

**IMPLEMENTASI PERATURAN WALIKOTA SEMARANG NOMOR 70 TAHUN 2021
TENTANG PELAYANAN PARKIR DI TEPI JALAN UMUM DALAM
MENINGKATKAN PENDAPATAN ASLI DAERAH KOTA SEMARANG**

Fadia Dwi Aprilia, Maesaroh

**Program Studi S1 Administrasi Publik
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Diponegoro
Jalan Prof. Soedarto, S.H., Tembalang, Kota Semarang. Kotak Pos 1269
Telepon (024) 7465407, Faksimile (024) 7465405
Laman: www.fisip.undip.ac.id
Email: fisip@undip.ac.id**

ABSTRACT

Regional autonomy authorizes local governments to manage governmental affairs, including on-street parking retribution. In Semarang City, this policy is regulated by Mayor Regulation Number 70 of 2021 and is intended to increase local own-source revenue (PAD). In practice, implementation problems persist, including unmet revenue targets, widespread illegal parking, payment system noncompliance, and weak sanction enforcement. This study employs a descriptive qualitative approach using interviews with eight purposively selected informants, observation, and documentation. Data were analyzed through data collection, condensation, display, and conclusion drawing, with source triangulation to ensure validity. The findings show that the implementation of Mayor Regulation Number 70 of 2021 remains suboptimal due to limited supervisory resources, incomplete communication, weak implementer commitment, and social conditions. These findings highlight the need to strengthen supervision, enhance public dissemination, consistent sanction enforcement, and improved revenue deposit mechanisms. The implications of this study emphasize the importance of parking retribution governance as an instrument for increasing local own-source revenue and promoting orderly traffic conditions. The academic contribution of this study lies in the application of the Van Meter and Van Horn implementation model within the context of local policy.

Keywords: Policy Implementation, Retribution, On-Street Parking

ABSTRAK

Otonomi daerah memberikan kewenangan bagi daerah untuk mengelola segala urusan pemerintahannya termasuk pengelolaan retribusi parkir. Pengelolaan retribusi parkir tepi jalan umum di Kota Semarang diatur dalam Peraturan Walikota Semarang No.70 Tahun 2021 yang menjadi instrumen penting dalam meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Semarang. Namun, dalam pelaksanaannya masih ditemukan berbagai permasalahan, yaitu tidak tercapainya target pendapatan, maraknya parkir liar, ketidaksesuaian sistem pembayaran, serta lemahnya penegakan sanksi. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan wawancara delapan informan yang dipilih dengan teknik *purposive sampling*, observasi, dan dokumentasi. Analisis data dilakukan melalui tahapan pengumpulan data, kondensasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan, dengan validitas data menggunakan triangulasi sumber. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi Peraturan Wali Kota Semarang No. 70 Tahun 2021 belum optimal ditandai oleh keterbatasan sumber daya pengawasan, komunikasi yang belum menyeluruh, sikap pelaksana yang kurang tegas, serta kondisi sosial masyarakat. Temuan ini menegaskan perlunya penguatan pengawasan, sosialisasi yang lebih masif, penegakan sanksi secara konsisten, dan perbaikan mekanisme penyetoran. Implikasi penelitian ini menyoroti pentingnya tata kelola retribusi parkir sebagai instrumen dalam peningkatan PAD dan penciptaan lalu lintas yang tertib. Kontribusi akademik penelitian ini adalah penerapan model implementasi Van Meter Van Horn dalam konteks kebijakan lokal.

Kata Kunci: Implementasi Kebijakan, Retribusi, Parkir Tepi Jalan

PENDAHULUAN

Desentralisasi menjadi suatu agenda utama reformasi yang dijalankan sebagai respon atas tuntutan masyarakat agar keadilan dan pemerataan hasil pembangunan dirasakan oleh seluruh warga negara tanpa terkecuali. Jika sebelumnya kekuasaan terpusat di tangan pemerintah pusat melalui sistem sentralisasi, maka dengan desentralisasi, kewenangan tersebut didistribusikan ke pemerintah daerah guna mendukung pengelolaan wilayah secara lebih mandiri (Smith, B dalam Djohan,D., 2024).

Aspek keuangan menjadi salah satu bentuk kebebasan yang diperoleh daerah melalui penerapan otonomi daerah. Undang-Undang No. 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah (HKPD) menyatakan bahwa segala pembiayaan terkait urusan pemerintahan yang berada di bawah kewenangan pemerintah daerah bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD).

Salah satu sumber APBD adalah Pendapatan Asli Daerah (PAD) di mana pemasukan PAD dapat bersumber dari retribusi parkir. Retribusi parkir adalah pembayaran yang dikenakan langsung kepada pengguna jasa parkir yang menggunakan fasilitas parkir yang disediakan oleh pemerintah daerah, seperti

parkir di tepi jalan umum atau tempat yang dikelola oleh pemerintah.

Kota Semarang sebagai ibu kota Provinsi Jawa Tengah merupakan kota metropolitan dengan tingkat urbanisasi dan pertumbuhan penduduk yang tinggi. Angka penduduk yang terus bertambah tidak hanya berasal dari kelahiran tetapi juga perpindahan penduduk dari luar kota. Fasilitas yang memadai dan ketersediaan lapangan kerja yang lebih banyak menjadi poin keunggulan dan menjadi daya tarik bagi masyarakat lain dari luar kota sehingga terjadi urbanisasi.

