

BAB II

GAMBARAN UMUM KOTA SEMARANG DAN KEBIJAKAN PARKIR ELEKTRONIK

2.1 Gambaran Umum Kota Semarang

2.1.1 Kota Semarang

Gambar 2.1 Peta Kota Semarang



Sumber : PPID Kota Semarang

Kota Semarang merupakan ibu kota Provinsi Jawa Tengah yang secara geografis memiliki posisi strategis di kawasan utara Pulau Jawa. Letaknya berada pada koordinat antara $6^{\circ}50'$ – $7^{\circ}10'$ Lintang Selatan dan $109^{\circ}35'$ – $110^{\circ}50'$ Bujur Timur. Kota ini berbatasan langsung dengan Laut Jawa di sebelah utara, Kabupaten Kendal di sebelah barat, Kabupaten Semarang di selatan, dan Kabupaten Demak di

timur. Letak ini menjadikan Semarang sebagai salah satu titik simpul penting dalam jaringan logistik nasional yang menghubungkan kawasan barat dan timur Pulau Jawa melalui jalur pantai utara (Pantura).

Wilayah Kota Semarang memiliki karakteristik geografis yang cukup unik, yaitu terdiri dari dua zona utama: dataran rendah di wilayah utara yang dikenal sebagai “semarang bawah” dan wilayah perbukitan di selatan yang disebut “semarang atas”. Perbedaan kontur ini menciptakan tantangan tersendiri dalam perencanaan tata ruang dan sistem transportasi. Semarang bawah rentan terhadap banjir rob dan kemacetan lalu lintas karena aktivitas perdagangan yang padat, sementara semarang atas mengalami tekanan dari perkembangan pemukiman dan pertumbuhan kendaraan pribadi yang terus meningkat.

Secara administratif, Kota Semarang terbagi menjadi 16 kecamatan dan 177 kelurahan. Luas wilayahnya tercatat sebesar 373,70 km², menjadikannya salah satu kota besar di Indonesia. Kecamatan-kecamatan seperti Semarang Tengah, Semarang Utara, dan Gajahmungkur merupakan kawasan inti kota dengan kepadatan aktivitas ekonomi, pemerintahan, dan transportasi yang tinggi. Sebaliknya, wilayah seperti Tembalang dan Gunungpati menjadi kawasan penyangga dan pemukiman yang mengalami pertumbuhan penduduk cukup cepat dalam beberapa tahun terakhir.

Posisi strategis Kota Semarang juga ditandai dengan keberadaan pelabuhan internasional Tanjung Emas, Stasiun Besar Semarang Tawang, serta Bandara Internasional Ahmad Yani. Ketiganya berperan penting dalam menopang konektivitas transportasi antarkota dan antarprovinsi. Namun, integrasi antara

sistem transportasi publik dengan tata ruang perkotaan masih menjadi tantangan yang belum terselesaikan, terutama dalam hal pengaturan lalu lintas dan pengelolaan parkir di pusat kota.

Sebagai pusat pemerintahan, perdagangan, dan jasa di Jawa Tengah, Kota Semarang terus mengalami tekanan mobilitas tinggi setiap harinya. Kombinasi antara pertumbuhan kendaraan, urbanisasi, dan perkembangan infrastruktur membuat Kota Semarang perlu memiliki sistem transportasi yang tangguh, terintegrasi, dan adaptif terhadap dinamika ruang kota. Dalam konteks inilah, pengelolaan parkir menjadi salah satu isu penting yang tidak bisa diabaikan dalam perencanaan kota ke depan.

2.1.2 Kondisi Demografis Kota Semarang

Tabel 2.1 Persebaran Luas Wilayah Kota Semarang Tahun 2023

No.	Kecamatan	Jumlah Kelurahan	Luas (Km2)	Persentase
1.	Mijen	14	57,55	15,4
2.	Gunungpati	16	54,11	14,47
3.	Banyumanik	11	25,69	6,87
4.	Gajah Mungkur	8	9,07	2,42
5.	Semarang Selatan	10	5,93	1,58
6.	Candisari	7	6,54	1,75
7.	Tembalang	12	44,20	11,83
8.	Pedurungan	12	20,72	5,54
9.	Genuk	13	27,39	7,32

