

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN DALAM PENGELOLAAN PARKIR KOTA  
SEMARANG**

**(STUDI PARKIR LIAR DI LINGKUNGAN MALL CIPUTRA )**

**SKRIPSI**

Program Sarjana (S1)

Jurusan Ilmu Politik



Disusun Oleh :

Putri Eninda Krisnawati

2106016043

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS ISLAM NEGRI WALISONGO SEMARANG**

**2025**

## NOTA PEMBIMBING

Lampiran : 5 (Lima) Ekslempar  
Hal : Persetujuan Naskah Skripsi

Kepada  
Yth. Dekan  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
UIN Walisongo Semarang  
Di Tempat

*Assalamualaikum Wr. Wb*

Setelah membaca, mengadakan koreksi, dan perbaikan sebagaimana mestinya, maka kami yang menyatakan skripsi dari saudari:

Nama : Putri Eninda Krisnawati  
NIM : 2106016043  
Jurusan : Ilmu Politik

Judul Skripsi : Implementasi Kebijakan Dalam Pengelolaan Parkir Kota Semarang : Studi Kasus Parkir Liar di Lingkungan Mall Ciputra

Dengan ini telah kami setujui dan mohon agar segera dapat diujikan. Demikian atas perhatiannya kami ucapan terima kasih.

*Wassalamualaikum Wr. Wb*

Semarang, 13 Juni 2025

Pembimbing,



Drs. H. Nur Syamsudin. M.A.  
NIP. 196805051995031002

**HALAMAN PENGESAHAN**  
**SKRIPSI**  
**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN DALAM PENGELOLAAN PARKIR KOTA**  
**SEMARANG**  
**( Studi Parkir Liar di Lingkungan Mall Ciputra )**

Disusun oleh

Putri Eninda Krisnawati

2106016043

Telah dipertahankan di depan majelis pengaji skripsi  
pada Rabu, 25 Juni 2025 dan dinyatakan lulus,  
Susunan Dewan Pengaji



Pengaji 1

Muhammad Mahsun, M.A

NIP. 198511182016011901

Sekertaris

Masrohatun, M.Si

NIP.198806212018012001

Pembimbing

Drs.H.Nur Syamsudin, M.A

NIP. 196805051995031002

## **HALAMAN PERNYATAAN**

Dengan ini saya Putri Eninda Krisnawati menyatakan bahwa skripsi yang berjudul "*Implementasi Kebijakan Dalam Pengelolaan Parkir Kota Semarang (Studi Parkir Liar di Lingkungan Mall Ciputra)*" merupakan hasil kerja karya saya sendiri dan di dalamnya tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di UIN Walisongo Semarang ataupun di lembaga pendidikan lainnya. Pengetahuan yang diperoleh dari hasil penerbitan maupun yang belum/tidak diterbitkan, Sumbernya dijelaskan di dalam tulisan dan Daftar Pustaka.

Semarang, 25 Juni 2025

Penulis,



Putri Eninda Krisnawati

NIM. 2106016043

## KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr.Wb

Puji syukur penulis ucapkan kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan segala nikmat dan rahmatnya serta karunia yang tak terhingga sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul "*Implementasi Kebijakan Dalam Pengelolaan Parkir Liar di Mall Kota Semarang*" tanpa suatu halangan apapun. Tak lupa juga penulis panjatkan Shalawat serta salam semoga senantiasa tercurah kepada junjungan Nabi Muhammad SAW yang sangat di nanti-nantikan syafaatnya di hari kiamat nanti.

Dengan selesainya penelitian skripsi ini merupakan sebuah nikmat yang luar biasa yang penulis dapatkan. Penelitian skripsi ini merupakan sebuah hasil akhir dari runtutan proses pembelajaran yang penulis dapatkan selama penulis berkuliah di UIN Walisongo Semarang. Selama penyusunannya, penulis mendapat banyak bimbingan, dukungan dan bantuan dari berbagai pihak secara moral dan materil. Sehingga akhirnya skripsi dapat terselesaikan. Pada kesempatan ini penulis menghantarkan ucapan terima kasih begitu besar kepada:

1. Rektor UIN Walisongo Semarang, Prof. Dr. Nizar, M.Ag yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk mengenyam pendidikan tinggi dan menyelesaikan studi di Fakultas Ilmu Sosial dan Politik.
2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Walisongo Semarang, Bapak Prof. Dr. Imam Yahya, M.Ag yang telah memberikan semangat kepada mahasiswa untuk menyelesaikan skripsi dengan baik.
3. Kepala Jurusan Ilmu Politik FISIP UIN Walisongo Semarang Bapak Muhammad Nuqlir Bariklana, M.Si yang telah memberikan semangat kepada mahasiswa untuk dapat segera menyelesaikan skripsinya.
4. Sekertaris Jurusan Ilmu Politik Fisip UIN Walisongo Semarang Ibu Masrohatun, M.Si sekaligus sebagai wali dosen penulis yang telah memberikan arahan, dan motivasi untuk penulis dalam menempuh skripsi ini.
5. Bapak Drs.H.Nur Syamsudin, M.A., selaku Dosen Pembimbing yang telah bersedia meluangkan pikiran, tenaga, motivasi dan waktunya serta semangat untuk memberikan arahan dan bimbingan kepada penlis dalam menyelesaikan skripsi ini.

6. Segenap jajaran Dosen Fisip UIN Walisongo Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan serta bermacam motivasi sehingga penulis mampu dapat mengimplementasikan ke dalam penyusunan serta penulisan skripsi.
7. Segenap jajaran tenaga pendidikan dan Civitas Akademika Fisip UIN Walisongo Semarang yang telah membantu memperlancar segala keperluan penulis dalam penyusunan dan penulisan skripsi ini.
8. Pihak Dinas Perhubungan Kota Semarang; Ibu Henny, Bapak Richo, Bapak Lucky, dan Bapak Sigit serta Juru Parkir Liar di Mall Kota Semarang yang telah bersedia menjadi informan dan telah membantu peneliti dalam mengumpulkan data penelitian skripsi.
9. Kedua Orang tua tercinta Ayahanda Krisna Wahyu Karyadi dan Ibunda Eni yang doanya tak pernah terputus, kasih sayangnya tak terbatas, serta pengorbanannya begitu besar sehingga menjadi kekuatan utama dalam perjalanan menuntut ilmu ini. Kepada Adik penulis Naufal Duwi Ardiyansyah yang selalu memberikan semangat dan dukungan penuh pada penulis. Tak lupa pula pada kedua nenek penulis, Nenek Kartini dan Jumiyati yang telah mendoakan penulis untuk dapat menyelesaikan skripsi ini.
10. David Ari Erlangga dan Listianto Andi Raharjo, selaku saudara sepupu penulis yang selalu bersamai penulis, membantu dan memberi dukungan penulis serta menjadi saksi perjalanan penulis dari masa kecil hingga saat penulisan skripsi ini.
11. Sahabat-sahabat yang menjadi rumah untuk penulis selama masa perkuliahan; Candra Yudha, Laviota Ayu, Elly Rahmawati, Retno Indah, Vina Damelia, Ricky Wicaksono, yang selalu memberikan dukungan dan menemani penulis sejak menjadi mahasiswa tingkat satu. Terima kasih atas segala kenangan dan kebaikannya, semoga Allah senantiasa memudahkan jalan kalian.
12. Sahabat-sahabat penulis ketika pelatihan bahasa di Pare Kediri; Afiatul Qibtiyah, Zulfi Fakiha, Nur Laila Fitriana yang telah menghibur penulis dan membantu penulis selama masa studi. Terima kasih sudah menjadi bagian terindah perjalanan ini.
13. Teman-teman seperjuangan Ilmu Politik B 2021 dan seluruh rekan prodi Ilmu Politik 2021 yang telah memberikan canda tawa dan semangat bagi penulis, Semoga kita semua berhasil meraih apapun yang ingin kita gapai.

14. Kelompok Magang Polda Jawa Tengah dan rekan-rekan KKN MIT Desa Penangkan yang turut mewarnai masa-masa menuju tingkat akhir serta saling membantu dalam menyelesaikan proses magang dan KKN dengan baik.
15. Sahabat-sahabat dari masa smp penulis; Ananta Putri, Pramnesti Jelita, Fanny Wafiq, yang senantiasa memberi dukungan dan semangat kepada penulis. Mari kita buktikan Independent Woman yang istimewa itu.
16. Rekan-Rekan kerja penulis; Cyntia Cipta, Nabila Luthfitasari, Muhammad Zaydan, Rudi Setiawan, Dimas, Agis, Julia Citra, Vinny Mila, yang telah menemani penulis disaat penulis gelisah dan mewarnai hidup penulis yang setiap jalan ada lika-liku yang selalu kita tempuh bersama.
17. Dan seluruh pihak yang telah membantu penulis dalam penyelesaian skripsi ini, baik secara langsung maupun tidak langsung yang tidak dapat penlis sebutkan satu persatu. Denga segala kerendahan hati dan ucapan syukur, penulis haturkan terima kasih.

Semoga segala bentuk kebaikan yang diberikan mendapat balasan terbaik dari Allah SWT. Penulis menyadari bahwa skripsi ini jauh dari kata sempurna, Oleh karena itu, kritik dan saran dari berbagai pihak sangat penulis harapkan demi perbaikan kedepan. Dan semoga hasil penelitian ini dapat menjadi sumbangan kecil bagi pengembangan ilmu pengetahuan.

Semarang, 13 Juni 2025

Penulis



Putri Eninda Krisnawati

NIM. 2106016043

## **PERSEMBAHAN**

*Bismillahirrahmanirrahim*

Dengan penuh rasa syukur dan ketulusan, skripsi ini saya persembahkan kepada :

Kedua orang tua tercinta, Ayahanda Krisna Wahyu Karyadi dan Ibunda Eni yang telah membayai dan memberi suport selalu untuk anak pertamanya. Terima kasih atas segala kasih sayang, doa yang tak pernah putus, serta perjuangan tanpa henti dalam mendukung setiap langkah saya. Semoga setiap butir ilmu yang diperoleh dapat menjadi bagian dari bakti dan kebahagiaan bagi Ayah Ibu.

Untuk adik tersayang Naufal Duwi Ardiyansyah, yang selalu menyemangati saya dan mewarnai hari-hari saya. Semoga kelak menjadi pribadi yang cerdas, berakhlak mulia, dan selalu diberikan kemudahan dalam menggapai cita-cita yang di impikan. Setiap perjuangan saya selalu dijadikan contoh dan panutan beliau untuk menjadi pribadi yang lebih baik lagi kedepannya serta membuat kedua orang tua bangga.

Dosen pembimbing Bapak Drs. H. Nur Syamsudin, M.A selaku dosen pembimbing. Terima kasih atas bimbingannya, kritik dan saran, selalu memberikan semangat kepada penulis, dan meluangkan waktu disela kesibukan. Menjadi salah satu dari anak bimbinganmu merupakan nikmat yang sampai saat ini selalu saya syukurkan.

Terakhir, Untuk Diri saya sendiri, Putri Eninda Krisnawati. Apresiasi sebesar-besarnya karena telah bertanggung jawab untuk menyelesaikan apa yang telah dimulai. Terimakasih karena terus berusaha dan tidak menyerah walaupun begitu banyak lika-liku yang harus dilalui dalam setiap prosesnya yang bisa dibilang tidak mudah. Terimakasih sudah bertahan dan kuat sampai menyelesaikan studi ini.

Semoga setiap usaha dan dedikasi ini membawa manfaat bagi banyak orang serta menjadi ladang keberkahan bagi semua yang terlibat dalam perjalanan ini.

## **MOTTO**

*“ Sesungguhnya Bersama Kesulitan Ada Kemudahan.”*

**( Q.S. Al-Insyirah:5 )**

*“ Terlambat bukan berarti gagal, cepat bukan berarti hebat. Terlambat bukan menjadi alasan untuk menyerah, setiap orang memiliki proses yang berbeda. Percaya proses itu yang paling penting karena Allah telah mempersiapkan hal baik dibalik kata proses yang kau anggap rumit itu.”*

**( Edwar Satria )**

*“ Setiap tetes keringat orang tuaku adalah ribuan langkahku untuk terus maju.”*

**( Elisa Ayuni )**

## **ABSTRAK**

Parkir Liar merupakan masalah yang sering ditemui di Kota Semarang. Parkir Liar adalah bentuk parkir yang muncul secara ilegal atau tidak memiliki izin yang resmi. Pengelolaan parkir liar di Mall Kota Semarang ini merupakan salah satu kebijakan yang tujuan utamanya adalah menertibkan dan menciptakan fasilitas parkir resmi dan layak serta memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat selaku pengguna parkir yang nantinya retribusi parkir merupakan hasil dari pendapatan asli daerah (PAD) Kota semarang untuk pembangunan infrastruktur mendatang. Melalui Peraturan Walikota No. 70 Tahun 2021 yang menjadi acuan dalam penelitian Implementasi kebijakan dalam pengelolaan parkir liar di Mall Kota Semarang menyorot realisasi dan pelaksanaan Dinas Perhubungan dalam pengelolaan parkir di lingkungan sekitar mall melalui juru parkir yang secara langsung berinteraksi oleh masyarakat.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian Kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Adapun jenis penelitian ini adalah penelitian lapangan yg bersumber dari data primer dan sekunder. Data diperoleh melalui observasi partisipatif, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Wawancara dilakukan dengan Dinas Perhubungan Kota Semarang, juru parkir, dan masyarakat pengguna parkir liar. Penelitian ini menggunakan teori Merilee S. Grindle sebagai kerangka analisis untuk memahami bagaimana Dinas Perhubungan dan juru parkir, keduanya merupakan pihak yang menjalankan kebijakan untuk mencapai perubahan yang diinginkan. Oleh karena itu, penelitian ini mengkaji pada proses pengelolaan parkir liar di Mall Kota Semarang dan kepentingan aktor yang terlibat di dalamnya.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa, pengelolaan parkir liar di Mall Kota Semarang masih terdapat beberapa permasalahan yang perlu menjadi evaluasi Dinas Perhubungan untuk melihat kondisi secara langsung juru parkir yang masih melakukan pelanggaran yang tidak sesuai dengan kebijakan. Yakni juru parkir yang melakukan kenaikan penarikan tarif kepada pengunjung dan tidak memberikan karcis sebagai bukti pembayaran resmi parkir. Dalam pelaksanaannya, diperlukan strategi dari Dinas Perhubungan untuk mengurangi parkir liar dengan melakukan pendataan dan sosialisasi terkait penggunaan sistem parkir elektronik yang saat ini sedang dilakukan beberapa tahun ini walaupun dirasa masih berjalan kurang maksimal di Kota Semarang.

**Kata kunci:** **Parkir liar, Juru parkir, Kebijakan, Keterlibatan Aktor**

## **ABSTRACT**

Illegal Parking is a common problem in Semarang City. Illegal Parking is a form of parking that occurs illegally or does not have an official permit. The management of illegal parking at the Semarang City Mall is one of the policies whose main objective is to regulate and create official and proper parking facilities and provide good service to the public as parking users, where parking fees will later be the result of the Semarang City Regional Original Income (PAD) for future infrastructure development. Through Mayoral Regulation No. 70 of 2021, which is a reference in the research, the implementation of policies in managing illegal parking at the Semarang City Mall highlights the realization and implementation of the Transportation Agency in managing parking in the area around the mall through parking attendants who directly interact with the community.

This study uses a Qualitative research method with a case study approach. The type of research is field research that is sourced from primary and secondary data. Data was obtained through participatory observation, in-depth interviews, and documentation. Interviews were conducted with the Semarang City Transportation Agency, parking attendants, and the community using illegal parking. This study uses Merilee S. Grindle's theory as an analytical framework to understand how the Transportation Agency and parking attendants, both of which are parties that implement policies to achieve the desired changes. Therefore, this study examines the process of managing illegal parking in Semarang City Mall and the interests of the actors involved in it.

The results of this study indicate that, the management of illegal parking in Semarang City Mall still has several problems that need to be evaluated by the Transportation Agency to see the conditions directly of parking attendants who still commit violations that are not in accordance with the policy. Namely parking attendants who increase the tariff collection for visitors and do not provide tickets as proof of official parking payments. In its implementation, a strategy is needed from the Transportation Agency to reduce illegal parking by conducting data collection and socialization related to the use of the electronic parking system which is currently being carried out for several years even though it is still considered less than optimal in Semarang City.

