

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Kemajuan teknologi informasi pada era digital dewasa ini telah membawa perubahan besar dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat, termasuk dalam penyelenggaraan pemerintahan. Pemerintah, baik di tingkat pusat maupun daerah, dituntut untuk mampu menyesuaikan diri dengan perkembangan teknologi demi menghadirkan layanan publik yang lebih cepat, transparan, dan akuntabel. Salah satu bentuk nyata transformasi tersebut ialah penerapan *e-government*, yakni sistem pemerintahan yang memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi dalam proses administrasi serta pelayanan publik.

Sebagaimana diatur dalam Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2006, *e-government* merupakan pemanfaatan teknologi informasi untuk meningkatkan efisiensi, efektivitas, transparansi, dan akuntabilitas dalam penyelenggaraan pemerintahan. Lebih lanjut, Instruksi Presiden Nomor 3 Tahun 2003 tentang Kebijakan dan Strategi Nasional Pengembangan *E-Government* menjadi dasar bagi pemerintah di seluruh tingkatan untuk mengembangkan sistem pelayanan berbasis digital. Implementasi *e-government* diharapkan mampu memperkuat tata kelola pemerintahan yang baik melalui modernisasi pelayanan publik berbasis teknologi (Romadhona, 2024; Kristanti, 2021).

Sebagai wujud pelaksanaan kebijakan tersebut, pemerintah daerah di berbagai kota berlomba menciptakan inovasi digital guna meningkatkan kualitas layanan publik. Salah satu inovasi yang berkembang pesat adalah penerapan sistem parkir elektronik. Program ini dirancang untuk memperbaiki tata kelola sektor perparkiran agar lebih transparan, efektif, dan efisien. Parkir elektronik tidak hanya berfungsi sebagai sistem pembayaran nontunai bagi pengguna jasa parkir, tetapi juga menjadi instrumen penting dalam mencegah kebocoran pendapatan daerah serta mengurangi praktik pungutan liar. Selain itu, program ini sejalan dengan visi pemerintah daerah untuk mewujudkan konsep smart city, di mana teknologi berperan sebagai pendorong utama peningkatan kualitas pelayanan publik (Pradita & Utomo, 2021).

Penerapan sistem parkir elektronik di Indonesia telah dilakukan di beberapa kota besar seperti Jakarta, Surabaya, Makassar, Bandung, dan Surakarta (Hayati, 2018). Sebagai contoh, Pemerintah Kota Bandung menjadi pelopor pelaksanaan parkir elektronik sejak pertengahan tahun 2017 melalui pengoperasian Terminal Parkir Elektronik (TPE). Program tersebut menggunakan mesin pembayaran otomatis yang terhubung dengan sistem perbankan, bekerja sama dengan berbagai bank seperti BRI, Mandiri, dan BNI. Inovasi ini mampu menekan praktik pungli, meningkatkan pendapatan retribusi parkir, serta memastikan seluruh transaksi tercatat secara digital.

Keberhasilan penerapan parkir elektronik di beberapa kota besar kemudian menginspirasi Pemerintah Kota Semarang untuk mengembangkan sistem serupa. Pada awal tahun 2022, Pemerintah Kota Semarang melalui Dinas Perhubungan

mulai menerapkan parkir elektronik sebagai wujud implementasi Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Kebijakan ini menjadi langkah penting dalam mewujudkan digitalisasi pelayanan publik di sektor perparkiran sekaligus memperkuat tata kelola pendapatan daerah.

Pertumbuhan penduduk Kota Semarang yang terus meningkat juga menjadi salah satu alasan utama perlunya inovasi di bidang perparkiran. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Jawa Tengah, jumlah penduduk Kota Semarang pada tahun 2020 tercatat sebanyak 1.653.524 jiwa dan meningkat menjadi 1.659.975 jiwa pada tahun 2022. Peningkatan jumlah penduduk tersebut berdampak langsung pada kenaikan jumlah kendaraan pribadi.

**Tabel 1.1 Jumlah Kendaraan Pribadi Kota Semarang Tahun 2020-2024**

<b>Tahun</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Mobil	231.164	281.971	259.957	273.885	283.191
Sepeda Motor	1.382.434	1.512.234	1.482.928	1.553.242	1.608.877

*Sumber : BPS Provinsi Jawa Tengah, 2024*

Berdasarkan Tabel 1.1 Data BPS Jawa Tengah, menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor terus mengalami peningkatan, dengan mobil naik dari 231.164 menjadi 283.191 unit dan sepeda motor dari 1.382.434 menjadi 1.608.877 unit. Peningkatan ini mencerminkan tingginya kebutuhan mobilitas masyarakat serta kecenderungan penggunaan kendaraan pribadi, khususnya sepeda motor, sebagai moda transportasi utama di Jawa Tengah. Dapat dilihat pada Tabel 1.2 mengenai

perbandingan jumlah kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Tengah pada tahun 2022-2024.

**Tabel 1.2 Perbandingan umlah Kendaraan Bermotor di Provinsi Jawa Tengah Tahun 2022-2024**

Kabupaten/Kota	Tahun		
	2022	2023	2024
Kota Semarang	1.482.928	1.553.242	1.608.877
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, 2024*

Berdasarkan Tabel 1.2 dapat diketahui bahwa jumlah kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Tengah mengalami pertumbuhan yang cukup signifikan dari tahun ke tahun. Di antara seluruh wilayah, Kota Semarang menempati posisi teratas sebagai daerah dengan jumlah kendaraan terbanyak, menegaskan perannya sebagai pusat kegiatan ekonomi dan mobilitas tinggi di provinsi ini. Jumlah kendaraan bermotor di Kota Semarang bahkan mencapai lebih dari satu juta unit setiap

tahunnya, jauh melampaui sebagian besar kabupaten dan kota lain di Jawa Tengah. Kenaikan ini tidak hanya mencerminkan meningkatnya kebutuhan mobilitas masyarakat, tetapi juga membuka peluang strategis bagi pemerintah daerah dalam mengoptimalkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui sektor retribusi parkir.

Sejalan dengan temuan Fajrin (2019), pertumbuhan jumlah kendaraan memiliki korelasi positif terhadap peningkatan penerimaan retribusi parkir, yang pada akhirnya berdampak pada peningkatan PAD daerah. Hal ini sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah Pasal 157, yang menegaskan bahwa retribusi daerah merupakan salah satu komponen utama pendapatan asli daerah. Dengan demikian, peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Jawa Tengah, khususnya di Kota Semarang, perlu diikuti dengan pengelolaan sistem parkir yang efektif dan transparan agar potensi ekonomi tersebut dapat dimanfaatkan secara baik untuk mendukung pembangunan daerah.(Adiputra, 2021; Ivana & Ridwan 2023)

Pemerintah Kota Semarang juga telah menerbitkan Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 9 Tahun 2018 tentang Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum sebagai dasar penetapan besaran tarif parkir resmi. Peraturan daerah tersebut menjelaskan secara rinci ketentuan tarif bagi setiap pengguna jasa parkir di tepi jalan umum Kota Semarang, yang disesuaikan dengan zona wilayah, baik di kawasan pusat kota, area penyangga, maupun wilayah pinggiran. Namun, realisasi pendapatan dari retribusi parkir masih belum mencapai target yang ditetapkan oleh pemerintah daerah. Penerimaan PAD dari sektor ini cenderung tidak sebanding dengan proyeksi yang direncanakan. Tabel 1.3 berikut menampilkan perbandingan

antara target dan realisasi pendapatan retribusi parkir di tepi jalan umum Kota Semarang sebelum penerapan sistem parkir elektronik.

