang giat-giatnya melakukan pembinaan dan monitoring untuk mengatasi permasalahan parkir liar ini. Selain itu, terdapat usulan untuk melegalkan titik-titik parkir tertentu yang sebelumnya dilarang, dengan harapan dapat meningkatkan retribusi yang masuk ke PAD Kota Semarang (Rejogja, 2023).

Penerapan awal dari sistem pembayaran *e-parking* di Kota Semarang diterapkan pada empat lokasi jalan yaitu Jalan Pekojan dari simpang Pekojan sampai Jalan Inspeksi, Jalan Agus Salim dari simpang Pekojan sampai Bubukan, Jalan Wahid Hasyim dari simpang Kauman sampai simpang Beteng, dan Jalan MT Haryono dari simpang Pringgading sampai Jalan Sidorejo (Kompas.com, 2022). Dinas Perhubungan Kota Semarang juga

mempertimbangkan untuk menambah titik parkir elektronik di daerah yang ramai dan memilih Jalan Depok sebagai lokasi uji coba untuk menerapkan sistem parkir elektronik (Jateng.Solopos.com, 2022).

Pusat perekonomian di Kota Semarang saat ini bersifat terpusat, salah satu kegiatan perekonomian berada di Jalan Depok yang sejak lama dikenal sebagai kawasan ritel. Sepanjang jalan dipenuhi dengan toko ritel dengan berbagai macam jenis usaha. Selain itu, Jalan Depok juga dipenuhi dengan wisata kuliner. Jalan tersebut berada di kawasan segitiga emas CBD kota Semarang. Sehingga Jalan Depok merupakan kawasan yang tergolong ramai pengunjung, yang mengakibatkan tepi jalan umum di kawasan tersebut digunakan sebagai tempat parkir.

RUMUSAN MASALAH

1. Bagaimana implementasi program parkir elektronik (*e-parking*) dalam pengelolaan parkir di Jalan Depok Kota Semarang?
2. Bagaimana faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi program parkir elektronik (*e-parking*) dalam pengelolaan parkir di Jalan Depok Kota Semarang?

TUJUAN PENELITIAN

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis implementasi program parkir elektronik (*e-parking*) dalam

pengelolaan parkir di Jalan Depok Kota Semarang.

KERANGKA TEORI

Implementasi Program

Implementasi adalah pelaksanaan atau penerapan suatu kegiatan untuk mencapai tujuan tertentu. Program merupakan hasil perencanaan yang mengandung kegiatan sistematis dan berkelanjutan, didasarkan pada data valid untuk mencapai rencana yang telah ditetapkan. Keberhasilan program tergantung pada pelaksanaannya oleh pihak eksekutif dan partisipasi masyarakat sebagai sasaran program.

Implementasi program memerlukan langkah-langkah pelaksanaan yang dilakukan untuk mencapai tujuan, seperti yang dijelaskan oleh Charles O Jones (Widyaningtyas et al., 2023: 62) tentang implementasi program bahwa terdapat tiga dimensi di dalam aktivitas atau pengoperasian program, yaitu:

1. Organisasi

Penyelenggaraan ulang sumber daya manusia, unit, dan metode bertujuan memastikan kebijakan mencapai dampak sesuai sasaran. Ini melibatkan penataan ulang sumber daya dan unit dalam konteks birokrasi.

2. Interpretasi

Mengubah program menjadi rencana yang tepat dan dapat dilaksanakan melalui penjelasan kebijakan dengan

bahasa yang mudah dimengerti untuk memastikan penerimaan dan implementasi yang baik.

3. Aplikasi

Proses dinamis di mana pelaksana diarahkan oleh pedoman program yang disesuaikan dengan kondisi saat ini untuk mencapai tujuan program. Memungkinkan penilaian terhadap respon kelompok target terhadap kebijakan dan implementasinya.

Model-Model Implementasi

George Edwards III

Menurut Syahrudin (2018:58-63), implementasi kebijakan dipengaruhi oleh empat faktor utama menurut model George Edwards III:

1. Komunikasi

Efektivitas implementasi kebijakan bergantung pada komunikasi yang jelas. Tujuan yang tidak jelas bisa menyebabkan resistensi.