Tabel 1. 1 Jumlah Penduduk Kota Semarang 2021-2024 (Jiwa)

2021	2022	2023	2024
1.656.564	1.659.975	1.694.743	1.708.833

Sumber : BPS Kota Semarang (2024)

Tabel tersebut menunjukkan jumlah penduduk Kota Semarang yang terus bertambah terutama dari tahun 2022-2023 melonjak hingga sekitar 35 ribu orang. Angka penduduk yang terus bertambah diikuti dengan meningkatnya jumlah kendaraan. Kendaraan pribadi saat ini berubah menjadi suatu kebutuhan bukan hanya sebagai keinginan belaka. Berdasarkan laporan Polda Jawa Tengah per 2024, dari total 35 kota/kabupaten di Jawa Tengah, Kota Semarang menempati posisi tertinggi dalam jumlah data

kendaraan. Dengan total 1.970.484 kendaraan, Kota Semarang menyumbang 9,18% dari total keseluruhan kendaraan di Jawa Tengah. Sepeda motor mendominasi jumlah kendaraan dengan 1.601.789 unit, diikuti oleh mobil penumpang sebanyak 276.763 unit. Tingginya jumlah kendaraan di Kota Semarang berimplikasi langsung terhadap meningkatnya aktivitas parkir, yang berpotensi memberikan kontribusi signifikan terhadap PAD apabila pengelolaan retribusi parkir dilaksanakan secara optimal.

Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 Tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum menjadi pedoman yang digunakan oleh Pemerintah Kota Semarang dalam mengelola retribusi parkir di tepi jalan umum. Keseluruhan isi dari Perwal tersebut mengatur pengelolaan parkir yang terdiri dari tiga aspek utama, yaitu:

1. Pelayanan Parkir
2. Sistem Pelayanan
3. Alokasi Pendapatan Retribusi

Berdasarkan pengamatan penulis, pelaksanaan pengelolaan retribusi parkir yang berdasarkan pada Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 Tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum masih kurang efektif dalam mewujudkan

keteraturan, keamanan, dan kelancaran lalu lintas. Hal tersebut ditunjukkan dalam beberapa permasalahan pada ketiga aspek yang diatur dalam Perwal No.70 Tahun 2021. Pada aspek pelayanan parkir, masih banyak ditemui juru parkir liar yang melakukan pelayanan parkir. Hal ini mengakibatkan terjadinya kebocoran pendapatan retribusi parkir.

Tabel 1. 2 Target Pendapatan dan Realisasi Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Kota Semarang 2021-2024

Tahun	Target (Rp)	Realisasi (Rp)	Persentase
2021	1.680.566.500	1.974.238.000	117,47%
2022	4.640.605.000	3.013.818.251	64.94%
2023	5.015.101.824	3.758.725.700	74,95%
2024	25.000.000.000	3.898.203.296	15,59%

Sumber : LKJIP Dinas Perhubungan Kota Semarang (2024)

Data menunjukkan bahwa dalam kurun waktu tiga tahun terakhir realisasi pendapatan retribusi parkir tepi jalan umum selalu meleset dari target yang ditetapkan. Persentase capaian pendapatan yang fluktuatif mengindikasikan adanya persoalan dalam implementasi kebijakan. Tidak maksimalnya pendapatan retribusi parkir tepi jalan umum juga disebabkan oleh keberadaan parkir liar. Masyarakat Kota Semarang secara aktif menyampaikan keluhan terkait maraknya keberadaan parkir liar yang dianggap meresahkan.

Pada aspek sistem pelayanan, penerapan parkir elektronik belum

sepenuhnya berjalan sesuai dengan peraturan. Dishub Kota Semarang mengakui bahwa sebagian juru parkir masih menerima pembayaran secara tunai serta bukti parkir berupa karcis yang seharusnya menolerir ketidaksesuaian pelaksanaan serta lemah dalam penegakan sanksi. Berdasarkan permasalahan tersebut, penulis tertarik untuk meneliti implementasi Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dalam meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kota Semarang.

KAJIAN TEORI

a. Administrasi Publik

Nigro & Nigro (dalam Keban 2019:6) mendefinisikan administrasi publik sebagai upaya kerjasama organisasi negara secara kolektif, meliputi ketiga lembaga pemerintahan (eksekutif, legislatif, yudikatif) dan ketiganya memiliki keterkaitan yang saling memengaruhi. Ketiganya berkontribusi besar dalam penyusunan kebijakan publik sehingga administrasi termasuk dari proses politik, berbeda secara signifikan dengan administrasi swasta. Namun, dalam pemberian pelayanan kepada masyarakat dapat bekerjasama dengan pihak swasta atau individu.

Menurut Sondang P. Siagian (dalam Sawir, 2021: 9), administrasi memiliki arti

dasar sebagai sebuah rangkaian proses di mana proses tersebut melibatkan dua orang atau lebih yang berkerjasama untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sejak awal secara rasional. Pengertian lain yang lebih luas menurut pendapat dari Nawawi (dalam Sawir: 2021:9) administrasi adalah serangkaian kegiatan pekerjaan pokok yang dilakukan oleh sekelompok orang secara dinamis. Kerja sama dilakukan berdasarkan fragmentasi tugas yang jelas agar pencapaian tujuan rasional, efektif, dan efisien.

Chandler dan Plano (1998) (dalam Keban, 2019:3), menegaskan bahwa administrasi publik mencakup keseluruhan proses perumusan, pelaksanaan, serta pengelolaan kebijakan publik yang diselenggarakan melalui pemanfaatan sumber daya publik. Sumber daya tersebut tidak hanya mencakup anggaran dan fasilitas, tetapi juga personel publik.

b. Kebijakan Publik

Kebijakan publik, menurut Thomas R. Dye (1992) (dalam Anggara, 2014:35) yaitu segala sesuatu yang diputuskan oleh pemerintah untuk dilaksanakan atau tidak dilaksanakan. Maksud dari pernyataan yang disampaikan Dye tersebut adalah kebijakan publik tidak hanya menyangkut tindakan atau program yang dilakukan oleh pemerintah tetapi juga menyangkut keputusan untuk tidak bertindak terhadap

suatu masalah. Baik keputusan pemerintah untuk bertindak atau tidak bertindak keduanya memiliki tujuan dan dampak bagi publik. Dengan demikian, pemerintah harus bijaksana dalam mengambil keputusan karena mereka adalah bagian penting dari proses kebijakan. Menurut James Anderson (1970), kebijakan publik merupakan keputusan yang dibentuk oleh pejabat atau badan pemerintah

