

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Populasi di Kota Semarang semakin meningkat setiap tahunnya, yang mana berdasarkan data di tahun 2023, Kota Semarang memiliki jumlah penduduk sebesar 1.694.743 jiwa. Dari jumlah tersebut, sebanyak 838.437 jiwa adalah laki-laki dan 856.306 jiwa adalah Perempuan. Sedangkan, tahun 2024 sebanyak 1.708.833 dengan rincian laki-laki berjumlah 845.177 dan Perempuan 863.656.¹ Dengan meningkatnya jumlah populasi tersebut, hal ini akan sangat berpengaruh pada perubahan sosial. Mobilitas sosial didefinisikan oleh Horton dan Hunt sebagai pergerakan subjek sosial, baik secara personal maupun kolektif, yang mengakibatkan perubahan kedudukan di dalam hierarki kemasyarakatan (dalam Suyatno, 2004). Proses ini melibatkan pergeseran status dalam masyarakat dan umumnya juga disertai perubahan pendapatan, yang dialami baik oleh perorangan maupun kolektif seperti, mereka yang setiap harinya bekerja, anak-anak yang bersekolah, dan juga mereka yang melakukan aktivitas sosial lainnya.

Selain itu, ini juga akan berdampak pada moda transportasi yang

¹ Badan Pusat Statistik Kota Semarang. (21 Maret 2025). *Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin, 2022-2024*. Diakses pada 20 Mei 2025, dari <https://semarangkota.bps.go.id/id/statistics-table/2/NzgjMg/jumlah-penduduk-menurut-jenis-kelamin.html>

digunakan. Salim sebagaimana dikutip Ardiansyah (2015) mengonsepan transportasi sebagai kegiatan memindahkan manusia dan barang muatan dari suatu daerah ke daerah yang lain. Transportasi yang digunakan oleh Masyarakat ialah mobil, motor, dan angkutan umum. Perkembangan moda transportasi telah menghasilkan berbagai variasi, mulai dari jalur darat, laut, hingga udara, yang semuanya memiliki keunikan dan karakteristik tersendiri (Munawar, 2005).

Keberadaan jalan yang seharusnya digunakan untuk semestinya, justru data lapangan menunjukkan problematika kekacauan parkir masih sering ditemukan di Kota Semarang, khususnya pada lokasi parkir di sepanjang bahu jalan. Keberadaan area parker di daerah ini dapat dibilang aksesibel, apalagi area-area kosong di sisi jalan dapat dialihfungsikan menjadi tempat parkir, dengan catatan ada iuran kepada oknum-oknum pengendali wilayah di pinggir jalan.² Hal ini berdampak pada kemacetan lalu lintas disekitar lokasi parkir liar tersebut. Praktik ini dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas, meningkatkan risiko kecelakaan, merusak infrastruktur publik, dan mengurangi kenyamanan masyarakat. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 106 ayat (4) huruf e, setiap pengendara motor memiliki kewajiban hukum untuk mematuhi tata cara berhenti dan parkir yang telah ditetapkan. Pelanggaran terhadap ketentuan

² Ruang Kosong Lahan Parkir Liar, Suara Merdeka, Jumat 22 Februari 2013, hlm 31

parkir ini dapat berimplikasi pada sanksi pidana, baik berupa kurungan maupun denda, sesuai dengan klasifikasi pelanggaran yang diatur dalam Pasal 287 ayat (3).³ Selain itu, juga diperparah dengan peningkatan jumlah kendaraan yang ada. Ditambah lagi dengan minimnya transportasi publik yang efektif dan terjangkau juga mengakibatkan preferensi masyarakat beralih ke kendaraan pribadi, yang berdampak pada memburuknya tingkat kemacetan yang ada.⁴ Dengan jumlah mencapai 1.385.109 unit, volume kendaraan bermotor di Kota Semarang menjadi yang paling signifikan dibandingkan kabupaten/kota lainnya di Jawa Tengah. Fenomena ini tercermin dalam data yang dikeluarkan oleh Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah. Dari jumlah tersebut, sepeda motor mendominasi dengan jumlah sangat besar yaitu 1.608.807 unit, diikuti oleh mobil penumpang sebanyak 238.191 unit. Jenis kendaraan lainnya terdiri dari 3.163 unit bus dan 89.306 unit truk. Dominasi sepeda motor yang begitu tinggi di Kota Semarang mencerminkan tingginya mobilitas masyarakat serta kepadatan aktivitas di wilayah perkotaan yang menjadi pusat pemerintahan, perdagangan, dan layanan publik.

Sementara itu, secara keseluruhan di Provinsi Jawa Tengah, total kendaraan bermotor yang tercatat mencapai 21.235.787 unit. Dari angka tersebut, kategori sepeda motor menempati posisi tertinggi dengan

³ Pasal 287 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁴ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). Laporan Tahunan Transportasi dan Mobilitas.

18.803.423 unit, mobil penumpang tercatat sebanyak 1.705.476 unit, disusul oleh truk sebanyak 688.647 unit dan bus sebanyak 38.301 unit. Data ini sangat penting untuk perencanaan transportasi, pengembangan infrastruktur, serta kebijakan pengendalian lalu lintas dan emisi di tingkat provinsi dan kota.⁵

Praktik parkir tidak resmi yang masih menjamur di berbagai ruas jalan Kota Semarang dikonfirmasi kebenarannya oleh Danang Kurniawan, Sekretaris Dinas Perhubungan setempat. Situasi ini terjadi karena area parkir di kota tersebut masih sangat terbatas. Meski ada larangan, banyak kendaraan yang parkir di sepanjang jalan karena pengguna ingin lebih mudah mencapai ke tempat tujuan. Praktek parkir liar jika tidak ditangani akan menjadi semakin problematis. Ketidakseimbangan antara jumlah kendaraan dan lahan parkir resmi telah menimbulkan sejumlah masalah kompleks di perkotaan.

Di Semarang pertumbuhan kendaraan yang pesat telah menyebabkan kesulitan mencari tempat parkir, sehingga memicu kemacetan dan gangguan ketertiban umum. Akibatnya, pemerintah daerah bertanggung jawab untuk menyediakan layanan publik ini. Pemerintah harus menyediakan lahan parkir dan layanan parkir yang memadai untuk

⁵ Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah. *Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kabupaten/Kota dan Jenis Kendaraan di Provinsi Jawa Tengah (unit)*, 2024. Diakses pada 20 Mei 2025, dari <https://jateng.bps.go.id/id/statistics-table/3/VjJ3NGRGa3dkRk5MTIU1bVNFOTVVbmQyVURSTVFUMDkjMw==/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-kendaraan-di-provinsi-jawa-tengah--unit--2020.html?year=2024>

penertiban kendaraan bagi warga Semarang.⁶

Melalui Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2021, pemerintah mengatur tarif retribusi tempat khusus parkir dengan rincian sebagai berikut: kategori kendaraan roda enam ke atas dikenakan biaya Rp15.000, kendaraan roda empat sebesar Rp5.000, dan kategori sepeda motor maupun roda tiga sebesar Rp3.000.⁷

Di beberapa titik di wilayah Simpang Lima Kota Semarang terdapat sejumlah petugas parkir yang melakukan penarikan retribusi lebih dari ketentuan tersebut. Praktik ini merugikan masyarakat karena mereka dipaksa membayar lebih dari yang seharusnya, bahkan sering kali tanpa adanya kejelasan atau tanda terima resmi. Polisi menangkap seorang juru parkir dikawasan Simpang lima, Kota Semarang karena menarik tarif parkir sebesar Rp. 40.000 terhadap wisatawan yang menggunakan mobil. Guswanto (37), penangkapan berhasil dilakukan terhadap seorang juru parkir ilegal beralamat di Jalan Kertanegara, Kecamatan Semarang Selatan, Kota Semarang, di dekat lokasi kejadian. Insiden ini bermula ketika Sopian (36) mengendarai minibus berplat H 7799 JH yang membawa sekelompok wisatawan dari luar kota tiba di area Simpang Lima Semarang. Ia memarkir kendaraannya sementara para wisatawan melakukan transaksi belanja di sebuah

⁶ Admin. (2023, Januari 25). *“Masih Minim Lahan Parkir, Dishub Kota Semarang Akui Banyak Parkir Liar”*. https://semarangkota.go.id/p/4329/masih_minim_lahan_parkir_dishub_kota_semarang_akui_banyak_parkir_liar. Diakses pada 13 Desember 2024.