2. Sumberdaya

Kekurangan sumberdaya, termasuk keterampilan dan keuangan, dapat menghambat implementasi kebijakan.

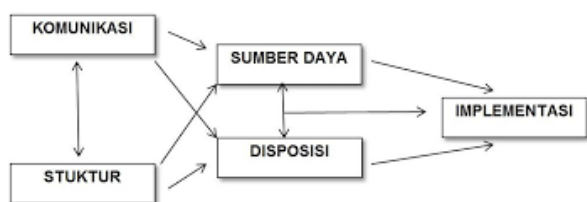
3. Disposisi

Karakter implementor, seperti komitmen dan integritas, memengaruhi pelaksanaan kebijakan.

4. Struktur birokrasi

Struktur organisasi dan SOP memengaruhi proses implementasi kebijakan.

Gambar 1.1 Implementasi Kebijakan Menurut George Edwards III



Sumber: George Edwards III (Winarno, 2007:28)

Salah satu upaya untuk menjelaskan permasalahan di lapangan mengenai program *e-parking* mengacu kepada implementasi Peraturan Walikota Semarang No. 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum berdasarkan teori George Edwards III, dimana implementasi kebijakan terdiri dari 4 fenomena yaitu komunikasi, sumberdaya, disposisi, dan struktur birokrasi. Dengan adanya Peraturan Walikota Semarang No. 70 Tahun 2021 dan berdasarkan pada teori George Edwards III dapat mengetahui bagaimana faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi program *e-parking* dalam pengelolaan parkir di Jalan Depok Kota Semarang.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan jenis penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif merupakan pendekatan yang mengatasi permasalahan melalui perbandingan gejala-gejala, pemanfaatan klasifikasi, dan penetapan dampak antar gejala. Data yang diperoleh dijelaskan dalam bentuk deskriptif untuk

memudahkan peneliti dalam mengelola data wawancara, observasi, dan dokumentasi sehingga mendapatkan realita yang ada di lapangan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Implementasi Program *E-Parking* dalam Pengelolaan Parkir di Jalan Depok Kota Semarang

1. Organisasi

Berdasarkan analisis terhadap dimensi organisasi dalam implementasi program *e-parking* di Kota Semarang, beberapa aspek kunci dapat disoroti. Pertama-tama, dalam tahap pengorganisasian, program ini melibatkan restrukturisasi sumber daya, unit, dan metode untuk memastikan keberhasilan implementasi kebijakan. Hal ini tercermin dalam pembentukan atau restrukturisasi badan, unit, dan penerapan metode yang diperlukan untuk mencapai tujuan program.

Dalam konteks standar, sasaran, dan prosedur program *e-parking*, terdapat beberapa temuan penting. Pertama, tidak adanya standar yang paten dalam pelaksanaan program mengindikasikan perlunya penataan ulang metode yang diterapkan. Meskipun terdapat standar umum seperti kewajiban jukir untuk menawarkan pembayaran melalui *e-parking* kepada masyarakat, masih terdapat variasi dalam penerapan standar tersebut di berbagai wilayah Kota

Semarang. Sasaran utama program ini adalah masyarakat Kota Semarang, dengan tujuan untuk mengurangi kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan meningkatkan efisiensi dalam pengelolaan retribusi parkir. Selain itu, prosedur program *e-parking* masih terfokus pada tugas Tim Pengawas Lapangan dalam memantau setoran jukir, namun masih belum mencapai penerapan 100% sistem elektronik.

Selanjutnya, dalam aspek penyediaan fasilitas *e-parking*, kerjasama dengan pihak swasta merupakan langkah strategis dalam mendukung implementasi program. Dinas Perhubungan Kota Semarang menjalin kemitraan dengan PT. Parkee, PT. TSM, dan PT. BKT dalam penyediaan alat *e-parking*, yang juga melibatkan pembagian hasil retribusi parkir sesuai dengan peraturan yang berlaku. Penyediaan alat *e-parking* melalui kerjasama dengan pihak swasta juga memungkinkan adaptasi terhadap kebutuhan dan kondisi tertentu, seperti penggunaan aplikasi parkee dan parkir serta alat EDC dari PT. TSM.