**Tabel 1.3 Data Target dan Realisasi Parkir Di Tepi Jalan Umum Kota Semarang Sebelum Penerapan Parkir Elektronik ( Dalam Juta Rupiah)**

<b>Tahun</b>	<b>Target (Rp)</b>	<b>Realisasi (Rp)</b>	<b>Tingkat Capaian (%)</b>
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 Kota Semarang*

Berdasarkan Tabel 1.3, diketahui bahwa kinerja penerimaan retribusi parkir di Kota Semarang mengalami fluktuasi selama periode 2019–2021. Pada tahun 2019, Pemerintah Kota Semarang menargetkan pendapatan retribusi parkir sebesar Rp29.261.000.000, namun realisasi penerimaannya hanya mencapai Rp2.525.110.000. Ketimpangan antara target dan realisasi tersebut menunjukkan rendahnya efektivitas pengelolaan retribusi parkir, dengan tingkat pencapaian yang menurun sekitar 8,63% dibandingkan tahun sebelumnya. Kondisi ini menandakan adanya permasalahan struktural, seperti lemahnya pengawasan, kebocoran pendapatan, dan kurangnya dalam hal sistem pemungutan retribusi di lapangan.

Namun, pada tahun 2020, terjadi peningkatan yang cukup signifikan, di mana realisasi pendapatan berhasil melampaui target hingga 103,85%. Capaian ini

terus meningkat pada tahun 2021 dengan persentase 117,47%, yang menunjukkan adanya perbaikan dalam manajemen retribusi serta efektivitas penetapan target oleh pemerintah daerah. Peningkatan tersebut juga dipengaruhi oleh penyesuaian kebijakan fiskal daerah terhadap kondisi ekonomi yang sedang melemah akibat pandemi Covid-19, sehingga target penerimaan disusun secara lebih realistis berdasarkan kemampuan aktual di lapangan.

Permasalahan parkir di Kota Semarang tidak hanya berkaitan dengan keterbatasan ruang, tetapi juga dengan munculnya praktik parkir liar yang masih marak terjadi. Dalam praktiknya, sejumlah juru parkir tidak terdaftar secara resmi dan beroperasi tanpa menggunakan atribut maupun karcis parkir yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan. Beberapa di antaranya bahkan memperoleh dukungan dari oknum tertentu di lingkungan aparat, RT/RW, maupun lembaga swadaya masyarakat, sehingga kegiatan parkir liar sulit dikendalikan. Kondisi tersebut menyebabkan potensi kebocoran pendapatan dari sektor retribusi parkir yang cukup besar dan menghambat optimalisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Semarang. (Lubis 2018; Rahmawati et al. 2024)

Sebagai respons terhadap permasalahan tersebut, Pemerintah Kota Semarang kemudian berupaya melakukan inovasi dalam sistem pengelolaan parkir melalui penerapan kebijakan parkir elektronik. Kebijakan ini diatur dalam Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Parkir di Tepi Jalan Umum, yang membagi sistem parkir menjadi dua bentuk utama, yaitu parkir konvensional dan parkir elektronik. Tujuan utama dari kebijakan ini adalah meningkatkan transparansi penerimaan retribusi, mengurangi

adnya praktik parkir liar, serta mendukung digitalisasi tata kelola transportasi di wilayah perkotaan.

Sebagai tindak lanjut, Dinas Perhubungan Kota Semarang menetapkan lokasi-lokasi khusus parkir elektronik melalui Surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Nomor 500.11.33/14187 Tahun 2024 tentang Penetapan Lokasi Parkir Khusus Elektronik. Dua ruas jalan yang ditetapkan sebagai kawasan parkir elektronik adalah Jalan Depok dan Jalan MH Thamrin, yang merupakan kawasan dengan tingkat aktivitas ekonomi dan mobilitas yang tinggi. Penetapan ini diharapkan menjadi langkah awal dalam memperluas penerapan sistem parkir digital di wilayah lain.

Namun, pengamatan dan temuan lapangan menunjukkan bahwa implementasi kebijakan ini tidak berjalan sebagaimana mestinya. Pada kedua ruas jalan yang secara resmi ditetapkan sebagai kawasan parkir elektronik, praktik di lapangan menunjukkan bahwa seluruh juru parkir kembali menggunakan sistem manual dalam penarikan retribusi. Fakta tersebut mengindikasikan adanya deviasi kebijakan, di mana pelaksanaan di lapangan tidak sesuai dengan ketentuan dalam SK Kadishub Nomor 500.11.33/14187 Tahun 2024. Ketidaksesuaian ini memperlihatkan lemahnya koordinasi dan pengawasan antar lembaga, rendahnya kesiapan sumber daya manusia, serta resistensi dari pelaksana di lapangan terhadap perubahan sistem kerja.(Widiyastuti et al., 2021). Dalam konteks ini, teori George C. Edwards III (1980) digunakan sebagai dasar analisis untuk mengetahui implementasi kebijakan parkir elektronik di Kota Semarang, dengan menelaah

empat variabel utama yang memengaruhi keberhasilan pelaksanaan kebijakan, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi pelaksana, dan struktur birokrasi.

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. Penelitian-penelitian sebelumnya umumnya fokus pada aspek makro atau teknis, tanpa menyentuh konteks sosial di wilayah mikro yang memiliki tantangan berbeda, terutama terkait kesiapan infrastruktur dan budaya kerja pelaksana di lapangan. Dalam konteks tersebut, kebijakan kawasan wajib parkir elektronik di Semarang belum banyak dikaji secara mendalam

Fenomena kegagalan implementasi di Jalan Depok dan Jalan MH Thamrin menunjukkan bahwa digitalisasi parkir tidak bisa hanya dipandang sebagai masalah penyediaan aplikasi semata. Terdapat aspek sosiologis yang terabaikan, yakni kesiapan aktor pelaksana tingkat bawah (*street-level bureaucrats*). Juru parkir yang telah puluhan tahun terbiasa dengan sistem manual merasa terancam secara ekonomi dan kesulitan secara teknis dengan hadirnya parkir elektronik. Kondisi ini diperparah dengan perilaku pengguna yang belum sepenuhnya memiliki akses atau pemahaman langsung terhadap digitalisasi parkir. Jika kesenjangan antara kebijakan formal dan realitas lapangan ini tidak segera diperhatikan, maka kebijakan kawasan wajib parkir elektronik hanya akan menjadi simbol modernitas tanpa memberikan dampak nyata bagi peningkatan pendapatan daerah.

Oleh karena itu, topik ini menarik untuk dibahas karena penelitian ini dapat menggali kedudukan kebijakan parkir elektronik bukan sekadar sebagai isu

teknologi, melainkan sebagai proses sosial yang kompleks. Keberhasilan implementasi kebijakan tidak hanya diukur dari segi kepatuhan regulasi, tetapi juga dari penerimaan dan keterlibatan seluruh elemen masyarakat, dalam hal ini pelaksana kebijakan dan pengguna kebijakan. Studi ini juga menjadi refleksi penting bahwa dalam membangun kota cerdas, pemerintah tidak hanya membutuhkan data dan sistem, tetapi juga empati dan kesadaran sosial yang tinggi. Oleh karena itu, peneliti ingin mengangkat judul **“Implementasi Kebijakan Kawasan Wajib Parkir Elektronik Di Kota Semarang”**

### **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan isu yang telah dipaparkan, peneliti ingin mengkaji;

1. Bagaimana implementasi kebijakan kawasan wajib parkir elektronik di Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok?
2. Apa saja faktor yang menjadi kendala dalam implementasi kebijakan kawasan wajib parkir elektronik di Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang telah disusun, tujuan dari penulisan penelitian ini adalah;

1. Menganalisis implementasi kebijakan kawasan wajib parkir elektronik di Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok
2. Mengidentifikasi faktor yang menjadi kendala dalam implementasi kebijakan wajib parkir elektronik di Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok Kota Semarang.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1.4.1 Manfaat Teoritis**

Untuk meningkatkan pemahaman intelektual tentang pentingnya kebijakan pemerintah sebagai regulator dalam kebijakan pelayanan parkir.