⁷ Peraturan Walikota (Perwal) Nomor 37 Tahun 2021 Tentang Tarif Retribusi Tempat Khusus Parkir.

pusat perbelanjaan di wilayah tersebut. Saat memarkir kendaraan, Guswanto menagih biaya parkir sebesar Rp40.000. Mula-mula Sopian hanya membayar Rp25.000, namun Guswanto terus menagih sisa pembayaran sebesar Rp15.000 hingga akhirnya diserahkan. Total biaya yang dipungut mencapai Rp40.000 untuk satu kali parkir. Merasa dirugikan, Sopian melaporkan kejadian tersebut melalui aplikasi Libas milik Polrestabes kota Semarang, yang berakhir dengan pengamanan terhadap juru parkir tersebut.⁸

Kawasan Simpang Lima merupakan salah satu contoh lokasi parkir tepi jalan umum di Kota Semarang. Berdasarkan data Titik parkir yang memiliki pendapatan tertinggi dari retribusi parkir ialah Taman Indonesia Kaya, disusul oleh Kawasan Simpang Lima dan daerah Kusumawardani. Dibandingkan dengan area parkir lain di sekitarnya, titik ini memiliki tingkat perolehan retribusi yang lebih tinggi, sebagaimana tersaji dalam tabel perbandingan berikut:

⁸ Setiawan, E. (2024, April 9). **“Tarik Parkir hingga Rp40.000, Jukir Liar di Simpanglima Semarang Ditangkap.”** <https://jateng.inews.id/berita/tarik-parkir-hingga-rp40000-jukir-liar-di-simpanglima-semarang-ditangkap>. Diakses 16 Oktober 2024.

Tabel 1.1 Pendapatan Retribusi Parkir Di Kota Semarang

No	Titik Parkir	Pendapatan/Bulan	Pendapatan/tahun
1.	Kawasan Simpang lima	1.500.000	18.000.000
2.	Indraprasta	1.030.000	12.360.000
3.	Taman Indonesia Kaya	2.100.000	25.200.000
4.	Erlangga Barat	900.000	10.800.000
5.	Kusumawardani	1.500.000	18.000.000
6.	Pleburan	3.000.000	36.000.000
7.	Taman Pekunden	450.000	5.400.000
8.	Pahlawan	300.000	3.600.000
9.	Tri Lomba Juang	500.000	6.000.000

Sumber: Arsip Dinas Perhubungan Kota Semarang (Olah Data Penulis)

Retribusi memiliki keunggulan komparatif dibandingkan jenis pajak lainnya, terutama karena sifat pemungutannya yang dapat dilakukan secara berulang sesuai dengan intensitas penggunaan layanan yang diberikan. Selain itu, aspek legalitas pemungutan di lapangan menjadi poin plus tersendiri bagi retribusi. Mengingat signifikansinya terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD), retribusi parkir muncul sebagai salah satu instrumen vital bagi Kota Semarang. Implementasi retribusi parkir yang optimal sesuai regulasi pemerintah diharapkan mampu berkontribusi secara nyata dalam mengakselerasi pembangunan daerah.

Pendapatan dari sektor parkir di daerah perkotaan tergolong sangat besar. Namun, banyak kendala yang dihadapi dalam pengelolaan parkir di Simpang Lima yang akhirnya menghambat dalam pengelolaan PAD untuk mencapai target pendapatan. Sejalan dengan hal tersebut melalui data yang diperoleh pada kurun waktu 3 tahun, yaitu pada tahun 2023-2025 memperlihatkan bahwa, tidak tercapainya target dari penerimaan retribusi parkir Kota Semarang, yang selanjutnya dapat dilihat pada tabel berikut;

Tabel 1.2 Target dan Realisasi Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Kota Semarang Tahun 2023-2025

Tahun	Target 1 Tahun	Realisasi Pendapatan S/D Bulan Desember	Kurang/Lebih	Persentase Realisasi terhadap Target (%)
Des 2023	Rp. 5.015.101.824	Rp. 3.772.050.700	Rp. (1.243.051.124)	75,21
Des 2024	Rp. 25.000.000	Rp. 3.898.203.296	Rp. (21.101.796.704)	15,59
Des 2025	Rp. 25.285.292.250	Rp. 4.060.308.240	Rp. (21.224.987.010)	16,06

Sumber: Dokumen Bidang Pungutan Dinas Perhubungan Kota Semarang

Ketidaktercapaian target tersebut mengindikasikan adanya diskrepansi antara potensi riil di lapangan dengan realisasi penerimaan yang masuk ke kas daerah. Kondisi ini menuntut evaluasi mendalam terhadap efektivitas regulasi dan sistem pengawasan parkir, khususnya di titik-titik krusial seperti Simpang Lima. Sebagai gambaran atas fluktuasi dan tren penurunan persentase pencapaian target selama periode pengamatan tersebut, berikut disajikan rincian data penerimaan retribusi parkir Kota Semarang.

Kota Semarang menghadapi problematika parkir liar yang cukup serius sehingga berdampak pada belum maksimalnya pendapatan retribusi parkir. Menurut pengakuan Walikota Semarang, ketentuan larangan parkir sering diabaikan dan tidak sedikit orang yang tetap nekat memarkir kendaraan sembarangan.⁹

⁹ Laeis, zuhdia. (2023, Juli 29). <https://jateng.antaranews.co/berita/501747/wali-kota-semarang-akui-retribusi-parkir-belum-maksimal>. Diakses 13 Desember 2024.

Jika dilihat dari kaca mata Tata Kelola Pemerintahan tentu dengan adanya parkir liar sangat merugikan dan menghambat penyelenggaraan Tata Kelola Pemerintahan yang baik. Selain hal tersebut, telah terjadi pergeseran paradigma menuju pemerintahan yang lebih bijak dengan penyelenggaraan berbasis prinsip tata kelola yang baik (*good governance*). Kehadiran prinsip ini memfasilitasi tercapainya keseimbangan antar berbagai stakeholder. Seperti yang dijelaskan Bambang Rudito dalam bukunya (Nopyandri1, 2014), tata kelola dapat dikatakan baik ketika tercipta sinergi antara pemerintah, pelaku usaha, dan komunitas masyarakat sipil dalam mengelola sumber daya alam, sosial, lingkungan, dan ekonomi. Transparansi, akuntabilitas, dan keterlibatan aktif merupakan prasyarat mendasar untuk membangun tata kelola berkualitas dalam pengaturan apapun. Pemerintah dalam mengelola aset milik publik harus mengedepankan transparansi, efektivitas, dan efisiensi, serta harus responsif terhadap tuntutan keadilan yang fundamental.

Pemerintah sedang gencar melaksanakan pembinaan dan pengawasan dalam rangka menyelesaikan problematika parkir ilegal tersebut. Selain itu, muncul ide untuk melegalkan sejumlah area parkir yang sebelumnya dilarang, dengan ekspektasi meningkatkan pemasukan retribusi untuk PAD Kota Semarang.¹⁰

¹⁰ Assidiq, Yusuf. (2023). "*Akui Retribusi Belum Maksimal, Walikota Semarang: Banyak Parkir Liar.*" <https://rejogja.republika.co.id/berita/ryka5g399/akui-retribusi-parkir-belum-maksimal-wali-kota-semarang-banyak-parkir-liar>. Diakses pada 16 Oktober 2024.

Sayangnya, pemilik lahan parkir yang sulit diajak berkoordinasi membuka peluang keterlibatan oknum tertentu dalam aktivitas parkir ilegal. Pemasukan retribusi parkir yang dipengaruhi faktor cuaca dan fluktuatif sesuai dengan potensi lokasi parkir merupakan hambatan tersendiri.

1.2 Rumusan Masalah

Dengan mengacu pada latar belakang yang telah dijelaskan, maka fokus permasalahan yang akan dikaji ialah sebagai berikut:

1. Bagaimana Implementasi Kebijakan Tarif Parkir di Kawasan Simpang Lima?
2. Mengapa Juru Parkir di Kawasan Simpang Lima Tidak Patuh Terhadap Kebijakan Tarif Parkir?