Secara keseluruhan, implementasi program *e-parking* di Kota Semarang mencerminkan aktivitas pengorganisasian yang melibatkan restrukturisasi sumber daya, unit, dan metode. Dengan menerapkan prinsip-

prinsip organisasi dari teori Jones (Widyaningtyas et al., 2023: 62), kerjasama dengan pihak swasta bukan hanya menjadi langkah taktis, melainkan juga strategis dalam meningkatkan kapasitas dan efektivitas implementasi program ini. Keterlibatan pihak swasta, yang tercermin dalam penataan ulang pembagian hasil retribusi parkir, merupakan bukti konkret dari upaya organisasi untuk mencapai efektivitas dan kesuksesan penuh dalam pelaksanaan program *e-parking* di Kota Semarang.

2. Interpretasi

Implementor kebijakan, termasuk Dinas Perhubungan Kota Semarang, melakukan berbagai langkah untuk memastikan pemahaman dan kesepahaman terhadap program *e-parking*. Tahap awal melibatkan perencanaan yang matang, termasuk pemilihan alat dan survei lokasi, serta pengadaan peralatan. Pendekatan ini diarahkan oleh Pemerintah Kota Semarang sebagai respons terhadap pandemi Covid-19, dengan tujuan mengurangi kontak fisik dan meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui retribusi parkir.

Setelah tahap perencanaan, pemberdayaan dilakukan melalui koordinasi dengan para jukir. Mereka diberikan bimbingan, pelatihan, dan sosialisasi mengenai pengoperasian alat

e-parking, sehingga mereka dapat memahami tujuan dan manfaat dari program ini. Pelibatan Tim Pengawas Lapangan juga menjadi bagian integral dari tahap ini, di mana mereka membantu pemantauan terhadap penggunaan aplikasi oleh para jukir.

Tahap terakhir adalah penyelenggaraan atau eksekusi program, di mana jukir mulai menggunakan aplikasi *e-parking* setelah melalui proses pemberdayaan. Tim Pengawas Lapangan terlibat dalam memantau penggunaan aplikasi dan merespon keluhan atau kendala yang disampaikan oleh para jukir. Laporan ini kemudian disampaikan ke kantor untuk koordinasi dengan pihak swasta, terutama terkait dengan *error* aplikasi.

Selain itu, implementor juga melakukan sosialisasi kepada masyarakat melalui berbagai media, termasuk media sosial, rambu penanda parkir elektronik, dan brosur. Tim Pengawas Lapangan juga aktif memberikan informasi kepada jukir-jukir dan masyarakat yang akan melakukan pembayaran parkir. Namun, masih terdapat tantangan dalam meningkatkan pemahaman dan adopsi masyarakat terhadap *e-parking*, yang dapat dipengaruhi oleh kebiasaan menggunakan uang tunai dan kurangnya penawaran langsung dari jukir.

Dalam keseluruhan implementasi program *e-parking* di Jalan Depok Kota Semarang, upaya interpretasi terhadap program tersebut mencerminkan prinsip-prinsip teori implementasi, yang menekankan pada pemahaman yang mendalam terhadap tujuan program dan kolaborasi efektif antara berbagai pihak yang terlibat. Meskipun demikian, diperlukan strategi tambahan untuk meningkatkan kesadaran dan partisipasi masyarakat, serta memastikan informasi tersedia secara merata dan terus menerus.

3. Aplikasi

Dimensi aplikasi dari program *e-parking* di Kota Semarang melibatkan dua aspek utama: ketercapaian tujuan dan pengawasan serta evaluasi. Pertama, dalam mencapai tujuan program, fokus utamanya adalah meningkatkan pendapatan retribusi parkir. Hal ini dilakukan melalui penambahan titik parkir elektronik di daerah pinggiran Kota Semarang serta peningkatan transparansi dalam setoran retribusi parkir melalui aplikasi *e-parking*. Meskipun target Pendapatan Asli Daerah (PAD) belum tercapai sepenuhnya, terdapat peningkatan yang signifikan dari tahun sebelumnya.