10.	Gayamsari	7	6,18	1,65
11.	Semarang Timur	10	7,70	2,06
12.	Semarang Utara	9	10,97	2,93
13.	Semarang Tengah	15	6,14	1,64
14.	Semarang Barat	16	21,74	5,81
15.	Tugu	7	31,78	8,5
16.	Ngaliyan	10	37,99	10,16
	TOTAL	177	373,70	100

Sumber: BPS Kota Semarang, 2023

Berdasarkan data pada Tabel 2.1, dapat dilihat bahwa wilayah Kota Semarang memiliki karakteristik topografi yang beragam dengan persebaran luas yang tidak merata antar kecamatan. Kecamatan Mijen merupakan wilayah terluas dengan luas mencapai 57,55 km² atau sekitar 15,40% dari total luas kota, disusul oleh Gunungpati dengan 54,11 km² (14,47%) dan Tembalang seluas 44,20 km² (11,83%). Ketiga kecamatan ini terletak di bagian selatan Kota Semarang yang umumnya memiliki kontur perbukitan dan masih didominasi oleh kawasan permukiman serta lahan terbuka hijau.

Sementara itu, kecamatan dengan luas terkecil adalah Semarang Selatan (5,93 km²), Semarang Tengah (6,14 km²), dan Gayamsari (6,18 km²). Ketiganya berada di kawasan pusat kota dengan tingkat kepadatan penduduk dan aktivitas ekonomi yang relatif tinggi. Wilayah ini menjadi pusat pemerintahan, perdagangan, serta pelayanan publik, sehingga meskipun luasnya kecil, kontribusi ekonominya cukup besar terhadap struktur perkotaan Semarang.

Kecamatan Ngaliyan (37,99 km²) dan Tugu (31,78 km²) yang terletak di bagian barat kota juga memiliki luas wilayah yang signifikan, masing-masing berkontribusi 10,16% dan 8,50% dari total luas wilayah Kota Semarang. Adapun wilayah dengan luas menengah meliputi Genuk (27,39 km²), Banyumanik (25,69 km²), dan Semarang Barat (21,74 km²) yang berfungsi sebagai zona transisi antara kawasan padat perkotaan dan kawasan pengembangan permukiman baru.

Secara keseluruhan, distribusi luas wilayah ini menunjukkan bahwa bagian selatan dan barat Kota Semarang memiliki proporsi lahan yang lebih besar dibandingkan wilayah utara dan pusat kota. Kondisi ini berimplikasi pada pola pembangunan kota yang cenderung berkembang ke arah selatan dan barat, menyesuaikan dengan ketersediaan lahan dan daya dukung lingkungan.

2.1.3 Kondisi Kependudukan

Tabel 2.2 Persebaran umlah Penduduk dan Tingkat Kepadatan Penduduk di Kota Semarang Tahun 2023

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)
1	Mijen	89.948	1.591,35
2	Gunung Pati	100.752	1.729,00
3	Banyumanik	143.433	4.822,53
4	Gajah Mungkur	56.350	6.030,73
5	Semarang Selatan	62.179	10.456,73
6	Candisari	75.614	11.820,08
7	Tembalang	198.862	5.038,38

8	Pedurungan	196.526	9.309,77
9	Genuk	132.473	5.099,22
10	Gayamsari	70.409	11.319,94
11	Semarang Timur	66.481	12.261,64
12	Semarang Utara	117.887	10.347,60
13	Semarang Tengah	55.213	10.672,11
14	Semarang Barat	149.326	6.888,81
15	Tugu	33.795	1.201,59
16	Ngaliyan	145.495	3.384,58
	Kota Semarang	1.694.743	4.534,07

Sumber : BPS Kota Semarang

Pertumbuhan penduduk dan urbanisasi yang pesat menjadikan Kota Semarang sebagai salah satu kawasan metropolitan strategis di Jawa Tengah yang menghadapi tekanan ruang dan mobilitas tinggi. Berdasarkan data tahun 2023, total jumlah penduduk Kota Semarang tercatat mencapai lebih dari 1,68 juta jiwa, yang tersebar di 16 kecamatan dengan komposisi spasial dan kepadatan yang sangat beragam. Luas total wilayah administratif Kota Semarang yang mencapai sekitar 373,70 km² menghasilkan kepadatan rata-rata sekitar 4.500 jiwa/km², namun distribusi beban penduduk ini tidak merata antar wilayah.