1.3 Tujuan Penelitian

Untuk menganalisis penyebab ketidaksesuaian tarif parkir di Kota Semarang dengan peraturan yang berlaku, mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan ketidakpatuhan juru parkir, serta mengidentifikasi peran Pemerintah Kota Semarang dalam melakukan pengawasan di Kawasan Simpang Lima. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan rekomendasi kebijakan yang lebih efektif untuk meningkatkan kepatuhan juru parkir dan bagaimana langkah-langkah yang dapat diambil oleh pemerintah dalam menertibkan pungutan parkir liar tersebut agar sesuai dengan aturan.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Dari sisi teori, penelitian ini menyumbang pemahaman mengenai keterkaitan antara Ilmu Politik dan pengelolaan parkir, serta diharapkan dapat menambah khasanah kajian terkait pengelolaan Tarif Retribusi Parkir tepi jalan umum di area Simpang Lima.

1.4.2 Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan data empiris yang konkret mengenai persebaran, jumlah, dan kondisi parkir liar di berbagai wilayah. Data ini sangat penting sebagai landasan bagi perumusan kebijakan publik yang efektif dan berbasis bukti. Dengan informasi yang akurat, pemerintah kota dapat merancang dan menyusun regulasi yang lebih tepat sasaran untuk mengatasi permasalahan parkir liar. Selain itu, hasil penelitian ini berpotensi membantu pemerintah dalam merancang strategi optimal untuk memanfaatkan parkir resmi, sehingga dapat meningkatkan pendapatan asli daerah melalui retribusi parkir yang legal dan teratur.

1.5 Literature Review

1.5.1 Penelitian Terdahulu

Penelitian Carolina Bella Viesta (2020) tentang Evaluasi Kebijakan Penanggulangan Parkir Liar di Kota Yogyakarta. Studi ini mengaplikasikan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif agar dapat menggambarkan

keadaan sebenarnya di lapangan mengenai kebijakan penanggulangan parkir liar. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa dalam menangani kasus parkir liar di Yogyakarta dishub melakukan Tindakan yang bersifat terpadu dan terkoordinasi. Hasil dari penelitian tersebut, mengusulkan beberapa alternatif Solusi bagi pemerintah dalam menangani isu parkir ilegal, yakni melakukan pembinaan dan penertiban, memberikan peringatan, menggelar operasi gabungan perda, mencabut izin usaha, dan melakukan penindakan tegas berupa sanksi tipiring. (Viesta, 2019)

Ulfa Aprilia & Diah Ayu Pratiwi (2021) melakukan kajian bertajuk Efektivitas Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Batam Pada Pungutan Liar di Jembatan Fisabilillah dan Jembatan Narasinga Barelang. Kajian tersebut menggunakan metode kualitatif yang berpendekatan deskriptif. Hasil penelitian ini yaitu, berdasarkan surat keputusan tim terpadu pengawasan parkir liar yang berisi ajakan kepada Masyarakat bahwa penyelenggaraan parkir adalah tanggung jawab bersama bukan hanya dinas perhubungan kota batam saja. Selain itu, turut juga melibatkan kepolisian dan Tenatara Nasional Indonesia guna mencegah adanya konflik diloasi tersebut. (Aprilia & Pratiwi, 2021)

Alberta Veronica Soge (2019) melakukan penelitian bertajuk Persepsi Masyarakat tentang Keberadaan Juru Parkir Liar di Pasar Segiri & Samarinda Square Kecamatan Samarinda Ulu. Penelitian tersebut mengaplikasikan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Hasil studi memperlihatkan bahwa masyarakat umumnya memiliki pandangan

kurang baik terhadap tukang parkir ilegal yang memungut biaya tidak resmi, meskipun ada beberapa yang berpandangan baik. Hal ini tentu menjadi pertanyaan besar, mengapa ada Masyarakat yang memiliki persepsi baik, apakah mereka atau anggota keluarganya merupakan oknum juru parkir liar atau ada intimidasi dari pihak lain. (Soge, 2019)

Faiz Rahmadhia (2022) melakukan kajian bertajuk Tata Kelola Perparkiran di Kota Semarang Dilihat Dari Perspektif Good Governance (Studi Penelitian Pada Parkir Di Wilayah Taman Indonesia Kaya). Kajian tersebut menggunakan metode kualitatif yang berpendekatan deskriptif. Hasil penelitian ini yaitu, dalam mewujudkan tata kelola perparkiran yang baik diperlukan sinergitas antara pemerintah, masyarakat, dan pihak swasta melalui penerapan prinsip transparansi, akuntabilitas, serta partisipasi. Selain itu, guna menangani masalah parkir liar dan juru parkir nakal, Dinas Perhubungan Kota Semarang turut melibatkan jajaran Kepolisian dalam melakukan operasi gabungan untuk memberikan rasa aman dan nyaman bagi pengguna layanan parkir. Penelitian ini juga menemukan bahwa partisipasi masyarakat cukup aktif dalam memberikan laporan, namun efektivitasnya masih terhambat oleh keberadaan juru parkir ilegal dan rendahnya kualitas pelayanan yang membuat masyarakat enggan membayar retribusi. (Rahmadhia, 2022)

Rizky Amelia Putri (2021) melakukan penelitian berjudul Implementasi Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2013 tentang Perparkiran dalam Menanggulangi Parkir Liar di Kota Bandung. Studi ini menerapkan

metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif untuk menganalisis sejauh mana efektivitas penegakan aturan di lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penanggulangan parkir liar di Kota Bandung dilakukan melalui tindakan administratif dan operasional seperti pengembokan ban, penempelan stiker pelanggaran, hingga penderekan kendaraan. Namun, kajian ini menyimpulkan bahwa upaya tersebut belum maksimal karena adanya keterbatasan jumlah personel pengawas serta minimnya fasilitas gedung parkir resmi, yang menyebabkan masyarakat tetap memilih parkir di bahu jalan meski terdapat risiko penertiban. (Putri, 2021)

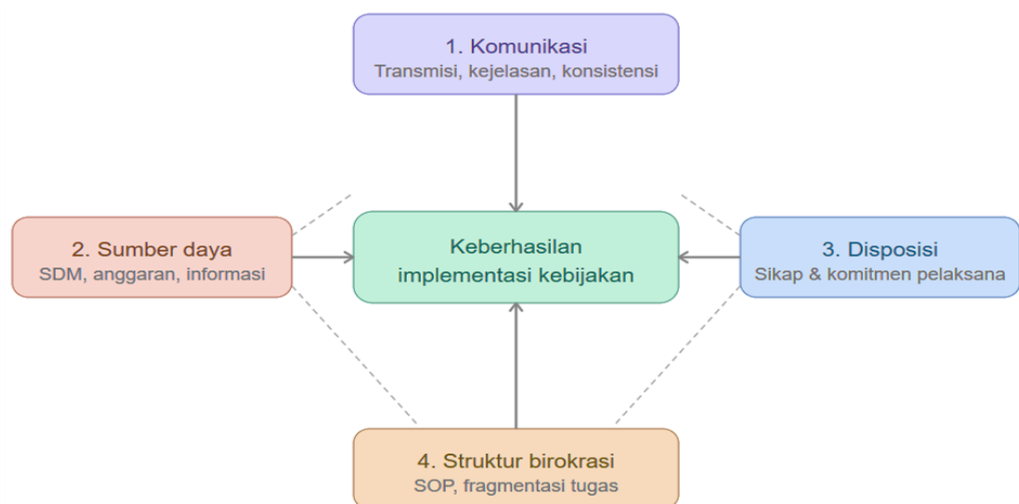
Sebenarnya sudah banyak penelitian yang membahas terkait parkir liar di kota Semarang dan berbagai kota lainnya. Namun, penelitian ini lebih memfokuskan dari segi Tarif Retribusi Parkir nya. Pemerintah yang mana dalam hal ini ialah Dinas Perhubungan belum mampu menangani permasalahan pungutan tarif parkir liar tersebut, mungkin ada beberapa regulasi atau kebijakan yang telah diterapkan. Namun, hal tersebut hanya berjalan beberapa waktu saja dan relatif singkat tanpa adanya evaluasi, sehingga memungkinkan para oknum tersebut untuk beraksi kembali. Penelitian ini akan memberikan kejelasan dalam penanganan tarif parkir liar di Kawasan Simpang Lima yang mana diperlukan adanya regulasi atau kebijakan yang efektif.

1.6 Landasan Teori

1.6.1 Teori Implementasi Kebijakan

Menurut George Edward III (1980), terdapat empat faktor yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi.