Kedua, dalam aspek pengawasan dan evaluasi, Dinas Perhubungan Kota Semarang memainkan peran sentral dalam memastikan pelaksanaan program

berjalan sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan. Melalui Tim Pengawas Lapangan, mereka melakukan pemantauan rutin di lapangan, verifikasi kehadiran jukir, pengecekan kondisi lapangan, dan *monitoring* setoran yang dilakukan oleh jukir. Evaluasi juga melibatkan berbagai aspek seperti kinerja jukir, kondisi alat *e-parking*, dan ketaatan terhadap aturan. Tindakan korektif, seperti teguran dan penggantian jukir, diambil untuk memastikan kesinambungan dan keberhasilan program.

Pengembangan lebih lanjut dapat dilakukan dengan memperkuat kerjasama antara pihak terkait, seperti Dinas Perhubungan, pemerintah daerah, dan pihak swasta yang menyediakan aplikasi *e-parking*. Kerjasama ini dapat ditingkatkan melalui penyediaan pelatihan dan pendampingan bagi jukir dalam menggunakan teknologi *e-parking* serta pengoptimalan penggunaan aplikasi *e-parking* oleh masyarakat. Selain itu, perlu juga ditingkatkan sosialisasi kepada masyarakat mengenai manfaat dan cara penggunaan *e-parking* sebagai alternatif pembayaran parkir yang lebih efisien dan transparan.

Selain itu, dalam aspek pengawasan dan evaluasi, dapat ditingkatkan lagi dengan penggunaan teknologi canggih seperti sistem pemantauan secara real-time melalui sensor parkir yang

terhubung dengan aplikasi *e-parking*. Dengan demikian, pengawasan dapat dilakukan secara lebih efektif dan responsif terhadap situasi di lapangan. Evaluasi juga dapat diperluas dengan memperhatikan lebih banyak aspek seperti kepuasan pengguna, efisiensi operasional, dan dampak lingkungan dari penggunaan *e-parking*.

Secara keseluruhan, pengembangan lebih lanjut dari program *e-parking* di Kota Semarang perlu memperkuat aspek ketercapaian tujuan melalui peningkatan efektivitas dan efisiensi dalam pengelolaan serta memperkuat aspek pengawasan dan evaluasi dengan memanfaatkan teknologi canggih dan meningkatkan kerjasama antarpihak terkait. Dengan demikian, program ini dapat memberikan dampak yang lebih besar bagi pengguna dan pemerintah daerah dalam meningkatkan pendapatan retribusi parkir serta efisiensi dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang.

B. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi dalam Implementasi Program *E-Parking* dalam Pengelolaan Parkir di Jalan Depok Kota Semarang

Berdasarkan analisis terhadap faktor-faktor pendorong dan penghambat dalam implementasi program *e-parking* di Kota Semarang menggunakan teori George C. Edward III, terdapat beberapa temuan yang dapat disimpulkan sebagai berikut:

Faktor-Faktor Pendorong:

1. **Komunikasi yang Efektif**
Koordinasi yang baik antara Bidang Parkir Dinas Perhubungan Kota Semarang dengan Tim Pengawas Lapangan, jukir, dan masyarakat telah terjalin dengan baik. Komunikasi yang jelas dan konsisten tentang tujuan dan prosedur program *e-parking* membantu mengurangi distorsi implementasi dan meningkatkan keterlibatan serta pemahaman kelompok sasaran.
2. **Disposisi yang Mendukung**
Para pelaksana, termasuk Dinas Perhubungan, Tim Pengawas Lapangan, dan jukir, menunjukkan dukungan dan komitmen terhadap program *e-parking*. Mereka memiliki sikap yang positif dan proaktif dalam menjalankan tugasnya, seperti meningkatkan retribusi parkir, transparansi, dan efisiensi.