Wilayah yang mencakup pusat-pusat aktivitas ekonomi, pendidikan, dan pemerintahan cenderung memiliki tingkat kepadatan penduduk yang sangat tinggi. Sebagai contoh, Kecamatan Semarang Tengah yang merupakan salah satu lokasi utama dalam studi kasus ini mencatat kepadatan penduduk tertinggi mencapai

10.672 jiwa/km². Kecamatan lain seperti Gayamsari (11.319 jiwa/km²), Candisari (11.820 jiwa/km²), dan Semarang Selatan (10.456 jiwa/km²) juga menunjukkan kepadatan yang signifikan, mencerminkan tingginya konsentrasi permukiman dan aktivitas di kawasan perkotaan inti.

Fenomena ini sangat relevan untuk dibahas dalam konteks implementasi kebijakan publik, khususnya kebijakan sistem parkir elektronik yang diterapkan di Jalan MH Thamrin dan Jalan Depok. Kedua ruas jalan tersebut berada dalam wilayah dengan tekanan kepadatan tinggi, lalu lintas padat, dan kebutuhan ruang parkir yang kompleks. Implementasi sistem parkir elektronik di kawasan ini tidak hanya merupakan upaya penataan lalu lintas, tetapi juga bagian dari strategi adaptif dalam mengelola dampak urbanisasi dan keterbatasan ruang kota.

Lebih lanjut, wilayah dengan kepadatan rendah seperti Mijen (1.591 jiwa/km²) dan Gunungpati (1.729 jiwa/km²) menggambarkan sisi lain Kota Semarang yang lebih dominan sebagai kawasan penyangga dan pemukiman baru. Perbedaan kontras ini mengindikasikan bahwa kebijakan parkir elektronik harus disesuaikan dengan karakteristik demografis dan spasial masing-masing wilayah. Pusat kota membutuhkan regulasi yang ketat dan sistem yang efisien karena tekanan penggunaan ruangnya jauh lebih tinggi dibandingkan wilayah perifer.

Dengan kata lain, dinamika jumlah dan kepadatan penduduk menjadi salah satu variabel penting yang harus dipertimbangkan dalam evaluasi kebijakan pelayanan publik. Dalam konteks ini, penerapan parkir elektronik bukan sekadar upaya teknologis, tetapi juga respons terhadap kompleksitas sosial dan spasial yang menyertai proses urbanisasi di Semarang. Oleh karena itu, data kependudukan dan

kepadatan menjadi bagian integral dalam menilai urgensi, efektivitas, dan keberlanjutan dari kebijakan kawasan wajib parkir elektronik..

Dengan karakteristik geografis dan demografis yang kompleks, Kota Semarang memerlukan tata kelola transportasi yang adaptif dan responsif, khususnya dalam mengatasi tekanan parkir di pusat kota. Kepadatan aktivitas di kawasan seperti Semarang Tengah menjadikan pengelolaan parkir sebagai salah satu tantangan utama yang harus dijawab oleh pemerintah kota. Dalam konteks inilah, lahir kebijakan kawasan wajib parkir elektronik sebagai bagian dari strategi digitalisasi pelayanan public. Kepadatan penduduk dan kompleksitas tata ruang inilah yang melatarbelakangi lahirnya kebijakan kawasan wajib parkir elektronik, yang akan dibahas pada subbab berikutnya

2.2 Kebijakan Parkir Elektronik Di Kota Semarang

2.2.1 Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021

Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 tentang Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum merupakan regulasi utama yang mengatur tata kelola parkir di ruang publik Kota Semarang, khususnya di tepi jalan umum. Peraturan ini diterbitkan dengan latar belakang kebutuhan untuk meningkatkan ketertiban lalu lintas serta modernisasi sistem pelayanan parkir. Dalam konsideran menimbang, disebutkan bahwa pemerintah kota perlu menerapkan **sistem pelayanan parkir elektronik** sebagai bagian dari transformasi pelayanan publik yang lebih efisien, transparan, dan mendukung pengelolaan lalu lintas yang tertib dan lancar. Dengan demikian, Perwal ini menjadi dasar hukum penting bagi pelaksanaan kebijakan parkir digital di Kota Semarang.