### **1.4.2 Manfaat Praktis**

Sebagai bahan evaluasi dan rekomendasi bagi Dinas Perhubungan Kota Semarang dalam meninjau efektivitas pelaksanaan kebijakan kawasan wajib parkir elektronik, termasuk strategi peningkatan kepatuhan pengguna, pemberdayaan juru parkir, dan perbaikan infrastruktur pendukung.

## **1.5 Kerangka Pemikiran Teoritis**

### **1.5.1 Penelitian Terdahulu**

Penelitian terdahulu bertujuan untuk memberikan wawasan mendalam serta perbandingan yang komprehensif, yang akan menjadi landasan bagi penelitian selanjutnya. Pada bagian ini, peneliti mencantumkan beberapa penelitian terdahulu yang sekiranya relevan dengan penelitian yang akan dilakukan dan dibuat dalam rekapan ringkasnya. Fokus utamanya adalah menjadi pedoman bagi peneliti dalam mengeksplorasi implementasi kebijakan wajib parkir elektronik di Kota Semarang, dengan fokus pada teori implementasi kebijakan dari perspektif George Edward III yang masih belum banyak digunakan. Tabel 1.2 yang mencakup penelitian terdahulu dapat ditemukan di bawah ini :

**Tabel 1.4 Penelitian Terdahulu**

<b>No.</b>	<b>Nama Peneliti</b>	<b>Judul Penelitian</b>	<b>Metode Penelitian</b>	<b>Hasil Penelitian</b>
------------	----------------------	-------------------------	--------------------------	-------------------------

1	Farah Zhafirah, Ervah Mutiara Hati, Ali Roziqin (2023)	<i>Institutional Arrangement Approach on Electronic Parking Innovation in Surabaya City, Indonesia</i>	Pendekatan deskriptif kualitatif.	Penelitian ini menggambarkan implementasi inovasi parkir elektronik di Surabaya yang dilakukan pada beberapa titik strategis oleh Dinas Perhubungan berupa meteran parkir, seperti Balai Kota dan Taman Bungkul dinilai cukup berhasil. Program ini efektif dalam mengurangi antrian dan memastikan pengoperasian alat meteran parkir berjalan lancar, meskipun masih menghadapi beberapa tantangan teknis di lapangan.
2	Rona Adi Permana, Did Rahmadanik, dan Rachmawati Novaria (2023)	Implementasi Program Parkir elektronik dalam Meningkatkan Pelayanan Retribusi Parkir Kota Surabaya	Pendekatan deskriptif kualitatif.	Penelitian ini menemukan bahwa penerapan parkir elektronik di Kota Surabaya membawa dampak positif terhadap efisiensi pembayaran parkir. Dukungan masyarakat terhadap transisi pembayaran non-tunai meningkat, dan implementasi kebijakan menunjukkan keberhasilan dalam

				<p>aspek kemanfaatan serta pengawasan. Namun, masih dibutuhkan evaluasi berkelanjutan untuk memperkuat aspek manajemen juru parkir.</p>
3	<p>Muhammad Alrafi Ramdani (2023)</p>	<p>Implementasi Kebijakan Parkir elektronik dalam Rangka Penertiban Juru Parkir dan Pungutan Liar di Kota Palembang</p>	<p>Pendekatan kualitatif induktif.</p>	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan parkir elektronik di Palembang telah mengurangi praktik pungli dan menertibkan juru parkir liar. Namun, masih terdapat kendala pada kesiapan sumber daya manusia serta kesadaran masyarakat dalam beradaptasi dengan sistem pembayaran elektronik.</p>
4	<p>Jeffri Nanda Fadilah (2023)</p>	<p>Implementasi Program Terminal Parkir Elektronik (TPE) untuk Meningkatkan Retribusi Pajak Parkir di Kota</p>	<p>Metode kualitatif.</p>	<p>Studi ini mengidentifikasi bahwa sebagian masyarakat Bandung belum sepenuhnya terbiasa menggunakan kartu elektronik untuk parkir. Faktor pendukung program meliputi kerja sama antarinstansi dan dukungan</p>

		Bandung Provinsi Jawa Barat		BLUD, sementara hambatan utamanya terletak pada rendahnya kesadaran masyarakat terhadap manfaat penggunaan TPE.
5	Zoraya Alfathin R. & M. Riwan Rangkuti (2021)	Komunikasi Kebijakan Publik dalam Implementasi Program Parkir elektronik di Kota Medan	Pendekatan deskriptif kualitatif.	Penelitian ini menjelaskan bahwa komunikasi antara pemerintah dan pelaksana kebijakan berperan penting dalam keberhasilan parkir elektronik di Medan. Implementasi program mampu menekan kebocoran retribusi dan menciptakan sistem parkir yang lebih tertib, meskipun masih diperlukan sosialisasi berkelanjutan bagi masyarakat dan juru parkir.
6	Rahandiansyah, Muhammad Jamal, & Jauhar B. (2021)	Implementasi Program Terminal Parkir Elektronik (TPE) di Kota Balikpapan	Metode deskriptif kualitatif.	Hasil penelitian mengungkap bahwa implementasi TPE di Balikpapan belum optimal karena keterbatasan fasilitas dan rendahnya partisipasi masyarakat. Diperlukan perbaikan dalam aspek pengawasan dan penyediaan

				sarana agar manfaat program dapat dirasakan secara maksimal.
7	Awwalia Yasmina Fajri (2023)	Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir melalui Aplikasi Si- TaKik di Kota Palangkaraya	Pendekatan deskriptif kualitatif.	Penelitian ini menunjukkan bahwa aplikasi Si-TaKik berhasil meningkatkan kemudahan akses informasi dan transparansi pengelolaan parkir di Palangkaraya. Namun, sebagian masyarakat masih belum memahami fungsi aplikasi secara menyeluruh, sehingga diperlukan intensifikasi sosialisasi dari pemerintah daerah.
8	Mohammad Reza Pahlevi & Jumansyah (2023)	Implementasi Peraturan Wali Kota Nomor 26 Tahun 2022 tentang Pengelolaan Parkir Non-Tunai di Kota Samarinda	Metode deskriptif kualitatif.	Penelitian menemukan bahwa sistem parkir elektronik di Samarinda meningkatkan efisiensi pembayaran parkir dan mencegah kebocoran retribusi. Meski begitu, sosialisasi kepada masyarakat masih belum merata, dan sebagian pengguna masih memilih pembayaran tunai karena keterbatasan literasi digital.