Bagan 1.1 Model Implementasi Kebijakan George C. Edward III (1980)



1. Komunikasi (*Communication*)

Komunikasi merupakan variabel pertama dan menjadi fondasi awal dalam proses implementasi kebijakan. Edward III menegaskan bahwa implementator kebijakan harus mengetahui apa yang harus mereka lakukan, dan pengetahuan ini hanya dapat diperoleh melalui komunikasi yang baik dan efektif.

- a. Transmisi (*Transmission*) Transmisi menyangkut bagaimana perintah atau pesan kebijakan disalurkan dari pembuat kebijakan (*policy makers*) kepada para pelaksana (*implementors*) di lapangan. Hambatan transmisi sering terjadi

karena adanya banyak lapisan birokrasi yang harus dilalui informasi. Semakin panjang rantai komunikasi, semakin besar kemungkinan distorsi pesan terjadi. Dalam praktik pemerintahan daerah misalnya, kebijakan yang dirumuskan di tingkat pusat bisa mengalami "pelunturan makna" ketika sampai ke level dinas atau kelurahan.

- b. Kejelasan (*Clarity*) Kejelasan mengacu pada seberapa jelas instruksi kebijakan dirumuskan dan dipahami oleh para implementator. Kebijakan yang multitafsir atau menggunakan bahasa teknis yang tidak dipahami pelaksana lapangan akan menimbulkan kebingungan dan inkonsistensi dalam pelaksanaannya. Kejelasan ini mencakup kejelasan tujuan kebijakan, target sasaran, mekanisme teknis, dan indikator keberhasilan.
- c. Konsistensi (*Consistency*) Konsistensi mengacu pada kestabilan perintah yang diberikan dari waktu ke waktu. Jika implementator menerima perintah yang saling bertentangan atau kebijakan yang sering berubah-ubah, mereka akan mengalami kebingungan dan enggan bertindak. Dalam penelitian tentang implementasi program pemerintah, inkonsistensi kebijakan seringkali menjadi temuan penting yang menghambat efektivitas.

2. Sumber Daya (*Resources*)

Meskipun komunikasi berjalan dengan baik, implementasi kebijakan akan tetap gagal apabila tidak didukung oleh sumber daya yang memadai. Edward III mengidentifikasi sumber daya sebagai faktor pembatas (*enabling factor*) yang kritis.

- a. Sumber Daya Manusia (*Staff*) Ketersediaan personel yang cukup secara kuantitas maupun berkualitas secara kompetensi merupakan elemen pertama sumber daya. Tidak cukup hanya memiliki pegawai dalam jumlah besar; mereka harus memiliki keahlian, pengetahuan, dan keterampilan teknis yang relevan dengan kebijakan yang diimplementasikan. Penempatan pegawai yang tidak sesuai kompetensinya (*mismatching*) merupakan masalah klasik dalam birokrasi Indonesia.
- b. Anggaran (*Budget*) Tanpa dukungan finansial yang memadai, program-program kebijakan tidak dapat berjalan. Anggaran menyangkut bukan hanya besaran nominal, tetapi juga ketepatan waktu pencairan, fleksibilitas penggunaan, dan relevansinya dengan kebutuhan lapangan. Dalam konteks desentralisasi fiskal, keterbatasan DAU dan DAK di daerah seringkali menjadi kendala implementasi kebijakan pusat.
- c. Informasi (*Information*) Informasi mencakup dua hal: pertama, data dan pengetahuan yang dibutuhkan pelaksana untuk menjalankan tugasnya; dan kedua, informasi tentang kepatuhan (*compliance*) para pihak yang terlibat. Tanpa

informasi yang akurat, pelaksana tidak dapat membuat keputusan yang tepat di lapangan.

- d. Kewenangan (*Authority*) Implementator harus memiliki kewenangan formal yang cukup untuk dapat mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan. Kewenangan ini mencakup otoritas untuk memberi sanksi, mengalokasikan sumber daya, maupun berkoordinasi lintas unit.
- e. Fasilitas (*Facilities*) Gedung, peralatan, infrastruktur, dan sarana penunjang lainnya merupakan prasyarat fisik yang tidak dapat diabaikan. Dalam kajian implementasi kebijakan di daerah terpencil, ketiadaan fasilitas dasar seringkali menjadi kendala paling nyata.

3. Disposisi (*Disposition*)

Disposisi atau sikap (*attitude*) merujuk pada kemauan, komitmen, dan orientasi nilai para pelaksana kebijakan. Ini adalah variabel yang paling bersifat "manusiawi" dalam model Edward III dan seringkali menjadi faktor penentu yang terabaikan.

- a. Kognisi (*Cognition*) Seberapa jauh para pelaksana memahami dan menyetujui kebijakan yang harus mereka implementasikan. Pelaksana yang memahami tujuan kebijakan secara mendalam cenderung lebih mampu mengambil keputusan yang tepat ketika menghadapi situasi tidak terduga di lapangan. Arah respons (*Direction of Response*) Edward III

membedakan antara pelaksana yang menerima (*accept*), netral, atau menolak (*reject*) kebijakan.

- b. Pelaksana yang menolak kebijakan—baik karena ketidaksetujuan ideologis, kepentingan pribadi, maupun ketidakpercayaan terhadap pembuat kebijakan—akan cenderung menghindari, memperlambat, atau bahkan menyabotase implementasi secara diam-diam (*street-level bureaucracy*).
- c. Intensitas respons (*Intensity of Response*) Seberapa kuat perasaan pelaksana terhadap kebijakan tersebut. Pelaksana yang memiliki komitmen tinggi akan berusaha lebih keras mengatasi hambatan, berbeda dengan mereka yang hanya melaksanakan kebijakan secara formalitas.

4. Struktur Birokrasi (*Bureaucratic Structure*)

Variabel keempat ini menyoroiti bagaimana struktur organisasi birokrasi itu sendiri dapat memperlancar atau justru menghambat implementasi kebijakan. Edward III menekankan dua aspek utama:

- a. Standard Operating Procedures (*SOP*) SOP adalah prosedur baku yang dikembangkan untuk menstandarkan respons organisasi terhadap berbagai situasi. SOP yang baik memberikan kepastian, konsistensi, dan akuntabilitas dalam pelaksanaan tugas. Namun, SOP yang terlalu kaku dan tidak adaptif terhadap kondisi lapangan justru dapat menghambat

inovasi dan kreativitas pelaksana dalam menangani permasalahan unik. Dalam birokrasi Indonesia, SOP sering menjadi "tameng" untuk menghindari tanggung jawab ("saya hanya ikut prosedur") sekaligus "tembok" yang memperlambat responsivitas layanan.

- b. Fragmentasi (*Fragmentation*) Fragmentasi mengacu pada pembagian tanggung jawab implementasi kebijakan kepada berbagai unit, instansi, atau lembaga yang berbeda. Semakin terfragmentasi sebuah kebijakan, semakin sulit terjadinya koordinasi yang efektif. Fragmentasi birokrasi dapat berupa: tumpang tindih kewenangan antarinstansi, ego sektoral, distribusi tanggung jawab yang tidak jelas, dan lemahnya mekanisme koordinasi lintas lembaga. Dalam konteks otonomi daerah, fragmentasi seringkali muncul dalam bentuk konflik kewenangan antara pemerintah pusat, provinsi, dan kabupaten/kota.

Dari sisi komunikasi, terdapat kendala serius dalam transmisi informasi terkait Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2021, di mana masyarakat dan juru parkir masih belum memiliki pemahaman yang seragam mengenai tarif resmi. Ketidakjelasan informasi ini diperburuk oleh keterbatasan sumber daya, baik secara fisik berupa minimnya lahan parkir resmi maupun secara manajerial melalui terbatasnya jumlah petugas pengawas di lapangan. Akibatnya, kebijakan tidak hanya sulit untuk

ditegakkan secara operasional, tetapi juga kehilangan efektivitasnya karena ketidakseimbangan antara beban kerja pengawasan dengan infrastruktur yang tersedia.