**Keywords:** **Illegal parking, Parking attendants, Policy, Actor Involvement**

## DAFTAR ISI

NOTA PEMBIMBING .....	i
HALAMAN PENGESAHAN .....	Error! Bookmark not defined.
HALAMAN PERNYATAAN .....	Error! Bookmark not defined.
KATA PENGANTAR.....	iv
PERSEMBAHAN .....	vii
MOTTO .....	viii
ABSTRAK .....	ix
ABSTRACT .....	x
DAFTAR ISI .....	xi
DAFTAR TABEL .....	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xv
DAFTAR LAMPIRAN .....	xvi
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
1.1    Latar Belakang.....	1
1.2    Rumusan Masalah .....	4
1.3    Tujuan Penelitian.....	4
1.4    Manfaat Penelitian.....	5
1. Manfaat Teoritis .....	5
2. Manfaat Praktis.....	5
1.5    Tinjauan Pustaka.....	5
1.6    Kajian Teori.....	12
1.7    Metode Penelitian.....	16
1.8    Sistematika Penulisan.....	19
BAB II.....	20
KERANGKA TEORI .....	20
2.1    TEORI IMPLEMENTASI KEBIJAKAN GRINDLE .....	20
a. Interest affected (kepentingan-kepentingan yang mempengaruhi).....	20
b. Type of benefits (tipe manfaat).....	21
c. Extent of change envision (derajat perubahan yang ingin dicapai).....	21
d. Site of decision making (letak pengambilan keputusan) .....	21
e. Program implementer (pelaksana program) .....	21
f. Resources committed (sumber-sumber daya yang digunakan) .....	21

a.	Institution and regime characteristic (karakteristik lembaga dan rezim yang sedang berkuasa) .....	22
b.	Compliance and responsiveness (tingkat kepatuhan dan adanya respon dari pelaksana) .....	22
2.2	Implementasi Kebijakan .....	23
2.3	Model Implementasi Kebijakan Merilee S. Grindle.....	25
2.4	Isi Kebijakan.....	26
2.5	Konteks Implementasi .....	28
BAB III.....		29
PROFIL KOTA SEMARANG DAN PARKIR LIAR DI MALL KOTA SEMARANG .....		29
3.1	Profil Kota Semarang .....	29
3.2	Kondisi Sosial Politik dan Ekonomi.....	32
3.3	Parkir Liar di Mall Kota Semarang .....	35
BAB IV .....		39
STRATEGI DINAS PERHUBUNGAN DALAM MENGATASI PARKIR LIAR DI MALL KOTA SEMARANG .....		39
4.1	PENGELOLAAN PARKIR LIAR DI MALL CIPUTRA SEMARANG.....	39
4.2	RELEVANSI DENGAN KESELURUHAN INDIKATOR TEORI IMPLEMENTASI KEBIJAKAN OLEH MERILEE S. GRINDEL.....	54
1.	Kepentingan Yang Mempengaruhi .....	54
2.	Tipe Manfaat.....	55
3.	Derajat perubahan yang ingin dicapai .....	56
4.	Letak pengambilan keputusan .....	56
5.	Pelaksana program.....	57
6.	Sumber- Sumber Daya Yang Digunakan .....	58
1.	Kekuasaan, Kepentingan dan Strategi Aktor Yang Terlibat .....	58
2.	Karakteristik Lembaga Penguasa .....	59
3.	Kepatuhan dan Daya Tanggap.....	59
BAB V.....		61
KETERLIBATAN AKTOR TERKAIT KEBIJAKAN PENGELOLAAN PARKIR LIAR DI MALL KOTA SEMARANG .....		61
5.1	Pemetaan Aktor Dalam Pengelolaan Parkir di Mall Ciputra.....	61
1.	Dinas Perhubungan dengan Juru Parkir .....	62
2.	Dinas Perhubungan dengan Masyarakat.....	64
3.	Juru Parkir dengan Masyarakat .....	66
4.	Dinas Perhubungan Bidang Parkir dengan Bidang Lalu Lintas .....	67
5.	Dinas Perhubungan Bidang Parkir dengan Dinas Perhubungan Bidang Pengendalian	

dan Tata Tertib .....	69
6. Dinas Perhubungan dengan Polrestabes, Satpol PP dan SaberPungli .....	70
5.2 KEPENTINGAN AKTOR DALAM BERBAGAI ASPEK .....	72
1. Aspek Politik .....	72
2. Aspek Ekonomi .....	73
3. Aspek Sosial dan Budaya .....	75
BAB VI .....	77
PENUTUP .....	77
6.1 KESIMPULAN .....	77
6.2 SARAN .....	78
DAFTAR PUSTAKA.....	79
LAMPIRAN .....	81
DAFTAR RIWAYAT HIDUP .....	83

## **DAFTAR TABEL**

Tabel 1.1 Faktor-faktor Implementasi Kebijakan.....	13
Tabel 2.1 Faktor-faktor dalam implementasi kebijakan oleh Grindle .....	26
Tabel 3.1 Perbanding Luas Wilayah Kota Semarang .....	32

## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 2. 1 Model Implementasi Kebijakan Grindle .....	22
Gambar 3. 1 Peta Kota Semarang .....	31
Gambar 4. 1 Penertiban Parkir Liar .....	42
Gambar 4. 2 Sosialisasi Penyuluhan Parkir .....	44
Gambar 4. 3 Surat Perizinan Parkir Resmi .....	46
Gambar 4. 4 Wawancara dengan Dinas Perhubungan.....	51
Gambar 4. 5 Wawancara Dinas Perhubungan .....	68
Gambar 4. 6 Wawancara dengan Dinas Perhubungan.....	70

## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1 Wawancara dengan Pak Richo.....	81
Lampiran 2 Wawancara dengan Pak Sigit.....	81
Lampiran 3 Wawancara dengan Bu Henny .....	82
Lampiran 4 Wawancara dengan Pak Luky .....	82

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Parkir liar masih jadi masalah di Kota Semarang, meski sudah ada aturan yang mengaturnya. Perwal Nomor 70 Tahun 2021 sebenarnya bertujuan untuk membuat parkir lebih tertib, aman, dan lancar. Bahkan ada sistem parkir elektronik yang seharusnya membantu. Tapi kenyataannya, masih banyak kendaraan yang parkir sembarangan, bikin jalanan macet dan mengganggu lalu lintas. Parkir Liar merupakan suatu tindakan dimana kendaraan parkir pada tempat yang tidak diizinkan/ tidak sah. Parkir tersebut sudah dilarang keras oleh pemerintah maupun dinas perhubungan, akan tetapi masih banyak juga masyarakat yang melanggar. Ada 10 mall disemarang. Namun, peneliti memilih salah satu contoh yaitu parkir liar seperti di Citraland Mall Simpang Lima Semarang. Akibat dari parkir liar tersebut, menyebabkan kemacetan lalu lintas dan mengurangi kapasitas jalan (Tengah et al., 2021).

Masalah parkir di kota besar seperti Semarang memang sudah lama menjadi perhatian. Dengan adanya mall dan pusat keramaian di tengah kota, banyak pengunjung yang lebih memilih parkir liar daripada di tempat parkir resmi karena tarifnya lebih murah. Sebagai contoh, tarif parkir resmi untuk motor di mall biasanya Rp 3.000 untuk jam pertama, dengan tambahan Rp 3.000 untuk setiap jam berikutnya. Sementara itu, parkir liar di sekitar mall sering kali menawarkan tarif tetap Rp 3.000 tanpa tambahan biaya per jam, sehingga lebih menarik bagi pengunjung. Akibatnya, parkir liar semakin menjamur, dimanfaatkan oleh oknum tertentu untuk mendapatkan keuntungan. Hal ini berpotensi menimbulkan kemacetan, mengganggu lalu lintas, serta merugikan pendapatan daerah dari parkir resmi. Untuk mengatasi masalah ini, beberapa langkah bisa diambil, seperti menyesuaikan tarif parkir resmi agar lebih kompetitif, meningkatkan kenyamanan fasilitas parkir, serta menindak parkir liar dengan aturan yang lebih tegas (Farda&Balijepalli, 2018).

Parkir liar di pinggir jalan sering kali jadi masalah, terutama kalau lokasinya tidak sesuai aturan, seperti di persimpangan jalan yang bisa menghambat lalu lintas dan menyebabkan kemacetan. Selain itu, banyak juru parkir yang tidak memberikan layanan

dengan baik, misalnya tidak menata kendaraan dengan rapi atau tidak memberikan karcis parkir. Akibatnya, jika terjadi kehilangan kendaraan, mereka tidak bisa bertanggung jawab. Padahal, juru parkir punya tugas penting sebagai pemungut retribusi parkir. Mereka harus memastikan kendaraan tertata dengan baik, memberikan karcis, memasang rambu-rambu dan marka jalan, serta menyediakan papan informasi mengenai tarif parkir. Kalau aturan ini tidak diterapkan dengan benar, pengguna parkir bisa dirugikan (Arista Aprilianto, 2017).

Masalah lain yang sering ditemukan di Semarang adalah banyaknya juru parkir yang menarik biaya parkir tanpa izin resmi. Beberapa di antaranya menganggap area tertentu sebagai tempat mencari uang tanpa mengikuti aturan yang berlaku. Akibatnya, sering terjadi pelanggaran, seperti penarikan biaya parkir yang tidak sesuai atau penggunaan lahan secara sembarangan. Untuk mengatasinya, Dinas Perhubungan perlu lebih aktif mengawasi dan mengambil tindakan tegas terhadap juru parkir ilegal. Jika aturan ditegakkan dengan lebih baik, jumlah pelanggaran bisa dikurangi, sehingga sistem parkir menjadi lebih tertib dan masyarakat merasa lebih nyaman (Suwitri, 2017).

Fakta di lapangan parkir liar masih menjadi masalah yang sulit diatasi di banyak kota, termasuk Semarang. Salah satu penyebabnya adalah ketidakjelasan dalam penerimaan retribusi parkir, yang membuat banyak juru parkir menarik biaya parkir di luar tarif resmi. Mereka biasanya hanya mencari keuntungan pribadi tanpa memikirkan dampak lain, seperti kemacetan dan ketidaktertiban lalu lintas. Parkir liar sering kali dikuasai oleh kelompok tertentu yang menguasai lahan parkir tanpa izin resmi dari Dinas Perhubungan. Karena kurangnya pengawasan dan penindakan yang tegas, masalah ini masih terus berlangsung hingga sekarang. Untuk mengatasinya, diperlukan regulasi yang lebih ketat serta tindakan yang lebih serius agar parkir bisa lebih tertata dan tidak merugikan masyarakat (Fathurohman, 2023).

Parkir liar sering kali dikelola secara sembarangan oleh oknum tanpa mengikuti aturan yang berlaku. Akibatnya, muncul parkir liar yang hanya mengutamakan keuntungan pribadi tanpa mempertimbangkan dampaknya bagi masyarakat. Parkir tidak resmi ini bisa menyebabkan berbagai masalah, seperti risiko kehilangan kendaraan atau barang pribadi yang ditinggalkan di dalamnya. Selain itu, masyarakat perlu tahu bahwa parkir di tempat tidak resmi berisiko tinggi. Dinas Perhubungan bisa menderek kendaraan yang parkir sembarangan sebagai bagian dari razia penertiban, dan pemilik kendaraan akan dikenakan

denda. Untuk menghindari hal ini, lebih baik memilih tempat parkir resmi yang lebih aman dan sesuai aturan (Himawan, 2020).

Masalah parkir di Semarang masih menjadi perhatian utama dalam penelitian ini, terutama soal koordinasi antara Dinas Perhubungan dan juru parkir yang mengelola parkir liar di sekitar mall ciputra semarang. Banyak kendaraan yang memilih parkir di pinggir jalan, sehingga mengurangi ruang untuk lalu lintas dan menyebabkan kemacetan, terutama di pusat kota seperti simpang lima saat sore hingga malam hari. Sebagai kota metropolitan dan ibu kota Jawa Tengah, Semarang sering dikunjungi oleh penduduk lokal maupun wisatawan.

Dalam penelitian ini, Masalah parkir liar juga melibatkan sisi politik, khususnya peran Pemerintah Kota Semarang melalui Dinas Perhubungan. Mereka bertanggung jawab mengatur retribusi parkir dan memastikan kebijakan itu berjalan dengan baik. Penelitian ini ingin tahu bagaimana Dinas Perhubungan mengawasi dan menjalankan aturan parkir. Termasuk bagaimana mereka melatih dan memberikan wewenang kepada petugas parkir untuk menjalankan tugasnya dengan baik. Penelitian ini juga ingin melihat bagaimana Dinas Perhubungan bekerja sama dengan pihak lain, seperti polisi, untuk memastikan aturan parkir berjalan efektif.

Tujuan utama dari kebijakan ini adalah mengurangi parkir liar yang sering dikelola oleh preman, serta memberikan izin resmi kepada petugas parkir agar mereka bisa beroperasi di bawah pengawasan Dinas Perhubungan. Dengan cara ini, parkir di Kota Semarang diharapkan menjadi lebih teratur dan terkendali. Masalah parkir liar di mall ciputra semarang muncul karena alasan ekonomi. Banyak orang yang memilih menjadi petugas parkir liar karena minimnya pilihan pekerjaan dan rendahnya tingkat pendidikan, sehingga mereka menjadikan parkir liar sebagai sumber penghasilan utama. Di sisi lain, lemahnya pengawasan dan penegakan aturan dari pemerintah daerah membuat mereka merasa aman untuk terus beroperasi tanpa menghadapi hukuman. Mereka menganggap aktivitas mereka bukanlah masalah besar dan bahkan merasa dilindungi.

Situasi ini membuat masalah parkir liar terus berlangsung di Kota Semarang, terutama di pusat perbelanjaan yang ramai pengunjung. Faktor ekonomi, pengaruh regional, dan kebijakan pemerintah yang belum maksimal menjadi penyebab utama. Untuk mengatasi masalah ini, pemerintah harus tegas dalam menindak pelanggaran dan perlu bekerja sama

dengan pihak pusat perbelanjaan dan masyarakat. Dengan kolaborasi ini, diharapkan pengelolaan parkir di kawasan tersebut menjadi lebih aman dan tertib.

Masalah parkir liar di pusat perbelanjaan Semarang menjadi fokus penelitian ini, terutama terkait bagaimana Dinas Perhubungan menangani masalah tersebut. Sebagai kota besar dan ibu kota Jawa Tengah, Semarang memiliki tingkat mobilitas yang tinggi, sehingga parkir liar menjadi masalah yang cukup rumit.

Penelitian ini juga membahas bagaimana kebijakan pengelolaan parkir oleh Dinas Perhubungan diterapkan, khususnya di mall ciputra semarang. Pemerintah Daerah melalui Dinas Perhubungan menetapkan aturan untuk mengelola retribusi parkir demi meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD), karena retribusi parkir memberikan dampak yang besar. Pada tahun 2021, Kota Semarang menghasilkan Rp4 miliar dari retribusi parkir tepi jalan umum. Namun, setelah dilakukan penyesuaian anggaran, angka tersebut berkurang menjadi Rp1,7 miliar.

Salah satu tantangan utama yang dihadapi adalah banyaknya parkir liar di pinggir jalan yang menyebabkan kemacetan lalu lintas. Masalah ini menjadi perhatian pemerintah, Karena parkir yang semrawut makin jadi masalah, Pemerintah Kota Semarang mengeluarkan Peraturan Walikota No. 70 Tahun 2021 untuk menata parkir di tepi jalan umum. Tujuan utamanya supaya sistem parkir lebih rapi dan lalu lintas jadi lebih lancar, sehingga kemacetan bisa dikurangi. Dengan aturan ini, harapannya masyarakat lebih tertib dalam memarkir kendaraan mereka, dan kota pun jadi lebih nyaman.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka rumusan masalah dalam rencana penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana strategi Dinas Perhubungan dalam mengatasi parkir liar di mall kota Semarang berdasarkan Peraturan Walikota No. 70 Tahun 2021?
2. Bagaimana keterlibatan aktor dalam Implementasi Peraturan Walikota No. 70 Tahun 2021 ?

## 1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengidentifikasi strategi dinas perhubungan dalam merealisasikan peraturan walikota (perwal) No. 70 Tahun 2021

- Untuk mengetahui bagaimana keterlibatan aktor dalam pengelolaan parkir liar dalam Implementasi Peraturan Walikota No. 70 Tahun 2021 di Mall kota Semarang

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1. Manfaat Teoritis**

- Guna untuk mengetahui strategi dinas perhubungan dalam merealisasikan peraturan walikota (perwal) No. 70 Tahun 2021
- Guna untuk mengetahui bagaimana keterlibatan aktor dalam pengelolaan parkir liar dalam Implementasi Peraturan Walikota No. 70 Tahun 2021 di Mall kota Semarang

### **2. Manfaat Praktis**

- Penelitian ini diharapkan bisa bermanfaat bagi Pemerintah Daerah, terutama Dinas Perhubungan Kota Semarang, sebagai bahan evaluasi dan pedoman untuk mengelola parkir liar di mall. Dengan hasil penelitian ini, harapannya ada solusi yang lebih efektif supaya sistem parkir di kota bisa lebih tertata dan nyaman bagi masyarakat.
- Peneliti juga berharap agar bisa dijadikan sebagai rujukan para mahasiswa program studi Ilmu Politik untuk bahan kajian dalam mencari informasi serta menambah wawasan mengenai kebijakan yang dibuat oleh dinas perhubungan terhadap pengelolaan parkir liar di Mall Kota Semarang.
- Penelitian ini sangat berarti bagi saya karena dapat menerapkan ilmu yang saya pelajari di perkuliahan dalam situasi nyata. Saya berharap penelitian ini dapat memperluas pengetahuan saya tentang pengelolaan parkir, terutama terkait parkir liar di Mall Kota Semarang. Dengan demikian, saya dapat memahami bagaimana teori yang dipelajari dapat diterapkan dalam praktek.

## **1.5 Tinjauan Pustaka**

Penelitian terkait Implementasi Kebijakan parkir sudah banyak diteliti dan dikaji oleh beberapa peneliti. Oleh sebab itu, agar mengetahui fokus serta posisi penelitian ini dibandingkan dengan penelitian yang lain, maka tinjauan pustaka akan dibagi menjadi dua tema yakni :

### **1.5.1 Implementasi Kebijakan Parkir**

Ada beberapa penelitian yang membahas kebijakan parkir dalam berbagai kasus. Misalnya, penelitian dari Annisa Gita (2023), Ida Bagus Panji (2022), Shearly Donso (2019), Maria Gasela (2018), Ginting Juwita (2018), dan A. Ahmadi Imran (2016) yang menyoroti berbagai aspek kebijakan parkir. Setiap penelitian memiliki fokus yang berbeda, seperti efektivitas aturan parkir, kendala dalam penerapannya, serta dampaknya bagi masyarakat dan pengelola parkir.

Penelitian yang berkaitan dengan Implementasi kebijakan Parkir sudah banyak diteliti oleh beberapa ahli diantaranya studi yang diteliti oleh Annisa Gita(2023) yang membahas terkait, “*Evaluasi Kebijakan Penertiban Parkir Liar Oleh Dinas Perhubungan Kota Palembang*” dan penelitian Ida Bagus Panji (2022) membahas terkait , “*Pelaksanaan Kebijakan Pengawasan Dalam Penertiban Parkir Liar di Kota Denpasar*” Di Denpasar, parkir liar jadi masalah yang cukup bikin repot. Banyak orang membuka jasa parkir tanpa izin, mengambil keuntungan sendiri, dan menyebabkan kemacetan serta kurangnya pendapatan daerah. Pemerintah harus segera bertindak dengan melakukan penertiban secara rutin dan memberikan edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya sistem parkir yang lebih tertata. Salah satu caranya adalah melalui pembinaan serta penyuluhan di sekolah-sekolah supaya masyarakat lebih sadar akan dampak buruk dari parkir liar. Kalau kebijakan ini didukung masyarakat, hasilnya bisa lebih efektif, dan sistem parkir di kota bisa jadi lebih tertib. Masalah ini memang butuh penanganan serius serta kerja sama dari berbagai pihak agar solusi yang diterapkan benar-benar berjalan dengan baik.