9	Fadi Al-Turjman & Arman Maleklo (2019)	<i>Smart Parking in IoT-Enabled Cities: a Survey</i>	Pendekatan kualitatif deskriptif.	Penelitian internasional ini menjelaskan bahwa konsep smart parking berbasis Internet of Things (IoT) dapat meningkatkan efektivitas manajemen parkir kota modern. Penggunaan sensor dan sistem otomatis mampu mengurangi kemacetan dan membantu pengelolaan parkir yang berkelanjutan di wilayah perkotaan.
10	Praadeepkumar G., Monika T., Gowrishankar C., Robith Bhat C., Gowrishankar V., & Senthilkumar M. (2023)	<i>An IoT Based Low Cost Electronic Parking System in Smart Cities</i>	Metode kualitatif.	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa aplikasi berbasis IoT dapat mengoptimalkan penggunaan lahan parkir dan meningkatkan kenyamanan pengguna. Sistem ini juga menekan biaya operasional dan memungkinkan pembayaran elektronik yang efisien melalui integrasi perangkat pintar di area publik.

Berdasarkan Tabel 1.4 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. Penelitian sebelumnya umumnya berfokus pada aspek makro atau teknis, tanpa menyentuh konteks sosial di wilayah mikro yang memiliki tantangan berbeda, terutama terkait budaya kerja pelaksana di lapangan. Dalam konteks tersebut, kebijakan kawasan wajib parkir elektronik di Semarang belum banyak dikaji secara mendalam.

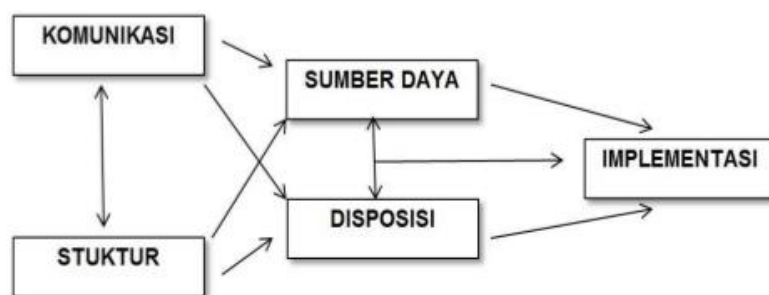
Selain itu, belum ada studi yang secara khusus membahas implementasi kebijakan melalui regulasi teknis seperti Surat Keputusan (SK) Kepala Dinas Perhubungan, yang menjadi instrumen operasional penting dalam pelaksanaan parkir elektronik. Juga, resistensi pelaku lapangan seperti juru parkir terhadap sistem digital belum dianalisis secara menyeluruh, terutama dari sudut pandang motivasi ekonomi, insentif, serta persepsi terhadap kebijakan itu sendiri yang dinilai belum menggali secara partisipatif pengalaman langsung pelaksana di lapangan.

Penelitian ini menggunakan pendekatan teori implementasi kebijakan George C. Edward III, yang menekankan empat variabel penting: komunikasi kebijakan, sumber daya, disposisi (sikap dan komitmen pelaksana), serta struktur birokrasi. Teori ini dipilih karena mampu mengakomodasi secara menyeluruh terhadap faktor-faktor yang memengaruhi keberhasilan atau kegagalan implementasi kebijakan. Dengan demikian, pendekatan ini cocok untuk menilai pelaksanaan kebijakan parkir elektronik berdasarkan SK Kadishub Semarang tahun 2024, khususnya di Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok.

## 1.5.2 Kajian Teori

### 1.5.2.1 Implementasi Kebijakan Publik

Implementasi kebijakan publik adalah proses krusial dalam siklus kebijakan yang menentukan apakah suatu kebijakan yang telah dirancang benar-benar 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 terhadap masyarakat.



**Gambar 1.1 Teori Implementasi Kebijakan George Edward III**

Salah satu pendekatan yang banyak digunakan untuk memahami implementasi adalah teori George C. Edwards III. Dalam kerangka ini, Edwards (1980) mengidentifikasi empat faktor utama yang memengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan: komunikasi, sumber daya, disposisi atau sikap pelaksana, dan struktur birokrasi. Komunikasi yang efektif menjamin bahwa isi dan maksud kebijakan tersampaikan dengan jelas ke pelaksana di tingkat bawah. Ketersediaan

sumber daya, seperti dana, teknologi, dan SDM, menjadi syarat mutlak agar kebijakan tidak hanya berhenti pada wacana. Disposisi pelaksana merujuk pada sikap, motivasi, dan kepercayaan terhadap kebijakan. Sementara itu, struktur birokrasi memengaruhi tata kelola, koordinasi, dan pengawasan dalam pelaksanaan kebijakan.

Untuk mendukung dan memperkuat analisis implementasi, dua teori klasik lainnya yang sering digunakan sebagai referensi adalah teori Charles O. Jones dan teori Van Meter & Van Horn. Charles O. Jones (1984) membagi proses implementasi ke dalam tiga tahapan besar: organisasi, interpretasi, dan aplikasi. Tahap organisasi menyangkut pembentukan struktur dan penugasan tugas, interpretasi berkaitan dengan bagaimana pelaksana memahami kebijakan, dan aplikasi adalah bagaimana kebijakan benar-benar dijalankan. Model Jones berguna dalam memahami dinamika dan tantangan birokrasi di level pelaksana, terutama ketika ada ketimpangan antara isi kebijakan dan realitas lapangan.

Sementara itu, Van Meter dan Van Horn (1975) menawarkan pendekatan lain yang menggarisbawahi pentingnya hubungan antar organisasi, standar dan tujuan kebijakan, sumber daya, serta karakteristik lingkungan sosial, politik, dan ekonomi dalam menentukan keberhasilan implementasi. Model ini memberikan perhatian lebih pada kesesuaian antara tujuan kebijakan dengan kondisi sosial dan aktor pelaksana. Dalam konteks penelitian ini, pendekatan Van Horn sangat bermanfaat untuk melihat bagaimana sistem parkir elektronik berinteraksi dengan budaya kerja juru parkir, struktur pengawasan Dishub, dan dinamika masyarakat perkotaan.

Teori Edwards dipilih dalam penelitian ini karena memberikan kerangka kerja yang operasional dan teruji dalam mengetahui implementasi kebijakan daerah dengan konteks sosial yang kompleks. Sejumlah studi terbaru, seperti Firiznanda & Arundinasari (2025) dan Suharnoko et al. (2024), juga menunjukkan efektivitas teori ini dalam menganalisis implementasi kebijakan publik, khususnya di sektor pelayanan dan pengelolaan publik lokal. Teori ini sangat cocok untuk mengetahui bagaimana implementasi kebijakan parkir elektronik dengan mengacu SK Kadishub yang melibatkan interaksi antara struktur formal, aktor lapangan seperti juru parkir, serta dinamika sosial masyarakat pengguna jalan.

#### **1.5.2.2 Pengelolaan Parkir**

Parkir merupakan salah satu elemen penting dalam manajemen transportasi perkotaan. Parkir tidak hanya menjadi kebutuhan operasional kendaraan, tetapi juga instrumen pengendalian lalu lintas dan penggunaan ruang kota. Dalam perencanaan transportasi modern, parkir harus dilihat sebagai bagian dari sistem mobilitas berkelanjutan, bukan sekadar fasilitas tambahan. Menurut Litman (2020), pengaturan parkir yang baik dapat membantu mengurangi kemacetan, mendorong penggunaan transportasi umum, serta meningkatkan kualitas tata ruang kota. Oleh karena itu, kebijakan parkir perlu dirancang secara komprehensif dan selaras dengan kebijakan transportasi dan tata ruang lainnya.