Permasalahan tersebut semakin tereskalasi apabila meninjau aspek disposisi dan struktur birokrasi yang ada. Fenomena penyalahgunaan kewenangan oleh oknum juru parkir menunjukkan bahwa sikap pelaksana (disposisi) tidak sejalan dengan tujuan regulasi, di mana kepentingan pribadi sering kali mengesampingkan kepatuhan terhadap aturan. Hal ini mengindikasikan perlunya penguatan struktur birokrasi, terutama dalam hal pengawasan yang lebih ketat dan penerapan *Standard Operating Procedures* (SOP) yang mampu memitigasi celah pelanggaran. Tanpa sinergi antara komunikasi yang masif, ketersediaan sumber daya yang memadai, komitmen pelaksana yang jujur, serta koordinasi birokrasi yang solid, kebijakan retribusi parkir ini akan terus mengalami hambatan dalam mencapai tujuannya untuk menciptakan ketertiban dan transparansi di Kota Semarang.

1.6.2 Teori Street-Level Bureaucracy

Teori *Street-Level Bureaucracy* (SLB) dikembangkan oleh Michael Lipsky (1980) dalam bukunya "*Street-Level Bureaucracy: Dilemmas of the Individual in Public Services*" untuk menjelaskan bagaimana kebijakan publik sesungguhnya diimplementasikan di lapangan oleh para birokrat garis depan (*street-level bureaucrats*).

1. Diskresi (*Discretion*)

Variabel pertama adalah diskresi, yakni ruang kebebasan yang dimiliki oleh birokrat garis depan dalam menafsirkan aturan formal. Dalam konteks parkir, petugas lapangan bukan sekadar "robot" pelaksana Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2021, melainkan pengambil keputusan aktif. Ketika menghadapi situasi di mana volume kendaraan melebihi kapasitas marka jalan, petugas menggunakan diskresinya untuk mengizinkan parkir di bahu jalan atau menetapkan tarif yang tidak sesuai karcis demi kecepatan transaksi. Diskresi ini menjadi celah bagi munculnya praktik informal karena kontrol dari pusat (*Top-Down*) tidak mampu menjangkau setiap interaksi mikro di trotoar Simpang Lima.

2. Keterbatasan Sumber Daya

Lipsky menekankan bahwa SLB selalu bekerja dalam kondisi kekurangan sumber daya, baik itu personel, waktu, maupun anggaran pengawasan. Di Kawasan Simpang Lima, variabel ini termanifestasi dalam rasio jumlah petugas resmi yang tidak sebanding dengan ribuan kendaraan yang masuk setiap harinya. Keterbatasan ini memaksa petugas untuk melakukan "pintasan" (*shortcuts*) dalam pelayanan. Alih-alih menegakkan aturan tarif retribusi secara kaku yang memakan waktu komunikasi lama, mereka cenderung membiarkan pungutan liar asalkan arus lalu lintas tetap mengalir, sebagai bentuk efisiensi kerja di tengah keterbatasan sarana.

3. Tekanan dari Lingkungan Kerja

Variabel ketiga berkaitan dengan tekanan kerja yang berasal dari ekspektasi publik yang tinggi serta interaksi dengan aktor-aktor non-pemerintah (seperti pengelola parkir liar atau ormas). Petugas lapangan sering kali berada dalam posisi terjepit antara tuntutan target setoran PAD (Pendapatan Asli Daerah) dan ancaman fisik atau sosial dari penguasa lahan parkir eksisting. Kondisi kerja yang penuh tekanan dan potensi konflik ini mendorong birokrat garis depan untuk mengembangkan mekanisme pertahanan diri, di mana kepatuhan terhadap regulasi dikorbankan demi menjaga stabilitas dan keamanan personal mereka di lapangan.

4. Pola Adaptasi dan Mekanisme Penanganan (*Coping Mechanisms*)

Sebagai konsekuensi dari tiga variabel sebelumnya, petugas mengembangkan mekanisme penanganan untuk menyederhanakan tugas mereka. Hal ini mencakup simplifikasi prosedur seperti tidak memberikan karcis resmi atau praktik "*creaming*," yaitu hanya menindak pelanggar yang mudah diatur dan mengabaikan pelanggar yang memiliki relasi kuasa kuat. Dalam kasus Simpang Lima, toleransi terhadap parkir liar adalah bentuk adaptasi praktis agar beban kerja petugas tidak meledak. Dengan demikian, kebijakan formal mengalami pergeseran fungsi; dari alat kendali ketertiban menjadi sekadar simbol administratif yang kalah oleh realitas praktis yang diciptakan oleh para birokrat garis depan tersebut.

Dalam konteks ini ialah mereka para pegawai pemerintah yang

berinteraksi langsung dengan masyarakat dalam menjalankan tugas sehari-hari mereka. Lipsky mendefinisikan *street-level bureaucrats* sebagai para pekerja sektor publik seperti petugas polisi, guru, pekerja sosial, dan petugas lapangan lainnya yang memiliki diskresi signifikan dalam pelaksanaan tugas mereka. Diskresi ini muncul karena kondisi kerja di lapangan seringkali tidak dapat sepenuhnya diprediksi atau dikendalikan oleh kebijakan yang dirumuskan dari atas, sehingga para petugas lapangan terpaksa mengambil keputusan secara mandiri dalam situasi yang kompleks dan penuh tekanan.

Lipsky (1980) menekankan bahwa *street-level bureaucrats* bekerja dalam kondisi yang ditandai oleh keterbatasan sumber daya, beban kerja yang tinggi, dan tuntutan pelayanan yang saling bertentangan. Dalam kondisi semacam ini, para petugas lapangan mengembangkan mekanisme penyesuaian yang memungkinkan mereka untuk tetap menjalankan fungsinya meski dengan segala keterbatasan yang ada. Mekanisme ini dapat berupa simplifikasi prosedur, selektivitas dalam penegakan aturan, hingga kompromi terhadap standar pelayanan yang seharusnya diterapkan. Akibatnya, kebijakan yang diimplementasikan di lapangan kerap berbeda secara signifikan dari apa yang telah dirumuskan oleh pembuat kebijakan di tingkat atas, sehingga menimbulkan kesenjangan antara kebijakan dan realita dilapangan.

Dalam konteks permasalahan pungutan parkir di Kawasan Simpang Lima, teori *Street-Level Bureaucracy* sangat relevan untuk menganalisis mengapa kebijakan tarif retribusi parkir berdasarkan Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2021 tidak dapat diimplementasikan secara efektif di lapangan. Para petugas parkir dan pengawas lapangan yang bertugas sebagai *street-level bureaucrats* berada dalam posisi yang rentan terhadap berbagai tekanan, baik dari masyarakat pengguna parkir maupun dari pihak pengelola parkir liar yang telah mengakar di kawasan tersebut. Keterbatasan jumlah petugas, minimnya sarana pengawasan, serta lemahnya dukungan sanksi yang tegas menjadi faktor yang mendorong para petugas lapangan untuk memilih kompromi daripada menegakkan aturan secara konsisten.

Lebih jauh, Lipsky (1980) juga menjelaskan bahwa *street-level bureaucrats* sering kali menghadapi dilema antara kewajiban formal mereka sebagai pelaksana kebijakan dan pertimbangan praktis yang mereka temui di lapangan. Dalam kasus parkir liar di Kawasan Simpang Lima, para petugas lapangan dihadapkan pada realitas bahwa tuntutan kebutuhan parkir masyarakat jauh melampaui kapasitas fasilitas parkir resmi yang tersedia. Kondisi ini mendorong para petugas untuk secara diam-diam mentoleransi praktik parkir liar sebagai solusi pragmatis atas kekurangan fasilitas yang tidak mampu diatasi oleh kebijakan formal. Dengan demikian, teori *Street-Level Bureaucracy* membantu menjelaskan bahwa akar permasalahan pungutan parkir liar di Kawasan Simpang Lima bukan semata-mata terletak pada ketidakpatuhan masyarakat, melainkan juga pada kegagalan struktural

dalam implementasi kebijakan yang dimulai dari lemahnya kapasitas dan integritas birokrasi garis depan dalam menjalankan mandat kebijakan yang telah ditetapkan.

Kedua teori ini memberikan kerangka analisis yang komprehensif untuk memahami akar permasalahan kasus tersebut sebagai respons masyarakat terhadap kegagalan tata kelola pemerintahan dalam menyediakan fasilitas publik yang memadai. Melalui teori implementasi kebijakan George Edward III, terlihat adanya ketimpangan antara regulasi dengan realitas sumber daya dan komunikasi di lapangan, sementara perspektif *Street-Level Bureaucracy* mempertegas bahwa penyimpangan tarif parkir di Kawasan Simpang Lima merupakan implikasi dari petugas yang tidak terawasi secara sistemik. Dengan demikian, kedua teori ini memungkinkan peneliti untuk tidak hanya melihat fenomena parkir liar sebagai pelanggaran aturan semata, melainkan sebagai akibat dari lemahnya struktur birokrasi dan rendahnya komitmen pelaksana dalam menjembatani antara regulasi kebijakan dengan realita kebutuhan lahan parkir dilapangan.

