

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Wilayah Parkir Berlangganan Barcode

2.1.1 Profil Umum Kota Medan

Kota Medan, sebagai kota metropolitan terbesar ketiga di Indonesia, tengah menghadapi tekanan tata ruang yang berat akibat pertumbuhan agresif kendaraan bermotor sebesar 10% per tahun yang tidak sebanding dengan perluasan panjang jalan di bawah 1% per tahun. Kondisi ini memicu kemacetan, maraknya parkir liar yang mereduksi ruang publik, serta kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari retribusi parkir tepi jalan yang mencapai 40-50% pada sistem konvensional. Merespons masalah tersebut, Pemerintah Kota Medan meluncurkan sistem E-Parking pada tahun 2021 yang terbukti mampu menekan kebocoran hingga di bawah 10%. Guna memaksimalkan capaian tersebut, Pemko Medan meluncurkan inovasi lanjutan berupa kebijakan parkir berlangganan berbasis barcode per 1 Juli 2024 melalui Peraturan Wali Kota Nomor 26 Tahun 2024. Dari total 656 ruas jalan yang ada, kebijakan modernisasi ini baru menjangkau 150 ruas jalan.

Secara ekonomi, kebijakan ini memberikan penghematan biaya yang sangat signifikan bagi masyarakat, di mana efisiensi biaya parkir tahunan mencapai 94% untuk kendaraan roda dua (dari Rp1.460.000 menjadi Rp90.000) dan 93-96% untuk kendaraan roda empat. Meskipun memberikan kepastian biaya bagi pengguna jalan, kebijakan ini memunculkan dinamika hasil yang beragam. Dari perspektif pendapatan daerah, target PAD sebesar Rp150 miliar per tahun masih jauh dari realisasi. Selain itu, implementasi di lapangan menghadapi tantangan sosio-kultural

yang besar, seperti resistensi masyarakat yang gagap teknologi digital, ketimpangan akses bagi lansia dan kelompok berpenghasilan rendah, serta kebingungan publik akibat dualisme sistem di mana oknum juru parkir nakal tetap memungut uang tunai meskipun kendaraan telah dipasang stiker barcode.

Penelitian-penelitian terdahulu, seperti yang dilakukan oleh Rangkyu dkk. (2023) dan Ananda dkk. (2024), telah berhasil memetakan kontribusi fiskal e-parking terhadap PAD serta mengidentifikasi adanya resistensi awal masyarakat. Kendati demikian, masih terdapat celah pengetahuan (research gap) karena belum ada kajian yang secara holistik menguraikan akar penyebab resistensi, polarisasi pandangan pro-kontra, serta dampak perilaku riil pada pengguna jalan dan aktor informal seperti juru parkir liar. Oleh karena itu, penelitian kualitatif dengan desain studi kasus (case study) ini hadir untuk menganalisis secara mendalam dampak implementasi kebijakan tersebut dari dimensi ekonomi, sosial, psikologis, dan operasional.

Secara teoritis, penelitian ini ditelaah melalui integrasi Teori Pelayanan Publik (Sinambela, 2018) dengan dimensi ServQual dari Parasuraman dkk. (1988), Teori Kebijakan Publik (Dye, 2017) melalui model implementasi Van Meter dan Van Horn (1975), serta dilengkapi dengan konsep E-Government dan Sistem Informasi. Guna mendapatkan data alamiah yang kredibel, situs penelitian difokuskan pada berbagai ruas jalan di Kota Medan dengan tingkat kepadatan yang bervariasi. Data primer dan sekunder dikumpulkan melalui teknik wawancara mendalam, observasi langsung, serta analisis dokumen, yang melibatkan pengguna jalan, petugas parkir, dan pejabat Dinas Perhubungan Kota Medan selaku subjek

penelitian. Seluruh data yang diperoleh kemudian diolah menggunakan model analisis interaktif dari Miles, Huberman, dan Saldana (2014) meliputi kondensasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan yang diuji validitasnya melalui triangulasi. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat teoritis bagi literatur manajemen publik urban serta manfaat praktis berupa solusi konkret bagi Pemko Medan dalam menyempurnakan kebijakan parkir yang transparan dan berpihak pada masyarakat.