Peraturan ini memuat dua model sistem pelayanan, yakni **manual dan elektronik**, sebagaimana ditegaskan dalam **Pasal 5 ayat (3)**. Meskipun keduanya masih digunakan secara paralel dalam praktik, fokus kebijakan jangka panjang Pemerintah Kota Semarang diarahkan pada penerapan sistem elektronik. Sistem manual disebut sebagai bentuk konvensional, sedangkan sistem elektronik mewakili pendekatan modern yang memanfaatkan teknologi digital dalam proses pembayaran dan pelaporan parkir. Kepala Dinas Perhubungan diberi wewenang untuk menetapkan sistem yang digunakan di setiap lokasi parkir yang telah ditentukan (**Pasal 5 ayat (4)**), sehingga terdapat kontrol administratif dalam implementasi sistem digital tersebut.

Fokus sistem parkir elektronik dijelaskan secara lebih rinci dalam **Pasal 7**, yang merupakan inti dari kebijakan digitalisasi layanan parkir. Dalam ketentuan tersebut, sistem elektronik dilaksanakan melalui metode pembayaran **nontunai** yang dilakukan oleh pengguna jasa parkir. Proses transaksi dilakukan melalui **aplikasi digital** yang disediakan oleh juru parkir atau penyedia layanan parkir resmi.

Pengaturan terkait **alokasi pendapatan retribusi dari sistem elektronik** diatur dalam **Pasal 9**, dengan skema pembagian yang dirancang agar adil dan mendorong keterlibatan semua pihak. Jika juru parkir memperoleh upah dari pemerintah, maka 95% pendapatan disetor ke kas daerah, sementara 5% diberikan kepada aplikator atau penyedia sistem dan perbankan (**Pasal 9 ayat (1) huruf a**). Sedangkan jika juru parkir tidak diupah, maka terdapat pembagian: 55% untuk kas daerah, 40% untuk juru parkir, dan 5% untuk aplikator dan perbankan (**Pasal 9 ayat**

(1) **huruf b**). Seluruh skema ini wajib dituangkan dalam perjanjian resmi antara para pihak sesuai dengan **Pasal 9 ayat (2)**, yang menunjukkan bahwa sistem elektronik tidak hanya berbasis teknologi, tetapi juga dilindungi oleh kerangka hukum yang kuat.

Secara keseluruhan, Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021 menjadi **kerangka hukum strategis** bagi implementasi sistem parkir elektronik yang mendukung integrasi antara pelayanan publik, digitalisasi fiskal, dan pengelolaan lalu lintas perkotaan. Dengan menempatkan aplikasi digital sebagai medium utama pembayaran dan pelaporan, regulasi ini menggeser paradigma pengelolaan parkir ke arah **smart governance** dan **smart mobility**. Meski masih memuat ketentuan tentang sistem manual sebagai bentuk transisi, fokus pengembangan jangka panjang dari kebijakan ini jelas diarahkan pada adopsi penuh sistem elektronik sebagai bentuk pelayanan parkir modern yang adaptif terhadap kebutuhan kota masa depan.

2.2.2 Surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Nomor 500.11.33/14187 Tahun 2024

Surat Keputusan (SK) ini merupakan bentuk konkret pelaksanaan dari Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021, khususnya ketentuan dalam **Pasal 5 ayat (4)** yang memberikan kewenangan kepada Kepala Dinas Perhubungan untuk menetapkan sistem pelayanan parkir di lokasi tertentu. SK ini secara resmi menetapkan **dua ruas jalan**, yaitu Jalan Depok dan Jalan MH. Thamrin, sebagai **kawasan wajib parkir elektronik**. Dengan diterbitkannya SK ini, maka seluruh aktivitas parkir di dua ruas jalan tersebut secara legal diatur untuk menggunakan

sistem nontunai berbasis aplikasi elektronik. Ini menandai pergeseran penting dalam strategi layanan publik Kota Semarang, dari sistem campuran menuju wilayah parkir yang sepenuhnya berbasis digital.