Di Indonesia, tantangan manajemen parkir cukup kompleks. Pertumbuhan kendaraan pribadi tidak sebanding dengan kapasitas lahan parkir yang tersedia, terutama di wilayah pusat kota. Hal ini diperparah oleh lemahnya penegakan aturan parkir, rendahnya kesadaran pengguna, serta keberadaan parkir liar yang tidak

tercatat secara resmi. Dalam kondisi seperti ini, kebijakan parkir cenderung bersifat reaktif dan tidak terencana dengan baik. Penelitian oleh Mursid & Setyani (2023) di Pekalongan mengungkap bahwa meskipun peraturan daerah tentang parkir telah diterbitkan, namun tidak ada pengawasan lapangan yang cukup kuat untuk menegakkan ketentuan tersebut.

Untuk menjawab persoalan tersebut, banyak daerah mulai menerapkan sistem parkir elektronik. Sistem ini menggunakan teknologi digital seperti sensor kendaraan, aplikasi pembayaran, dan alat pemindai QRIS untuk mengelola proses parkir secara lebih transparan dan efisien. Parkir elektronik memungkinkan pencatatan transaksi secara real-time, yang berdampak pada peningkatan akuntabilitas dan pengawasan. Studi oleh Noviyanti et al. (2023) menunjukkan bahwa penerapan parkir elektronik di Kota Madiun berdampak positif terhadap peningkatan retribusi parkir serta memudahkan pelacakan pelanggaran oleh petugas.

Namun demikian, implementasi parkir elektronik di Indonesia masih menghadapi berbagai hambatan. Keterbatasan infrastruktur digital, resistensi dari petugas lapangan, serta kurangnya literasi digital masyarakat menjadi tantangan besar. Alzena & Marom (2024) dalam studi mereka di Kota Semarang mencatat bahwa sebagian besar juru parkir tidak memahami cara kerja perangkat elektronik dan cenderung enggan menggunakannya karena merasa pendapatannya menurun jika tidak ada sistem manual. Situasi ini menunjukkan bahwa transformasi digital dalam sektor transportasi harus disertai dengan strategi pendampingan dan pelatihan yang memadai.

Lebih lanjut, sistem parkir yang baik harus memperhatikan aspek sosial dan ekonomi masyarakat. Parkir tidak hanya berfungsi sebagai alat pengendali lalu lintas, tetapi juga menjadi sumber pendapatan bagi pelaksana lapangan seperti juru parkir. Oleh karena itu, kebijakan parkir elektronik harus mengintegrasikan strategi pemberdayaan ekonomi lokal dan memastikan bahwa pendapatan para pelaksana tetap terjaga, meskipun metode kerja mereka mengalami digitalisasi. Tanpa pendekatan yang inklusif, sistem parkir elektronik justru akan menimbulkan resistensi dan kegagalan dalam implementasinya, sebagaimana juga ditemukan di Gresik. (Sari et al. 2025).

### **1.5.2.3 Retribusi Sebagai Bagian Dari Pendapatan**

.Retribusi daerah merupakan salah satu instrumen fiskal yang penting dalam kerangka otonomi daerah di Indonesia. Berdasarkan UU No. 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah, retribusi adalah pungutan daerah sebagai imbalan atas jasa atau izin tertentu yang diberikan oleh pemerintah daerah kepada masyarakat. Salah satu jenis retribusi yang potensial adalah retribusi pelayanan parkir, yang menjadi bagian dari sektor transportasi perkotaan. Retribusi parkir tidak hanya memiliki fungsi ekonomi sebagai sumber pendapatan, tetapi juga fungsi pengaturan (regulatif) terhadap perilaku berkendara masyarakat.

Peran retribusi parkir dalam meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) cukup signifikan di kota-kota besar. Di kota padat kendaraan seperti Medan, Surabaya, dan Bandung, potensi retribusi parkir bisa mencapai miliaran rupiah setiap tahun. Namun, dalam praktiknya, potensi tersebut belum tergali secara

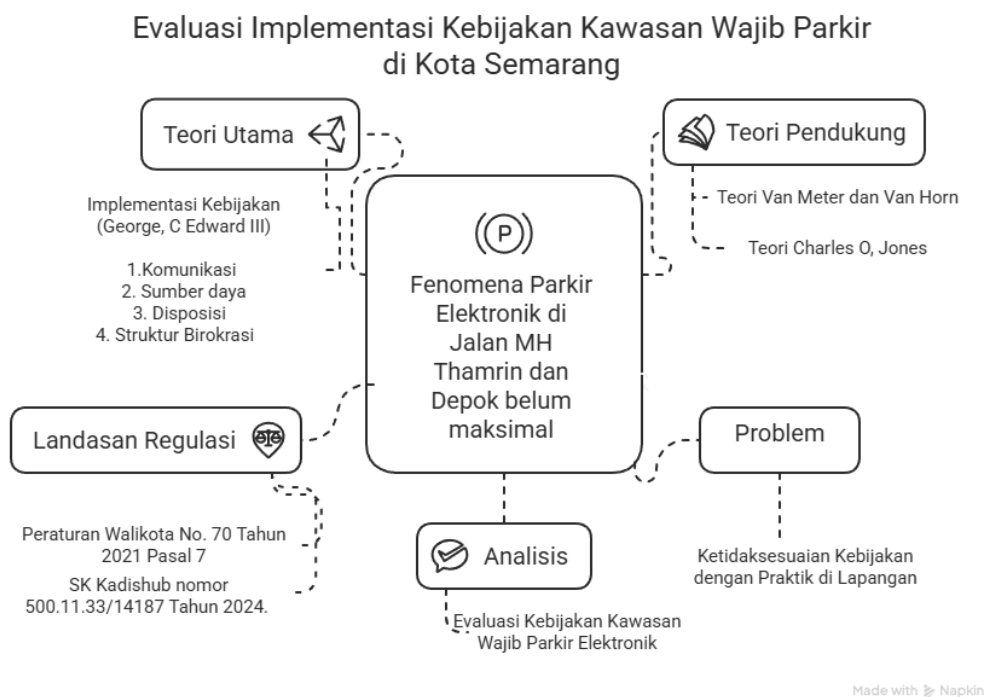
maksimal. Banyak kasus menunjukkan bahwa sistem parkir manual membuka peluang besar terhadap kebocoran, manipulasi data, dan pungutan liar. Studi oleh Rambe & Siregar (2025) di Kota Medan mencatat bahwa sistem manual menyebabkan tidak tercatatnya sebagian besar transaksi parkir, yang pada akhirnya mengurangi potensi retribusi.

Digitalisasi sistem parkir melalui parkir elektronik diharapkan menjadi solusi untuk menekan kebocoran dan meningkatkan transparansi keuangan. Sistem ini memungkinkan pendapatan retribusi langsung masuk ke kas daerah secara otomatis, mengurangi intervensi pihak ketiga. Namun, efektivitas parkir elektronik sebagai instrumen fiskal sangat tergantung pada kesiapan kelembagaan dan infrastruktur pendukung. Penelitian oleh Mulyati & Surtiani (2022) di Kota Bandung menunjukkan bahwa meskipun sistem TPE (Terminal Parkir Elektronik) telah diberlakukan, kendala teknis seperti kerusakan mesin dan jaringan yang tidak stabil justru menimbulkan kebingungan dan penolakan dari pengguna.

Dalam banyak kasus, kebijakan retribusi parkir juga dipengaruhi oleh persepsi sosial masyarakat dan budaya kerja pelaksana. Parkir masih dianggap sebagai sektor informal oleh sebagian pelaku, sehingga penerapan sistem resmi seperti parkir elektronik dipandang sebagai ancaman terhadap sumber penghasilan tradisional mereka. Studi oleh Putri (2020) di Sungai Penuh menunjukkan bahwa juru parkir lebih memilih sistem tunai karena tidak adanya pelatihan atau insentif dari pemerintah daerah untuk berpindah ke sistem digital. Hal ini menunjukkan bahwa transformasi kebijakan fiskal di daerah memerlukan pendekatan partisipatif, bukan sekadar pendekatan teknologi.