2.1.2 Wilayah Parkir Berlangganan *Barcode*

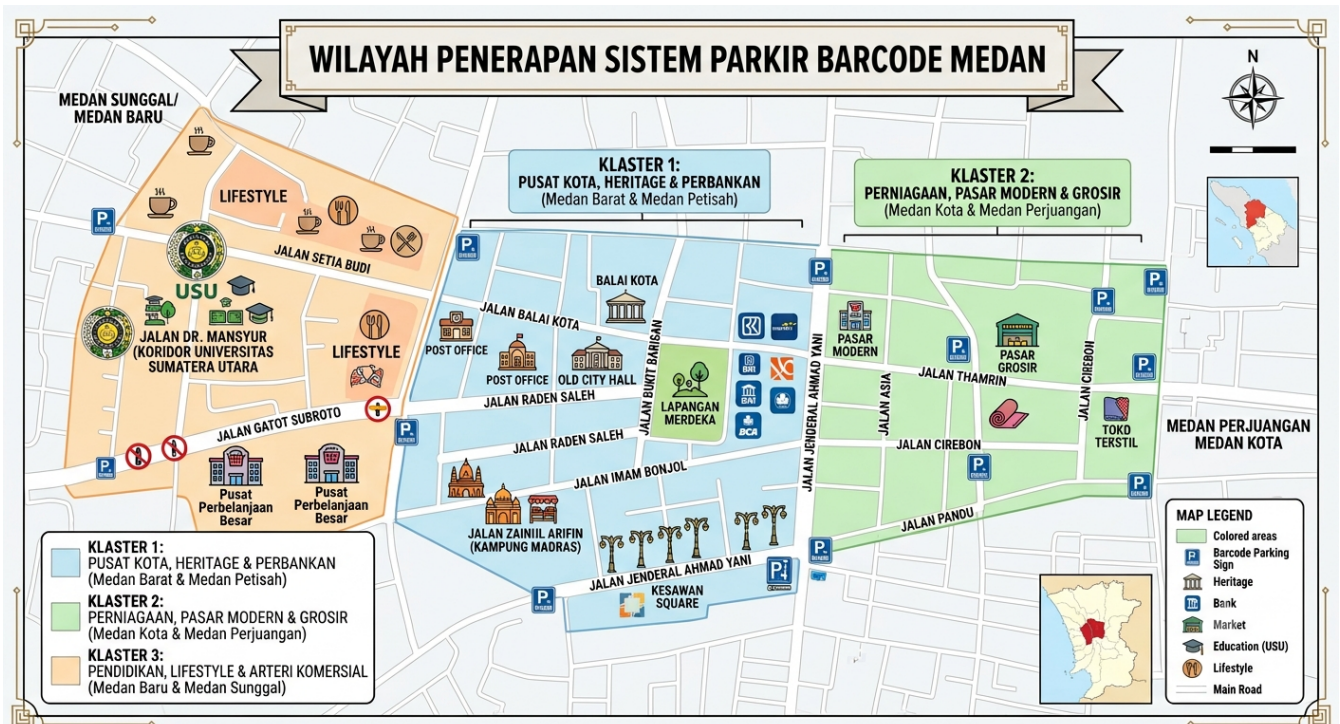
Implementasi kebijakan parkir berlangganan melalui sistem barcode di Kota Medan secara resmi dimulai pada 1 Juli 2024, berdasarkan amanat Peraturan Wali Kota Nomor 26 Tahun 2024. Dari keseluruhan 656 ruas jalan yang tersebar di ibu kota Sumatera Utara tersebut, Dinas Perhubungan baru menetapkan 150 ruas jalan utama sebagai lokasi penerapan sistem parkir nontunai ini. Penentuan wilayah operasional tidak didasarkan pada batas administratif kecamatan, melainkan pada pendekatan klasterisasi spasial yang mempertimbangkan fungsi kawasan sebagai koridor ekonomi, sentra bisnis, zona perkantoran, serta jalur arteri dengan mobilitas dan kepadatan lalu lintas yang tinggi.

Secara spesifik, sebaran lokasi parkir barcode terkonsentrasi pada tiga klaster utama yang menjadi tulang punggung kegiatan ekonomi kota. Klaster pertama mencakup kawasan Pusat Kota, Heritage, dan Perbankan yang meliputi wilayah Medan Barat dan Medan Petisah, dengan ruas-ruas jalan padat aktivitas seperti Jalan Balai Kota, Jalan Bukit Barisan di sekitar Lapangan Merdeka, Jalan Raden Saleh, Jalan Imam Bonjol, Jalan Zainul Arifin di kawasan Kampung Madras,

serta koridor Jalan Jenderal Ahmad Yani di kawasan Kesawan. Klaster kedua adalah wilayah Perniagaan, Pasar Modern, dan Grosir di Medan Kota serta Medan Perjuangan, yang menghubungkan ruas-ruas penting seperti Jalan Thamrin, Jalan Asia, Jalan Cirebon, hingga Jalan Pandu. Sementara itu, klaster ketiga menyoar kawasan Pendidikan, Gaya Hidup, dan Arteri Komersial di Medan Baru dan Medan Sunggal, meliputi Jalan Dr. Mansyur yang melintasi kawasan Universitas Sumatera Utara, Jalan Setia Budi, serta Jalan Gatot Subroto yang menjadi akses utama menuju pusat-pusat perbelanjaan besar.

Meskipun kawasan-kawasan strategis tersebut telah menerapkan sistem barcode, realitas di lapangan menunjukkan adanya hambatan spasial yang cukup signifikan akibat cakupan kebijakan yang belum merata. Dengan hanya 150 ruas jalan yang tersistem digital, masih tersisa 506 ruas jalan lainnya yang tetap beroperasi dengan metode konvensional. Kesenjangan jangkauan ini menimbulkan fenomena dualisme sistem yang membingungkan masyarakat, di mana pengguna yang telah memiliki stiker barcode tahunan kerap kembali dimintai pembayaran tunai oleh oknum juru parkir ketika berada di ruas jalan yang belum terintegrasi secara digital. Keterbatasan wilayah operasional ini pula yang diduga kuat menjadi salah satu penyebab utama tidak tercapainya target Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari retribusi parkir tepi jalan yang dipatok sebesar Rp150 miliar per tahun, sehingga ke depan diperlukan perluasan wilayah pengawasan dan digitalisasi secara masif ke koridor-koridor jalan penunjang lainnya.