Pertimbangan hukum dalam SK ini sangat kuat, sebagaimana terlihat dari daftar peraturan yang melandasinya, mulai dari Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Pemerintahan Daerah, hingga Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2018 tentang Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE). Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan parkir elektronik bukanlah kebijakan sektoral, melainkan bagian dari ekosistem tata kelola pemerintahan berbasis teknologi informasi. Dengan dasar yang kokoh tersebut, SK ini tidak sekadar bersifat administratif, namun juga strategis sebagai instrumen transformasi layanan perkotaan yang lebih modern dan adaptif

Gambar 2.2 Titik Parkir Jalan MH. Thamrin dan Depok



Sumber : Dokumentasi Peneliti

Pada **Diktum Kesatu dan Kedua**, SK menetapkan wilayah yang termasuk dalam kawasan wajib parkir elektronik, yakni **ruas Jalan Depok dan MH. Thamrin**. Dengan dijadikannya dua ruas ini sebagai percontohan, diharapkan penerapan sistem parkir elektronik dapat dievaluasi dan direplikasi ke wilayah lain

yang memiliki karakteristik serupa. Dua ruas tersebut juga mewakili kawasan dengan kepadatan kendaraan tinggi yang membutuhkan sistem pengelolaan parkir yang cepat, akurat, dan tidak mengganggu arus lalu lintas.

Hal yang paling krusial terdapat pada **Diktum Ketiga**, yang menjabarkan **ketentuan teknis penerapan parkir elektronik** di wilayah yang ditetapkan. Ada tiga prinsip utama:

- 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

Ketentuan ini bersifat mengikat dan tidak opsional, sehingga menandai bahwa transformasi digital bukan hanya pilihan tetapi menjadi kewajiban hukum di kawasan tersebut. Regulasi ini juga memberi kepastian hukum bagi aparat, pengguna jalan, maupun juru parkir mengenai aturan main yang berlaku di kawasan tersebut.

SK ini juga mencerminkan perubahan pendekatan peran juru parkir dalam sistem layanan publik. Mereka tidak lagi hanya sebagai pemungut retribusi di lapangan, tetapi juga sebagai operator sistem digital yang harus **menguasai aplikasi parkir elektronik**. Dengan demikian, diperlukan pelatihan, standarisasi, dan pengawasan khusus agar juru parkir dapat menjalankan tugasnya sesuai ketentuan. Di sisi lain, pengguna jasa parkir juga dituntut untuk menyesuaikan diri dengan teknologi pembayaran digital. Hal ini menjadi tantangan tersendiri dalam

proses adaptasi masyarakat, terutama bagi pengguna kendaraan yang belum terbiasa menggunakan aplikasi atau transaksi nontunai.

2.3 Pemilihan Lokasi Jalan Depok dan Jalan Thamrin

Gambar 2.2 Peta Jalan MH Thamrin dan Depok



Sumber : jalanpu.semarangkota.go.id

Pemilihan Jalan Depok dan Jalan MH. Thamrin sebagai kawasan wajib parkir elektronik sebagaimana ditetapkan dalam SK Kadishub Nomor 500.11.33/14187 Tahun 2024 didasarkan pada sejumlah pertimbangan strategis. Kedua ruas jalan ini memiliki intensitas aktivitas ekonomi yang sangat tinggi, dengan konsentrasi bisnis, perdagangan, dan jasa yang padat. Jalan Depok khususnya dikenal sebagai pusat perdagangan ritel dan jasa, di mana sebagian besar bangunan merupakan ruko yang menampung berbagai jenis usaha. Kehadiran aktivitas komersial yang tinggi ini menciptakan permintaan parkir yang signifikan, sehingga pengelolaan parkir manual rentan menimbulkan kebocoran pendapatan retribusi.

Selain faktor ekonomi, kedua ruas jalan ini berada di kawasan segitiga emas (Central Business District) Kota Semarang, yang menjadi pusat aktivitas bisnis,

perkantoran, dan perdagangan utama. Posisi strategis ini menjadikan Jalan Depok dan MH. Thamrin sebagai kawasan prioritas untuk digitalisasi parkir karena tingginya volume kendaraan dan interaksi antara pengguna jalan dan pengelola parkir. Integrasi kawasan ini ke dalam CBD memperkuat urgensi penerapan sistem elektronik sebagai upaya meningkatkan efisiensi, transparansi, dan pengendalian lalu lintas di area yang memiliki kepadatan kendaraan tinggi.