Faktor-Faktor Penghambat:

1. **Kurangnya Sosialisasi**
Meskipun telah ada upaya sosialisasi melalui media sosial dan langsung dari jukir kepada masyarakat, masih terdapat sejumlah warga yang belum mengetahui tentang program *e-parking*. Kurangnya efektivitas komunikasi antara penyelenggara dengan masyarakat menjadi salah satu faktor yang menghambat kesuksesan program.
2. **Kualitas Sumber Daya Manusia**
Meskipun sumber daya manusia yang terlibat dalam program *e-parking* mencakup kebutuhan, masih terdapat

kendala terkait pemahaman program. Beberapa jukir, terutama yang berusia lanjut, masih memiliki keterbatasan dalam penggunaan teknologi *e-parking*, yang memperlambat pelaksanaan program.

3. **Keterbatasan Sumber Daya Anggaran**
Pelaksanaan program *e-parking* di Kota Semarang menghadapi keterbatasan sumber daya anggaran. Meskipun ada kerja sama dengan pihak swasta, tidak ada anggaran yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah atau bantuan anggaran APBD. Keterbatasan ini dapat mempengaruhi pemeliharaan dan pengembangan program.
4. **Fragmentasi dalam Struktur Birokrasi**
Implementasi program *e-parking* di Kota Semarang mengalami fragmentasi dalam pembagian tanggung jawab antara berbagai unit organisasi dalam Dinas Perhubungan. Meskipun ada pembagian tugas, tidak ada standar prosedur operasional yang tertulis, yang dapat memperlambat koordinasi dan konsistensi dalam pelaksanaan program.

KESIMPULAN

Implementasi program *e-parking* di Jalan Depok Kota Semarang dianalisis melalui dimensi organisasi, interpretasi, dan aplikasi, dengan memperhatikan teori Charles O. Jones. Meskipun Dinas Perhubungan Kota Semarang telah merancang standar, sasaran, dan prosedur

untuk program *e-parking*, pelaksanaannya masih belum optimal, dan fasilitas *e-parking* perlu dioptimalkan melalui kerja sama dengan pihak swasta. Meskipun telah dilakukan sosialisasi kepada masyarakat, pemahaman tentang program *e-parking* masih belum menyeluruh. Di sisi lain, implementor telah aktif dalam mengawasi dan mengevaluasi program, tetapi pendapatan retribusi parkir meningkat tanpa mencapai target Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Pelaksanaan program *e-parking* juga dipengaruhi oleh faktor pendukung dan penghambat, mengikuti teori George Edward III. Faktor pendukung meliputi koordinasi yang lancar antara pelaksana program, dukungan penuh dari Dinas Perhubungan Kota Semarang, dan sikap positif para implementor. Namun, faktor penghambat termasuk kurangnya komunikasi sosialisasi kepada masyarakat, kurangnya pemahaman masyarakat tentang program, kualitas dan kesadaran jukir yang perlu ditingkatkan, serta kendala terkait anggaran dan struktur birokrasi yang belum terstruktur dengan baik.

SARAN

Saran dan masukan untuk Dinas Perhubungan Kota Semarang terkait implementasi program *e-parking* di Jalan Depok sebagai berikut:

1. Evaluasi menyeluruh terhadap proses implementasi, khususnya dalam

pemenuhan standar, sasaran, dan prosedur yang telah dirancang.

2. Tingkatkan pemahaman masyarakat melalui sosialisasi yang lebih luas dan intensif.
3. Sesuaikan target pendapatan retribusi parkir dengan kondisi aktual. Tingkatkan pengawasan dan evaluasi kinerja program secara berkala.
4. Meningkatkan pelatihan kepada para jukir untuk mendukung kualitas sumber daya manusia dalam pelaksanaan program
5. Perencanaan anggaran yang matang dan pengalokasian sumber daya yang memadai untuk mendukung pelaksanaan program.
6. Susun SOP yang terstruktur dan jelas untuk memandu pelaksanaan program dengan lebih efektif.
7. Evaluasi kebijakan dan regulasi yang ada, termasuk kebijakan tentang bantuan anggaran APBD dan struktur birokrasi yang mempengaruhi implementasi program.

UCAPAN TERIMAKASIH

Peneliti mengucapkan rasa hormat dan terima kasih tidak terhingga kepada pihak-pihak yang berkontribusi dalam penulisan artikel jurnal penelitian ini kepada:

1. Segenap dosen S1 Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Diponegoro.