Gambar 2. 1 Wilayah Kota Medan



Sumber: Bappeda Kota Medan (Rencana Tata Ruang Wilayah/RTRW)

2.1.4 Kondisi Demografi dan Dinamika Kependudukan

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Medan tahun 2024, jumlah penduduk Kota Medan mencapai sekitar 2,4 juta jiwa, menjadikannya kota terpadat ketiga di Indonesia setelah Jakarta (10,5 juta jiwa) dan Surabaya (2,9 juta jiwa). Namun, jika dihitung termasuk penduduk komuter (yang bekerja atau beraktivitas di Medan pada siang hari namun tinggal di kabupaten sekitarnya), populasi harian dapat mencapai 3 juta jiwa atau lebih. Tingginya kepadatan penduduk ini berkorelasi positif dengan jumlah kendaraan bermotor yang terus meningkat rata-rata 10 persen per tahun.

Laju pertumbuhan penduduk Kota Medan dalam satu dekade terakhir rata-rata sekitar 1,2 persen per tahun, yang tergolong moderat. Namun, yang lebih signifikan adalah pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor, yang jauh melampaui

pertumbuhan penduduk dan pertumbuhan panjang jalan. Berikut adalah data proyeksi jumlah kendaraan bermotor di Kota Medan berdasarkan data dari Dinas Perhubungan dan Korps Lalu Lintas Kepolisian Daerah Sumatera Utara (dalam ribuan unit):

Tabel 2. 2 Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Medan per Tahun (2020–2024)

Jenis Kendaraan	2020	2021	2022	2023	2024
Sepeda Motor	1.850	2.035	2.238	2.462	2.708
Mobil Penumpang	520	572	629	692	761
Mobil Barang	85	90	95	100	105
Bus	12	12	13	13	14
Total	2.467	2.709	2.975	3.267	3.588

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Medan & Korlantas Polda Sumut (Data diolah oleh Peneliti, 2026)

Dari tabel di atas, terlihat bahwa total kendaraan bermotor di Medan meningkat dari sekitar 2,47 juta unit pada tahun 2020 menjadi sekitar 3,59 juta unit pada tahun 2024, atau tumbuh rata-rata 9,8 persen per tahun. Jika tren ini terus berlanjut, diperkirakan pada tahun 2026 jumlah kendaraan bermotor di Medan akan melebihi 4 juta unit. Sebagai perbandingan, panjang total ruas jalan di Medan hanya

sekitar 1.500 km (dengan 656 ruas jalan). Artinya, kepadatan lalu lintas mencapai lebih dari 2.600 kendaraan per km jalan, jauh di atas kapasitas ideal.

Kondisi ini berdampak langsung pada tiga masalah utama perkotaan yang disebutkan dalam latar belakang penelitian: kemacetan lalu lintas (terutama di jam sibuk dan di kawasan pusat kota), berkurangnya ruang publik akibat parkir liar di badan jalan, serta merosotnya kenyamanan masyarakat pengguna jalan (karena waktu tempuh yang panjang, polusi udara, dan kebisingan). Kebijakan parkir berlangganan berbasis barcode hadir sebagai salah satu upaya pemerintah untuk mengatur parkir tepi jalan agar lebih tertib, sehingga diharapkan dapat mengurangi kemacetan akibat kendaraan yang parkir sembarangan.

2.1.6 Dinamika Transportasi dan Permasalahan Parkir

Kota Medan, sebagaimana kota metropolitan besar lainnya di Indonesia, menghadapi tantangan transportasi yang kompleks. Sistem transportasi publik di Medan masih belum memadai untuk mengakomodasi kebutuhan mobilitas warganya. Bus kota (Trans Metro Deli) beroperasi dengan frekuensi terbatas, angkutan kota (angkot) dianggap tidak nyaman dan sering tidak tepat waktu, dan kereta api komuter baru tersedia di koridor Medan-Binjai dan Medan-Tebing Tinggi yang terbatas. Akibatnya, sebagian besar masyarakat (sekitar 70-80 persen) masih bergantung pada kendaraan pribadi, baik sepeda motor maupun mobil.

Ketergantungan pada kendaraan pribadi ini, dikombinasikan dengan pertumbuhan jumlah kendaraan yang sangat tinggi (rata-rata 10 persen per tahun) dan panjang jalan yang relatif tetap, menciptakan ketidakseimbangan antara suplai (jalan dan ruang parkir) dengan permintaan (kendaraan). Dari total luas wilayah

Medan (265 km²), hanya sekitar 8-10 persen yang berupa ruas jalan. Sisanya adalah kawasan pemukiman, perkantoran, komersial, industri, dan fasilitas umum. Dengan kata lain, ruang parkir merupakan komoditas yang semakin langka dan semakin mahal.