Penelitian yang dilakukan oleh Shearly Donso (2019) membahas bagaimana kebijakan retribusi parkir di tepi jalan umum Kota Palu diterapkan. Peneliti melihat apakah kebijakan ini berjalan dengan baik, apakah aturan diterapkan secara efektif, dan apakah masyarakat serta pihak terkait menjalankannya sesuai harapan. Intinya, penelitian ini ingin mengetahui seberapa sukses kebijakan parkir di Kota Palu dalam praktiknya.yang terdiri dari empat komponen. Variabel pendukung meliputi kepercayaan dan dukungan masyarakat, serta indikator keterlibatan masyarakat, seperti pelanggan layanan parkir yang melaksanakan tanggung jawabnya. Lebih jauh, jika dikatakan dalam struktur organisasi, sistem tata kelola parkir menjadi salah satu kendala yang menyebabkan koordinasi pengendalian implementasi parkir umum pinggir jalan tidak mencapai hasil yang diharapkan. Kendala lain terhadap mekanisme

implementasi parkir pinggir jalan yang masih belum efektif adalah keberadaan koordinator regional dan lapangan yang bukan pejabat internal.

Banyak peneliti membahas tentang kebijakan parkir karena hal ini berkaitan dengan pendapatan daerah dan kelancaran lalu lintas. Misalnya, penelitian Maria Gasela (2018) mengkaji bagaimana Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta menangani parkir liar, sementara Ginting Juwita (2018) melihat bagaimana kebijakan penertiban parkir diterapkan di Kecamatan Medan Baru. Kedua penelitian ini menunjukkan upaya pemerintah daerah dalam mengatasi parkir liar dan memastikan sistem parkir berjalan lebih baik. Dalam kebijakan perparkiran, ada empat aspek utama yang menjadi perhatian, yaitu struktur birokrasi, komunikasi, sumber daya, dan disposisi. Berdasarkan penelitian, komunikasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan mengenai kebijakan parkir sudah cukup jelas, sehingga tujuan dan aturan yang ditetapkan dapat diterapkan dengan baik karena semua pihak mematuhiinya. Dari segi sumber daya, penelitian menunjukkan bahwa tenaga dan fasilitas yang tersedia cukup berkualitas dan mampu menjalankan kebijakan dengan baik. Setiap pihak menjalankan tugasnya sesuai peran masing-masing, dan teknologi informasi juga membantu pemungutan pajak parkir menjadi lebih efisien. Namun, masih ada kendala, seperti terbatasnya infrastruktur dan sumber daya manusia, terutama dalam operasional mobil patroli untuk mengawasi semua Lokasi. Penertiban parkir liar sudah mulai menunjukkan hasil yang cukup baik. Kebijakan ini berdampak positif bagi banyak pihak, seperti masyarakat dan pemerintah daerah. Manfaatnya terlihat dari berkurangnya kemacetan, meningkatnya pendapatan daerah, dan sistem parkir yang lebih tertata. Selain itu, pihak berwenang seperti Dinas Perhubungan memiliki peran penting dalam menjalankan strategi agar kebijakan ini berhasil. Dengan langkah yang tepat, parkir liar bisa dikendalikan, sehingga kota menjadi lebih tertib dan nyaman bagi semua orang. Meskipun begitu, ada beberapa tantangan dari sisi pelaksanaan, seperti kurangnya kepatuhan dan respons dari masyarakat yang menjadi target kebijakan, keterbatasan sumber daya, serta kelemahan dalam sistem dan lembaga yang bertanggung jawab. Hal ini menjadi hambatan dalam penerapan kebijakan secara optimal. Singkatnya, meskipun kebijakan parkir sudah berjalan dengan cukup baik, masih ada tantangan yang perlu diselesaikan agar implementasinya lebih efektif dan memberikan hasil yang lebih maksimal.

Penelitian yang dilakukan oleh Dwi Jayanti L (2017) membahas bagaimana aturan parkir di pinggir jalan di Kota Makassar diterapkan dalam kehidupan sehari-hari. Penelitian ini melihat apakah kebijakan parkir sudah berjalan sesuai dengan Peraturan Daerah Nomor 17 Tahun 2006, yang mengatur pengelolaan parkir di kota tersebut. Fokusnya adalah bagaimana aturan ini diterapkan, apakah efektif, serta bagaimana dampaknya bagi masyarakat dan kondisi lalu lintas di Makassar, harus dilakukan dengan tertib. Namun, kenyataannya aturan ini belum sepenuhnya diterapkan. Masih banyak juru parkir yang bekerja tanpa izin, yang dipengaruhi oleh berbagai faktor. Hal ini menciptakan kesenjangan antara tujuan kebijakan dan pelaksanaannya di lapangan. Selain itu, pihak yang bertanggung jawab masih menghadapi kendala, seperti keterbatasan fasilitas dan sarana, serta pola pikir pelaksana yang belum sepenuhnya mendukung kebijakan. Beberapa hambatan lain dalam pelaksanaan kebijakan ini termasuk maraknya preman parkir di berbagai lokasi, yang membuat pengawasan sulit dilakukan. Selain itu, sistem pengelolaan lalu lintas belum selaras dengan ketersediaan ruang parkir, sehingga parkir di pinggir jalan masih menimbulkan masalah. Kesimpulannya, agar kebijakan parkir berjalan lebih efektif, berbagai tantangan ini harus diatasi dengan langkah-langkah yang tepat.

### **1.5.2 Parkir liar di Mall Kota Semarang**

Penelitian terkait parkir liar di Mall Kota Semarang dibagi kedalam beberapa kasus yang berbeda. Diantaranya, penelitian yang diteliti oleh Asnia Jaya et al,(2020)Carollina Bella,Viesta(2019), Jufrizen (2019), Riski Atika S(2019) & Ida Ayu Putu S(2019), Syaffa Rahmah(2017).

Penelitian yang dilakukan oleh Asnia Jaya et al. (2020) membahas bagaimana pemerintah daerah mengelola retribusi parkir di tepi jalan umum di Kabupaten Polewari Mandar. Studi ini melihat apakah aturan yang diterapkan sudah berjalan dengan baik, bagaimana dampaknya bagi masyarakat dan pemerintah, serta apakah sistem retribusi ini benar-benar membantu menciptakan parkir yang lebih tertata dan meningkatkan pendapatan daerah. Intinya, penelitian ini ingin mengetahui seberapa efektif kebijakan tersebut dalam praktiknya. Penelitian ini membahas masalah kurangnya pengawasan parkir oleh Dinas Perhubungan dan UPTD Perparkiran, yang membuat sistem pemungutan retribusi parkir belum berjalan dengan maksimal. Akibatnya, target Pendapatan Asli Daerah (PAD) tidak tercapai karena banyak parkir

liar dan pungutan liar yang dilakukan oleh petugas parkir yang tidak berwenang. Selain itu, kebijakan ini juga terhambat oleh kurangnya komunikasi yang efektif dan keterbatasan sumber daya. Kesadaran masyarakat tentang pentingnya membayar retribusi parkir masih rendah, sehingga banyak pengguna jasa parkir yang mengabaikan aturan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah daerah. Untuk mengatasi masalah ini, diperlukan pengawasan yang lebih ketat dan evaluasi menyeluruh agar kebijakan parkir dapat berjalan dengan baik dan memberikan manfaat yang lebih besar bagi kota

Penelitian oleh Carollina Bella dan Viesta (2019) membahas masalah parkir liar di Kota Yogyakarta, terutama di sekitar mall dan tepi jalan umum. Studi ini mencoba memahami alasan masyarakat lebih memilih parkir liar daripada tempat parkir resmi. Selain itu, penelitian ini mengevaluasi kebijakan yang sudah diterapkan pemerintah untuk menangani masalah ini dan melihat apakah langkah-langkah tersebut benar-benar efektif dalam mengurangi parkir liar. Survei ini menemukan beberapa alasan mengapa banyak orang memilih parkir liar. Pertama, pemerintah daerah mengizinkan parkir di tepi jalan untuk meningkatkan pendapatan, sehingga praktik ini menjadi lebih umum. Kedua, kurangnya komunikasi antara pemerintah dan pihak yang menjalankan kebijakan membuat aturan tidak selalu dipahami atau diterapkan dengan baik. Selain itu, interaksi yang minim antara petugas dan koordinator parkir memungkinkan pengunjung tetap menggunakan parkir liar tanpa hambatan. Biaya parkir di tepi jalan yang lebih murah juga menjadi faktor utama, terutama bagi wisatawan yang ingin menghemat biaya. Terakhir, lokasi parkir liar yang lebih dekat dengan mal atau tempat tujuan membuatnya lebih praktis dan nyaman bagi pengguna. Intinya, parkir liar terjadi bukan hanya karena kurangnya pengawasan, tetapi juga karena berbagai faktor yang membuatnya lebih menarik bagi masyarakat.

Penelitian Jufrizen (2019) membahas sistem retribusi parkir di pusat perbelanjaan Kota Medan, yang ternyata cukup rumit. Prosesnya dimulai dengan Dinas Perparkiran mengeluarkan surat tilang. Setelah itu, surat tersebut dikirim ke Dinas Pendapatan untuk diverifikasi. Jika sudah selesai, surat ini diserahkan ke petugas parkir lewat koordinator lapangan. Semua tahapan ini sesuai dengan aturan dalam Pasal 8 Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2006. Penelitian ini mengungkap bahwa retribusi parkir punya potensi besar sebagai sumber pendapatan daerah. Setelah

petugas parkir mengumpulkan retribusi dari pengguna jasa, dana tersebut disetorkan ke kas daerah oleh Dinas Perparkiran. Namun, sistem ini belum berjalan optimal karena beberapa kendala. Pertama, jumlah petugas parkir masih sangat terbatas, dan banyak dari mereka belum mendapatkan pelatihan yang cukup untuk menjalankan tugas dengan baik. Kedua, pengawasan terhadap pemungutan retribusi masih lemah, dan sanksi bagi pelanggar belum diterapkan secara efektif. Ketiga, fasilitas dan sarana pendukung masih kurang memadai, sehingga sistem pemungutan tidak bisa berjalan maksimal. Untuk meningkatkan efektivitas pemungutan retribusi parkir, perlu adanya perbaikan dalam jumlah dan kualitas petugas, pengawasan yang lebih ketat, serta peningkatan sarana dan prasarana yang menunjang sistem ini.

Penelitian terkait Parkir Liar di Mall yang diteliti oleh Riski Atika S(2019) dan Ida Ayu Putu Sri Widnyani (2019) dengan tema “*Strategi Dinas Perhubungan dalam Menanggulangi Parkir Liar di Tepi Jalan Umum Kota Metro*”. Masalah utama dalam pengelolaan parkir adalah kurangnya pengawasan terhadap petugas parkir, yang menyebabkan aturan tidak bisa diterapkan dengan baik. Akibatnya, banyak petugas parkir yang memanfaatkan situasi ini untuk menarik biaya tambahan secara ilegal, yang akhirnya merugikan masyarakat. Hal ini membuat banyak orang berpikir bahwa layanan parkir kurang berkualitas, terutama karena koordinasi antara Dinas Perhubungan dan petugas parkir yang masih lemah. Untuk mengatasi masalah ini, perlu ada komunikasi yang lebih baik antara masyarakat dan Dinas Perhubungan. Masyarakat harus memahami aturan serta bagaimana sistem parkir dikelola, sedangkan Dinas Perhubungan harus lebih aktif dalam menerapkan kebijakan dengan efektif di lapangan. Jika pembuat kebijakan dan pelaksananya bisa menjalankan sistem ini dengan cara yang lebih terstruktur dan sistematis, maka target peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) bisa tercapai. Hal ini bisa dilakukan dengan meningkatkan pengawasan, memperbaiki koordinasi, serta memastikan aturan dijalankan dengan lebih transparan dan efektif.

Penelitian oleh Syaffa Rahmah (2017) membahas pengelolaan parkir tepi jalan di kawasan Simpang Lima, Semarang. Tugas pengelolaan ini dipegang oleh Dishubkominfo dengan tujuan utama menjaga ketertiban dan meningkatkan pendapatan daerah. Dasar hukum kebijakan ini adalah Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2004 tentang Tempat Parkir Umum di Pinggir Jalan dan Peraturan Daerah

Nomor 2 Tahun 2012 tentang Retribusi Pelayanan Publik. Penelitian ini penting untuk melihat seberapa efektif kebijakan tersebut dalam mencapai tujuan yang diharapkan. Namun, dalam praktiknya, aturan ini belum sepenuhnya diterapkan dengan baik. Banyak petugas parkir yang tidak tertib, seperti memarkir kendaraan di tempat yang seharusnya tidak diperbolehkan, sehingga menyebabkan parkir liar. Selain itu, ada petugas yang tidak membayar retribusi sesuai tarif yang berlaku, bahkan ada juga yang tidak menyetorkan retribusi parkir kepada Dishubkominfo. Masalah ini menunjukkan perlunya pengawasan yang lebih ketat dan penegakan aturan yang lebih tegas. Agar kebijakan perparkiran berjalan sesuai dengan ketentuan, perlu adanya tindakan disiplin terhadap pelanggar, peningkatan kesadaran petugas, serta koordinasi yang lebih baik dalam pengelolaan parkir.

Penelitian ini membahas kesamaan dan perbedaan dalam kebijakan parkir berdasarkan dua tema utama. Kesamaan yang ditemukan adalah bahwa penelitian sebelumnya berfokus pada masalah parkir di pinggir jalan, yang masih menjadi tantangan besar dan sering kali menyebabkan kemacetan. Karena itu, pelanggar aturan dikenakan sanksi untuk mencegah parkir liar. Di sisi lain, penelitian ini juga melihat bagaimana pemerintah menerapkan kebijakan parkir liar, terutama di pusat perbelanjaan. Selain itu, penelitian ini menekankan pentingnya memberikan motivasi kepada pelaksana kebijakan agar aturan parkir di pinggir jalan dapat diterapkan secara efektif. Untuk mengatasi masalah ini, pemerintah, khususnya Dinas Perhubungan, dapat mengambil langkah-langkah seperti mengurangi keberadaan preman parkir dan menetapkan regulasi serta izin resmi bagi petugas parkir. Kalau aturan lebih jelas dan pengawasannya lebih ketat, parkir bisa dikelola dengan jauh lebih baik. Hal ini bisa memastikan bahwa tujuan seperti menjaga ketertiban dan menambah pemasukan daerah benar-benar tercapai. Selain itu, langkah ini juga bisa mengurangi kemungkinan pelanggaran atau penyalahgunaan sistem parkir, pengelolaan parkir di Kota Semarang dapat lebih teratur dan tidak menimbulkan masalah di kemudian hari.

## 1.6 Kajian Teori

### 1.6.1 Teori Implementasi Kebijakan Merilee S. Grindle

Penerapan kebijakan telah banyak dibahas oleh para ahli sebelumnya. Dalam penelitian ini, digunakan pendekatan model implementasi kebijakan dari Grindle. Menurut Grindle, sebelum sebuah kebijakan bisa dilaksanakan, perlu ada proses perubahan atau transformasi terlebih dahulu. Proses ini bertujuan untuk menciptakan hubungan yang mendukung pencapaian tujuan dari kebijakan pemerintah. Secara sederhana, implementasi kebijakan adalah langkah-langkah yang dilakukan setelah kebijakan dibuat untuk mewujudkan hasil yang diinginkan. Melalui implementasi, kebijakan yang telah dirancang akan diarahkan untuk memberikan dampak nyata sesuai dengan tujuan pemerintah (Masriani, 2017).

Model implementasi kebijakan Grindle menjelaskan bagaimana membuat kebijakan merencanakan keputusan mereka. Proses implementasi kebijakan melibatkan berbagai faktor, seperti pihak yang melaksanakan kebijakan, siapa saja yang menerima dampaknya, kemungkinan konflik di antara para pelaksana, serta sumber daya yang diperlukan agar kebijakan bisa berjalan dengan baik. Semua faktor ini harus diperhatikan agar kebijakan bisa diterapkan dengan efektif dan mencapai tujuannya (Wanto, 2017). Model implementasi kebijakan Grindle mencakup semua aspek penting, termasuk kelompok masyarakat yang menjadi sasaran kebijakan dan birokrasi sebagai pelaksana. Salah satu faktor kunci keberhasilan kebijakan adalah sejauh mana tujuan atau hasilnya tercapai. Dari sisi proses, implementasi dapat dievaluasi untuk memastikan apakah kebijakan dijalankan sesuai rencana. Sementara dari sisi hasil, ada dua hal utama yang diperhatikan: dampak langsung yang dirasakan oleh masyarakat, dan juga perubahan yang terjadi pada kelompok sasaran kebijakan. Hal ini menunjukkan pentingnya memastikan kebijakan memberikan manfaat nyata bagi penerima manfaatnya (Alfa, 2016).

Menurut Grindle, ada beberapa faktor utama yang harus diperhatikan agar kebijakan bisa berhasil diterapkan, yaitu kebijakan itu sendiri, organisasi yang melaksanakan, dan lingkungan tempat kebijakan tersebut dijalankan. Ketiga faktor ini perlu berfungsi dengan baik supaya tujuan kebijakan tercapai. Proses penerapan kebijakan dipengaruhi oleh isi kebijakan dan kondisi di mana kebijakan tersebut dilakukan. Jika dilihat berdasarkan teorinya, Grindle menjelaskan bahwa isi

kebijakan mencakup siapa yang melaksanakan program, sumber daya yang tersedia, lokasi pengambilan keputusan, jenis manfaat yang diharapkan, tingkat perubahan yang ingin dicapai, serta kepentingan-kepentingan yang terkait.