Dengan demikian, keberhasilan retribusi parkir sebagai sumber PAD sangat bergantung pada sinergi antara sistem pengelolaan modern, penerimaan sosial, dan penguatan kapasitas birokrasi lokal. Kebijakan retribusi tidak hanya harus dirancang untuk efisiensi fiskal, tetapi juga perlu mempertimbangkan realitas sosial dan ekonomi masyarakat lokal. Seperti disampaikan oleh Edwards (1980), keberhasilan implementasi kebijakan publik termasuk dalam konteks retribusi sangat ditentukan oleh sejauh mana komunikasi, sumber daya, dan struktur birokrasi dapat mendukung pelaksanaan secara efektif dan berkelanjutan.

### 1.5.3 Kerangka Berpikir



**Gambar 1.2 Alur Kerangka Berpikir**

*Sumber : Penyusun Penelitian, 2025*

Berdasarkan Tabel 1.3 Penelitian ini bertumpu pada teori implementasi kebijakan yang dikembangkan oleh Edwards III sebagai analisis utama dalam menilai suatu implementasi kebijakan publik. Dalam konteks ini, kebijakan yang dimaksud adalah implementasi parkir elektronik di Kota Semarang. Secara normatif, kebijakan ini berakar dari Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 sebagai regulasi umum yang mengatur pelayanan parkir di tepi jalan umum, termasuk sistem elektronik, mekanisme pembayaran, serta pengelolaan retribusi.

Sebagai tindak lanjut operasional dari Perwal tersebut, Dinas Perhubungan Kota Semarang menerbitkan SK Nomor 500.11.33/14187 Tahun 2024 yang menetapkan Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok sebagai kawasan wajib parkir elektronik. Dengan dasar ini, penelitian diarahkan untuk mengetahui bagaimana kebijakan teknis tersebut diimplementasikan di lapangan, dikaitkan dengan empat indikator dari teori Edwards III: komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi.

## **1.6 Operasionalisasi Konsep**

### **A. Implementasi Kebijakan Kawasan Wajib Parkir Elektronik**

#### **Berdasarkan SK Kadishub Kota Semarang**

Konsep implementasi kebijakan dalam penelitian ini dipahami sebagai proses pelaksanaan keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Semarang melalui SK Penetapan Wajib Parkir Elektronik pada Ruas Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok, sebagaimana tercantum dalam SK Nomor 500.11.33/14187 Tahun 2024. Kebijakan ini merupakan kebijakan teknis sebagai turunan dari Peraturan Walikota

Semarang No. 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Dalam SK tersebut menetapkan kawasan wajib parkir elektronik dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. Transaksi pembayaran retribusi parkir wajib menggunakan Non Tunai;
- b. Pelarangan parkir di tepi jalan umum apabila pembayaran tidak menggunakan Non Tunai; dan
- c. Juru parkir wajib menggunakan aplikasi parkir elektronik untuk melakukan transaksi

Dalam konteks penelitian ini, implementasi akan dilihat dari sejauh mana substansi kebijakan tersebut diterapkan ke dalam praktik di lapangan. Peneliti akan mengetahui bagaimana pemahaman para pelaksana (juru parker) terhadap isi SK, bagaimana kebijakan tersebut disosialisasikan kepada pelaksana teknis seperti juru parker, serta sejauh mana pelaksanaan aktual sesuai dengan ketentuan formal yang ditetapkan. Fakta di lapangan bahwa pelaksanaan parkir elektronik telah kembali ke sistem manual menunjukkan adanya deviasi antara peraturan dan pelaksanaan, yang menjadi titik tolak implementasi yang perlu dikaji secara kritis.

Implementasi dalam hal ini tidak hanya dipahami sebagai kepatuhan prosedural terhadap SK, tetapi juga sebagai refleksi dari efektivitas komunikasi kebijakan, kesesuaian instrumen pelaksanaan, serta penerimaan pelaksana di tingkat operasional. Oleh karena itu, pembahasan implementasi akan berfokus pada sejauh mana isi kebijakan telah berjalan sebagaimana mestinya, dan apakah terdapat inkonsistensi antara kebijakan tertulis dan realitas sosial yang dihadapi pelaksana di lapangan.

## **B. Faktor Kendala Implementasi Kebijakan Kawasan Wajib Parkir**

### **Elektronik**

Untuk menjelaskan mengapa implementasi kebijakan tidak berjalan sebagaimana mestinya, penelitian ini menggunakan teori George C. Edwards III sebagai kerangka evaluatif. Teori ini menyatakan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan sangat dipengaruhi oleh empat variabel utama: komunikasi, sumber daya, disposisi (sikap pelaksana), dan struktur birokrasi.

- a. **Komunikasi** merujuk pada kejelasan, konsistensi, dan saluran informasi antara pembuat kebijakan (Dishub) dan pelaksana (juru parkir). Jika kebijakan tidak disampaikan secara jelas, pelaksana bisa gagal memahami atau bahkan salah menafsirkan isi kebijakan. Dalam konteks parkir elektronik, lemahnya sosialisasi menjadi salah satu penyebab juru parkir tidak menjalankan sistem sebagaimana diatur dalam SK.
- b. **Sumber daya** mencakup ketersediaan perangkat teknis, pelatihan, dukungan teknologi, dan insentif yang menunjang pelaksanaan sistem elektronik. Problema diatas yang menjadi catatan membuat pelaksana kembali ke sistem manual sebagai bentuk sulitnya adaptasi atas keterbatasan tersebut.
- c. **Disposisi pelaksana** menyangkut sikap, motivasi, dan komitmen para juru parkir serta petugas Dishub terhadap sistem parkir elektronik. Jika para pelaksana merasa sistem baru merugikan secara ekonomi atau sulit digunakan, maka mereka cenderung menolak atau mengabaikannya. Hal ini

dapat terjadi jika mereka melihat sistem manual lebih menguntungkan dari sisi pendapatan atau lebih praktis dalam operasional harian.

- d. **Struktur birokrasi** berperan dalam memastikan bahwa ada mekanisme pengawasan dan tindak lanjut yang efektif. Ketika tidak ada kontrol yang kuat atau tidak ada penegakan aturan yang konsisten, maka pelaksana bisa menjalankan kebijakan secara menyimpang tanpa konsekuensi. Dalam kasus parkir elektronik, lemahnya pengawasan dapat menyebabkan pelaksana bebas kembali ke sistem manual meskipun bertentangan dengan isi kebijakan formal.