Permasalahan parkir di Medan dapat dikategorikan menjadi tiga jenis:

1. Parkir di tepi jalan badan umum: Ini adalah lokasi parkir yang dikelola secara resmi oleh Dinas Perhubungan dan menjadi fokus kebijakan parkir berlangganan barcode. Masalahnya: masih terbatasnya ruas yang menerapkan sistem digital (baru 150 dari 656 ruas), masih adanya oknum juru parkir nakal yang memungut tunai, dan dualisme sistem (barcode vs tunai) yang membingungkan masyarakat.
2. Parkir liar di badan jalan, trotoar, atau lahan yang tidak ditentukan: Ini adalah parkir yang tidak resmi, sering ditemukan di kawasan pertokoan, pasar, sekolah, atau perkantoran yang tidak memiliki lahan parkir yang memadai. Pelakunya bisa masyarakat umum yang memarkir kendaraan sembarangan, atau juru parkir liar yang memungut biaya secara ilegal.
3. Parkir di lahan khusus (off-street parking): Ini adalah parkir di gedung parkir bertingkat, pusat perbelanjaan, perkantoran, dan permukiman. Sektor

ini tidak diatur oleh kebijakan parkir berlangganan barcode karena berada di dalam kawasan privat atau badan usaha.

Kebijakan parkir berlangganan barcode difokuskan untuk mengatasi masalah pada jenis pertama (parkir tepi jalan) karena disinilah potensi PAD paling besar dan masalah dualisme sistem paling kentara.

2.1.7 Dinas Perhubungan Kota Medan

Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Medan memiliki sejarah panjang dalam pengelolaan transportasi di ibu kota Provinsi Sumatera Utara. Sebelum tahun 2002, organisasi ini semula bernama Cabang Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (LLAJR) yang berada di bawah induk Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (LLAJR) Tingkat I Provinsi Sumatera Utara.

Perubahan signifikan terjadi seiring dengan diberlakukannya Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2002 tentang penyerahan sebagian wewenang pemerintah pusat tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan kepada daerah provinsi dan kabupaten/kota. Berdasarkan regulasi tersebut, nama instansi ini berubah menjadi Dinas Perhubungan Kota Medan yang dikenal hingga saat ini.

Berdasarkan Peraturan Walikota Medan Nomor 63 Tahun 2017, Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana pemerintah daerah di bidang perhubungan. Kepala Dinas berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah.

Dinas Perhubungan mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintah daerah di bidang perhubungan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan.

Secara garis besar, Dinas Perhubungan Kota Medan bertugas membantu Walikota melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang ditugaskan kepada daerah kota. Dalam melaksanakan tugasnya, Dinas Perhubungan menyelenggarakan fungsi-fungsi sebagai berikut:

1. Perumusan kebijakan urusan pemerintahan bidang perhubungan
2. Pelaksanaan kebijakan urusan pemerintahan bidang perhubungan
3. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan urusan pemerintahan bidang perhubungan
4. Pelaksanaan administratif Dinas Perhubungan sesuai dengan lingkup tugasnya
5. Pelaksanaan tugas pembantuan berdasarkan atas peraturan perundang-undangan
6. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh walikota terkait dengan tugas dan fungsinya

Visi dan Misi

Visi Dinas Perhubungan Kota Medan:

"Terwujudnya sistem transportasi yang aman, nyaman, cepat, terjangkau, terpadu, dan berkelanjutan untuk mendukung Kota Medan sebagai kota metropolitan yang berdaya saing."

Misi Dinas Perhubungan Kota Medan:

1. Meningkatkan kemampuan sumber daya manusia, baik aparatur maupun masyarakat

2. Mewujudkan sistem angkutan massal terpadu
3. Menyediakan aksesibilitas transportasi bagi semua golongan
4. Meningkatkan efisiensi dan efektifitas kinerja pelayanan transportasi
5. Mempromosikan transportasi yang tertib, selamat dan ramah lingkungan

Berdasarkan informasi terkini, Kepala Dinas Perhubungan Kota Medan dijabat oleh Irsan I. Nasution yang membawahi para kepala bidang serta Tim Cakrawala dalam pengawasan operasional.

Sebelumnya, posisi Kepala Dishub juga pernah dipegang oleh Erwin Saleh (2025) dan Dr. Iswar, S.SiT, M.T (2024) serta Suriono sebagai Plt Kepala Dinas pada awal 2026.

2.1.8 Struktur Keanggotaan Dinas Perhubungan Kota Medan

Struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Medan diatur berdasarkan Peraturan Walikota Medan Nomor 63 Tahun 2017 tentang Rincian Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Medan. Secara garis besar, struktur organisasi terdiri dari unsur pimpinan, unsur pembantu pimpinan (sekretariat), unsur pelaksana (bidang-bidang), serta unsur pengawas (kelompok jabatan fungsional).

1. Unsur Pimpinan

Kepala Dinas Perhubungan (Kadis)

- Menyelenggarakan urusan pemerintahan daerah di bidang perhubungan
- Bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah
- Membawahkan Sekretariat dan seluruh bidang

2. Unsur Pembantu Pimpinan (Sekretariat)

Sekretaris

- Membawahkan 3 (tiga) Sub Bagian
 - Bertugas melaksanakan koordinasi administrasi umum, kepegawaian, keuangan, perencanaan, evaluasi, dan fasilitasi kebijakan
- a. Sub Bagian Kepegawaian dan Umum
- Mengelola administrasi umum dan kepegawaian
 - Meliputi tata naskah dinas, kearsipan, perlengkapan, kerumahtanggaan, kehumasan, dan keprotokolan
- b. Sub Bagian Keuangan
- Mengelola administrasi keuangan Dinas
 - Meliputi penyusunan rencana, pemrosesan, verifikasi, dan pelaporan keuangan
- c. Sub Bagian Perencanaan dan Evaluasi
- Menyusun rencana program dan kegiatan Dinas
 - Melaksanakan evaluasi, pengendalian, dan pelaporan program
3. Unsur Pelaksana (Bidang)
- a. Bidang Lalu Lintas
- Membawahkan:
- Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
 - Seksi Penyediaan Perlengkapan Jalan
- b. Bidang Angkutan
- Membawahkan:
- Seksi Perkeretaapian
 - Seksi Penyediaan Angkutan Umum Orang dan Barang

c. Bidang Teknik Sarana dan Prasarana Angkutan Darat

Membawahkan:

- Seksi Teknik Perbengkelan Karoseri
- Seksi Pengembangan Teknik Pengujian Kendaraan Bermotor
- Seksi Pengembangan Teknik Terminal

d. Bidang Fasilitas Layanan Perhubungan

Membawahkan:

- Seksi Analisis Dampak Lalu Lintas
- Seksi Fasilitas Layanan Angkutan

e. Bidang Parkir (Pengelolaan Perparkiran)

- Bertanggung jawab atas implementasi kebijakan parkir berlangganan barcode
- Mengawasi juru parkir, distribusi stiker, dan pemantauan pendapatan retribusi

4. Unsur Pelaksana Teknis (UPTD)

a. UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor

- Membawahkan Subbagian Tata Usaha

b. UPTD Pengelolaan Terminal

- Membawahkan Subbagian Tata Usaha

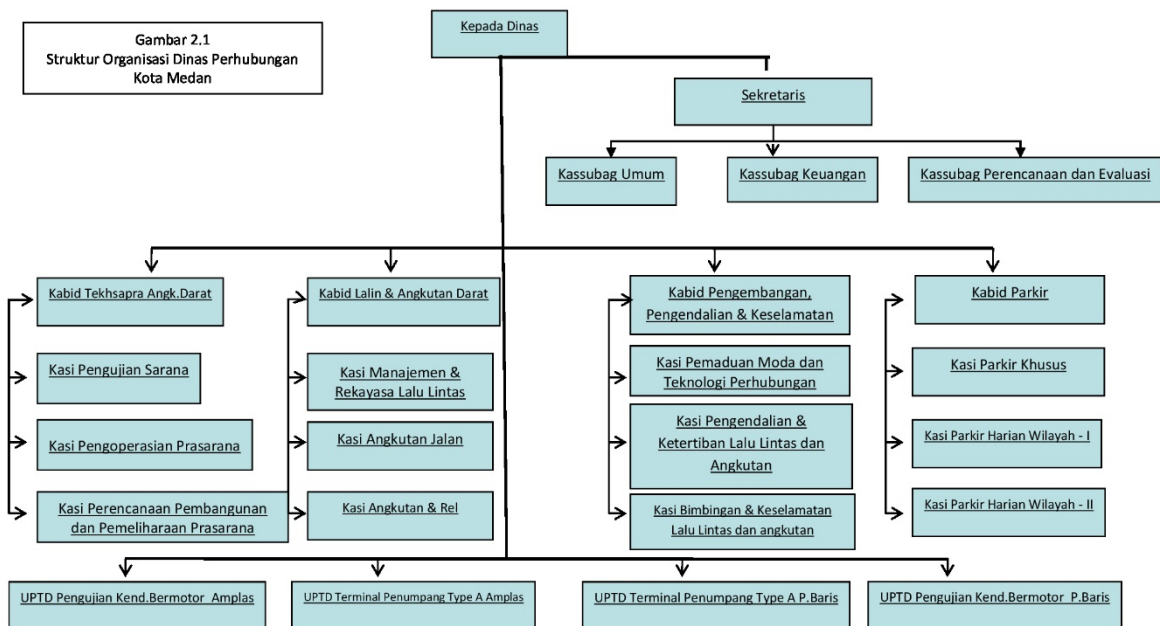
c. UPTD Pengelolaan Perparkiran

- Membawahkan Subbagian Tata Usaha

5. Unsur Pengawas

Jabatan Fungsional

- Analisis Kebijakan (terintegrasi di setiap bidang)



- Pranata Komputer
- Arsiparis
- Dan jabatan fungsional lain sesuai kebutuhan

6. Tim Pengawasan Operasional (Tim Cakrawala)

Selain struktur organisasi formal, Dinas Perhubungan Kota Medan juga mengoptimalkan Tim Cakrawala sebagai unit pengawasan operasional di lapangan.

Tim ini bertugas:

- Melakukan penelusuran dan investigasi pelanggaran parkir
- Mendeteksi peredaran karcis parkir palsu
- Mengawasi kinerja petugas di lapangan
- Memberikan laporan langsung kepada Kepala Dinas

Gambar 2. 2 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Medan

Sumber: <https://dishub.medan.go.id/menu/Profil/STRUKTUR-DINAS-PERHUBUNGAN.html>

2.1.9 Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Medan sebagai Aktor Utama Kebijakan

Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Medan merupakan perangkat daerah yang diberi kewenangan dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan di bidang perhubungan, tidak terkecuali pengelolaan perparkiran di tepi jalan umum. Dalam penelitian ini, Dishub Kota Medan berperan sebagai aktor utama yang melaksanakan kebijakan parkir berlangganan berbasis barcode. Dishub bertanggung jawab mulai dari perencanaan (penyusunan Peraturan Wali Kota Nomor 26 Tahun 2024), penganggaran (pencetakan stiker barcode dengan anggaran Rp6 miliar untuk 1,5 juta lembar), pelaksanaan (penyediaan alat scan, pelatihan juru parkir, distribusi stiker), pengawasan (operasi lapangan, penanganan pengaduan), hingga evaluasi (survei kepuasan masyarakat, laporan PAD).