Keberhasilan implementasi kebijakan juga dipengaruhi oleh kekuasaan, strategi, dan kepentingan para pelaku, karakter organisasi pengatur kebijakan, serta tingkat kepatuhan dan respons masyarakat. Semua faktor ini saling berhubungan dan menjadi bagian penting dalam proses penerapan kebijakan. Faktor-faktor dalam implementasi kebijakan oleh Grindle.

**Tabel 1.1 Faktor-faktor Implementasi Kebijakan**

<i>Content of policy (Isi kebijakan)</i>	<i>Context of Implementation (Implementasi Lingkungan)</i>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kepentingan yang mempengaruhi kebijakan</li> <li>2. Jenis manfaat yang akan dihasilkan</li> <li>3. Derajat perubahan yang diinginkan</li> <li>4. Kedudukan pembuat kebijakan</li> <li>5. Siapa pelaksana program?</li> <li>6. Sumber daya yang dikerahkan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kekuasaan, kepentingan serta strategi aktor yang terlibat</li> <li>2. Karakteristik lembaga penguasa</li> <li>3. Kepatuhan dan daya tanggap</li> </ol>

Sumber : Merilee S. Grindle, 1980 : 11

### 1.6.2 Isi Kebijakan

#### 1. Kepentingan yang mempengaruhi kebijakan

Pelaksanaan kebijakan dipengaruhi oleh pihak-pihak yang berkepentingan. Kepentingan ini bisa bersifat individu maupun kelompok, dan keduanya memiliki pengaruh besar terhadap cara kebijakan diterapkan. Mulai dari proses pendanaan hingga penerapannya, kepentingan-kepentingan tersebut memainkan peran penting yang dapat menentukan berhasil atau tidaknya kebijakan tersebut. Semua hal ini saling terkait dalam membentuk proses pelaksanaan kebijakan.

## 2. Tipe manfaat

Proses pelaksanaan kebijakan berkaitan erat dengan dampak yang dihasilkan. Dampak ini berupa manfaat dari kebijakan tersebut, yang diharapkan dapat memberikan hasil positif. Manfaat ini penting karena tidak hanya menjadi tujuan akhir kebijakan, tetapi juga mendukung proses penerapan kebijakan itu sendiri. Jadi, kebijakan yang baik harus berfokus pada hasil yang benar-benar berguna dan mendukung keberlanjutannya.

## 3. Derajat perubahan yang ingin dicapai

Suatu kebijakan dibuat untuk mencapai tujuan tertentu. Indikator ini membantu mengukur apakah kebijakan berhasil menciptakan perubahan yang diinginkan. Tujuannya adalah menyelesaikan masalah dan menghasilkan perubahan sesuai harapan. Dalam kasus ini, indikator akan menunjukkan seberapa banyak parkir ilegal berkurang dan bagaimana hal itu memengaruhi biaya parkir, yang pada akhirnya bisa meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD).

## 4. Letak Pengambilan Keputusan

Bikin kebijakan itu harus benar dan efektif, karena keputusan yang diambil akan sangat berpengaruh ke hasil akhirnya. Kebijakan soal biaya parkir di pinggir jalan Kota Semarang dibuat supaya bisa ngurangi, atau bahkan ngilangin parkir liar. Soalnya, parkir liar bikin jalanan macet dan juga ngurangi pendapatan daerah yang seharusnya bisa didapat.

## 5. Pelaksana program

Untuk menjalankan kebijakan dengan baik, dibutuhkan orang-orang yang ahli dan kompeten. Mereka sangat penting karena bisa memberikan informasi tentang apa saja yang memengaruhi keberhasilan kebijakan tersebut. Selain itu, mereka juga bisa mengevaluasi bagaimana kebijakan ini diterapkan, Hal ini sudah dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan petugas parkir di Kota Semarang. Mereka berperan dalam mengawasi parkir di pinggir jalan, supaya aturan bisa berjalan dengan baik. Tujuannya adalah mengurangi parkir liar, melancarkan lalu lintas, dan memastikan pendapatan daerah dari retribusi parkir bisa dimaksimalkan.

## 6. Sumber daya yang digunakan

Sumber daya merupakan salah satu bagian penting yang tidak dapat dipisahkan dari keberhasilan kebijakan. Dukungan yang cukup dari berbagai

jenis sumber daya, seperti tenaga kerja, uang, informasi, dan teknologi, sangat berpengaruh pada seberapa baik kebijakan itu dijalankan. Setiap sumber daya ini punya tujuan masing-masing dalam memastikan kebijakan bisa berjalan sesuai rencana.

### **1.6.3 Konteks Implementasi**

#### **1. Kekuasaan, kepentingan serta strategi yang terlibat**

Variabel ini digunakan untuk melihat seberapa kuat, penting, dan efektif strategi yang digunakan dalam menjalankan kebijakan. Variabel ini harus diperhatikan agar kebijakan dapat diterapkan dengan lebih mudah. Ide ini membantu para pengambil keputusan memahami apa yang dibutuhkan masyarakat, lalu merancang kebijakan yang tepat dan menjalankannya dengan baik sekaligus mengidentifikasi dan menyelesaikan masalah yang mungkin muncul selama prosesnya.

#### **2. Karakteristik lembaga penguasa**

Indikator ini menjelaskan bagaimana sifat badan pemerintahan memengaruhi pelaksanaan dan hasil kebijakan. Penting untuk memperhatikan karakter rezim dan lembaga yang berkuasa, karena mereka berkomitmen dan berpengaruh besar dalam menjalankan kebijakan. Salah satu ciri lembaga adalah cara mereka menjalankan kebijakan dengan efektif, yang berpengaruh pada keberhasilan kebijakan tersebut.

#### **3. Tingkat kepatuhan dan adanya respon dari pelaksana**

Orang yang melaksanakan kebijakan harus patuh pada aturan yang sudah dibuat, supaya kebijakan itu berjalan sesuai rencana. Selain itu, mereka juga perlu memberikan masukan untuk membantu menyelesaikan masalah yang mungkin terjadi. Hal ini mengukur seberapa baik pelaksana menjalankan aturan yang ada dan bagaimana mereka menanggapinya. Untuk memastikan kebijakan berjalan lancar, pelaksana perlu memahami kebutuhan dan tuntutan yang ada. Pelaksana yang tanggap dan konsisten dapat membantu kebijakan berjalan dengan sukses.

## **1.7 Metode Penelitian**

Aturan ini menjelaskan bagaimana cara peneliti mengumpulkan serta menganalisis data dalam penelitian. Peneliti merancang proses penelitian dengan menentukan sumber data, memilih metode yang akan digunakan, langkah-langkah yang perlu diikuti, dan cara mengumpulkan data untuk menjawab pertanyaan penelitian serta mendukung temuan yang dihasilkan.

### **1.7.1 Jenis dan Pendekatan Penelitian**

Penelitian ini akan menggunakan metode kualitatif untuk memahami masalah sosial yang dihadapi oleh individu atau kelompok. Prosesnya meliputi membuat pertanyaan penelitian, menentukan langkah-langkah yang diperlukan, mengumpulkan data dari sumber yang terpercaya, menganalisis data mulai dari tema kecil hingga tema besar, dan menyampaikan hasilnya. Penelitian ini fleksibel dalam menyusun laporan akhirnya, bertujuan untuk menggambarkan isu secara mendalam, menekankan peran individu, dan menggunakan pendekatan induktif dalam analisis (Creswell, 2007).

Penelitian kualitatif melibatkan berbagai cara untuk mengumpulkan, menganalisis, dan memahami data, termasuk pendekatan filosofis, metode, dan teknik. Penelitian ini berfokus pada data berupa teks atau gambar yang diambil dengan berbagai teknik, lalu dianalisis dengan cara tertentu. Strategi penelitian ini sangat berpengaruh pada prosesnya, meskipun polanya bisa beragam. Sudut pandang seperti keadilan sosial, ideologi, filsafat, dan metode penelitian harus dipertimbangkan untuk mendukung penelitian ini. Topik penting yang dibahas meliputi karakteristik penelitian, strategi, peran peneliti, serta cara mengumpulkan data (Creswell, 2007).

Penelitian ini menggunakan studi kasus untuk memahami lebih dalam tentang sebuah peristiwa, program, atau kegiatan tertentu. Fokusnya jelas, terbatas pada waktu dan jenis aktivitas tertentu. Data dikumpulkan dari penelitian sebelumnya yang sudah ditinjau dengan baik, menggunakan metode yang sesuai dengan waktu yang ditentukan.

## **1.7.2 Sumber dan Jenis Data**

### **Data Primer**

Penelitian ini menggunakan dua jenis data. Data primer adalah data yang langsung dikumpulkan dari pihak-pihak yang terlibat dalam penelitian, seperti Dinas Perhubungan Kota Semarang, petugas parkir, dan masyarakat di sekitar area parkir liar mal. Data ini diperoleh melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Sedangkan, data sekunder adalah data yang diambil dari sumber yang sudah ada sebelumnya, seperti arsip, dokumen, laporan, buku, jurnal, berita, dan situs web yang membahas Kebijakan Retribusi Parkir Pinggir Jalan Umum (Wahyu. P. 2010).

## **1.7.3 Teknik Pengambilan Data**

### **1.7.3.1. Wawancara**

Peneliti dapat mewawancarai peserta secara langsung, lewat telepon, atau dalam kelompok kecil yang terdiri dari 6-8 orang. Pertanyaan yang digunakan dibuat santai dan terbuka, sehingga peserta bisa bebas menyampaikan pendapat mereka (Creswell, 2007).

### **1.7.3.2. Observasi**

Peneliti akan turun langsung ke lokasi penelitian untuk melihat bagaimana orang, organisasi, dan pihak-pihak terkait beraktivitas. Di sana, peneliti mengamati dengan seksama, mencatat hal-hal penting, dan mengajukan pertanyaan terkait kegiatan yang berlangsung. Peneliti juga bisa berperan aktif sebagai peserta atau hanya mengamati dari luar (Creswell, 2007).

### **1.7.3.3. Dokumentasi**

Dokumentasi adalah cara mencari informasi seperti transkrip, catatan, buku, koran, arsip kegiatan, atau notulen rapat. Dalam penelitian ini, teknik dokumentasi digunakan untuk melengkapi data yang diperlukan. Data tentang pelaksanaan kebijakan denda parkir tepi jalan umum di Kota Semarang dikumpulkan menggunakan teknik ini untuk mendukung penelitian (Suharsimi. A, 2019).

#### **1.7.4 Teknik Analisis Data**

Dalam proses ini cara peneliti mengumpulkan, mengatur, dan menyajikan informasi untuk memahami kasus yang sedang penulis teliti. Dalam penelitian ini, analisis data deskriptif-kualitatif digunakan untuk melihat kebijakan terkait biaya parkir umum di pinggir jalan. Penelitian ini tidak hanya mengumpulkan data tetapi juga menggunakan pendekatan deskriptif-kualitatif untuk menganalisisnya. Hasil penelitian diperoleh dari data yang dikumpulkan melalui observasi, wawancara, dan metode lainnya, dengan fokus utama pada objek yang ada di lapangan (Sugiyono, 2019).

##### **1.7.4.1. Reduksi Data**

Agar data yang diolah lebih fokus pada inti penelitian, dilakukan reduksi data, yaitu menyaring dan memilih informasi untuk menghilangkan data yang tidak relevan. Cara ini mempermudah peneliti menghasilkan data yang sesuai dengan ide utama dan pokok bahasan penelitian (Hardani et al, 2020).

##### **1.7.4.2. Penyajian Data**

Agar semua data yang dianalisis tetap fokus pada inti penelitian, dilakukan proses reduksi data. Ini berarti peneliti menyaring dan memilih informasi yang relevan, sekaligus menghapus data yang tidak dibutuhkan. Proses ini membantu peneliti mendapatkan data yang lebih sesuai dengan tujuan utama penelitian (Hardani et al, 2020).

##### **1.7.4.3. Penarikan Kesimpulan**

Menyusun kesimpulan adalah langkah ketiga dalam penelitian kualitatif setelah data selesai dianalisis. Kesimpulan dianggap valid jika dibuat secara terstruktur dan didasarkan pada data serta informasi yang benar (Abdussamad, 2021).

## 1.8 Sistematika Penulisan

Penulisan Skripsi ini terdiri dari lima bab dengan sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I	PENDAHULUAN Pada bab ini menjelaskan isi skripsi secara umum, termasuk latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, tinjauan pustaka, metode penelitian, dan cara penulisan skripsi
BAB II	IMPLEMENTASI KEBIJAKAN Pada bab ini menjelaskan uraian teoritis yang relevan dengan objek penelitian yaitu teori implementasi kebijakan Merilee S. Grindle sebagai acuan untuk menganalisa hasil penelitian dengan mengkorelasikan pada teori tersebut.
BAB III	KOTA SEMARANG DAN PARKIR MALL TEPI JALAN Pada bab ini memberikan penjelasan secara umum tentang Kota Semarang, mencakup informasi mengenai kondisi geografis, demografi, sosial budaya, dan ekonomi di tempat tersebut.
BAB IV	FENOMENA YANG MELATARBELAKANGI PARKIR LIAR DI MALL KOTA SEMARANG Pada bab keempat, berisi jawaban dari rumusan masalah pertama menjelaskan bagaimana strategi dinas perhubungan dalam mengatasi parkir liar di mall kota semarang berdasarkan pada Peraturan Walikota No. 70 Tahun 2021
BAB V	KEPENTINGAN AKTOR TERKAIT PARKIR LIAR DI MALL KOTA SEMARANG Pada bab kelima, berisi jawaban rumusan masalah kedua mengenai siapakah aktor yang terlibat dalam kepentingan parkir liar di Mall Kota Semarang.
BAB VI	PENUTUP Bab terakhir dalam penelitian ini berisi <b>kesimpulan, saran, dan rekomendasi</b> terkait kebijakan Dinas Perhubungan dalam menangani parkir liar di mall-mall Kota Semarang.

## **BAB II**

### **KERANGKA TEORI**

Beberapa teori yang digunakan dalam penelitian ini dipilih berdasarkan relevansi dengan judul penelitian.

#### **2.1 TEORI IMPLEMENTASI KEBIJAKAN GRINDLE**

Menurut Merilee S. Grindle (1980) dikenal dengan Implementation as A Political and Administrative Procces. Menurut Grindle ada 2 variabel yang mempengaruhi implementasi kebijakan publik, yaitu :

1. Keberhasilan implementasi suatu kebijakan publik dapat diukur dari proses pencapaian hasil akhir (outcomes), yaitu tercapai atau tidaknya tujuan yang ingin diraih. Hal ini dikemukakan oleh Grindle, dimana pengukuran keberhasilan implementasi kebijakan tersebut dapat dilihat dari 2 hal, yakni:
  - a. dilihat dari prosesnya, dengan mempertanyakan apakah pelaksanaan kebijakan sesuai dengan yang ditentukan (design) dengan merujuk pada aksi kebijakannya.
  - b. Apakah tujuan kebijakan tercapai. Dimensi ini diukur dengan melihat dua faktor, yaitu :
    - Dampak atau efeknya pada masyarakat secara individu dan kelompok
    - Tingkat perubahan yang terjadi serta penerimaan kelompok sasaran dan perubahan yang terjadi.
2. Keberhasilan suatu implementasi kebijakan publik, juga menurut Grindle, sangat ditentukan oleh tingkat implementability kebijakan itu sendiri, yang terdiri atas :

##### **2.1.1 Isi Kebijakan (Content of Policy)**

Mencakup :

###### **a. Interest affected (kepentingan-kepentingan yang mempengaruhi)**

Interest affected berkaitan dengan berbagai kepentingan yang mempengaruhi suatu implementasi kebijakan. Indikator ini berargumen bahwa suatu kebijakan dalam pelaksanaannya pasti melibatkan banyak kepentingan, dan sejauh mana

kepentingan kepentingan tersebut membawa pengaruh terhadap implementasinya, hal inilah yang ingin diketahui lebih lanjut.

**b. Type of benefits (tipe manfaat)**

Pada point ini content of policy (isi kebijakan) berupaya untuk menunjukkan atau menjelaskan bahwa dalam suatu kebijakan harus terdapat beberapa jenis manfaat yang menunjukkan dampak positif yang dihasilkan oleh pengimplementasian kebijakan yang hendak dilaksanakan.

**c. Extent of change envision (derajat perubahan yang ingin dicapai)**

Setiap kebijakan memiliki target yang hendak dan ingin dicapai. Content of policy (isi kebijakan) yang ingin dijelaskan pada poin ini adalah bahwa sejauh mana perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijakan haruslah memiliki skala yang jelas.

**d. Site of decision making (letak pengambilan keputusan)**

Pengambilan keputusan dalam suatu kebijakan memegang peranan penting dalam pelaksanaan suatu kebijakan, maka pada bagian ini harus dijelaskan dimana letak pengambilan keputusan dari suatu kebijakan yang akan diimplementasikan. Apakah letak sebuah program sudah tepat.

**e. Program implementer (pelaksana program)**

Dalam menjalankan suatu kebijakan atau program harus didukung dengan adanya pelaksana kebijakan yang kompeten demi keberhasilan suatu kebijakan. Ini sudah harus terpapar atau terdata dengan baik, apakah sebuah kebijakan telah menyebutkan implementornya dengan rinci.

**f. Resources committed (sumber-sumber daya yang digunakan)**

Apakah sebuah program didukung oleh sumber daya yang memadai. Pelaksanaan kebijakan harus didukung oleh sumber-sumber daya yang mendukung agar pelaksanaannya berjalan dengan baik.

### **2.1.2 Lingkungan Implementasi (Context of Implementation)**

Mencakup :

Power, interest, and strategy of actor involved (Kekuasaan, kepentingan-kepentingan, dan strategi dari aktor yang terlibat) Dalam suatu kebijakan perlu

dipertimbangkan pula kekuatan atau kekuasaan, kepentingan serta strategi yang digunakan oleh para aktor yang terlibat guna memperlancar jalannya pelaksanaan suatu implementasi kebijakan. Bila hal ini tidak diperhitungkan dengan matang, sangat besar kemungkinan program yang hendak diimplementasikan akan jauh hasilnya dari yang diharapkan.