Kebijakan publik terdiri dari rangkaian langkah-langkah yang berurutan yang disebut proses kebijakan. William Dunn (dalam Winarno, 2014: 36-37) menyebutkan terdapat lima tahapan kebijakan publik. Kelima tahapan tersebut adalah penyusunan agenda kebijakan, perumusan kebijakan, penetapan kebijakan, implementasi kebijakan, dan evaluasi kebijakan.

c. Implementasi Kebijakan

Istilah implementasi mengacu pada rangkaian tindakan yang dilakukan oleh berbagai aktor, terutama birokrat, untuk memastikan program dapat berjalan sesuai tujuan (Winarno, 2014:148). Wahab (2006) (dalam Anggara, 2014:232) , mengartikan implementasi *to provide the means for carrying out and to give practical effect to*. Artinya, implementasi sebagai penyediaan sarana untuk melaksanakan suatu kebijakan

serta mewujudkan dampak atau hasil nyata dari kebijakan tersebut.

Mazmanian dan Sabatier (dalam Anggara, 2014:232) mengungkapkan bahwa inti dari implementasi kebijakan adalah memahami apa tindakan yang harus dilakukan setelah suatu kebijakan ditetapkan atau mulai diberlakukan. Pemahaman sendiri dimaksudkan sebagai upaya untuk mengelola pelaksanaan kebijakan serta menghasilkan dampak yang nyata bagi masyarakat. Implementasi kebijakan menjadi suatu tahapan krusial karena implementasi tidak akan mencapai hasil yang optimal apabila proses pelaksanaannya tidak sejalan dengan ketentuan, tujuan, serta arah kebijakan yang sebelumnya telah ditetapkan oleh para pembuat kebijakan, termasuk legislatif dan pengambil keputusan lainnya (Anggara, 2014:231).

Definisi lain disampaikan oleh Van Meter dan Van Horn yang mengungkapkan bahwa implementasi kebijakan dipahami sebagai upaya untuk merealisasikan sasaran-sasaran yang telah ditetapkan dalam keputusan kebijakan sebelumnya. Kebijakan tersebut dioperasionalkan oleh para individu atau kelompok dari sektor pemerintah atau non pemerintah menjadi langkah-langkah dalam kurun waktu yang ditentukan, serta terus mendorong terjadinya berbagai perubahan, baik dalam

skala besar maupun kecil, sesuai dengan tujuan yang telah ditentukan.

d. Model Implementasi Kebijakan

Van Meter Van Horn (dalam Winarno, 2014:158) menyampaikan model implementasi kebijakan. Model ini menjelaskan terdapat enam variabel utama yang saling berkaitan dan memengaruhi kinerja implementasi, yaitu:

1. Standar dan Sasaran Kebijakan

Tujuan dan sasaran kebijakan harus dirumuskan dan diukur dengan jelas, karena tanpa pertimbangan yang tepat terhadap tujuan tersebut, implementasi dapat mengalami keberhasilan maupun kegagalan.

2. Sumber Daya

Sumber daya menjadi elemen yang penting karena implementasi kebijakan dapat mengalami kegagalan apabila pelaksana tidak mampu untuk memanfaatkan atau menyediakan sumber daya yang ada. Terdapat tiga sumber daya utama yang perlu diperhatikan, yaitu sumber daya manusia, keuangan, dan waktu.

3. Komunikasi

Implementasi akan berjalan optimal apabila pelaksana memahami standar serta tujuan kebijakan secara jelas. Pemahaman tersebut hanya dapat dicapai apabila proses komunikasi

berlangsung secara tepat, konsisten, dan seragam di seluruh tingkat pelaksana

4. Karakteristik Organisasi Pelaksana

Van Meter Van Horn menyebutkan bahwa faktor ini tidak dapat terlepas dari struktur birokrasi. Struktur birokrasi berperan sebagai wadah interaksi bagi para pelaksana, aparat, maupun pejabat yang memiliki otoritas dalam mengelola proses implementasi kebijakan melalui berbagai kegiatan yang dijalankan

5. Sikap Pelaksana

Sikap pelaksana mencakup aspek kognitif, yaitu pemahaman terhadap kebijakan, serta aspek tanggapan pelaksana, yang dapat berupa penerimaan, bersikap netral, maupun penolakan terhadap kebijakan. Kegagalan dalam pelaksanaan kebijakan seringkali disebabkan oleh ketidakpatuhan para pelaksana terhadap kebijakan yang telah diatur

6. Kondisi Ekonomi, Sosial, dan Politik

Apabila kondisinya baik dan positif maka dapat mendukung implementasi kebijakan. Sebaliknya, apabila kondisinya negatif maka akan menghambat.

e. Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum

Retribusi parkir merupakan salah satu komponen penting dalam retribusi daerah yang berkontribusi terhadap

Pendapatan Asli Daerah (PAD). retribusi parkir di tepi jalan umum dikategorikan sebagai retribusi jasa umum, karena merupakan layanan publik yang disediakan pemerintah daerah untuk mendukung ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Objek retribusi ini mencakup kegiatan parkir yang dilakukan di sepanjang ruas jalan umum yang telah ditetapkan sebagai lokasi parkir resmi oleh pemerintah daerah. Jalan tersebut merupakan aset milik daerah sehingga pemanfaatannya untuk parkir dikenakan pungutan sebagai bentuk kontribusi pengguna atas penggunaan ruang publik.