Visi Dinas Perhubungan Kota Medan:

"Terwujudnya sistem transportasi yang aman, nyaman, cepat, terjangkau, terpadu, dan berkelanjutan untuk mendukung Kota Medan sebagai kota metropolitan yang berdaya saing."

Misi Dinas Perhubungan Kota Medan:

1. Meningkatkan kualitas pelayanan transportasi publik perkotaan.
2. Mengembangkan sistem manajemen lalu lintas yang terintegrasi.
3. Meningkatkan keselamatan dan ketertiban lalu lintas.
4. Mengoptimalkan pengelolaan perparkiran dan retribusi daerah.
5. Mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik dan akuntabel.

Dari misi ke-4, terlihat jelas bahwa pengelolaan perparkiran merupakan salah satu prioritas Dishub. Kebijakan parkir berlangganan barcode adalah implementasi konkret dari misi tersebut, dengan harapan dapat mengoptimalkan pendapatan asli daerah (PAD) dari sektor parkir yang selama ini bocor hingga 40-50 persen.

Dalam konteks implementasi kebijakan parkir berlangganan barcode di Kota Medan, unit-unit yang paling relevan dalam struktur Dishub adalah:

Tabel 2. 3 Matriks Peran Unit Organisasi dalam Kebijakan Parkir Berlangganan.

Unit Organisasi	Peran dalam Kebijakan Parkir Berlangganan
Kepala Dinas	Penanggung jawab final kebijakan, menerima laporan dari Tim Cakrawala dan Kabid Parkir
Bidang Lalu Lintas	Mengatur rekayasa dan manajemen lalu lintas di ruas jalan yang menjadi lokasi parkir
Bidang Parkir (UPTD Pengelolaan Perparkiran)	Pelaksana utama kebijakan: distribusi stiker, pelatihan juru parkir, pengawasan lapangan, pengelolaan pendapatan retribusi
Seksi Perparkiran (di bawah Bidang Lalu Lintas)	Perumus teknis kebijakan parkir, termasuk penyusunan Peraturan Wali Kota Nomor 26 Tahun 2024

Tim Cakrawala	Pengawasan operasional, investigasi pungli dan karcis palsu
---------------	---

Sumber: Diolah oleh Peneliti, 2026

Gambar 2. 3 Poster Sosialisasi Parkir Berlangganan Barcode

DISHUB KOTA MEDAN **PARKIR BERLANGGANAN HADIR DI MEDAN** **KOTA MEDAN BERKAH**

MULAI 1 JULI 2024

RODA DUA : RP. 90.000/TAHUN

RODA EMPAT : RP. 130.000/TAHUN

TRUK/BUS : RP. 168.000/TAHUN

OUTLET PEMBELIAN STIKER

- PENGUJIAN PINANG BARIS
- TAMAN AHMAD YANI
- PENGUJIAN AMPLAS
- CC ROOM ITS 3L BALAI KOTA
- POS BUS LISTRIK PLAZA MEDAN FAIR
- POS BUS LISTRIK 3 CITY
- SUZUYA MABELAN
- MAL PELAYANAN PUBLIK
- JUKIR TERDEKAT

SYARAT PEMBELIAN STIKER

- FOTO COPY KTP
- FOTO COPY STNK
- FOTO KENDARAAN TAMPAK DEPAN

Contoh Stiker

SN: AAXXXXX

- TIDAK DI PUNGUT BIAYA PARKIR DIKAWASAN WAJIB RETRIBUSI PARKIR YAITU LOKASI PARKIR DI BADAN JALAN KOTA MEDAN

- SETIAP KENDARAAN WAJIB MEMAKAI STIKER BARCODE DARI PEMKO MEDAN

Sumber: https://www.instagram.com/dishub_medan/

2.2 Gambaran Umum Wilayah Parkir Barcode

2.2.1 Cakupan Wilayah dan Distribusi Ruas Jalan

Sistem parkir berlangganan berbasis barcode di Kota Medan mulai dioperasikan pada 1 Juli 2024 sebagai penyempurnaan dari sistem E-Parking yang telah berjalan sejak tahun 2021. Kebijakan ini memiliki landasan hukum berupa Peraturan Wali Kota Medan Nomor 26 Tahun 2024 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pelayanan Parkir Berlangganan di Tepi Jalan Umum.

Dari keseluruhan 656 ruas jalan yang terdapat di Kota Medan, baru 150 ruas jalan (sekitar 22,9 persen) yang telah menerapkan sistem berbasis barcode. Ruas-ruas jalan tersebut tersebar di berbagai kecamatan dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang berbeda-beda. Wilayah yang telah menerapkan parkir berlangganan barcode mencakup:

1. Kawasan pusat kota (Kecamatan Medan Petisah, Medan Baru, Medan Polonia),
2. Kawasan komersial (Kecamatan Medan Perjuangan, Medan Timur, Medan Kota),
3. Sejumlah ruas jalan protokol lainnya (seperti Jalan Gatot Subroto, Jalan Zainul Arifin, Jalan Sisingamangaraja, Jalan Juanda, Jalan Pemuda, dan Jalan Sudirman).