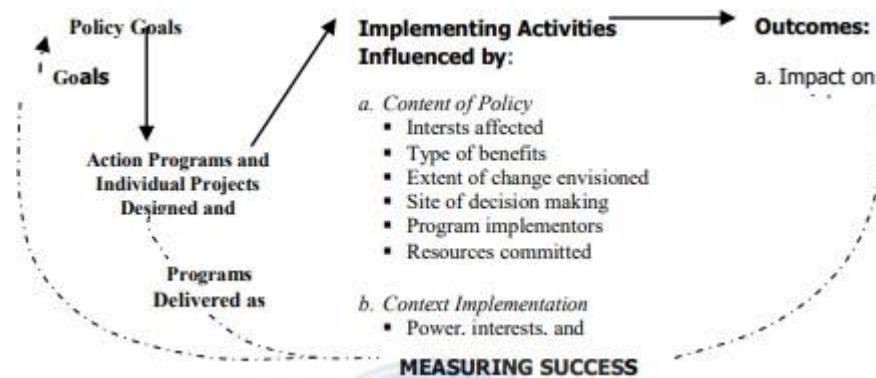
**a. Institution and regime characteristic (karakteristik lembaga dan rezim yang sedang berkuasa)**

Lingkungan dimana suatu kebijakan tersebut dilaksanakan juga berpengaruh terhadap keberhasilannya, maka pada bagian ini ingin dijelaskan karakteristik dari suatu lembaga yang akan turut mempengaruhi suatu kebijakan.

**b. Compliance and responsiveness (tingkat kepatuhan dan adanya respon dari pelaksana)**

Hal lain yang dirasa penting dalam proses pelaksanaan suatu kebijakan adalah kepatuhan dan respon dari para pelaksana, maka yang hendak dijelaskan pada poin ini adalah sejauhmana kepatuhan dan respon dari pelaksana dalam menanggapi suatu kebijakan. Setelah kegiatan pelaksanaan kebijakan yang dipengaruhi oleh isi atau konten dan lingkungan atau konteks diterapkan, maka akan dapat diketahui apakah para pelaksana kebijakan dalam membuat sebuah kebijakan sesuai dengan apa yang diharapkan, juga dapat diketahui pada apakah suatu kebijakan dipengaruhi oleh suatu lingkungan, sehingga terjadinya tingkat perubahan.

**Gambar 2. 1 Model Implementasi Kebijakan Grindle**



Sumber : Merilee S. Grindle. 1980. *Politics and Policy Implementation in the Third World*, Princeton University Press, New Jersey, p. 11

Penelitian ini menggunakan teori dari Merilee S. Grindle yang menyebutkan bahwa keberhasilan implementasi dipengaruhi oleh dua variabel besar, yakni isi kebijakan dan lingkungan implementasi. Penggunaan teori tersebut dapat membantu peneliti untuk mengetahui Implementasi Kebijakan Dinas Perhubungan Dalam Pengelolaan Parkir Liar di Mall Kota Semarang secara lebih mendalam.

## 2.2 Implementasi Kebijakan

Implementasi berarti menjalankan kebijakan atau keputusan yang telah dibuat agar bisa diterapkan dalam kehidupan nyata. Ini mencakup penyediaan sarana yang diperlukan dan memastikan kebijakan tersebut benar-benar berdampak. Biasanya, implementasi berkaitan dengan pelaksanaan aturan seperti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, atau peraturan daerah. Selain itu, dalam prosesnya, ada hal yang perlu diperhatikan, seperti bagaimana kebijakan tersebut menyelesaikan konflik, siapa yang mendapatkan manfaat, dan hasil dari keputusan yang diambil (Rasyidin, 2020).

Implementasi kebijakan tidak bisa dilakukan sebelum tujuan dan rencana kebijakan ditetapkan. Setelah kebijakan disusun dan disahkan, barulah kebijakan tersebut diterapkan untuk mencapai hasil yang diinginkan. Dalam penerapannya, kebijakan bisa membawa perubahan kecil maupun besar, tergantung pada bagaimana prosesnya berjalan. Implementasi baru bisa dilakukan setelah ada aturan resmi, seperti undang-undang atau peraturan, serta dana yang diperlukan untuk mendukung pelaksanaannya.

Implementasi kebijakan dimulai dengan mengidentifikasi masalah yang terjadi di masyarakat, lalu memasukkannya ke dalam agenda kebijakan. Setelah itu, pembuat kebijakan mencari solusi yang bisa diterapkan untuk menyelesaikan masalah tersebut (Rasyidin, 2020).

Ada dua cara utama dalam menjalankan kebijakan:

1. **Top-down** – Kebijakan dibuat oleh pemerintah, lalu diterapkan kepada masyarakat. Pendekatan ini berfokus pada bagaimana kebijakan bisa berjalan efektif dari atas ke bawah.

2. **Bottom-up** – Kebijakan dibuat dengan mempertimbangkan masukan dari masyarakat, sehingga lebih sesuai dengan kebutuhan mereka.

Implementasi kebijakan adalah tahap di mana kebijakan yang sudah dibuat mulai dijalankan dan memberikan dampak pada masyarakat. Jika kebijakan tidak sesuai dengan masalah yang ingin diselesaikan, maka kebijakan tersebut bisa gagal, meskipun sudah diterapkan dengan baik. Selain itu, kebijakan yang dirancang dengan sangat baik tetap bisa gagal jika pelaksanaannya tidak dilakukan dengan efektif oleh pihak yang bertanggung jawab. Karena itu, keberhasilan kebijakan tidak hanya bergantung pada isinya, tetapi juga pada cara kebijakan tersebut dijalankan.

Menurut Edwards, ada empat faktor utama yang mempengaruhi keberhasilan kebijakan publik, yaitu komunikasi, sumber daya, perilaku pelaksana, dan struktur birokrasi. Komunikasi berperan penting dalam memastikan kebijakan diterapkan dengan baik. Informasi yang disampaikan harus jelas, konsisten, dan dapat dipahami oleh pihak yang bertanggung jawab dalam menjalankan kebijakan. Jika komunikasi tidak efektif, maka kebijakan bisa mengalami hambatan dalam pelaksanaannya. Selain itu, sumber daya yang memadai juga menjadi faktor penentu dalam implementasi kebijakan. Pelaksana kebijakan harus memiliki keterampilan dan kemampuan yang cukup, serta fasilitas dan wewenang yang mendukung proses pelaksanaan. Tanpa sumber daya yang mencukupi, kebijakan sulit dijalankan dengan optimal, dan dampaknya pada masyarakat bisa tidak sesuai harapan.

Perilaku pelaksana juga berpengaruh besar terhadap keberhasilan kebijakan. Jika pelaksana memiliki sikap yang baik dan menjalankan tugasnya sesuai aturan, maka kebijakan dapat diterapkan dengan efektif. Namun, jika pelaksana tidak bertanggung jawab atau tidak mengikuti prosedur yang telah ditetapkan, kebijakan bisa gagal mencapai tujuannya. Struktur birokrasi yang solid menjadi faktor terakhir yang memengaruhi implementasi kebijakan. Sistem pemerintahan harus tertata dengan baik agar kebijakan bisa berjalan lancar dan diterapkan sesuai rencana. Birokrasi yang efisien akan membantu mempercepat proses pengambilan keputusan serta memastikan kebijakan benar-benar memberikan manfaat bagi masyarakat (Rasyidin, 2020)

Implementasi kebijakan adalah langkah yang dilakukan pemerintah untuk mencapai tujuan dan perubahan yang telah dirancang sebelumnya. Agar kebijakan bisa

memberikan manfaat nyata bagi masyarakat, pemerintah harus menjalankannya dengan baik dan efektif. Dalam prosesnya, diperlukan sumber daya manusia yang berkompeten agar kebijakan bisa diterapkan dengan maksimal. Selain itu, dana yang cukup juga sangat penting untuk mendukung pelaksanaan kebijakan. Jika kedua faktor ini tidak terpenuhi, kebijakan yang dibuat mungkin tidak akan berjalan sesuai harapan dan dampaknya bagi masyarakat bisa berkurang.

### **2.3 Model Implementasi Kebijakan Merilee S. Grindle**

Menurut Grindle, sebelum sebuah kebijakan bisa diterapkan, kebijakan tersebut harus mengalami perubahan atau penyesuaian agar bisa berjalan dengan baik. Implementasi kebijakan bertujuan untuk menjembatani kebijakan dengan hasil yang ingin dicapai oleh pemerintah. Dalam praktiknya, kebijakan yang sudah dibuat tidak langsung diterapkan begitu saja, tetapi harus melalui proses agar dapat berjalan efektif. Implementasi merupakan langkah penting setelah kebijakan ditetapkan, karena tahap ini akan menentukan apakah kebijakan benar-benar memberikan dampak sesuai harapan. Jika proses implementasi dilakukan dengan baik, maka hasilnya akan terlihat dalam perubahan dan manfaat yang dirasakan oleh masyarakat (Grindle, 2017)

Model implementasi kebijakan menurut Grindle menjelaskan bagaimana kebijakan dijalankan oleh pemerintah dan pihak terkait. Dalam prosesnya, ada beberapa hal penting yang perlu diperhatikan, seperti siapa yang menerapkan kebijakan, siapa yang menerima dampaknya, kemungkinan munculnya konflik di antara pelaksana, dan sumber daya yang dibutuhkan untuk menjalankan kebijakan tersebut. Grindle menekankan bahwa implementasi kebijakan melibatkan semua pihak, termasuk pemerintah sebagai pelaksana dan masyarakat sebagai penerima kebijakan. Keberhasilan sebuah kebijakan bisa dilihat dari dua hal utama: apakah kebijakan tersebut dijalankan sesuai rencana dan apakah dampaknya benar-benar dirasakan oleh masyarakat. Jika kebijakan diterapkan dengan baik, maka akan membawa perubahan yang positif bagi kelompok sasaran serta memberikan manfaat sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan (Grindle, 2017)

Menurut Grindle, ada tiga hal utama yang menentukan keberhasilan implementasi kebijakan, yaitu kebijakan itu sendiri, organisasi yang menjalankannya, dan lingkungan kebijakan. Ketiga faktor ini perlu diperhatikan agar kebijakan bisa berjalan dengan baik

dan mencapai tujuannya. Isi kebijakan dan cara penerapannya sangat berpengaruh dalam proses implementasi. Dalam teori Grindle, isi kebijakan mencakup berbagai aspek, seperti kepentingan yang terlibat, manfaat yang diberikan, tingkat perubahan yang diinginkan, siapa yang membuat keputusan, siapa yang menjalankan kebijakan, serta sumber daya yang tersedia.

Sementara itu, konteks implementasi dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti kekuasaan, kepentingan dan strategi para pihak yang terlibat, karakteristik lembaga pemerintahan, serta tingkat kepatuhan dan respons masyarakat terhadap kebijakan tersebut. Semua aspek ini harus dipertimbangkan agar kebijakan bisa diterapkan dengan efektif dan benar-benar bermanfaat bagi masyarakat.

**Tabel 2.1 Faktor-faktor dalam implementasi kebijakan oleh Grindle**

<i>Content of policy (Isi kebijakan)</i>	<i>Context of Implementation (Implementasi Lingkungan)</i>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kepentingan yang mempengaruhi kebijakan</li> <li>2. Jenis manfaat yang akan dihasilkan</li> <li>3. Derajat perubahan yang diinginkan</li> <li>4. Kedudukan pembuat kebijakan</li> <li>5. Siapa pelaksana program?</li> <li>6. Sumber daya yang dikerahkan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kekuasaan, kepentingan serta strategi aktor yang terlibat</li> <li>2. Karakteristik lembaga penguasa</li> <li>3. Kepatuhan dan daya tanggap</li> </ol>

*Sumber : Merilee S. Grindle, 1980 : 11*

## 2.4 Isi Kebijakan

1. Pelaksanaan kebijakan dipengaruhi oleh pihak-pihak yang berkepentingan  
Kepentingan ini bisa bersifat individu maupun kelompok, dan keduanya memiliki pengaruh besar terhadap cara kebijakan diterapkan. Mulai dari proses pendanaan hingga penerapannya, kepentingan-kepentingan tersebut memainkan peran penting yang dapat menentukan berhasil atau tidaknya kebijakan tersebut. Semua hal ini saling terkait dalam membentuk proses pelaksanaan kebijakan.

## **2. Tipe manfaat**

Proses pelaksanaan kebijakan berkaitan erat dengan dampak yang dihasilkan. Dampak ini berupa manfaat dari kebijakan tersebut, yang diharapkan dapat memberikan hasil positif. Manfaat ini penting karena tidak hanya menjadi tujuan akhir kebijakan, tetapi juga mendukung proses penerapan kebijakan itu sendiri. Jadi, kebijakan yang baik harus berfokus pada hasil yang benar-benar berguna dan mendukung keberlanjutannya.

## **3. Derajat perubahan yang ingin dicapai**

Suatu kebijakan dibuat untuk mencapai tujuan tertentu. Indikator ini membantu mengukur apakah kebijakan berhasil menciptakan perubahan yang diinginkan. Tujuannya adalah menyelesaikan masalah dan menghasilkan perubahan sesuai harapan. Dalam kasus ini, indikator akan menunjukkan seberapa banyak parkir ilegal berkurang dan bagaimana hal itu memengaruhi biaya parkir, yang pada akhirnya bisa meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD).

## **4. Letak Pengambilan Keputusan**

Bikin kebijakan itu harus benar dan efektif, karena keputusan yang diambil akan sangat berpengaruh ke hasil akhirnya. Kebijakan soal biaya parkir di pinggir jalan Kota Semarang dibuat supaya bisa ngurangi, atau bahkan ngilangin parkir liar. Soalnya, parkir liar bikin jalanan macet dan juga ngurangi pendapatan daerah yang seharusnya bisa didapat.

## **5. Pelaksana program**

Untuk menjalankan kebijakan dengan baik, dibutuhkan orang-orang yang ahli dan kompeten. Mereka sangat penting karena bisa memberikan informasi tentang apa saja yang memengaruhi keberhasilan kebijakan tersebut. Selain itu, mereka juga bisa mengevaluasi bagaimana kebijakan ini diterapkan, Hal ini sudah dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan petugas parkir di Kota Semarang. Mereka berperan dalam mengawasi parkir di pinggir jalan, supaya aturan bisa berjalan dengan baik. Tujuannya adalah mengurangi parkir liar, melancarkan lalu lintas, dan memastikan pendapatan daerah dari retribusi parkir bisa dimaksimalkan.

## **6. Sumber daya yang digunakan**

Sumber daya merupakan salah satu bagian penting yang tidak dapat dipisahkan dari keberhasilan kebijakan. Dukungan yang cukup dari berbagai jenis sumber daya, seperti tenaga kerja, uang, informasi, dan teknologi, sangat berpengaruh pada

seberapa baik kebijakan itu dijalankan. Setiap sumber daya ini punya tujuan masing-masing dalam memastikan kebijakan bisa berjalan sesuai rencana.

## **2.5 Konteks Implementasi**

### **1. Kekuasaan, kepentingan serta strategi yang terlibat**

Variabel ini digunakan untuk melihat seberapa kuat, penting, dan efektif strategi yang digunakan dalam menjalankan kebijakan. Variabel ini harus diperhatikan agar kebijakan dapat diterapkan dengan lebih mudah. Ide ini membantu para pengambil keputusan memahami apa yang dibutuhkan masyarakat, lalu merancang kebijakan yang tepat dan menjalankannya dengan baik sekaligus mengidentifikasi dan menyelesaikan masalah yang mungkin muncul selama prosesnya.

### **2. Karakteristik Lembaga Penguasa**

Indikator ini menjelaskan bagaimana sifat badan pemerintahan memengaruhi pelaksanaan dan hasil kebijakan. Penting untuk memperhatikan karakter rezim dan lembaga yang berkuasa, karena mereka berkomitmen dan berpengaruh besar dalam menjalankan kebijakan. Salah satu ciri lembaga adalah cara mereka menjalankan kebijakan dengan efektif, yang berpengaruh pada keberhasilan kebijakan tersebut.

### **3. Tingkat kepatuhan dan adanya respon dari pelaksana**

Orang yang melaksanakan kebijakan harus patuh pada aturan yang sudah dibuat, supaya kebijakan itu berjalan sesuai rencana. Selain itu, mereka juga perlu memberikan masukan untuk membantu menyelesaikan masalah yang mungkin terjadi. Hal ini mengukur seberapa baik pelaksana menjalankan aturan yang ada dan bagaimana mereka menanggapinya. Untuk memastikan kebijakan berjalan lancar, pelaksana perlu memahami kebutuhan dan tuntutan yang ada. Pelaksana yang tanggap dan konsisten dapat membantu kebijakan berjalan dengan sukses.

## BAB III

### PROFIL KOTA SEMARANG DAN PARKIR LIAR DI MALL KOTA SEMARANG

#### 3.1 Profil Kota Semarang

##### 3.1.1 Kondisi Geografis

Kota Semarang adalah ibu kota Provinsi Jawa Tengah yang sudah ada sejak 2 Mei 1547. Letaknya yang berada di tengah Pulau Jawa membuatnya menjadi pusat pemerintahan dan ekonomi yang penting. Kota ini berada di jalur utama perdagangan dan transportasi, sehingga berperan besar dalam perkembangan wilayah sekitarnya.

Semarang juga menjadi pintu gerbang utama pembangunan di Jawa Tengah dengan empat jalur utama: jalur utara yang menghubungkan kota-kota di sepanjang pantai, jalur selatan menuju daerah pegunungan, jalur timur yang menghubungkan kota ini dengan wilayah Jawa Timur, serta jalur barat yang menghubungkannya ke Jawa Barat. Selain itu, Semarang memiliki berbagai fasilitas transportasi penting seperti Pelabuhan Tanjung Emas, Bandar Udara Internasional Ahmad Yani, Terminal Terboyo, serta Stasiun Kereta Api Tawang dan Poncol. Infrastruktur ini semakin memperkuat peran Semarang sebagai pusat aktivitas ekonomi dan jalur utama transportasi di Jawa Tengah dan sekitarnya.