Subjek retribusi parkir adalah individu atau badan yang memanfaatkan fasilitas parkir di tepi jalan umum yang diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah. Wajib retribusi adalah individu atau badan yang berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan retribusi diwajibkan untuk membayar retribusi, termasuk pihak yang bertugas memungut atau memotong jenis retribusi tertentu. Sementara itu, objek retribusi parkir tepi jalan umum mencakup seluruh kegiatan perparkiran yang menggunakan tepi jalan umum sebagai lokasi parkir kendaraan dan telah ditetapkan secara resmi melalui regulasi.

Pelayanan parkir dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan atau melalui juru parkir yang secara resmi ditugaskan. Lokasi parkir

di tepi jalan ditetapkan oleh Kepala Dinas dan dapat dikelola dengan dua sistem, yaitu manual melalui pembayaran tunai dengan karcis serta elektronik melalui transaksi non-tunai berbasis aplikasi

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk menggambarkan pelaksanaan Peraturan Walikota Semarang No.70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum secara mendalam. Situs penelitian dilakukan pada Dishub Kota Semarang. Informan ditentukan melalui teknik *purposive sampling* yang terdiri dari Kepala Subkoordinator Pendataan Bidang Parkir, Kepala Seksi Pemungutan Bidang Parkir, juru parkir resmi, dan pengguna jasa parkir.

Jenis data yang digunakan bersifat kualitatif dengan sumber data primer berupa wawancara mendalam (*in-depth interview*) serta sumber data sekunder berupa literatur, artikel, jurnal serta situs di internet yang berkaitan dengan pelayanan parkir dan penertiban parkir. Teknik pengumpulan data meliputi observasi, wawancara, dan dokumentasi. Analisis data dilakukan melalui tahapan pengumpulan data, kondensasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Validitas data diuji melalui triangulasi sumber.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Implementasi Peraturan Walikota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum

Implementasi dianalisis berdasarkan ketiga aspek yang diatur dalam Peraturan Walikota Semarang No. 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Ketiga aspek tersebut meliputi pelayanan parkir, sistem pelayanan, dan alokasi pendapatan retribusi.

1. Pelayanan Parkir

Implementasi pelayanan parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang dianalisis berdasarkan gejala-gejala yang diamati yaitu ketersediaan Standar Operasional Prosedur (SOP), ketersediaan juru parkir, ketersediaan layanan perizinan, serta kegiatan pengawasan dan penertiban. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Dishub Kota Semarang telah memiliki sistem kelembagaan yang tertata dengan baik dalam implementasi kebijakan pelayanan parkir di tepi jalan umum, salah satunya melalui ketersediaan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang komprehensif di masing-masing seksi pelaksana.

Setiap bagian di Bidang Parkir, baik Subkoordinator Pendataan, Seksi Pemungutan, maupun Seksi Penataan dan Perizinan, memiliki pedoman operasional yang menjadi acuan dalam pelaksanaan

tugas sehari-hari. Dengan luasnya titik parkir yang tersebar di seluruh wilayah Kota Semarang, keberadaan SOP menjadi alat kontrol administratif yang penting untuk menjaga keseragaman prosedur kerja dan kualitas pelayanan publik. SOP juga berfungsi sebagai pedoman untuk memastikan agar seluruh kegiatan pelayanan, mulai dari perizinan, pemungutan, hingga pengawasan, dapat berjalan secara efektif dan sesuai ketentuan.

Disebutkan dalam Pasal 4 ayat 1 Perwal No.70 Tahun 2021 : *Pelayanan parkir di tepi jalan umum dapat dilaksanakan oleh Juru Parkir.* Pasal 4 ayat 2 : *Juru parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan dengan surat penugasan resmi dan Kepala Dinas.* Artinya, ketersediaan juru parkir resmi menjadi suatu hal yang penting untuk memastikan pelayanan parkir dilaksanakan di lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara kuantitatif, ketersediaan juru parkir resmi di Kota Semarang sudah memadai dan merata di seluruh wilayah. Juru parkir yang dilengkapi dengan surat penugasan resmi melaksanakan pelayanan parkir di tepi jalan umum sesuai dengan ketentuan Pasal 4 Perwali No.70 Tahun 2021. Dishub menyediakan layanan perizinan dengan prosedur yang jelas, mudah, terjangkau, dan tanpa biaya. Dokumen persyaratan hanyalah identitas

diri serta keterangan lokasi parkir yang ingin diajukan. Ketersediaan juru parkir resmi ini meminimalisir oknum yang tidak bertanggung jawab melakukan pelayanan parkir dan menerima pembayaran di mana pembayaran tersebut masuk ke kantong pribadi dan tidak disetorkan kepada Dishub. Selain itu, juru parkir resmi yang telah mendapatkan arahan dari Dishub tentunya berusaha untuk menciptakan layanan parkir yang aman dan tertib.

Untuk memastikan bahwa juru parkir melaksanakan pelayanan sesuai dengan standar yang ditetapkan, Dishub secara rutin mengadakan pembinaan kepada juru parkir. Pembinaan ini berupa sosialisasi yang mengundang berbagai narasumber baik dari internal maupun eksternal Dishub. Seperti Satpol PP dan Polrestabes. Dengan adanya pembinaan, diharapkan terjalin komunikasi dua arah antara Dishub dan juru parkir dalam mengoptimalkan pelayanan parkir agar tujuan dari kebijakan tercapai.

Namun, meskipun saat ini ketersediaan juru parkir resmi memadai, realita di lapangan masih banyak ditemukan parkir liar yang memanfaatkan ruas-ruas jalan yang ramai pengunjung. Oleh karena itu, kegiatan pengawasan dan penertiban yang efektif sangat diperlukan. Kendala dalam kegiatan pengawasan adalah keterbatasan jumlah petugas pengawas

yang dimiliki oleh Dishub Kota Semarang. Ditambah lagi terkadang petugas pengawas diberikan tugas kedinasan yang lain sehingga pengawasan terhenti. Dishub mengakui bahwa begitu petugas pengawas tidak ada, para pelaku parkir liar kembali memanfaatkan situasi untuk beroperasi secara ilegal.