Tabel berikut menyajikan distribusi ruas jalan yang menerapkan sistem barcode per kecamatan (data per Februari 2025):

Tabel 2. 4 Sebaran Ruas Jalan Berbarcode per Kecamatan di Kota Medan

Kecamatan	Jumlah Ruas Jalan	Jumlah Ruas Berbarcode	Persentase
Medan Petisah	45	28	62,2%
Medan Baru	38	24	63,2%
Medan Polonia	30	18	60,0%
Medan Perjuangan	42	20	47,6%
Medan Timur	50	15	30,0%
Medan Kota	55	12	21,8%
Medan Maimun	40	8	20,0%
Medan Johor	60	6	10,0%
Medan Amplas	55	5	9,1%
Medan Tuntungan	40	4	10,0%
Medan Denai	35	3	8,6%
Medan Helvetia	50	3	6,0%
Medan Sunggal	45	2	4,4%
Medan Marelan	30	1	3,3%
Medan Labuhan	25	1	4,0%
Medan Belawan	16	0	0%
6 kecamatan lainnya	100	0	0%
Total	656	150	22,9%

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Medan (Diolah oleh peneliti, 2026)

Dari tabel di atas, terlihat bahwa penerapan sistem barcode masih sangat terkonsentrasi di kawasan pusat kota (Medan Petisah, Baru, Polonia) dan kawasan komersial (Medan Perjuangan, Timur, Kota). Sebaliknya, kecamatan-kecamatan di pinggiran seperti Medan Marelan, Labuhan, Belawan, dan Deli, serta enam kecamatan lainnya, belum sama sekali menerapkan sistem barcode atau persentasenya sangat rendah. Ketimpangan geografis ini menjadi salah satu faktor penghambat adopsi kebijakan secara menyeluruh, sekaligus menunjukkan bahwa upaya perluasan masih menjadi pekerjaan rumah besar bagi Dinas Perhubungan.

Gambar 2. 4 Peta Wilayah Parkir Berlangganan Barcode



Sumber: https://www.instagram.com/dishub_medan/

Berikut adalah ringkasan informasi kunci mengenai sistem parkir berlangganan barcode di Kota Medan:

Tabel 2. 5 Data dan Fakta Implementasi Kebijakan Parkir Berlangganan di Kota Medan

Aspek	Keterangan
-------	------------

Tanggal Mulai Berlaku	1 Juli 2024
Landasan Hukum	Peraturan Wali Kota Medan Nomor 26 Tahun 2024 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pelayanan Parkir Berlangganan di Tepi Jalan Umum
Total Ruas Jalan di Medan	656 ruas
Ruas yang Menerapkan Sistem Barcode	150 ruas (22,9%)
Tarif Roda Dua (Sepeda Motor)	Rp90.000 per tahun
Tarif Roda Empat (Mobil)	Rp130.000 per tahun
Tarif Truk/Bus	Rp168.000 per tahun
Metode Pembayaran	Non-tunai (QRIS, dompet digital, transfer bank)
Sistem Pengawasan	Pemindaian barcode oleh juru parkir terdaftar menggunakan alat scan (60% terlatih per Feb 2025)
Target PAD Tahunan	Rp150 miliar
Realisasi PAD (per Feb 2025)	Sekitar Rp90-100 miliar (belum mencapai target)
Tingkat Adopsi di Institusi	80% (Kejaksaan Negeri Medan)
Jumlah Juru Parkir Resmi	2.000 orang
Juru Parkir Terlatih & Punya Alat	1.200 orang (60%)

Jumlah Sanksi (per Feb 2025)	47 orang diberi sanksi, 12 dicabut izinnya
Stiker Dicitak	1,5 juta lembar (anggaran Rp6 miliar)
Tingkat Kepuasan Masyarakat	67% (survei Dishub)

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Medan, Peraturan Wali Kota Medan Nomor 26 Tahun 2024 (Data diolah oleh Peneliti, 2026)

2.2.2 Posisi Sistem Parkir Berlangganan dalam Sistem Wilayah

Secara hierarkis, sistem parkir berlangganan barcode di Kota Medan terintegrasi dengan berbagai elemen tata ruang dan transportasi kota: 2.3.1 Tugas dan Wewenang Dinas Perhubungan Kota Medan

Tabel 2. 6 Analisis Pengaruh Sistem Wilayah terhadap Kebijakan Parkir Berlangganan di Kota Medan

Tingkat	Elemen Sistem Wilayah	Keterkaitan dengan Parkir Berlangganan
Makro	Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Medan	RTRW menentukan zona parkir (kawasan mana yang diperbolehkan parkir di tepi jalan, kawasan mana yang harus menyediakan parkir di lahan sendiri) dan ruas jalan yang

		menjadi lokasi penerapan sistem barcode.
Meso	Sistem Transportasi Kota	Parkir berlangganan diharapkan dapat mengurangi kemacetan akibat parkir liar di tepi jalan, sehingga memperlancar arus lalu lintas, meningkatkan kecepatan perjalanan, dan mengurangi waktu tempuh.
Mikro	Manajemen Lalu Lintas	Pengaturan parkir tepi jalan agar lebih tertib dan terukur, dengan pembatasan durasi parkir (jika perlu), penentuan lokasi parkir yang tidak mengganggu kelancaran lalu lintas, serta penetapan tarif yang disinsentif untuk parkir jangka panjang.