1.7 Kerangka Berpikir

Bagan 1.2 Kerangka Berpikir



Penelitian ini dilatarbelakangi oleh fenomena peningkatan jumlah kendaraan yang terus bertumbuh secara signifikan. Pertumbuhan ini tidak dibarengi dengan penyediaan fasilitas pendukung yang memadai, sehingga memicu keterbatasan lahan parkir resmi di area strategis. Kondisi tersebut menyebabkan munculnya titik-titik parkir liar, khususnya di kawasan Simpang Lima, yang secara praktis menyalahi regulasi yang ada. Lebih lanjut, terdapat diskrepansi antara implementasi di lapangan dengan kebijakan tarif resmi sebagaimana diatur dalam Perwali No. 37 Tahun 2021, yang menunjukkan adanya ketidakpatuhan terhadap standar operasional prosedur yang telah ditetapkan.

Munculnya parkir liar dan pengelolaan yang tidak teratur tersebut menimbulkan dampak berantai yang merugikan kepentingan publik dan pemerintah daerah. Secara teknis, keberadaan kendaraan yang terparkir di bahu jalan atau tempat yang tidak semestinya menjadi pemicu utama

kemacetan arus lalu lintas. Di sisi lain, tata kelola yang belum optimal ini mengakibatkan kebocoran potensi pendapatan, sehingga Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari sektor parkir menurun dan tidak mencapai target maksimal. Berdasarkan data yang bersumber dari Dokumen Bidang Pungutan Dinas Perhubungan Kota Semarang yang mana pada desember 2025 target PAD sebesar Rp. 25.285.292.250. Namun, realisasinya hanya sebesar Rp. 4.060.308.240. Sehingga, terdapat kekurangan dari target sebesar Rp. (21.224.987.010) dan Persentase Realisasi terhadap Target sekitar 16,06%. Hal ini menjadi indikator kuat bahwa peran serta pengawasan dari pihak pemerintah dalam meregulasi perparkiran masih belum berjalan secara maksimal.

Sebagai upaya untuk mengatasi persoalan tersebut, diperlukan langkah-langkah strategis yang berfokus pada dua pilar utama, yaitu penegakan hukum dan perbaikan sistem. Penegakan hukum yang lebih tegas diperlukan untuk memberikan efek jera bagi pelanggar parkir liar maupun oknum yang tidak mematuhi kebijakan tarif resmi. Selain itu, perbaikan tata kelola secara menyeluruh menjadi kunci untuk menciptakan sistem perparkiran yang lebih transparan dan efisien. Melalui penguatan fungsi pengawasan dan pembenahan manajemen lapangan, diharapkan kemacetan dapat terurai dan kontribusi sektor parkir terhadap PAD dapat kembali meningkat secara optimal.

1.8 Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan rangkaian kegiatan ilmiah yang dilakukan melalui tata kerja teratur untuk memahami fokus penelitian guna menghasilkan temuan yang valid dan dapat dipertanggungjawabkan (Ruslan, 2003). Sejalan dengan pandangan tersebut, Nazir (1988) menegaskan bahwa metode berfungsi sebagai instrumen esensial untuk menelaah objek dalam suatu studi ilmiah. Secara komprehensif, metode dapat dimaknai sebagai prosedur sistematis yang bertujuan untuk menyingkap fakta serta memahami objek studi secara mendalam. Dalam tataran operasional, metode penelitian mencakup berbagai cara yang ditempuh peneliti untuk mengumpulkan informasi serta data yang diperlukan guna menjawab permasalahan yang dikaji (Arikunto, 2006).

Dalam upaya memperoleh gambaran yang komprehensif mengenai implementasi kebijakan parkir di Kota Semarang, khususnya di kawasan Simpang Lima, penelitian ini melibatkan 23 orang informan yang ditentukan melalui teknik pengambilan sampel bertujuan (*purposive sampling*). Informan tersebut diklasifikasikan ke dalam empat kelompok utama yang merepresentasikan ekosistem perparkiran secara utuh. Kelompok pertama adalah Pihak Regulator yang diwakili oleh staf Dinas Perhubungan Kota Semarang, yaitu Saudara Angga Sumanjaya (Bidang Pengendalian dan Penertiban) serta Saudara Devin Rendy (Bidang Pendapatan), Pihak Satpol PP, Dan Kepolisian. Kelompok kedua terdiri dari Pelaksana Lapangan atau Juru Parkir Resmi, di antaranya adalah Saudara

Misbah (titik lokasi Jembatan Citraland), Saudara Yono (Taman Samping Plasa), dan Saudara Gading (kawasan YPAC), yang memberikan data mengenai dinamika operasional di lapangan.

Selain itu, untuk mendapatkan validitas data terkait fenomena pungutan non-prosedural, penelitian ini juga melibatkan Juru Parkir Liar di kawasan depan YPAC sebagai informan ketiga, yang memberikan keterangan secara anonim demi keamanan informasi. Terakhir, kelompok keempat adalah Masyarakat Pengguna Jasa (Konsumen) yang merupakan pihak terdampak langsung oleh kebijakan. Kelompok ini terdiri dari 15 informan dengan latar belakang pekerjaan yang variatif, mulai dari mahasiswa, pegawai swasta, wiraswasta, hingga ibu rumah tangga di antaranya Saudara Aril, Dimas, Cahyo, Mansur, Ali, Subagyo, Roy, Navaro, Fuadh, dan Alif. Melalui diversifikasi profil informan ini, peneliti bertujuan untuk menyinkronkan data antara regulasi yang ditetapkan pemerintah dengan realita praktik serta dampak yang dirasakan oleh masyarakat di lapangan.

1.8.1 Jenis Penelitian

Kajian ini memakai pendekatan kualitatif deskriptif yang memusatkan perhatian pada penggambaran objek secara apa adanya sesuai kondisi aslinya. Sejalan dengan prinsip tersebut, peneliti bertindak sebagai instrumen kunci yang mengendalikan seluruh proses pengambilan data (Pane & Sihotang, 2022). Metode ini dipilih karena memungkinkan peneliti untuk menyelidiki terkait masalah Tarif parkir liar di Kawasan Simpang

Lima, menganalisis penyebab ketidaksesuaian tarif parkir dengan peraturan yang berlaku, mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan ketidakpatuhan juru parkir, serta mengidentifikasi peran Pemerintah Kota Semarang dalam melakukan pengawasan di Kawasan Simpang Lima. Dalam metode kualitatif ini lebih menekankan pada pemahaman mendalam terhadap regulasi parkir yang telah diterbitkan oleh pemerintah.

Dengan menggunakan metode kualitatif, penelitian ini akan mengeksplorasi pelaksanaan regulasi, implementasi dilapangan, interaksi antar aktor pemangku kepentingan, Para pengunjung atau wisatawan yang menjadi korban dari parkir liar, serta oknum yang melakukan pungutan tarif parkir yang tidak sesuai dengan regulasi. Metode kualitatif ini cocok guna mengidentifikasi aspek-aspek yang mempengaruhi kesuksesan atau kegagalan suatu regulasi, khususnya dalam sudut pandang tata kelola.

1.8.2 Subjek Penelitian

Untuk mendapatkan gambaran yang komprehensif mengenai implementasi kebijakan parkir di Kota Semarang, penelitian ini melibatkan informan yang merepresentasikan tiga elemen kunci dalam ekosistem perparkiran. Klasifikasi informan dibagi sebagai berikut:

1. Pihak Regulator (Dinas Perhubungan Kota Semarang) Representasi dari pembuat dan pengawas kebijakan, yaitu Angga Sumanjaya (Staf Bidang Pengendalian & Penertiban) dan Devin Rendy (Staf Bidang Pendapatan).