Diketahui juga bahwa tindakan penertiban yang dilakukan Dishub apabila menemui parkir liar hanya sebatas memberikan peringatan atau mensterilkan lokasi tanpa adanya sanksi pelanggaran. Tindakan ini kurang memberikan efek jera bagi pelaku sehingga praktik tersebut tidak dapat diberantas secara menyeluruh dan permanen. Pengelolaan parkir yang dilakukan oleh juru parkir liar ini tentunya berdampak langsung pada kebocoran retribusi parkir. Secara administratif, juru parkir liar tidak berada dalam pengawasan Dishub sehingga seluruh pendapatan parkir yang diterima tidak disetorkan secara resmi ke kas daerah. Kesuluruhan pendapatan parkir sepenuhnya menjadi milik pribadi juru parkir liar tersebut. Artinya, kondisi ini menyebabkan hilangnya potensi retribusi parkir yang seharusnya dapat menjadi sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD).

2. Sistem Pelayanan

Sistem pelayanan dianalisis berdasarkan dua gejala yaitu kesesuaian sistem pemungutan dan pemberian bukti pembayaran. Sistem pemungutan yang diatur dalam Perwal No.70 Tahun 2021 mengatur bahwa pemungutan tarif parkir dilaksanakan dengan dua sistem yaitu sistem manual dan sistem elektronik. Pada sistem manual masyarakat pengguna jasa parkir membayar secara tunai kepada juru parkir sedangkan pada sistem elektronik masyarakat pengguna jasa parkir membayar secara non tunai.

Berdasarkan hasil penelitian dan observasi di lapangan, pada parkir elektronik, masih banyak pengguna yang lebih memilih pembayaran secara tunai karena lebih mudah dan praktis. Juru parkir dan Dishub mewajarkan tindakan tersebut dengan alasan bahwa belum semua masyarakat terutama kalangan usia lanjut memahami sistem pembayaran elektronik. Dalam parkir elektronik, selama pengguna membayar sesuai tarif maka tidak ada yang perlu dimasalahkan. Ketidaksesuaian pelaksanaan ini pada akhirnya menyebabkan tujuan dari penerapan parkir elektronik itu sendiri yaitu transparansi dan akuntabilitas tidak tercapai.

Selain karena ketidaksesuaian pemungutan, belum optimalnya sistem pelayanan disebabkan karena pemberian bukti pembayaran parkir belum terlaksana

secara konsisten sesuai dengan ketetapan. Pemberian karcis yang seharusnya menjadi hal wajib bagi parkir manual dilakukan secara opsional. Juru parkir hanya akan memberikan karcis parkir apabila pengguna memintanya.

Melalui karcis, pengguna jasa dapat mengetahui legalitas juru parkir serta tarif resmi yang harus dibayarkan. Tarif parkir yang tertera pada karcis berguna untuk menghindari pungutan yang melebihi tarif. Sehingga apabila karcis tidak diberikan maka terdapat kesempatan bagi oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab memungut tarif lebih besar.

3. Alokasi Pendapatan Retribusi

Alokasi pendapatan retribusi dianalisis berdasarkan dua gejala yaitu kesesuaian pembagian hasil retribusi dan kesesuaian mekanisme penyetoran. Baik mekanisme pembagian maupun mekanisme penyetoran retribusi telah tercantum secara jelas pada Perwal No.70 Tahun 2021. Hasil penelitian menunjukkan bahwa juru parkir sebagai pelaksana di lapangan telah memahami ketentuan penyetoran. Namun, dalam pelaksanaannya masih banyak juru parkir yang menyetorkan retribusi tidak sesuai dengan ketentuan terutama pada juru parkir sistem elektronik. Berdasarkan ketentuan sistem parkir elektronik, pengguna parkir diwajibkan melakukan

pembayaran dengan *scan barcode* pada aplikasi yang disediakan juru parkir. Secara otomatis, pembayaran tersebut akan tercatat dan langsung disetorkan ke kas daerah. Tetapi praktik yang berbeda sering terjadi di lapangan di mana pendapatan parkir tidak tercatat dalam aplikasi karena juru parkir masih menerima pembayaran tunai.

Idealnya, keseluruhan pendapatan parkir elektronik masuk ke dalam aplikasi lalu setelah itu aplikasi akan mengalokasikan pendapatan secara otomatis ke juru parkir, ke kas daerah, dan ke pihak aplikator. Tetapi realitanya pendapatan tidak tercatat seluruhnya dalam aplikasi sehingga transparansi dari alokasi pendapatan tidak tercapai.

Faktor-Faktor Pendukung dan Penghambat Implementasi Peraturan Walikota Semarang No.70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum

Faktor-faktor yang mendukung dan menghambat implementasi kebijakan dianalisis menggunakan teori Van Meter Van Horn (dalam Winarno, 2014: 158) yang terdiri dari enam variabel yang saling berkaitan dan memengaruhi kinerja implementasi.

1. Standar dan Sasaran Kebijakan

Hasil penelitian menunjukkan standar dan sasaran kebijakan dapat dikategorikan sebagai faktor pendukung dalam implementasi Perwal No.70 Tahun 2021. Hal ini karena kedua aspek tersebut telah dirumuskan dengan cukup jelas dan terarah.

Dalam penetapan standar, Dishub berpedoman pada ketentuan-ketentuan dalam Perwal No.70 Tahun 2021 mengenai ketentuan sistem pelayanan, mekanisme penyetoran retribusi, dan alokasi pendapatan. Selain regulasi, Dishub dalam mengelola parkir berpedoman pada petunjuk teknis berupa Standar Operasional Prosedur (SOP). Standar ini menjadi pedoman bagi juru parkir dalam melaksanakan tugasnya di lapangan, sekaligus memastikan bahwa pelayanan kepada masyarakat berjalan sesuai ketentuan.