Sumber: Diolah oleh Peneliti, 2026

Sistem parkir berlangganan ditempatkan sebagai salah satu solusi terhadap tiga permasalahan utama perkotaan, yaitu:

1. Kemacetan lalu lintas: melalui upaya mengurangi parkir liar di badan jalan, terutama di jam sibuk.
2. Kebocoran PAD: dengan menerapkan sistem digital yang transparan, data transaksi terekam real-time, sehingga pendapatan yang masuk ke kas daerah dapat dipantau dan ditingkatkan.
3. Praktik pungli: dengan meminimalkan transaksi tunai antara pengguna dan petugas parkir, sehingga tidak ada ruang bagi juru parkir untuk memungut lebih dari tarif resmi atau menyetorkan lebih sedikit ke kas daerah.

2.2.3 Infrastruktur Pendukung Parkir Berlangganan

Infrastruktur yang menunjang pelaksanaan parkir berlangganan barcode di Kota Medan terdiri dari:

Tabel 2. 7 Infrastruktur Pendukung Implementasi Sistem Parkir Berlangganan di Kota Medan

Jenis Infrastruktur	Keterangan
Stiker Barcode	Tanda bukti kepesertaan yang ditempel pada kendaraan (biasanya di kaca depan untuk mobil, di bodi depan untuk motor). Dicitak dengan anggaran Rp6 miliar untuk 1,5 juta lembar. Stiker berisi barcode unik yang terdaftar di sistem backend.

Alat Pemindai Barcode	Perangkat yang digunakan juru parkir untuk memverifikasi keabsahan stiker. Bisa berupa perangkat khusus (handheld scanner) atau aplikasi di ponsel pintar. Per Februari 2025, baru sekitar 60% juru parkir yang memilikinya.
Sistem Backend Digital	Platform cloud atau server-based untuk mencatat dan memantau transaksi parkir secara langsung (real-time), mengelola data kepesertaan (stiker terdaftar, masa berlaku), serta menghasilkan laporan agregat (total transaksi per hari, per ruas jalan, per juru parkir).
Rambu dan Marka Parkir	Penanda lokasi parkir resmi yang dikelola oleh Dinas Perhubungan, termasuk informasi tarif, durasi maksimal (jika ada), dan sanksi bagi pelanggar.
Loket Pembelian Stiker	Gerai fisik (di kantor Dishub, di mal, di pasar, di terminal) dan saluran digital (aplikasi, website) yang disediakan

	<p>untuk pembelian stiker berlangganan.</p> <p>Belum ada pembelian online sepenuhnya; masih banyak yang harus datang langsung ke loket.</p>
--	---

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Medan dan data primer hasil observasi peneliti. (Data diolah oleh Peneliti, 2026)

2.2.4 Implikasi Sistem Parkir Berlangganan terhadap Wilayah

Penerapan parkir berlangganan barcode membawa berbagai implikasi terhadap tata ruang dan kehidupan perkotaan di Kota Medan, baik yang bersifat positif maupun negatif:

Tabel 2. 8 Implikasi Kebijakan Parkir Berlangganan di Kota Medan (Dampak Positif dan Negatif)

Aspek Implikasi	Dampak Positif	Dampak Negatif
Tata Ruang	Penataan parkir yang lebih teratur di tepi jalan (kendaraan tidak parkir sembarangan, tidak menghalangi arus lalu lintas).	- (belum teridentifikasi secara signifikan)
Perekonomian	Penghematan biaya parkir masyarakat hingga 94% (motor) dan 93-96% (mobil). Masyarakat memiliki lebih banyak	Adanya beban biaya di awal tahun (lump sum) bagi pembeli stiker, yang mungkin memberatkan sebagian masyarakat

	uang untuk belanja atau kebutuhan lain.	dengan arus kas terbatas, meskipun secara total tahunan lebih murah.
Pendapatan Daerah	Penurunan kebocoran PAD dari 40-50% menjadi kurang dari 10%, sehingga efektivitas penyerapan PAD meningkat dari 50-60% menjadi >90%.	Target PAD Rp150 miliar belum tercapai secara optimal (realisasi Rp90-100 miliar), sehingga target pembangunan yang dianggarkan dari sektor ini belum terpenuhi.
Sosial	- (belum teridentifikasi secara signifikan)	Kebingungan masyarakat akibat dualisme sistem (barcode vs tunai) yang masih berlangsung; resistensi terhadap teknologi digital dari kelompok orang tua dan pedagang pasar; ketimpangan akses antara kelompok melek teknologi dan yang tidak.

Lingkungan	Potensi penurunan tingkat kemacetan jika parkir liar dapat dikurangi secara signifikan, sehingga mengurangi emisi gas buang dari kendaraan yang terjebak macet.	Potensi peningkatan penggunaan kendaraan pribadi karena biaya parkir yang menjadi sangat murah, yang justru dapat meningkatkan kemacetan dan polusi dalam jangka panjang.
------------	---	---

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Medan dan Dinas Pendapatan Daerah (2025)
Diolah oleh Peneliti, 2026