Kota Semarang berbatasan langsung dengan Laut Jawa di sebelah utara, menjadikannya sebagai kota pesisir dengan akses laut yang strategis. Di bagian selatan, kota ini berbatasan dengan Kabupaten Semarang, sementara di timur berbatasan dengan Kabupaten Demak dan Kabupaten Grobogan. Sementara itu, di sebelah barat, Semarang berbatasan dengan Kabupaten Kendal. Letaknya yang dikelilingi berbagai wilayah ini menjadikan Semarang sebagai kota yang memiliki peran penting dalam pemerintahan dan ekonomi di Jawa Tengah.

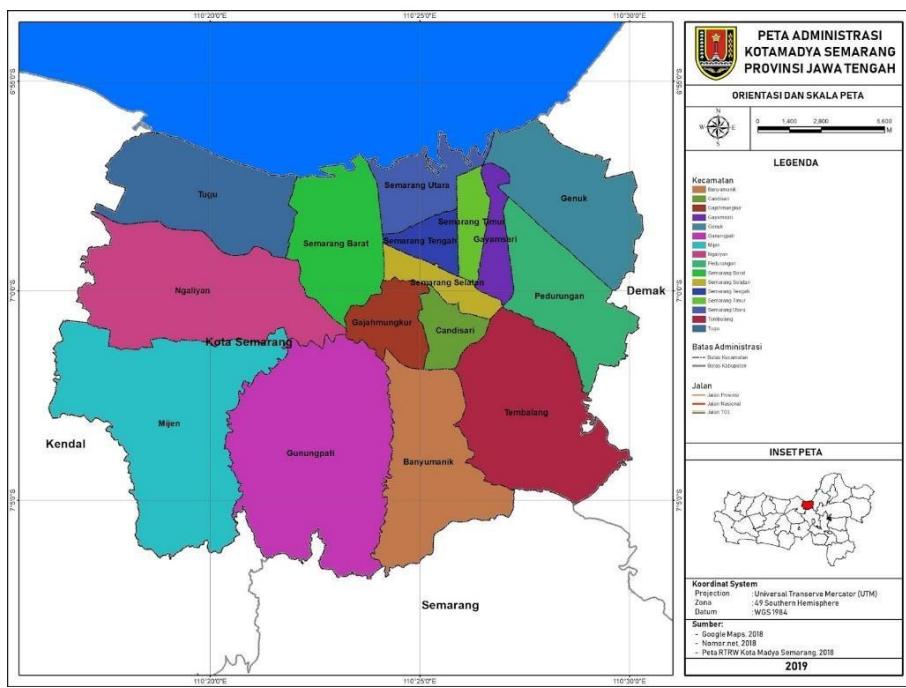
Kota Semarang memiliki tiga jenis wilayah utama, yaitu pantai, dataran rendah, dan perbukitan. Bagian utara kota berbatasan langsung dengan Laut Jawa dan memiliki tanah yang sangat landai. Di tengah kota terdapat dataran rendah dengan kemiringan yang sedikit lebih besar, sementara bagian selatan terdiri dari perbukitan dengan tanah yang lebih curam. Karena berada di wilayah tropis, Semarang memiliki

dua musim, yaitu musim kemarau yang berlangsung dari April hingga September, serta musim penghujan yang terjadi antara Oktober hingga Maret. Rata-rata curah hujan tahunan mencapai 2.790 mm, dengan suhu udara berkisar antara 23°C hingga 34°C. Tingkat kelembaban udara cukup tinggi, yaitu sekitar 77%, yang membuat udara di kota ini terasa hangat dan lembab sepanjang tahun.

Kota Semarang merupakan bagian dari wilayah Kedungsepur, yang mencakup Kabupaten Kendal, Kabupaten Demak, Kabupaten Semarang, Kota Salatiga, dan Kabupaten Grobogan. Wilayah Kedungsepur memiliki 85 kecamatan, sedangkan Kota Semarang sendiri terdiri dari 16 kecamatan. Sebagai salah satu kota utama di Jawa Tengah, Semarang memainkan peran penting dalam perkembangan wilayah ini. Dengan adanya pelabuhan, jalur kereta api, jalan raya, serta bandara, Semarang menjadi pusat transportasi regional dan kota transit utama di Jawa Tengah. Selain itu, Semarang memiliki koneksi yang kuat dengan daerah di luar Pulau Jawa, menjadikannya sebagai pusat ekonomi dan pemerintahan yang strategis di Indonesia.

Sesuai dengan Perda Nomor 5 Tahun 2004 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), Kota Semarang memiliki dua jenis kawasan utama, yaitu kawasan lindung dan kawasan budidaya. Kawasan lindung meliputi daerah yang harus dijaga agar tidak menimbulkan dampak negatif bagi lingkungan, seperti perbukitan di bagian selatan dengan kemiringan lebih dari 40%, serta kawasan di sekitar pantai, sungai, waduk, dan mata air. Selain itu, ada juga kawasan yang rawan bencana, seperti daerah yang rentan terhadap longsor dan pergerakan tanah. Sementara itu, kawasan budidaya dikembangkan untuk berbagai aktivitas ekonomi dan sosial. Kota Semarang memiliki empat wilayah utama untuk pengembangan, yang masing-masing memiliki prioritas berbeda, seperti perdagangan, perkantoran, jasa, pendidikan, olahraga, transportasi, industri, pemukiman, pertanian, serta pembangunan Kota Baru di Kecamatan Mijen. Dengan perencanaan ini, Kota Semarang terus berkembang sebagai kota yang strategis dalam berbagai aspek, baik sebagai pusat ekonomi, pemerintahan, maupun tempat tinggal bagi masyarakat.

**Gambar 3. 1 Peta Kota Semarang**



Sumber : PPID Kota Semarang

### 3.1.2 Kondisi Demografis

Kota Semarang terdiri dari 16 kecamatan dan 177 kelurahan dengan luas wilayah yang berbeda-beda. Dua kecamatan terbesar berada di bagian selatan, yaitu Kecamatan Mijen yang memiliki luas 57,55 km<sup>2</sup> dan Kecamatan Gunungpati dengan luas 54,11 km<sup>2</sup>. Wilayah ini masih banyak digunakan untuk sektor pertanian dan perkebunan. Sementara itu, dua kecamatan terkecil berada di pusat kota, yaitu Kecamatan Semarang Selatan dengan luas 5,93 km<sup>2</sup> dan Kecamatan Semarang Tengah seluas 6,14 km<sup>2</sup>. Kedua kecamatan ini merupakan pusat ekonomi dan bisnis, serta memiliki banyak bangunan bersejarah. Beberapa tempat terkenal di wilayah ini meliputi Simpang Lima, Tugu Muda, Pasar Bulu, Pasar Peterongan, dan Pasar Johar, yang semuanya termasuk dalam kawasan "Kota Lama" Semarang.

Kota Semarang adalah kota yang luas dan terletak di pesisir, sehingga masyarakatnya sangat beragam. Penduduknya berasal dari berbagai latar belakang suku, etnis, agama, dan ras, mencerminkan keberagaman yang menjadi ciri khas kota ini. Beberapa etnis utama yang tinggal di Semarang adalah Jawa dan Tionghoa, serta kelompok lainnya. Dalam hal kepercayaan, mayoritas penduduk Semarang

beragama Islam, tetapi ada juga pengikut Kristen, Katolik, Hindu, Buddha, dan Kong Hu Chu. Keberagaman ini sejalan dengan jumlah penduduk yang besar. Menurut data dari Badan Pusat Statistik Kota Semarang tahun 2022, jumlah penduduk mencapai 1.656.564 jiwa.

**Tabel 3.1 Perbandingan Luas Wilayah Kota Semarang**

Kecamatan	Luas Wilayah (Km <sup>2</sup> )
	2022
Mijen	56,52
Gunung Pati	58,27
Banyumanik	29,74
Gajah Mungkur	9,34
Semarang Selatan	5,95
Candisari	6,40
Tembalang	39,47
Pedurungan	21,11
Genuk	25,98
Gayamsari	6,22
Semarang Timur	5,42
Semarang Utara	11,39
Semarang Tengah	5,17
Semarang Barat	21,68
Tugu	28,13
Ngaliyan	42,99

*Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Semarang*

## 3.2 Kondisi Sosial Politik dan Ekonomi

### 3.2.1 Kondisi Sosial Politik

Masjid Agung Semarang, atau Masjid Agung Kauman, adalah salah satu kawasan bersejarah yang memiliki nilai sosial dan budaya tinggi di Kota Semarang. Masjid ini terletak di Kauman, sebuah area yang juga berfungsi sebagai pusat perdagangan dan jasa di Petawangi. Dibangun pada tahun 1575 M, masjid ini memiliki kaitan erat dengan awal berdirinya Kota Semarang dan menjadi bagian penting dalam perkembangan sosial masyarakat di sekitarnya. Lingkungan sekitar Masjid Kauman juga memiliki karakter budaya yang beragam. Kampung Kauman merupakan tempat tinggal bagi para santri pribumi serta warga keturunan Arab, sehingga nuansa budaya Islam sangat kuat di kawasan ini. Di dekatnya, terdapat pecinan yang mencerminkan kebudayaan khas Tionghoa. Perpaduan berbagai

budaya di kawasan ini menjadikan Kota Semarang sebagai daerah dengan kehidupan sosial yang kaya dan beragam, serta berkontribusi pada perkembangan budaya di kota ini (BAPPEDA, 2021)

Masjid Agung Jawa Tengah adalah salah satu pusat kegiatan sosial dan budaya di Kota Semarang. Masjid ini terletak di Kecamatan Gayamsari, sekitar 4,5 km dari pusat kota, dan memiliki arti penting bagi masyarakat Semarang serta seluruh warga Jawa Tengah. Dibangun pada tahun 2002 dan diresmikan pada tahun 2006, masjid ini memiliki arsitektur megah yang menggabungkan tiga gaya desain berbeda, menjadikannya salah satu destinasi wisata religi yang menarik. Selain sebagai tempat ibadah, kawasan ini juga menjadi pusat berbagai kegiatan sosial dan budaya, membantu memperkuat peran Kota Semarang sebagai pusat aktivitas keagamaan dan sosial di Jawa Tengah.

Kecamatan Tembalang dan Gunungpati adalah pusat pendidikan tinggi di Kota Semarang. Di Tembalang terdapat Universitas Diponegoro (UNDIP), sedangkan Universitas Negeri Semarang (UNNES) berada di Gunungpati. Kawasan ini menjadi tempat belajar bagi mahasiswa dari berbagai daerah, sehingga memiliki pengaruh besar dalam perkembangan sosial dan budaya. Keberagaman mahasiswa yang datang ke Semarang menciptakan lingkungan sosial yang dinamis dan gaya hidup baru yang dipengaruhi oleh aktivitas pendidikan. Untuk mendukung kawasan ini sebagai pusat pendidikan nasional, diperlukan infrastruktur yang memadai agar proses belajar mengajar berjalan dengan baik dan nyaman. Kehadiran perguruan tinggi ini juga menjadikan Semarang sebagai kota dengan aktivitas sosial dan budaya yang terus berkembang

Sam Poo Kong adalah salah satu tempat wisata budaya paling terkenal di Kota Semarang. Berlokasi di Kecamatan Semarang Barat, tempat ini memiliki sejarah panjang dan masih digunakan sebagai tempat ibadah bagi umat Tionghoa. Bangunan Sam Poo Kong memiliki arsitektur yang indah dan menarik banyak wisatawan. Yang membuatnya unik adalah perpaduan budaya Islam dan Tionghoa, karena pendiri tempat ini adalah seorang Tionghoa yang beragama Islam. Klenteng ini tidak hanya dikunjungi oleh masyarakat Tionghoa, tetapi juga oleh penganut Islam kejawen yang tetap melestarikan budaya leluhur mereka. Keberadaan Sam Poo Kong menunjukkan bagaimana berbagai budaya dapat hidup berdampingan

dan berkontribusi pada kehidupan sosial serta budaya Kota Semarang (Kompas, 2023)

Kota Lama Semarang adalah kawasan bersejarah dengan bangunan-bangunan bergaya kolonial Belanda yang masih terjaga hingga kini. Dahulu, kawasan ini merupakan pusat pemerintahan Belanda, dan sekarang menjadi destinasi wisata sejarah yang menggambarkan masa kolonial di Semarang. Selain sebagai tempat wisata, Kota Lama sering digunakan untuk berbagai acara yang diadakan oleh pemerintah maupun swasta. Beberapa bangunan di kawasan ini dikelola oleh pemerintah, sementara lainnya dimiliki oleh individu. Keunikan arsitektur Kota Lama berperan dalam pengembangan ekonomi kreatif, di mana bangunan-bangunan lama direvitalisasi tanpa menghilangkan nilai sejarahnya. Upaya ini tidak hanya menjaga warisan budaya, tetapi juga menjadikan Kota Lama daya tarik wisata yang mengenalkan sejarah Semarang kepada pengunjung. Dengan arsitektur khas yang tetap dipertahankan, kawasan ini terus hidup sebagai bagian penting dari budaya dan kehidupan sosial kota.

### **3.2.2 Aspek Ekonomi**

Kota Semarang terus berkembang sebagai pusat perdagangan dan jasa, dengan kawasan strategis yang mendukung pertumbuhan ekonomi. Salah satu kawasan utama adalah CBD Pemuda-Pandanaran-Gajah Mada (Pandama), yang juga berfungsi sebagai pusat pemerintahan. Kawasan ini mengalami perkembangan pesat dan dikenal sebagai Petawangi. Menurut Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) tahun 2011-2031, Kota Semarang menetapkan dua wilayah utama sebagai kawasan strategis ekonomi. Pengembangan kawasan ini bertujuan untuk memperkuat posisi Semarang sebagai kota bisnis dan pemerintahan, sekaligus mendorong aktivitas ekonomi di sekitarnya.

Kawasan Peterongan-Tawang-Siliwangi (Petawangi) adalah salah satu pusat ekonomi di Kota Semarang. Di area ini, aktivitas utama berkaitan dengan perdagangan dan jasa, dengan banyak hotel serta pusat bisnis yang berkembang pesat. Stasiun Tawang menjadi pintu masuk utama bagi pendatang, sehingga kawasan ini menjadi titik penting dalam perekonomian kota. Perkembangan hotel di kawasan ini didukung oleh meningkatnya aktivitas MICE (Meetings, Incentives,

Conferences, and Exhibitions), yaitu acara bisnis, konferensi, dan pameran yang sering berlangsung di Semarang. Sektor perhotelan berkontribusi besar terhadap pendapatan kota, bahkan mencapai sekitar 70% dari total pemasukan. Hal ini menunjukkan betapa pentingnya kawasan Petawangi dalam mendukung ekonomi dan pertumbuhan bisnis di Kota Semarang.

Pelabuhan Tanjung Emas adalah salah satu pusat ekonomi utama di Kota Semarang. Sebagai pelabuhan berskala nasional, tempat ini menjadi persinggahan kapal-kapal internasional yang membawa berbagai barang dan jasa. Keberadaannya sangat penting bagi perdagangan dan distribusi di wilayah ini. Namun, pelabuhan ini menghadapi tantangan lingkungan, seperti penurunan permukaan tanah, yang bisa mengganggu aktivitasnya. Oleh karena itu, diperlukan solusi agar operasional di Pelabuhan Tanjung Emas tetap berjalan lancar. Selain itu, banyaknya industri pengolahan di Jawa Tengah juga meningkatkan aktivitas di pelabuhan ini. Karena lokasinya yang strategis, berada di antara Pelabuhan Tanjung Priok (Jakarta) dan Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya), Tanjung Emas memiliki peran penting dalam perdagangan nasional dan mendukung kelancaran berbagai kegiatan ekspor-impor.

### 3.3 Parkir Liar di Mall Kota Semarang

Parkir liar di Kota Semarang, khususnya di area mall, menjadi permasalahan yang cukup kompleks dan berdampak pada berbagai aspek, termasuk kenyamanan pengunjung, ketertiban lalu lintas, serta pendapatan daerah. Banyak kantong parkir liar yang muncul di sekitar mall-mall besar seperti **Mall Ciputra dan Queen City Mall Semarang**. Parkir liar ini sering kali dikelola oleh pihak yang tidak memiliki izin resmi, sehingga tidak mengikuti regulasi yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Pemerintah Kota Semarang telah menetapkan aturan mengenai tarif parkir resmi melalui **Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 70 Tahun 2021**.

Regulasi ini bertujuan untuk memastikan bahwa setiap tempat parkir berkontribusi terhadap pendapatan daerah dan memberikan layanan yang lebih tertata bagi masyarakat. Namun, masih banyak kasus parkir liar yang tidak mengikuti regulasi ini, menyebabkan kebocoran pendapatan daerah dan ketidaknyamanan bagi masyarakat. Salah satu tantangan utama dalam penertiban parkir liar adalah adanya dukungan dari oknum tertentu, termasuk pengurus

RT/RW setempat. Beberapa kantong parkir liar bahkan "dibekangi" oleh pihak-pihak yang memiliki kepentingan tertentu, sehingga sulit untuk ditertibkan. Pemerintah Kota Semarang terus berupaya melakukan sosialisasi dan penertiban agar masyarakat lebih memahami perbedaan antara parkir resmi dan parkir liar. Selain itu, beberapa mall telah menerapkan sistem parkir elektronik untuk meningkatkan transparansi dan mengurangi praktik parkir liar. Sistem ini memungkinkan pengunjung untuk membayar parkir dengan tarif yang telah ditentukan, sehingga mengurangi kemungkinan adanya pungutan liar. Dengan adanya sistem ini, diharapkan masalah parkir liar di Kota Semarang dapat diminimalisir dan memberikan kenyamanan bagi masyarakat yang berkunjung ke mall.