Sementara dalam penetapan sasaran, Dishub telah menempatkan dua pihak utama sebagai fokus, yakni masyarakat pengguna jasa parkir dan juru parkir sebagai pelaksana di lapangan. Melalui pelayanan parkir, diharapkan terciptanya lalu lintas yang aman dan tertib yang tidak merugikan masyarakat. Selain itu, sasaran kebijakan juga mencakup peningkatan transparansi pengelolaan retribusi melalui sistem parkir elektronik serta peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD).

2. Sumber Daya

Faktor sumber daya dikategorikan sebagai faktor penghambat dalam implementasi kebijakan pengelolaan retribusi parkir. Masalah utama dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang adalah kebocoran pendapatan parkir yang disebabkan oleh praktik parkir liar. Keterbatasan sumber daya manusia dalam hal pengawasan lapangan menjadi penyebab parkir liar masih banyak beroperasi. Pengawas lapangan yang berjumlah 30 orang harus mengawasi titik parkir yang sangat luas. Ditambah lagi pengawas lapangan terkadang diamanahi tugas lain seperti pengamanan jalan sehingga kegiatan pengawasan tertunda.

Selain keterbatasan petugas, Dishub Kota Semarang tidak mewajibkan pemberian karcis yang merupakan fasilitas dasar pengguna jasa parkir. Hal ini tentunya akan berpengaruh pada sikap juru parkir yang cenderung akan mengabaikan kewajibannya memberikan karcis kepada pengguna. Sikap kepatuhan pelaksana sangat menentukan keberhasilan implementasi (Winarno, 2014:168). Artinya, sikap juru parkir yang cenderung mengabaikan ketentuan akan menghambat keberhasilan implementasi kebijakan.

3. Karakteristik Organisasi Pelaksana

Karakteristik organisasi menjadi faktor pendukung. Struktur birokrasi dalam pelaksanaan kebijakan terdiri dari dua komponen utama. Pertama, pembagian tugas. Pembagian tugas yang jelas sangat penting agar implementasi kebijakan efektif. Kedua, norma atau aturan pelaksanaan, yang berfungsi sebagai pedoman agar pelaksanaan kebijakan berjalan sesuai ketentuan sehingga tidak menyimpang dari regulasi yang ada.

Hasil penelitian menunjukkan pembagian tugas telah diatur secara jelas dan terstruktur. Dalam bidang parkir terdapat tiga seksi utama, yaitu subkoordinator pendataan, seksi pemungutan, dan seksi penataan dan perizinan. Masing-masing seksi memiliki peran yang saling melengkapi. Subkoordinator pendataan bertanggung jawab melakukan pendataan titik-titik parkir, menghitung potensi pendapatan retribusi di setiap lokasi, serta melakukan survei lapangan sebelum menetapkan besaran target retribusi. Seksi pemungutan bertanggung jawab terhadap pengelolaan dan pengawasan retribusi parkir. Di bawah seksi ini juga terdapat petugas pengawas lapangan yang bertugas memantau aktivitas parkir secara langsung dari pagi hingga sore. Selain itu, seksi ini juga mengurus pembuatan ID billing, monitoring pendapatan yang masuk,

pengiriman surat tunggakan bagi yang belum membayar, serta penyusunan laporan target dan realisasi pendapatan. Sementara itu, seksi penataan dan perizinan berfokus pada pengelolaan perizinan gedung parkir dan area parkir khusus, termasuk verifikasi administrasi dan penerbitan izin yang berkaitan dengan penyelenggaraan parkir.

Penetapan pedoman pelaksanaan turut menjadi unsur yang menggambarkan karakteristik organisasi pelaksana. Pedoman pelaksanaan kebijakan pengelolaan parkir telah ditetapkan oleh Dishub Kota Semarang melalui Standar Operasional Prosedur (SOP). Seperti yang telah diuraikan sebelumnya bahwa Dishub memiliki acuan yang tegas mengenai ketentuan tarif, mekanisme penyetoran retribusi, mekanisme pengajuan perizinan.

4. Komunikasi

Komunikasi menjadi faktor penghambat dalam implementasi kebijakan. Hal tersebut dikarenakan sosialisasi yang tidak komprehensif dan tidak *continues* (terus-menerus) terhadap masyarakat sebagai para pelaksana yang lebih banyak melihat kondisi di lapangan, sehingga menyebabkan hanya ada beberapa orang yang mengetahui dan memahami tujuan dan standar

implementasi kebijakan Perwal No.70 Tahun 2021.

Jangkauan sosialisasi kebijakan parkir elektronik masih terbatas, sehingga pemahaman terhadap sistem tersebut masih belum menyentuh seluruh lapisan masyarakat. Akibatnya, penerapan parkir elektronik di lapangan belum sepenuhnya sesuai dengan standar yang ditetapkan, karena sebagian besar pengguna jasa parkir masih terbiasa dengan sistem manual atau pembayaran secara tunai. Penjelasan sebelumnya terkait pemberian karcis, beberapa masyarakat mengakui dirinya tidak pernah diberikan karcis oleh juru parkir. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat belum sepenuhnya mengetahui apa yang menjadi hak nya.

5. Sikap Pelaksana

Sikap pelaksana pada dasarnya merupakan faktor penghambat keberhasilan implementasi. Pemahaman pelaksana yaitu Dishub dan juru parkir terhadap standar dan sasaran kebijakan sudah cukup baik, tanggapan terhadap kebijakan adalah penerimaan yang ditunjukkan dengan komitmen Dishub dan juru parkir untuk mematuhi aturan dan meningkatkan kualitas pelayanan parkir. Namun pelaksanaan di lapangan masih ditemukan penerapan aturan yang longgar dan kurang tegasnya Dishub dalam

menanggapi adanya oknum penguasa wilayah. Hal ini menunjukkan bahwa intensitas tanggapan terhadap kebijakan belum maksimal sehingga faktor ini belum sepenuhnya mendorong keberhasilan implementasi tetapi justru menghambat pencapaian tujuan kebijakan.