2. Pelaksana Lapangan (Juru Parkir) Aktor yang berhadapan langsung dengan konsumen, diwakili oleh Misbah (Juru Parkir di Jembatan Citraland/CL), Yono (Juru Parkir di Taman Samping Plasa), Gading (Juru Parkir di YPAC).
3. Juru Parkir Liar didepan YPAC, tidak memberikan identitas dan hanya memberikan keterangan secara anonim.
4. Masyarakat Pengguna Jasa (Konsumen) Kelompok yang terdampak langsung oleh kebijakan, terdiri dari berbagai latar belakang seperti mahasiswa, pegawai swasta, wiraswasta, hingga ibu rumah tangga (diwakili oleh informan Aril, Dimas, Cahyo, Mansur, Ali, Subagyo, Roy, Navaro, Fuadh, dan Alif).

Penelitian ini melibatkan sejumlah informan yang dipilih untuk memberikan data terkait implementasi kebijakan dan kondisi parkir di kawasan Simpang Lima, Semarang. Total informan yang diwawancarai berjumlah 21 orang, yang terdiri dari unsur pemerintah (Dinas Perhubungan), pelaksana lapangan (Juru Parkir), Juru Parkir Liar (tidak memberikan identitas dan hanya memberikan keterangan secara anonim), dan masyarakat umum (pengunjung). Berikut adalah deskripsi mendalam mengenai profil informan.

Berdasarkan data yang dihimpun dari 21 informan, mayoritas informan dalam penelitian ini berjenis kelamin laki-laki. Komposisi ini terbentuk secara organik mengingat karakteristik informan di lapangan,

terutama pada profesi juru parkir dan staf dinas terkait yang ditemui, serta pengunjung yang bersedia diwawancarai di lokasi.

1. Laki-laki: Sebanyak 20 orang. Dominasi informan laki-laki ini mencakup seluruh elemen informan mulai dari staf Dinas Perhubungan, juru parkir, hingga mayoritas pengunjung.
2. Perempuan: Sebanyak 1 orang, yaitu Devi Nurul. Informan perempuan mewakili perspektif pengunjung atau masyarakat yang menggunakan fasilitas parkir untuk keperluan insidental.

Ketimpangan jumlah ini tidak mengurangi validitas data, namun justru merefleksikan kondisi lapangan di mana sektor perparkiran dan pengawasan lapangan sering kali didominasi oleh laki-laki.

Rentang usia informan dalam penelitian ini sangat bervariasi, mulai dari usia produktif muda (20 tahun) hingga usia lanjut (63 tahun). Variasi usia ini penting untuk mendapatkan perspektif yang luas, mulai dari pandangan mahasiswa muda hingga pensiunan yang memiliki pengalaman jangka panjang mengenai perkembangan kota.

Berikut adalah distribusi informan berdasarkan kelompok usia:

- a. Kelompok Usia Dewasa Muda (20–25 Tahun):

Kelompok ini didominasi oleh mahasiswa dan staf muda, yang cenderung kritis terhadap tata kelola dan penggunaan teknologi/media sosial dalam kebijakan parkir.

- 1) Aril (20 Tahun)
- 2) Dimas (20 Tahun)
- 3) Cahyo (20 Tahun)
- 4) Alif Muhammad (20 Tahun)
- 5) Navaro Sebrianto (21 Tahun)
- 6) Roy (21 Tahun)
- 7) Devin Rendy Darynaldo (25 Tahun)

b. Kelompok Usia Dewasa Matang (26–45 Tahun):

Merupakan kelompok usia produktif yang terdiri dari pekerja, juru parkir, dan staf dinas.

- 1) Misbah (26 Tahun)
- 2) Gading (26 Tahun)
- 3) Doni (26 Tahun)
- 4) Angga Sumanjaya (30 Tahun)
- 5) Ali (35 Tahun)
- 6) Drajat Bowo (35 Tahun)
- 7) Devi Nurul (40 Tahun)
- 8) Muhammad Karyadi (43 Tahun)
- 9) Subagyo (45 Tahun)

c. Kelompok Usia Senior (46-63 Tahun):

Kelompok ini memberikan pandangan berdasarkan pengalaman jangka panjang.

- 1) Yono (46 Tahun)
- 2) Fuadh (48 Tahun)
- 3) Mansur (52 Tahun)
- 4) Suparman (63 Tahun)

d. Kelompok informan yang tidak menjawab

Kelompok ini bersifat anonim dan tidak ingin diketahui identitasnya.

- 1) Juru Parkir Liar didepan YPAC

Latar belakang pekerjaan informan sangat beragam, yang secara langsung mempengaruhi perspektif mereka terhadap masalah parkir. Data pekerjaan dan status pendidikan (yang tersirat dari status mahasiswa) dikategorikan sebagai berikut:

Tabel 3.1 Distribusi Pekerjaan Informan

Kategori	Pekerjaan	Nama Informan	Keterangan Peran
Pemerintah	Staff Bidang Pengebdalian & Penertiban Parkir	Angga Sumanjaya	Regulator & Pengawas
	Staff Bidang Pendapatan Dishub	Devin Rendy Darynaldo	Pengelola Pendapatan
Pelaksana	Juru Parkir	Misbah	Juru parkir jembatan penghubung CL

	Juru Parkir	Yono	Juru Parkir Taman samping plaza atau nasi ayam yu surip
	Juru Parkir	Gading	Juru Parkir di YPAC
	Juru Parkir Liar	Tidak Menjawab	Juru Parkir Liar di depan YPAC
Mahasiswa	Mahasiswa	Dimas, Cahyo, Navaro, Roy	Mahasiswa
Wiraswasta	Wiraswasta	Ali, M. Karyadi, Subagyo, Mansur, Doni	karyawan
Swasta	swasta	Fuadh	karyawan
BUMN	Pegawai PLN	Drajat Bowo	karyawan
Freelance	Freelance	Aril	Freelance
Freelance	Digital Marketing	Alif Muhammad	Freelance
Ibu Rumah Tangga	Ibu Rumah Tangga	Devi Nurul	Ibu Rumah Tangga
Pensiunan	Pensiunan	Suparman	Pensiunan

Sumber: Olah Data Peneliti, 2024

Keberagaman profesi ini memberikan triangulasi data yang kuat, mempertemukan pandangan teknis dari Dinas Perhubungan, realita

lapangan dari Juru Parkir, dan pengalaman pelayanan dari masyarakat dengan berbagai latar belakang sosial-ekonomi.

Data domisili menggambarkan sebaran tempat tinggal informan. Meskipun lokasi penelitian berada di pusat kota (Simpang Lima), asal informan menunjukkan bahwa permasalahan parkir di kawasan ini dirasakan oleh warga dari berbagai penjuru Semarang dan sekitarnya.

a. Dalam Kota Semarang:

Hampir seluruh informan berdomisili di wilayah administrasi Kota Semarang, tersebar di berbagai kecamatan dan kelurahan, antara lain:

- 1) Semarang Selatan : Kradenan Baru, Kp. Klungsu, Pekunden, Depok Dalam, Candisari.
- 2) Semarang Timur : Gayamsari, Genuk, Tlogomulyo, Palebon, Gemah Pandan Wangi, Graha Mukti, Argo Mukti, Giri Mulyo, Perumahan BPD, Jalan Panda.
- 3) Semarang Atas : Mangunharjo, Tembalang.

b. Luar Kota Semarang:

Terdapat satu informan yang berdomisili di luar Semarang, yaitu:

- 1) Kabupaten Demak: Misbah. Hal ini menarik karena menunjukkan bahwa tenaga kerja sektor informal (juru parkir) di pusat kota Semarang juga berasal dari wilayah luar kota Semarang.

Data domisili ini mengindikasikan bahwa kawasan Simpang Lima merupakan pusat aktivitas yang menarik pergerakan orang dari berbagai wilayah di Semarang, sehingga manajemen parkir di area ini memiliki dampak yang luas bagi mobilitas warga kota secara keseluruhan.

1.8.3 Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi yang diambil dalam penelitian ini berada di Kawasan Simpang Lima yang merupakan kawasan ikonik dan strategis di Kota Semarang. Waktu pelaksanaannya sekitar satu bulan dan dilaksanakan pada hari Sabtu dan Minggu, karena banyaknya wisatawan yang berkunjung ke lokasi tersebut. Selain itu, observasi juga dilakukan terhadap Dinas Perhubungan Kota Semarang dan dilakukan pada saat hari kerja di kantor Dinas Perhubungan. Waktu pelaksanaannya sekitar satu bulan dengan meminta pendapat kepada kepala yang menaungi bidang perparkiran tersebut.