Dinas Perhubungan Kota Semarang bertanggung jawab atas pengelolaan parkir di tepi jalan dan penertiban parkir liar. Pemerintah sudah menetapkan tarif resmi, yaitu *Rp. 2.000* untuk motor, *Rp. 3.000* untuk mobil, dan *Rp. 15.000* untuk kendaraan besar. Banyak orang memanfaatkan lahan-lahan kosong untuk parkir tanpa izin, yang akhirnya menyebabkan kemacetan dan merugikan pendapatan daerah karena biaya parkir tidak masuk dalam sistem resmi. Dinas Perhubungan berusaha menertibkan parkir liar dengan berbagai cara, seperti mendata lokasi parkir, memeriksa izin usaha parkir, dan menerapkan sistem parkir elektronik agar lebih transparan serta mengurangi pungutan liar. Selain itu, pemerintah juga terus mengedukasi masyarakat agar paham perbedaan antara parkir resmi dan parkir liar. Pada akhirnya, penertiban parkir bukan hanya soal aturan, tetapi juga soal kenyamanan, ketertiban, dan keamanan bagi semua orang yang beraktivitas di Kota Semarang. Jika masalah ini bisa ditangani dengan baik, lalu lintas akan lebih lancar, pendapatan daerah meningkat, dan masyarakat bisa parkir dengan lebih nyaman tanpa takut dikenakan tarif yang tidak jelas.

Dua tempat yang menjadi studi dalam penelitian ini yakni Citraland Mall dan Queen City Mall Semarang dijadikan sorotan utama dalam penelitian.

### **3.3.1 Mall Ciputra Semarang**

Mall Ciputra Semarang, yang sering disebut Mall CL, merupakan salah satu pusat perbelanjaan terbesar di Kota Semarang. Mall ini terletak di Jalan Simpang

Lima No.1, sebuah kawasan bisnis yang sangat strategis dan menjadi ikon kota. Dengan luas lebih dari 40.000 m<sup>2</sup>, Mall Ciputra Semarang memiliki lebih dari 200 tenant, termasuk berbagai merek fashion, restoran, dan hiburan. Sebagai pusat perbelanjaan yang ramai, Mall Ciputra Semarang menawarkan berbagai fasilitas bagi pengunjung, seperti bioskop, area bermain anak, department store, serta berbagai pilihan kuliner. Lokasinya yang berada di pusat kota membuat mall ini menjadi tujuan utama bagi warga Semarang dan wisatawan yang ingin berbelanja atau sekadar menikmati waktu luang.

Meskipun Mall Ciputra Semarang memiliki area parkir resmi yang dikelola dengan sistem tertentu, masalah parkir liar masih menjadi tantangan besar di sekitar mall. Banyak kendaraan yang diparkir di luar area resmi, terutama di jalan-jalan sekitar Simpang Lima, yang menyebabkan kemacetan dan ketidaknyamanan bagi pengunjung. Parkir liar ini sering kali dikelola oleh pihak yang tidak memiliki izin resmi, sehingga tarif parkir yang dikenakan tidak mengikuti regulasi pemerintah. Berdasarkan aturan yang berlaku, tarif parkir resmi di Kota Semarang adalah Rp. 2.000 untuk motor, Rp. 3.000 untuk mobil, dan Rp. 15.000 untuk kendaraan besar. Namun, di beberapa lokasi parkir liar, tarif bisa jauh lebih tinggi tanpa adanya standar yang jelas.

Pemerintah Kota Semarang dan Dinas Perhubungan telah melakukan berbagai upaya untuk menertibkan parkir liar, termasuk pendataan lokasi parkir, pengecekan izin usaha parkir, serta penerapan sistem parkir elektronik. Selain itu, sosialisasi kepada masyarakat terus dilakukan agar mereka lebih memahami perbedaan antara parkir resmi dan parkir liar serta dampak negatifnya terhadap lalu lintas dan pendapatan daerah. Dengan adanya penertiban yang lebih ketat dan penerapan sistem parkir yang lebih transparan, diharapkan masalah parkir liar di sekitar Mall Ciputra Semarang dapat diminimalisir, sehingga pengunjung dapat menikmati pengalaman berbelanja dengan lebih nyaman dan aman.

### **3.3.2 Queen City Mall Semarang**

Queen City Mall Semarang merupakan salah satu pusat perbelanjaan terbaru dan termegah di Kota Semarang. Mall ini berlokasi di Jl. Pemuda No.27-31, Pandansari, Semarang Tengah, yang merupakan kawasan bisnis strategis dan ramai. Dengan konsep modern dan fasilitas lengkap, Queen City Mall menjadi destinasi utama bagi warga Semarang untuk berbelanja, bersantai, dan menikmati berbagai hiburan. Mall ini memiliki berbagai tenant dari merek lokal hingga internasional, serta fasilitas seperti bioskop, area bermain anak, restoran, dan pusat elektronik. Selain itu, Queen City Mall juga menawarkan layanan booking parkir eksklusif, di mana pengunjung dapat mengamankan tempat parkir dengan biaya tambahan Rp5.000 di jam pertama.

Meskipun Queen City Mall memiliki area parkir resmi yang cukup luas, masalah parkir liar masih menjadi tantangan di sekitar mall. Banyak kendaraan yang diparkir di luar area resmi, terutama di jalan-jalan sekitar mall, yang menyebabkan kemacetan dan ketidaknyamanan bagi pengunjung. Parkir liar ini sering kali dikelola oleh pihak yang tidak memiliki izin resmi, sehingga tarif parkir yang dikenakan tidak mengikuti regulasi pemerintah. Berdasarkan aturan yang berlaku, tarif parkir resmi di Kota Semarang adalah Rp. 2.000 untuk motor, Rp. 3.000 untuk mobil, dan Rp. 15.000 untuk kendaraan besar. Namun, di beberapa lokasi parkir liar, tarif bisa jauh lebih tinggi tanpa adanya standar yang jelas.

Pemerintah Kota Semarang dan Dinas Perhubungan telah melakukan berbagai upaya untuk menertibkan parkir liar, termasuk pendataan lokasi parkir, pengecekan izin usaha parkir, serta penerapan sistem parkir elektronik. Selain itu, Queen City Mall sendiri telah menghadirkan layanan booking parkir eksklusif, yang memungkinkan pengunjung untuk memesan tempat parkir terlebih dahulu guna menghindari kesulitan mencari parkir saat mall sedang ramai.

Dengan adanya penertiban yang lebih ketat dan penerapan sistem parkir yang lebih transparan, diharapkan masalah parkir liar di sekitar Queen City Mall Semarang dapat diminimalisir, sehingga pengunjung dapat menikmati pengalaman berbelanja dengan lebih nyaman dan aman.

## BAB IV

### STRATEGI DINAS PERHUBUNGAN DALAM MENGATASI PARKIR LIAR DI MALL KOTA SEMARANG

#### 4.1 PENGELOLAAN PARKIR LIAR DI MALL CIPUTRA SEMARANG

Dinas Perhubungan Kota Semarang punya cara untuk mengatasi parkir liar yang sering bikin repot, terutama di sekitar mall. Salah satu solusi yang mereka terapkan adalah sistem parkir elektronik, yang bisa membantu mengurangi pungutan liar dan memastikan semuanya lebih transparan. Dengan sistem ini, orang nggak perlu lagi ribet soal tarif parkir yang nggak jelas. Selain itu, dinas juga melakukan pendataan terhadap juru parkir dan memberi mereka sosialisasi tentang aturan yang berlaku. Tujuannya supaya pengelolaan parkir lebih tertata dan nggak ada lagi tarif yang seenaknya. Mereka juga memperketat pengawasan dengan menerapkan Peraturan Walikota Nomor 70 Tahun 2021, yang mengatur parkir di tepi jalan umum. Ini dilakukan agar semua pihak mengikuti aturan dan tidak merugikan masyarakat. Tak hanya itu, pemerintah juga memetakan lebih dari 3.000 titik parkir di badan jalan, agar tempat parkir yang tersedia bisa dimaksimalkan dan digunakan dengan lebih baik. Dengan sistem yang lebih tertata, pendapatan daerah dari parkir bisa meningkat, sekaligus membuat kota lebih nyaman dan tertib bagi semua orang. Intinya, langkah-langkah ini diambil supaya parkir di Semarang lebih terorganisir, nggak semrawut, dan warga bisa parkir dengan tenang tanpa perlu khawatir soal pungutan liar atau aturan yang nggak jelas (Kompas, 2025).

Aturan ini dibuat supaya parkir di tepi jalan lebih tertata dan nggak berantakan. Dinas Perhubungan punya tugas untuk menentukan lokasi parkir resmi, jadi masyarakat tahu di mana mereka bisa parkir dengan aman tanpa khawatir melanggar aturan. Selain itu, dinas juga bekerja sama dengan juru parkir yang sudah terdaftar secara resmi agar sistem parkir berjalan dengan baik dan tidak ada pungutan liar. Menurut Kepala Seksi Penataan dan Perizinan Dinas Perhubungan, langkah-langkah ini diambil untuk memastikan layanan parkir lebih nyaman dan tertib bagi semua orang :

*“Dinas Perhubungan Kota Semarang punya tugas untuk menentukan lokasi parkir liar yang boleh digunakan. Nggak semua jalan bisa dijadikan tempat parkir, karena ada beberapa area*

*yang dilarang untuk parkir. Larangan ini dibuat supaya lalu lintas tetap lancar dan nggak terganggu oleh kendaraan yang parkir sembarangan, jadi pengguna jalan bisa berkendara dengan nyaman tanpa hambatan “ (Hendrix, 2025).*

Dinas Perhubungan Kota Semarang punya aturan baru supaya parkir liar di Mall Ciputra lebih tertata dan nggak semrawut. Salah satu langkahnya adalah menarik juru parkir liar dan memberi mereka izin resmi, supaya mereka bisa bekerja sesuai aturan yang ada. Selain itu, juru parkir yang belum paham soal aturan parkir akan diberikan sosialisasi dan pelatihan supaya mereka bisa mengelola parkir dengan lebih baik. Aturan ini sudah tertuang dalam **Peraturan Walikota Nomor 70 Tahun 2021**, yang mengatur cara kerja juru parkir resmi. Proses untuk mendapatkan izin ini penting agar praktik parkir liar berkurang dan lahan parkir bisa digunakan dengan lebih teratur. Dengan kebijakan ini, lokasi parkir yang sebelumnya dikelola secara ilegal bisa menjadi tempat parkir resmi yang lebih nyaman dan aman. Kepala Bidang Parkir Dinas Perhubungan menjelaskan bahwa langkah-langkah ini diambil supaya sistem parkir lebih tertata dan warga bisa parkir dengan tenang tanpa khawatir ada pungutan liar.

*“ Kalau seseorang mau jadi juru parkir resmi, ada beberapa tahap yang harus dilakukan. Pertama, mereka harus didaftarkan oleh Dinas Perhubungan. Setelah itu, mereka harus mengajukan permohonan dengan mengisi data diri dan melampirkan fotokopi KTP, KK, pas foto, dan dokumen lainnya. Selain itu, mereka perlu menunjukkan lokasi parkir yang akan dikelola dan berjanji untuk memberikan pelayanan yang baik kepada pengguna parkir. Yang paling penting, mereka harus memastikan tarif parkir yang mereka tarik sesuai dengan Peraturan Walikota Nomor 9 Tahun 2018, supaya semua berjalan sesuai aturan dan tidak ada pungutan liar “ (Hendix, 2025).*

Kalau mau jadi juru parkir resmi, ada beberapa langkah yang harus dilakukan. Pertama, mereka harus mengisi formulir data diri sesuai KTP untuk didaftarkan oleh seksi pendataan. Setelah itu, mereka harus menentukan titik parkir yang akan dikelola. Setelah semua tahapan ini selesai, mereka akan mendapatkan surat penugasan resmi sebagai juru parkir, yang kemudian disahkan oleh Dinas Perhubungan. Dengan cara ini, Dinas Perhubungan bisa lebih mudah mengawasi dan memastikan titik-titik parkir resmi berjalan sesuai aturan.

Di Kota Semarang, parkir liar masih jadi masalah yang susah dihilangkan. Banyak titik parkir ilegal yang tetap beroperasi meskipun sudah ada rambu dan marka jalan yang mlarang parkir di sana. Juru parkir liar juga sering menarik tarif lebih mahal dari

yang seharusnya. Salah satu contohnya ada di Mall Ciputra Simpang Lima, yang sebenarnya punya banyak larangan parkir. Tapi karena tempat ini selalu ramai, orang tetap memarkir kendaraan mereka di sana, dan juru parkir liar tetap beroperasi. Ini menunjukkan bahwa meskipun aturan sudah ada, tantangan sebenarnya adalah bagaimana menegakkannya agar parkir lebih tertib tanpa mengganggu kelancaran lalu lintas.

Di Kota Semarang, khusunya parkir di Mall Ciputra sebenarnya juga sudah mulai pakai sistem elektronik, bukan cuma manual. Sejak tahun 2023, Dinas Perhubungan mulai menerapkan sistem ini, dan sekarang sudah ada 540 titik parkir yang resmi menggunakan teknologi tersebut. Awalnya, uji coba dilakukan di Jalan MT. Haryono dengan 8 titik parkir, karena dianggap lebih mudah untuk dipantau. Tapi, banyak masyarakat juga yang mengeluh terkait parkir elektronik khususnya pada kalangan orangtua yang gaptek. Sehingga mereka lebih memilih untuk parkir liar yang disangka lebih praktis dan mudah karena sistem pembayarannya cash. Kepala Bidang Parkir Dinas Perhubungan juga menegaskan kalau kebijakan ini diambil supaya pengelolaan parkir lebih efektif dan tertib, sehingga masyarakat bisa parkir dengan nyaman tanpa masalah tapi ternyata sistem tersebut malah berjalan kurang maksimal :

*“Di Semarang, sistem parkir elektronik sudah mulai diterapkan, dan bahkan banyak kota lain datang ke sini untuk belajar caranya. Ke depannya, pemerintah ingin sistem ini diterapkan di semua titik parkir supaya pembayaran nggak dilakukan secara manual lagi. Masyarakat bakal diarahkan untuk membayar parkir pakai E-Wallet, seperti QRIS, ShopeePay, Dana, OVO, dan lainnya, jadi nggak perlu repot cari uang tunai. Sistem ini diharapkan bisa membuat pengelolaan parkir lebih rapi, transparan, dan lebih gampang diawasi. Tetapi, malah banyak kalangan orangtua yang protes dikarenakan ribet dan dirasa menyulitkan orangtua” (Hendrix, 2025).*

Sistem parkir elektronik di Semarang sebenarnya punya banyak keuntungan, tapi sayangnya belum bisa berjalan maksimal. Banyak orang, terutama yang sudah lanjut usia, masih kesulitan menggunakan teknologi seperti aplikasi pembayaran atau QRIS. Akibatnya, pembayaran parkir malah jadi ribet, dan mereka lebih memilih cara lama bayar tunai. Meskipun sudah ada sosialisasi, banyak orang masih belum nyaman dengan sistem ini. Juru parkir sering kali harus membantu, yang justru memperlambat proses. Kalau tidak ada pendampingan lebih lanjut untuk mereka yang kurang akrab dengan teknologi, sistem ini hanya akan efektif bagi anak muda atau orang yang sudah

terbiasa dengan pembayaran digital. Di sisi lain, banyak orang akhirnya lebih memilih parkir di pinggir jalan. Alasannya simpel lebih praktis dan nggak perlu repot dengan aturan atau proses pembayaran elektronik. Selain itu, parkir sembarangan dianggap lebih fleksibel karena tidak terikat tarif resmi. Kalau sistem ini mau benar-benar sukses, harus ada cara supaya masyarakat merasa lebih mudah menggunakannya, bukan malah bingung dan mencari alternatif lain.

**Gambar 4. 1 Penertiban Parkir Liar**



*Sumber : Informan Ibu Henny Dinas Perhubungan*

Dinas Perhubungan sudah berusaha keras menyosialisasikan sistem parkir elektronik, mulai dari edukasi kepada juru parkir hingga mengajak masyarakat beralih ke pembayaran non tunai. Tapi kenyataannya, banyak orang masih lebih memilih parkir liar. Masyarakat merasa parkir di pinggir jalan lebih simpel dan nggak ribet dengan aturan atau aplikasi. Apalagi, sistem elektronik yang seharusnya mempermudah justru dianggap bikin repot, terutama bagi mereka yang nggak terbiasa pakai pembayaran digital. Walaupun sudah ada aplikasi dan berbagai sosialisasi, tetap saja banyak yang lebih nyaman dengan cara lama. Kalau kondisi ini terus dibiarkan, sistem parkir elektronik mungkin nggak akan berfungsi maksimal dalam meningkatkan pendapatan daerah dan ketertiban lalu lintas. Supaya perubahan ini benar-benar berhasil, nggak cukup hanya dengan sosialisasi harus ada pendekatan yang lebih fleksibel dan solusi yang bikin masyarakat merasa lebih nyaman menggunakan sistem baru.

Meskipun sistem parkir elektronik telah diperkenalkan dan disosialisasikan oleh Dinas Perhubungan, kenyataannya setoran parkir masih dilakukan secara manual setiap bulan. Juru parkir resmi memang diberikan akses ke aplikasi QRIS dan telah menjalani pelatihan terkait penerapan sistem digital. Namun, dalam praktiknya, tidak semua transaksi dilakukan secara elektronik. Banyak masyarakat masih lebih nyaman membayar secara tunai, sehingga juru parkir tetap menerima pembayaran secara manual. Hal ini menyebabkan aliran pendapatan parkir belum sepenuhnya terdigitalisasi, dan Dinas Perhubungan tetap harus mengelola setoran parkir secara konvensional. Meskipun ada pengawasan dan upaya penertiban, kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa transisi ke sistem elektronik belum sepenuhnya berhasil. Situasi ini memperlihatkan bahwa meskipun ada potensi peningkatan transparansi dan efisiensi dengan sistem elektronik, penerapannya masih menghadapi tantangan besar. Tanpa strategi yang lebih kuat untuk memastikan pembayaran elektronik benar-benar diterapkan, Dinas Perhubungan tetap harus berurusan dengan proses administrasi manual yang seharusnya dapat dihilangkan dengan sistem digital. Penuturan oleh Kepala Bidang Parkir dan Perizinan Dinas Perhubungan :

*“Pelayanan parkir manual masih lebih optimal dibandingkan sistem elektronik. Pembayaran tunai lebih praktis dan cepat, tanpa kendala teknis seperti error aplikasi. Juru parkir juga lebih mudah mengatur kendaraan, sementara banyak masyarakat masih nyaman dengan metode konvensional. Jika ingin diterima, sistem elektronik harus lebih sederhana dan sesuai dengan kebiasaan pengguna”* (Hendrix, 2025).