Dengan keempat variabel ini, peneliti dapat menafsirkan secara mendalam mengapa pelaksanaan kebijakan parkir elektronik di Kota Semarang mengalami deviasi, serta mengidentifikasi dimensi mana yang paling dominan memengaruhi kegagalan implementasi. Pendekatan ini memungkinkan evaluasi yang tidak hanya menggambarkan "apa yang gagal", tetapi juga menjelaskan "mengapa kegagalan itu terjadi"

**Tabel 1.5 Operasionalisasi Konsep**

<b>Aspek</b>	<b>Konsep/Variabel</b>	<b>Definisi Operasional</b>	<b>Fokus Evaluasi dalam Penelitian</b>
<b>I. Implementasi Kebijakan</b>	Implementasi Kebijakan Wajib Parkir Elektronik	Proses pelaksanaan SK Kadishub No. 500.11.33/14187 Tahun 2024 tentang kewajiban	Sejauh mana isi SK dijalankan oleh pelaksana (juru parkir, Dishub), dan apakah terjadi kesesuaian atau

		<p>penggunaan sistem parkir elektronik dan non-tunai di Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok</p>	<p>deviasi antara peraturan dan praktik</p>
	<p>Substansi Kebijakan</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pembayaran parkir wajib non-tunai</li> <li>2. Juru parkir wajib menggunakan aplikasi</li> <li>3. Larangan parkir apabila tidak menggunakan non tunai</li> </ol>	<p>Apakah ketiga ketentuan ini diterapkan secara konsisten atau terjadi pelanggaran/pengabaian</p>
<p><b>II. Faktor Kendala Implementasi</b></p>	<p><b>Komunikasi</b> <i>(Edwards III)</i></p>	<p>Tingkat kejelasan dan efektivitas penyampaian isi kebijakan kepada pelaksana</p>	<p>Apakah pelaksana memahami isi kebijakan, dan apakah sosialisasi dilakukan dengan baik</p>

	<b>Sumber Daya</b> <i>(Edwards III)</i>	Ketersediaan alat, teknologi, pelatihan, dan dukungan teknis	Apakah juru parkir memiliki fasilitas dan pelatihan yang memadai untuk menjalankan sistem parkir elektronik
	<b>Disposisi Pelaksana</b> <i>(Edwards III)</i>	Sikap, motivasi, dan penerimaan juru parkir terhadap kebijakan	Apakah pelaksana bersedia menjalankan sistem baru atau justru menolak dan kembali ke sistem manual
	<b>Struktur Birokrasi</b> <i>(Edwards III)</i>	Sistem organisasi, pengawasan, dan mekanisme kontrol dalam pelaksanaan kebijakan	Apakah Dishub memiliki sistem kontrol yang aktif, dan apakah pelanggaran ditindaklanjuti dengan tegas

*Sumber : Penyusun Penelitian, 2025*

## **1.7 Metode Penelitian**

### **1.7.1 Desain Penelitian**

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana kebijakan wajib parkir elektronik yang tertuang dalam SK Kepala Dinas Perhubungan Kota Semarang dilaksanakan, serta apakah kebijakan tersebut berdampak pada tata

kelola parkir yang lebih tertib dan efisien. Peneliti menggunakan **pendekatan kualitatif**, karena pendekatan ini sesuai untuk memberikan gambaran nyata mengenai kondisi di lapangan.

Dalam praktiknya, peneliti mengumpulkan data melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi, kemudian menyusunnya secara sistematis untuk memahami fenomena yang terjadi. Analisis penelitian mengacu pada teori implementasi kebijakan George C. Edwards III, yang menekankan empat aspek utama: komunikasi, sumber daya, disposisi pelaksana, dan struktur birokrasi. Dengan teori tersebut, peneliti dapat menilai sejauh mana kebijakan parkir elektronik di Kota Semarang dijalankan sesuai dengan SK Kepala Dinas Perhubungan Nomor 500.11.33/14187 Tahun 2024.

### **1.7.2 Situs Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan di Kota Semarang dengan dua lokasi utama. Pertama, Dinas Perhubungan Kota Semarang, sebagai instansi yang memiliki kewenangan dalam perumusan dan pelaksanaan kebijakan parkir. Kedua, penelitian dilakukan di dua ruas jalan yang telah ditetapkan sebagai kawasan wajib parkir elektronik, yaitu Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok.

Pemilihan kedua situs penelitian ini dimaksudkan agar penelitian dapat memberikan gambaran yang lebih utuh mengenai implementasi kebijakan parkir elektronik, baik dari sisi kelembagaan di Dinas Perhubungan maupun dari sisi operasional di lapangan.

### 1.7.3 Subjek Penelitian

Subjek penelitian ini adalah pihak-pihak yang terlibat langsung dalam pelaksanaan kebijakan parkir elektronik di Kota Semarang. Pemilihan subjek dilakukan dengan menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu pemilihan informan berdasarkan pertimbangan tertentu, khususnya karena keterkaitan dan pemahaman mereka terhadap topik penelitian. Menurut Creswell (2014), *purposive sampling* dalam penelitian kualitatif digunakan untuk memilih individu yang dianggap paling memahami isu yang diteliti sehingga dapat memberikan informasi yang mendalam dan relevan. Pendekatan ini memudahkan peneliti untuk menyelidiki objek atau situasi sosial yang menjadi fokus penelitian.

Dalam praktiknya, peneliti mewawancarai beberapa informan utama, yaitu:

**Tabel 1.6 Tabel Informan**

No	Informan	Jumlah
1.	Kepala Seksi Bidang Parkir (Dinas Perhubungan Kota Semarang)	1
2	Tim Pengawas (Dinas Perhubungan Kota Semarang)	1
3	Juru Parkir di ruas Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok	4
4	Masyarakat pengguna parkir	5

Pemilihan informan ini didasarkan pada peran dan pengalaman mereka, yang dianggap penting untuk menjelaskan efektivitas, tantangan, serta penerimaan masyarakat terhadap kebijakan parkir elektronik. Dengan melibatkan pejabat

Dishub, juru parkir, dan pengguna parkir, penelitian ini dapat mengeksplorasi dimensi kebijakan tidak hanya dari sisi pembuat regulasi, tetapi juga dari sudut pandang pelaksana dan pengguna lapangan.

#### **1.7.4 Jenis Data**

Metode kualitatif dalam penelitian ini melibatkan pengumpulan data berupa teks atau tulisan, kata-kata tertulis, tindakan, dan kondisi faktual di lapangan. Teks atau tulisan adalah rangkaian huruf yang mencerminkan situasi yang sedang berlangsung, sementara kata-kata tertulis terdiri dari kalimat-kalimat yang menggambarkan kondisi yang dialami. Selain itu, data kualitatif juga mencakup tindakan dan kondisi faktual, di mana situasi atau kondisi lokasi penelitian dapat menjadi sumber data.

#### **1.7.5 Sumber Data**

##### **A. Data Primer**

Data primer dalam penelitian ini diperoleh langsung dari lapangan melalui dua teknik utama, yaitu wawancara dan observasi.

##### **1. Wawancara**

Peneliti melakukan wawancara mendalam dengan beberapa informan kunci, antara lain pejabat Dinas Perhubungan Kota Semarang yang membidangi urusan parkir, juru parkir yang bertugas di Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok, serta masyarakat pengguna parkir di kedua ruas jalan tersebut. Wawancara dilakukan secara semi-terstruktur, sehingga peneliti dapat

menyiapkan pertanyaan pokok namun tetap memberi ruang bagi informan untuk menjelaskan pengalaman dan pandangan mereka secara lebih luas.

## **2. Observasi**

Peneliti juga melakukan observasi langsung di Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok yang telah ditetapkan sebagai kawasan wajib parkir elektronik. Observasi difokuskan pada aktivitas parkir sehari-hari, interaksi antara juru parkir dan pengguna, serta keberadaan fasilitas elektronik yang mendukung kebijakan. Dalam praktiknya, peneliti tidak menemukan adanya penggunaan perangkat elektronik oleh juru parkir, karena transaksi masih dilakukan secara tunai. Temuan ini dicatat sebagai bagian penting dari hasil penelitian, karena menunjukkan adanya perbedaan antara aturan kebijakan dan pelaksanaan di lapangan.