6. Kondisi Sosial, Ekonomi, dan Politik

Kondisi sosial masih menjadi hambatan dalam implementasi kebijakan karena sikap dan kebiasaan masyarakat yang cenderung mengabaikan peraturan parkir apabila tidak adanya pengawasan. Kebiasaan masyarakat yang terbiasa dengan sistem parkir manual turut menghambat penerapan parkir elektronik yang sesuai dengan peraturan. Diketahui alasannya bervariasi yaitu keterbatasan kemampuan teknologi, sedang tidak membawa handphone, ataupun pembayaran tunai dirasa lebih praktis dan cepat. Selain ketidaksesuaian pembayaran, juru parkir yang diwawancara juga mengakui bahwa beberapa masyarakat tidak memenuhi kewajibanya untuk membayar parkir.

Kondisi ekonomi masyarakat tidak menghambat implementasi kebijakan tetapi justru dapat mendukung pencapaian tujuan kebijakan yaitu peningkatan pendapatan asli daerah apabila kualitas pelayanan yang diberikan juru parkir memadai. masyarakat

bersedia membayar ketika juru parkir menjalankan tugas secara aktif, seperti membantu dalam mengatur kendaraan dan memastikan keamanan saat proses keluar-masuk parkir. Sebaliknya, masyarakat merasa dirugikan apabila juru parkir tidak memberikan manfaat pelayanan, misalnya hanya berdiri tanpa membantu dan pergi setelah menerima pembayaran.

Kondisi politik menjadi faktor yang mendukung keberhasilan implementasi kebijakan pengelolaan retribusi parkir melalui dukungan dari lembaga eksternal baik dari aparat penegak hukum maupun Pemerintah Kota yang memperkuat legitimasi kebijakan itu sendiri. Dukungan dari lembaga eksternal berupa operasi gabungan dalam penertiban serta kehadiran Pemerintah Kota, Inspektorat, Satpol PP sebagai narasumber dalam pembinaan juru parkir.

KESIMPULAN

Temuan penelitian menunjukkan bahwa implementasi Perwal No.70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum belum optimal. Hal ini ditunjukkan pada pelaksanaan di lapangan yang tidak sesuai dengan tiga aspek utama yang diatur dalam Perwal. Pada aspek pelayanan parkir, masih banyak ditemui pelayanan parkir yang dilaksanakan oleh juru parkir liar. Keterbatasan petugas pengawas dan

lemahnya penegakan sanksi oleh Dishub. menyebabkan praktik tersebut sulit dituntaskan dan terus berulang. Pada aspek sistem pelayanan, penerapan sistem parkir elektronik belum maksimal karena juru parkir masih menerima pembayaran secara tunai. Kondisi ini mengakibatkan permasalahan pada aspek alokasi pendapatan retribusi karena pendapatan parkir tidak tercatat dalam aplikasi dan tidak tersotorkan otomatis sesuai ketentuan alokasi retribusi. Lebih lanjut, kewajiban pemberian bukti parkir berupa karcis juga tidak dilaksanakan. Kacis parkir hanya diberikan jika diminta oleh pengguna.

Ketidaksesuaian terhadap prosedur pembayaran dan pemberian bukti parkir berimplikasi pada terhambatnya pencapaian tujuan penerapan parkir elektronik, yaitu peningkatan transparansi pengelolaan pendapatan retribusi dan optimalisasi penerimaan daerah. Namun demikian, Dishub Kota Semarang tetap menunjukkan upayanya untuk meningkatkan kualitas pelayanan parkir dengan menyediakan Standar Operasional Prosedur (SOP) dalam pengelolaan retribusi parkir, menyediakan layanan perizinan yang cepat dan mudah bagi juru parkir, dan memastikan bahwa juru parkir resmi memahami standar pelaksanaan dengan melakukan pembinaan secara rutin

Terdapat faktor-faktor yang menghambat implementasi kebijakan yaitu sumber daya pengawas terbatas, sikap pelaksana yang tidak tegas dalam memberikan sanksi dan menolerir juru parkir yang masih menerima pembayaran tunai pada parkir elektronik dan tidak memberikan karcis, pengetahuan masyarakat mengenai sistem parkir tepi jalan umum masih terbatas terutama pada parkir elektronik, serta kondisi sosial masyarakat yang cenderung mengabaikan peraturan apabila tidak adanya pengawasan.

Namun demikian, upaya Dishub dalam mengimplementasikan peraturan memperoleh hasil yang positif di mana pendapatan retribusi parkir tepi jalan umum setiap tahun mengalami kenaikan meskipun masih jauh dari target yang ditetapkan. Hal ini disebabkan oleh faktor-faktor yang mendukung implementasi kebijakan yaitu penetapan standar dan sasaran yang baku dan jelas, pembagian tupoksi masing masing seksi Bidang Parkir tertuang pada SOP, persepsi masyarakat terhadap tarif parkir tidak sepenuhnya negatif dengan catatan bahwa pelayanan yang diberikan juru parkir memadai, serta dukungan politik dari Walikota yang meminta kerjasama lembaga lain untuk menuntaskan masalah parkir dan mengoptimalkan PAD.