1.8.4 Penelitian dan Sumber Data

Data dalam penelitian ini terbagi menjadi dua jenis, yaitu data primer dan data sekunder.

a. Data Primer

Menurut Umar (2003:56), data primer adalah informasi yang dihimpun oleh peneliti secara langsung dari lokasi penelitian untuk kepentingan penulisan. Pengambilan data dalam penelitian ini melalui proses wawancara. Adapun wawancara akan dilakukan di kantor Dinas Perhubungan Kota Semarang, Area parkir dibawah jembatan

penghubung Citraland, Area parkir samping nasi ayam bu surip, Area parkir wisma YPAC, dan area parkir liar didepan wisma YPAC. Dalam penelitian ini data primer akan diperoleh dari hasil wawancara dengan beberapa pihak, meliputi :

1. Dinas Perhubungan Kota Semarang, selaku pihak yang pembuat regulasi parkir dan penetapan tarif parkir. Terdapat dua divisi atau bidang terkait yaitu bidang pengendalian dan penertiban parkir yaitu Angga Sumanjaya, dan dari bidang pendapatan yaitu Devin Rendy.
2. Masyarakat dalam hal ini ialah para pengunjung atau wisatawan, mereka yang menjadi korban dari parkir liar tersebut. Adapun elemen masyarakat terdiri dari mahasiswa, pegawai swasta, wirasawasta, pegawai Bumn, hingga ibu rumah tangga.
3. Juru parkir resmi dan juru parkir liar (oknum) yang melakukan pungutan parkir liar, ataudalam hal ini sebagai pelaku yang melakukan penarikan tarif tidak sesuai dengan regulasi. Adapun juru parkir terdiri dari tiga juru parkir resmi yaitu Misbah, Yono, dan Gading. Sedangkan, juru parkir liar terdapat satu namun tidak memberikan keterangan terkait identitasnya.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang tidak langsung memberikan data kepada peneliti, misalnya penelitian harus melalui orang lain atau dihimpun menggunakan telaah literatur dari beragam buku dan catatan yang berkaitan dengan kajian, serta dilengkapi dengan data dari

sumber daring. Sugiyono (2013:62). Data sekunder dalam riset ini bersumber dari Perwal No.37 Tahun 2021 Tentang Tarif Retribusi Tempat Khusus Parkir.

1.8.5 Teknik Pengumpulan Data

a. Wawancara

Creswell (2007) menjelaskan bahwa dalam proses pengumpulan data, peneliti dapat berinteraksi secara langsung dengan partisipan melalui pertemuan tatap muka, komunikasi telepon, maupun diskusi kelompok terarah (focus group interview) yang melibatkan enam hingga delapan orang. Agar informan mampu menyampaikan pandangan dan opini mereka secara mendalam, diperlukan penyampaian pertanyaan yang bersifat terbuka, fleksibel, serta mengalir secara natural.

b. Observasi

Berdasarkan pendekatan yang dikemukakan Creswell (2007), kehadiran peneliti secara fisik di lapangan sangat krusial untuk mengobservasi proses sosial secara mendetail. Selain mencatat fenomena yang terjadi dan mengajukan pertanyaan terkait problematika penelitian, peneliti juga memiliki fleksibilitas dalam menentukan keterlibatannya baik sebagai pengamat yang tidak ikut campur maupun sebagai partisipan yang terlibat penuh dalam kegiatan subjek penelitian.

c. Dokumentasi

Dokumentasi adalah upaya penelusuran data berbentuk transkrip,

catatan, buku, surat kabar, arsip kegiatan, notulen rapat, dan sejenisnya. Dalam kajian ini, teknik dokumentasi bertujuan menunjang kelengkapan data. Metode ini diaplikasikan untuk mengumpulkan data-data tentang regulasi parkir di Kota Semarang (Suharsimi. A, 2019).

1.8.6 Teknik Analisis Data

Kegiatan mengolah dan mengorganisasikan data secara sistematis bertujuan untuk memperluas cakrawala pemahaman peneliti terhadap kasus yang diteliti, sekaligus memformulasikannya sebagai sebuah temuan baru. Dalam konteks evaluasi kebijakan tarif retribusi parkir di Kawasan Simpang Lima, digunakan pendekatan analisis data deskriptif-kualitatif. Sejalan dengan pandangan Sugiyono (2019), analisis ini berlangsung secara bersamaan dengan tahap penghimpunan data di lapangan. Seluruh informasi yang bersumber dari wawancara, observasi, maupun teknik lainnya diproses secara mendalam untuk merumuskan jawaban atas permasalahan penelitian yang telah ditetapkan.

a. Reduksi Data

Reduksi data didefinisikan sebagai langkah pengelolaan informasi melalui penyaringan dan pemilihan materi guna mengeliminasi data yang kurang relevan. Proses ini bertujuan agar analisis lebih terfokus pada inti penelitian, sehingga memudahkan peneliti dalam menyusun data yang selaras dengan konsep dan topik utama (Hardani et al., 2020). Dalam praktiknya, segala informasi yang tidak memiliki kaitan

langsung dengan kajian kebijakan tarif retribusi parkir di Kawasan Simpang Lima akan disisihkan. Hal ini dilakukan untuk menjamin agar seluruh pembahasan konsisten dalam koridor rumusan masalah.

b. Penyajian Data

Dalam penelitian kualitatif, pemaparan data lazimnya menggunakan pendekatan narasi teks untuk menjelaskan temuan analisis secara mendalam. Menurut Hardani et al. (2020), metode ini berfungsi untuk memberikan pemahaman yang komprehensif mengenai fenomena atau peristiwa yang menjadi fokus utama dalam studi tersebut. Hasil wawancara akan dipresentasikan dalam bentuk narasi atau kutipan langsung yang memaparkan pandangan informan mengenai kebijakan tarif retribusi parkir di Kawasan Simpang Lima. Melalui penyajian data ini, akan lebih mudah untuk mengetahui tingkat efektivitas dari regulasi parkir di Kota Semarang.

c. Penarikan Kesimpulan

Tahap akhir dalam penelitian kualitatif setelah pengolahan data adalah penarikan kesimpulan. Menurut Abdussamad (2021), hasil penelitian dapat dianggap kredibel apabila peneliti mampu mengorganisir temuan secara sistematis serta menyandarkannya pada data dan informasi yang akurat dalam merumuskan kesimpulan tersebut. Berdasarkan data yang telah dianalisis, akan disimpulkan penyebab kegagalan terkait kebijakan tarif retribusi parkir di Kawasan Simpang Lima, terutama dari segi tata kelola pemerintahan. Hal ini

akan menjawab apakah prinsip tata kelola yang baik telah diterapkan pada pengelolaan parkir di Kawasan Simpang Lima. Hal ini juga akan mengaitkan pengelolaan parkir dengan teori Implementasi Kebijakan dan teori *Street-Level Bureaucracy*

1.8.7 Penyajian Data

Triangulasi merupakan metode pengujian validitas data yang dilakukan dengan melibatkan elemen eksternal sebagai instrumen verifikasi atau perbandingan terhadap temuan yang ada. Menurut Moelong (2017), pendekatan yang paling umum diterapkan dalam teknik ini adalah dengan melakukan pengecekan ulang menggunakan berbagai sumber data lainnya. Terdapat empat ragam triangulasi sebagai teknik validasi yang memanfaatkan sumber, metode, peneliti, dan teori yakni :

- a. Triangulasi Data, Teknik ini bertujuan untuk memverifikasi tingkat kepercayaan informasi dengan cara membandingkan data yang didapat dari berbagai narasumber atau sumber yang berbeda dalam lingkup penelitian kualitatif.
- b. Triangulasi metode, Upaya pengujian kredibilitas ini dilakukan melalui pengecekan silang terhadap informasi dari sumber yang sama, namun menggunakan alat atau cara pengumpulan data yang beragam.
- c. Triangulasi peneliti, Triangulasi ini menggunakan peneliti atau observer tambahan sebagai upaya verifikasi kembali terhadap derajat keandalan data.

- d. Triangulasi Teori, Triangulasi ini didasarkan pada pemikiran bahwa kebenaran fakta tertentu tidak cukup diuji hanya dengan satu perspektif teoretis. Sebaliknya, kredibilitas data tersebut perlu dikonfirmasi melalui penggunaan berbagai kerangka teori sebagai pembandingan, yang secara teknis dikenal dengan istilah penjelasan banding.