Penggunaan wawancara dan observasi sebagai sumber data primer ini memungkinkan peneliti memperoleh gambaran yang nyata dan kontekstual mengenai implementasi parkir elektronik di Kota Semarang. Hal ini sesuai dengan pandangan Creswell (2014), bahwa penelitian kualitatif sebaiknya memanfaatkan pengalaman partisipan secara langsung untuk memahami fenomena sosial.

## **B. Data Sekunder**

Data sekunder diperoleh melalui telaah dokumen dan sumber tertulis yang relevan dengan implementasi kebijakan parkir elektronik di Kota Semarang. Sumber-sumber tersebut antara lain:

1. **Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum**, yang menjadi regulasi induk. Peraturan ini mengatur ketentuan mengenai sistem parkir manual maupun elektronik.
2. **Surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Nomor 500.11.33/14187 Tahun 2024**, yang merupakan turunan dari Perwal dan menetapkan Jalan MH Thamrin serta Jalan Depok sebagai kawasan wajib parkir elektronik.
3. **Laporan Retribusi Parkir Dinas Perhubungan Kota Semarang**, yang memuat informasi kinerja retribusi parkir dan target implementasi parkir elektronik
4. **Unggahan website dan media sosial resmi Dinas Perhubungan Kota Semarang**, website resmi dan media sosial Instagram yang mendokumentasikan informasi terkait pemberlakuan ruas parkir khusus elektronik, termasuk didalamnya sosialisasi dan pengawasan juru parkir.
5. **Pemberitaan media lokal**, seperti Radar Semarang, Tribunjateng, Antaranews, yang menjadi rujukan penting untuk melihat dinamika implementasi, termasuk sosialisasi, respon juru parkir, dan kendala teknis terhadap kebijakan parkir elektronik.

Penggunaan berbagai sumber data sekunder tersebut memungkinkan peneliti melakukan triangulasi, sehingga temuan lebih valid dan sesuai dengan kondisi di lapangan. Namun, penelitian ini juga mencatat keterbatasan akses terhadap dokumen resmi tertentu, seperti Laporan Kinerja Dinas Perhubungan Kota

Semarang, sehingga sebagian data diperoleh dari sumber terbuka maupun hasil wawancara

### **1.7.6 Teknik Pengumpulan Data**

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan tiga teknik utama untuk mengumpulkan data, yaitu wawancara, observasi, dan studi dokumentasi.

#### **1. Wawancara**

Peneliti melakukan secara *purposive sampling* dimana informan meliputi Kepala Bidang Parkir serta Kepala Bidang Pengendalian dan Penertiban Dinas Perhubungan Kota Semarang yang menjelaskan mengenai latar belakang kebiakan penetapan parkir eletronik, mekanisme pelaksanaan, hingga pengawasan yang dilakukan dengan informan pihak Dinas Perhubungan Kota Semarang.

Selain dari pihak Dinas Perhubungan, peneliti mewawancarai 4 orang juru parkir yang bertugas di kedua ruas jalan yang ditetapkan sebagai kawasan parkir elektronik. Keterangan yang didapatkan dari peneliti, menunjukkan meskipun kedua ruas jalan telah ditetapkan sebagai Kawasan parkir elektronik, namun praktik dilapangan belum berjalan sebagaimana semestinya dan transaksi justru masih secara konvensional.

Untuk mendapatkan perspektif pengguna, peneliti mewawancarai 5 orang pengguna parkir di kedua ruas jalan. Peneliti mendapatkan informasi dengan respon yang berbeda-beda ada yang mengetahui dan juga tidak mengetahui mengenai pemberlakuan parkir elektronik. Alasan yang muncul

salah satunya kebiasaan praktis menggunakan pembayaran tunai atau langsung ke juru parkir.

## 2. **Observasi**

Peneliti juga melakukan observasi langsung di Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok yang telah ditetapkan sebagai kawasan wajib parkir elektronik. Observasi difokuskan pada aktivitas parkir sehari-hari, interaksi antara juru parkir dan pengguna, serta keberadaan perangkat elektronik yang mendukung kebijakan. Namun, dari hasil pengamatan, peneliti tidak menemukan adanya penggunaan perangkat elektronik, karena transaksi parkir dilakukan secara tunai. Temuan ini dicatat sebagai bagian penting penelitian, karena menunjukkan adanya perbedaan antara aturan yang ditetapkan dengan praktik di lapangan.

## 3. **Studi Dokumentasi**

Selain wawancara dan observasi, peneliti juga menelaah dokumen dan sumber tertulis yang relevan, seperti Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021, SK Kepala Dinas Perhubungan Nomor 500.11.33/14187 Tahun 2024, unggahan media sosial resmi Dishub, serta pemberitaan media lokal mengenai pelaksanaan parkir elektronik. Studi dokumentasi ini membantu memperkuat data yang diperoleh di lapangan dan menjadi dasar untuk melakukan triangulasi sumber.

Dengan menggabungkan wawancara, observasi, dan studi dokumentasi, peneliti dapat memperoleh data yang lebih lengkap dan memahami pelaksanaan

kebijakan parkir elektronik secara lebih utuh, baik dari sisi pengalaman langsung di lapangan maupun dari dokumen resmi yang mendukung kebijakan.

### **1.7.7 Analisis dan Interpretasi Data**

Analisis data dalam penelitian ini dilakukan secara interaktif dan berlangsung sepanjang proses pengumpulan data. Peneliti menggunakan model analisis Miles, Huberman, dan Saldana (2014), yang terdiri dari tiga tahap utama: reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

#### **1. Reduksi Data**

Data yang diperoleh dari wawancara, observasi, dan dokumentasi terlebih dahulu dibaca secara berulang, kemudian diberi **kode** sesuai dengan tema yang muncul (Saldana, 2013). Misalnya, pernyataan juru parkir mengenai “masih menerima pembayaran tunai” diberi kode *komunikasi* atau *resistensi lapangan*. Sementara keterangan pejabat Dishub tentang “keterbatasan alat” diberi kode *sumber daya*. Proses ini membantu peneliti memilah data yang relevan dengan fokus penelitian.

#### **2. Penyajian Data**

Setelah diberi kode, data disusun dalam bentuk narasi dan kutipan wawancara, serta dikelompokkan berdasarkan empat variabel implementasi kebijakan menurut George C. Edwards III, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Penyajian ini memudahkan peneliti untuk melihat pola keterkaitan dan perbedaan antara keterangan pejabat Dishub, juru parkir, dan pengguna parkir.

### 3. Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi

Dari hasil penyajian data, peneliti menafsirkan makna dengan menghubungkan temuan lapangan dengan teori yang digunakan. Misalnya, tidak digunakannya perangkat elektronik di lokasi parkir menunjukkan adanya hambatan pada aspek komunikasi dan disposisi. Kesimpulan yang dihasilkan kemudian diperiksa ulang melalui triangulasi, yaitu membandingkan hasil wawancara, observasi, dan dokumen, agar data yang diperoleh valid.

#### 1.7.8 Kualitas Data

Dalam penelitian kualitatif, kualitas data dapat diperiksa dengan berbagai cara, salah satunya melalui triangulasi. Dari beberapa jenis triangulasi, penelitian ini menggunakan **triangulasi sumber**, yaitu membandingkan data yang diperoleh dari beberapa informan berbeda. Misalnya, keterangan pejabat Dinas Perhubungan dibandingkan dengan pernyataan juru parkir dan pengguna parkir. Dengan cara ini, peneliti dapat memastikan bahwa informasi yang diperoleh lebih konsisten dan dapat dipertanggungjawabkan.