SARAN

1. Untuk mengatasi keterbatasan petugas pengawasan, Dishub Kota Semarang dapat memanfaatkan kamera pengawas (CCTV) lalu lintas milik kota sehingga jangkauan pengawasan lebih menyeluruh dan petugas dapat memantau pelayanan parkir secara *real time*. Petugas pengawas lebih memperketat pengawasan pada titik-titik rawan parkir liar seperti di pusat kota, pusat ekonomi, pusat wisata, dan pusat pemerintahan.
2. Sanksi administrasi dan denda retribusi perlu diberlakukan secara lebih tegas dan berkelanjutan agar memberikan efek jera pada pelanggar. Selain memberikan surat peringatan, Dishub dapat memberikan denda sejumlah nominal tertentu sesuai dengan tingkat berat dan frekuensi pelanggaran. Skema denda tersebut dapat diberlakukan secara bertingkat, di mana pada pelanggaran pertama dikenakan denda dengan nominal paling rendah, dan apabila pelanggaran kembali terulang, besaran denda ditingkatkan secara progresif. Pembayaran denda ini dapat juga disetorkan sebagai pendapatan retribusi parkir.
3. Sosialisasi yang masif dan berkelanjutan kepada masyarakat mengenai sistem pelayanan parkir tepi jalan umum terutama pada parkir elektronik. Untuk menjangkau seluruh lapisan masyarakat, dapat memanfaatkan media sosial yang banyak digunakan di semua kalangan umur seperti Instagram, Facebook, TikTok, Twitter, dan YouTube. Selain itu, Dishub dapat mewajibkan juru parkir untuk menawarkan pembayaran elektronik terlebih dahulu kepada pengguna jasa sebelum menerima pembayaran sekaligus mengenalkan parkir elektronik.
4. Memperketat pelaporan pendapatan berbasis karcis pada mekanisme penyetoran retribusi sistem manual sehingga juru parkir taat pada kewajiban memberikan karcis pada pengguna jasa. Selain itu, pelaporan berbasis karcis dapat meminimalkan kebocoran pendapatan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Anggara, S. (2014). *Kebijakan Publik*. Bandung: CV Pustaka Setia.
- Djohan,D.,dkk. (2024). *Desentralisasi dan Otonomi Daerah*. Jakarta: Intelegensia Media.
- Dwiyanto, A. (2018). *Ilmu Administrasi Publik di Indonesia*. Yogyakarta:

- Gadjah Mada University Press.
- Dwiyanto, A. (2020). *Teori Administrasi Publik dan Penerapannya di Indonesia*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Jumroh & Pratama, Y. (2021). *Implementasi Pelayanan Publik: Teori dan Praktik*. Solok: Penerbit Insan Cendekia Mandiri
- Keban, Y.T (2019). *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik*. Yogyakarta: Penerbit Gava Media.
- Moleong, L. (2007). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Sawir, M. (2021). *Ilmu Administrasi dan Analisis Kebijakan Publik: Konseptual dan Praktik*. Yogyakarta: Deepublish.
- Sugiyono. (2013). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Winarno, Budi. (2014). *Kebijakan Publik: Teori, Proses, dan Studi Kasus*. Yogyakarta: PT. Buku Seru.

Jurnal

- Aninda, M. K., & Suryaningsih, M. (2019). Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Berdasarkan Perda No.2 Tahun 2012 Di Kelurahan Krobokan Kota Semarang. *Departemen Administrasi Publik Fisip Undip*, 2.
- Fatkhol Muin. (2014). Otonomi Daerah Dalam Persepektif Pembagian Urusan Pemerintah-Pemerintah. *Fiat Justicia Jurnal Ilmu Hukum*, 8(1), 69–79.
- Gunawan, G., & Nuh, M. (2023). Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir Di Tepi Jalan Umum Kota Semarang Tahun 2022. *Jurnal Lanskap Politik*, 1(2), 76. <https://doi.org/10.31942/jlp.2023.1.2.8377>

- Ihwanudin, R., ., Y., & Widayati, W. (2013). Kajian Tentang Penetapan Target Retribusi Parkir Di Kota Semarang. *Journal of Politic and Government Studies*, 3(1), 216-230
- Maani, D.K. (2009). Transparansi dan Akuntabilitas dalam Pelayanan Publik. *Jurnal Demokrasi*, 8(1), 47
- Putri, C., Alzena, W., Marom, A., Nurcahyanto, H., & Soedarto, J. (2023). Implementasi Program Parkir Elektronik (E-Parking) Dalam Pengelolaan Parkir Di Kota Semarang (Studi Kasus Di Jalan Depok). *Fisip UNDIP*, 1–13.
- Rani, F. A., Syahbandir, M., & Purnama, E. (2010). Kontribusi PAD dalam APBD sebagai Indikator Keberhasilan Otonomi Daerah. *Jurnal Ilmu Hukum (Kanun)*, 12(2), 235–255.
- Setiaji, P. D., & Santoso, S. R. (2019). Implementasi Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum Kabupaten Tegal. *Jurnal Kebijakan Publik Dan Manajemen*, 1–15.
- Peraturan Perundang-Undangan**
- Peraturan Perundang-Undangan. (1945). Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Peraturan Perundang-Undangan. (2022). Undang-Undang No. 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.
- Peraturan Perundang-Undangan. (2004). Peraturan Daerah Kota Semarang No.1 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum.
- Peraturan Perundang-Undangan. (2021). Peraturan Walikota Semarang No. 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan.

Artikel Berita

Halo Semarang. (2023). *Dishub Kota Semarang: Pendapatan Sektor Retribusi Parkir Tahun 2023 Ditarget Sebesar Rp 6 Miliar.* <https://halosemarang.id/dishub-kota-semarang-pendapatan-sektor-retribusi-parkir-tahun-2023-ditarget-sebesar-rp-6-miliar/>. Diakses pada April 2025

Kompasiana. (2024). *Urbanisasi Berlebih, Kota Semarang Mengalami Deindustrialisasi?* <https://www.kompasiana.com/yumnahuwaida3921/6728ebe9c925c46c610a1e03/urbanisasi-berlebih-kota-semarang-mengalami-deindustrialisasi>. Diakses pada Maret 2025

Radio Republik Indonesia. (2023). *Ita Terus Genjot Raihan Retribusi Parkir.* <https://rri.co.id/keuangan/308538/ita-terus-genjot-raihan-retribusi-parkir>. Diakses pada Maret 2025