Pengelolaan parkir liar di Mall Ciputra Semarang mengikuti konsep teori implementasi kebijakan dari Grindle, yang menekankan pentingnya sumber daya yang cukup dan koordinasi antar pihak agar kebijakan bisa berjalan efektif. Dinas Perhubungan memiliki beberapa bidang yang bertugas mengatur parkir, mulai dari regulasi, pengawasan, hingga evaluasi sistem. Dengan pembagian tugas yang jelas, sistem parkir bisa dikelola lebih baik sesuai dengan tujuan yang sudah ditetapkan.

#### **4.1.1 Bidang Pengelola dan Pendataan Parkir Liar**

Bidang Pendataan Parkir punya tugas mencatat lokasi parkir resmi sekaligus memantau parkir liar. Kalau menemukan parkir liar, mereka akan mendatangi tempatnya dan mengundang juru parkir untuk ikut sosialisasi. Tujuannya supaya mereka bisa jadi juru parkir resmi di bawah Dinas Perhubungan, sehingga sistem parkir lebih teratur dan transparan. Dengan cara ini, parkir liar bisa berkurang dan pendapatan

daerah lebih terkontrol.

*“Bagian pendataan terus memantau juru parkir di tepi jalan, baik yang sudah resmi maupun yang masih liar. Kalau ada yang belum terdaftar, mereka akan diundang untuk ikut sosialisasi supaya mau datang dan diberi arahan agar mendaftar sebagai juru parkir resmi. Tujuannya supaya sistem parkir lebih tertata dan terkontrol”* (Richo, 2025).

Pendataan parkir dilakukan untuk memantau juru parkir, lokasi parkir, dan pendapatan retribusi agar tetap dalam pengawasan Dinas Perhubungan. Parkir liar dianggap sebagai pungutan liar, jadi perlu ada tindakan untuk menertibkannya. Dinas Perhubungan mengadakan sosialisasi dengan menghadirkan narasumber dari Polrestabes, Satpol PP, Saber Pungli, dan Inspektorat. Tujuannya agar juru parkir liar mau bergabung sebagai juru parkir resmi, sehingga sistem parkir jadi lebih tertata dan transparan.

**Gambar 4. 2 Sosialisasi Penyuluhan Parkir**



*Sumber : Informan Richo Bidang Daltib Dinas Perhubungan Kota Semarang*

Penyuluhan juru parkir dilakukan agar mereka yang sebelumnya bekerja secara liar bisa menjadi juru parkir resmi sesuai aturan. Tujuannya adalah memastikan parkir di tepi jalan lebih tertata dan mengikuti kebijakan yang berlaku. Selain itu, kegiatan ini juga membantu mengurangi parkir liar, terutama di area yang sebenarnya dilarang namun tetap digunakan, sehingga sering menyebabkan kemacetan. Dengan sosialisasi ini, diharapkan lalu lintas bisa lebih lancar dan tertib.

#### **4.1.2 Bidang Perizinan Parkir**

Setelah parkir liar didata, juru parkir yang belum memiliki izin diberi pengarahan agar mengurus perizinan resmi. Mereka perlu membawa dokumen seperti fotokopi KTP, KK, pasfoto 3x4 tiga lembar, denah lokasi parkir, dan foto terbaru tempat parkir. Untuk mendapatkan izin, mereka harus datang ke loket pendaftaran Dinas Perhubungan Kota Semarang, mengisi formulir, dan menyerahkan berkas. Setelah itu, petugas akan mengecek lokasi parkir untuk menilai potensinya dan menentukan besaran retribusi yang harus dibayar. Jika semua proses selesai, surat izin diberikan, sehingga juru parkir bisa beroperasi secara legal dan terawasi.

Juru parkir yang sudah mendapat izin dari Dinas Perhubungan diharapkan bisa menjalankan tugasnya dengan baik. Mereka harus melayani masyarakat dengan ramah, menarik tarif parkir sesuai aturan, dan tidak menaikkan harga seenaknya. Tujuannya agar sistem parkir lebih tertib dan transparan, sehingga pengguna merasa nyaman dan tidak dirugikan. Penuturan Bidang Daltib Dinas Perhubungan :

*“saya menegaskan bahwa setelah juru parkir mendapat izin, mereka harus tetap mematuhi aturan dan kebijakan yang berlaku. Dinas Perhubungan akan terus mengawasi kinerja mereka agar tidak ada pelanggaran di lokasi parkir. Selain itu, juru parkir juga diharapkan melayani masyarakat dengan ramah, selalu bersikap profesional, dan tidak menarik tarif secara paksa. Tujuan dari pengawasan ini adalah memastikan sistem parkir tetap tertib dan nyaman bagi pengguna” (Richo, 2025).*

Banyak orang mengeluhkan juru parkir yang kurang ramah dan terkadang galak. Mereka juga merasa tidak mendapatkan pelayanan yang baik, karena juru parkir sering muncul hanya saat hendak menagih pembayaran. Masalah ini masih sering terjadi di beberapa lokasi parkir tepi jalan, sehingga perlu perhatian lebih agar sistem parkir bisa lebih tertib dan nyaman bagi pengguna.

**Gambar 4. 3 Surat Perizinan Parkir Resmi**



*Sumber : Informan Richo Bidang Daltib Dinas Perhubungan*

#### **4.1.3 Bidang Pemungutan Retribusi Parkir**

Dinas Perhubungan memantau setoran retribusi parkir di setiap lokasi agar sesuai target. Jika masih menggunakan pembayaran manual, juru parkir menyetor uang setiap bulan. Sementara yang sudah pakai sistem elektronik, pembayaran masuk otomatis setiap hari pukul 20.00 WIB dan dicek oleh petugas. Kalau setoran juru parkir tidak mencapai target, mereka diberi batas waktu untuk melunasi. Jika dalam dua bulan berturut-turut tidak menyetor, Dinas Perhubungan akan mengirimkan tiga kali surat peringatan. Jika tetap tidak ada tanggapan, izin resmi dicabut dan juru parkir diganti.

*“jika parkir masih pakai sistem manual, juru parkir harus menyetor uang setiap bulan. Tapi kalau sudah menggunakan sistem elektronik, setoran masuk otomatis setiap hari maksimal jam 8 malam dan bisa langsung dicek apakah sudah mencapai target atau belum. Kalau ada juru parkir yang tidak menyetor, mereka akan diberi peringatan dan waktu hingga dua bulan untuk melunasi. Selama periode ini, Dinas Perhubungan akan memberikan tiga kali surat peringatan. Jika tetap tidak ada tanggapan, izin mereka dicabut dan posisinya akan digantikan oleh juru parkir lain agar sistem parkir tetap berjalan dengan baik”(Sigit, 2025).*

Bidang pemungutan memiliki peran penting dalam memastikan juru parkir menyetor retribusi sesuai aturan. Setiap juru parkir harus menjalankan tugasnya dengan jujur dan

bertanggung jawab agar sistem parkir tetap berjalan dengan baik. Pada November, retribusi parkir tepi jalan telah mencapai **65%** atau sekitar **3,3 miliar rupiah**, meskipun target yang ditetapkan adalah **5,1 miliar rupiah**. Masih ada beberapa lokasi yang belum memenuhi target setoran, sehingga perlu dilakukan evaluasi dan pemantauan lebih ketat (Kompas, 2025).

Meskipun sistem parkir elektronik belum berjalan maksimal, penerapannya tetap memberikan dampak positif dalam meningkatkan pendapatan retribusi dibandingkan metode manual. Dengan pembayaran otomatis yang dilakukan setiap hari, petugas lebih mudah memantau apakah setoran juru parkir telah mencapai target atau belum. Jika target belum terpenuhi, mereka diberi tenggat waktu hingga dua bulan untuk melunasi setoran. Ke depannya, sistem ini masih perlu disempurnakan agar lebih efektif dalam memastikan transparansi dan kelancaran pengelolaan parkir. Dalam proses pengawasan ini, jika juru parkir masih belum menyetor setelah mendapat tiga kali surat peringatan, Dinas Perhubungan berhak mencabut izin mereka dan menggantinya dengan juru parkir lain yang lebih bertanggung jawab. Sistem ini diterapkan untuk memastikan parkir tepi jalan dikelola secara transparan, serta menghindari praktik pungutan liar yang dapat merugikan masyarakat.

Dinas Perhubungan terus mencari cara agar pengelolaan parkir liar di Mall Ciputra Semarang semakin baik. Setiap bidang punya tugas masing-masing, dan mereka harus bekerja sama supaya sistem parkir berjalan lancar. Namun, dalam praktiknya, ada berbagai tantangan yang harus dihadapi. Tujuan utama dari pengelolaan parkir ini adalah memastikan masyarakat bisa memarkir kendaraannya di tempat yang diperbolehkan, dengan pelayanan yang baik dari juru parkir. Dengan sistem yang lebih tertata, parkir menjadi lebih nyaman dan tidak mengganggu lalu lintas.

Di Kota Semarang, sistem parkir dibagi menjadi tiga jenis: parkir tepi jalan umum, parkir khusus, dan parkir residensial. Parkir tepi jalan umum dikelola oleh pemerintah melalui Dinas Perhubungan, biasanya terdapat di jalan-jalan utama, pasar tradisional, dan lokasi yang sering digunakan untuk acara besar. Tujuan dari parkir ini adalah memberikan tempat parkir yang tertata bagi masyarakat agar tidak mengganggu lalu lintas.

Parkir khusus dikelola oleh pihak swasta, seperti di pusat perbelanjaan, perkantoran, hotel, dan tempat hiburan. Parkir jenis ini biasanya lebih terorganisir, dengan sistem pembayaran digital, tiket masuk, serta fasilitas keamanan seperti CCTV untuk memastikan kendaraan pengunjung tetap aman.

Parkir residensial adalah parkir yang digunakan oleh warga di sekitar tempat tinggal mereka, seperti di kompleks perumahan atau apartemen. Sistem ini biasanya dikelola oleh pengelola properti atau komunitas setempat, bertujuan untuk memastikan kendaraan penghuni tetap aman dan tertata tanpa mengganggu lingkungan sekitar.

Pembagian ini dilakukan agar sistem parkir lebih tertata dan masyarakat bisa dengan mudah menemukan tempat parkir sesuai kebutuhan. Dengan pengelolaan yang baik, diharapkan tidak ada lagi parkir liar yang menyebabkan kemacetan atau ketidaknyamanan bagi pengguna jalan. Di sekitar mall, sistem parkir terbagi menjadi tiga periode waktu: pagi hingga sore, sore hingga malam, dan malam hingga pagi.

Pada pagi hingga sore, parkiran masih relatif lengang dan biasanya digunakan oleh karyawan mall, perkantoran sekitar, serta pengunjung yang datang lebih awal untuk berbelanja atau sekadar santai. Arus kendaraan masuk dan keluar masih stabil, sehingga tidak ada masalah besar dalam pengelolaannya.

Saat memasuki sore hingga malam, mall menjadi lebih ramai karena banyak orang datang untuk berbelanja, makan, atau menonton bioskop. Ini adalah periode paling sibuk, terutama di akhir pekan atau saat ada promo besar. Tantangan utama dalam mengelola parkir pada waktu ini adalah menghindari penumpukan kendaraan dan memastikan arus keluar-masuk tetap lancar.

Malam hingga pagi biasanya digunakan oleh karyawan shift malam, tamu hotel di sekitar mall, atau kendaraan yang sengaja ditinggalkan untuk jangka waktu lebih lama. Pada periode ini, jumlah kendaraan yang parkir berkurang, tetapi aspek keamanan menjadi prioritas utama. Pengawasan lebih ketat diperlukan agar kendaraan tetap aman dari pencurian atau tindakan kriminal.

Dengan memahami pola waktu parkir di sekitar mall, pengelola bisa lebih efektif dalam mengatur sistem parkir dan memastikan kenyamanan bagi setiap pengunjung.

Selain itu, sistem elektronik dan pemantauan digital bisa menjadi solusi untuk menjaga kelancaran arus kendaraan di jam-jam sibuk.

Di belakang Mall Ciputra, ada parkir liar yang sebenarnya dilarang. Namun, masih ada juru parkir yang mengelola area itu secara tidak resmi dan tetap memanfaatkannya sebagai tempat parkir bagi pengunjung mall. Dinas Perhubungan sudah beberapa kali mencoba menertibkan dan membersihkan parkir liar di sana, tetapi sampai sekarang praktik tersebut masih terus berlangsung seperti biasa. Para juru parkir tetap beroperasi karena banyak pengunjung mall yang membutuhkan tempat parkir, dan bagi mereka, ini juga menjadi sumber penghasilan. Situasi ini menunjukkan bahwa meskipun ada aturan larangan parkir, kenyataan di lapangan sering kali berbeda, terutama ketika ada kebutuhan tinggi dari masyarakat.

*“sistem parkir di belakang Mall Ciputra dijalankan secara bergiliran oleh beberapa orang. Saya sendiri bekerja dari pagi hingga sore sekitar jam 4, lalu digantikan oleh orang lain yang bertugas hingga malam. Uang hasil parkir disetorkan kepada koordinator lapangan (korlap) yang mengatur operasional di lokasi tersebut. Meskipun area tersebut sebenarnya termasuk dalam zona larangan parkir, mereka tetap beroperasi karena kebutuhan ekonomi. Saya menyadari bahwa setiap kali ada razia dari Satgas Saber Pungli, parkir liar di tempat ini langsung bersih. Namun, begitu razia selesai, kondisi kembali seperti sebelumnya dan praktik parkir ilegal terus berjalan. Menurutnya, meskipun aturan jelas melarang parkir di sana, kenyataan di lapangan berbeda karena banyaknya pengunjung mall yang membutuhkan tempat parkir, sementara opsi parkir resmi yang tersedia masih terbatas”*(Bima, 2025)

Di belakang Mall Ciputra, ada parkir tepi jalan yang sebenarnya tidak diizinkan. Namun, beberapa juru parkir tetap beroperasi di sana dan menarik tarif parkir sebesar **Rp. 3.000** per kendaraan, meskipun aturan resmi dari Dinas Perhubungan menetapkan tarif sebesar **Rp. 2.000**. Selain tarif yang lebih tinggi, mereka juga tidak memberikan karcis sebagai bukti pembayaran, sehingga sistemnya tidak transparan dan sulit diawasi.

Pada dasarnya, area tersebut diperuntukkan bagi parkir khusus mobil pengunjung mall. Parkir liar di lokasi ini sering menyebabkan kemacetan dan mengganggu aktivitas di sekitar mall. Dinas Perhubungan, bersama dengan SaberPungli, sudah beberapa kali

melakukan razia untuk membersihkan parkir liar. Namun, masalahnya adalah setelah razia selesai, praktik parkir ilegal kembali berjalan seperti biasa. Juru parkir yang bekerja di sana beroperasi di bawah seorang koordinator lapangan, yang bertindak seperti pengelola tetapi tanpa izin resmi. Setiap hari, juru parkir menyetorkan hasil tarif parkir kepada koordinator lapangan, yang dalam hal ini adalah Pak Rudi. Praktik ini bisa disebut sebagai pungutan liar, karena tidak ada regulasi resmi dan uang parkir tidak masuk ke pendapatan daerah.

Meskipun parkir di tempat ini ilegal, kenyataannya kebutuhan parkir di sekitar mall cukup tinggi. Banyak pengunjung yang lebih memilih parkir di tepi jalan karena lokasi yang lebih dekat atau mungkin tarifnya dianggap lebih murah dibandingkan parkir resmi di dalam mall. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun ada aturan larangan parkir, praktik di lapangan sering kali berbeda karena faktor ekonomi dan kebutuhan masyarakat. Situasi ini menunjukkan bahwa meskipun sudah ada regulasi yang jelas, kenyataannya parkir liar tetap berlangsung karena tingginya permintaan parkir dari pengunjung mall dan kurangnya tindakan tegas yang benar-benar bisa menghentikan praktik ini secara permanen.

Mengelola parkir di Kota Semarang itu bukan perkara mudah. Salah satu tantangan besarnya adalah parkir liar yang masih marak, baik di tempat terlarang maupun di lokasi yang belum berizin. Masalah ini bukan hanya soal kurangnya infrastruktur, tapi juga kebiasaan dan pola pikir masyarakat yang belum sepenuhnya sadar pentingnya parkir yang tertib. Untuk mengatasi ini, ada beberapa langkah yang bisa diambil. Misalnya, memperketat pengawasan dan memberi sanksi tegas bagi pelanggar, memanfaatkan teknologi seperti sistem e-parking supaya lebih transparan, serta mengedukasi masyarakat agar lebih peduli terhadap aturan parkir. Selain itu, kerja sama dengan pihak kepolisian dan instansi lain juga bisa membantu mempercepat penertiban. Yang tak kalah penting, pemerintah perlu menyediakan lebih banyak lokasi parkir resmi yang nyaman dan mudah dijangkau supaya orang-orang lebih memilih tempat parkir yang legal. Mengubah kebiasaan memang butuh waktu, tapi kalau dilakukan dengan strategi yang tepat, sistem parkir bisa lebih tertata dan berkontribusi terhadap pendapatan daerah.

Dinas Perhubungan Kota Semarang sudah mencoba mengurangi parkir liar dengan menerapkan sistem parkir elektronik. Tujuannya jelas: supaya lebih mudah dipantau,

pendapatan retribusi lebih transparan, dan tidak ada kebocoran pada Pendapatan Asli Daerah (PAD). Tapi ternyata, sistem ini belum berjalan maksimal. Salah satu kendala utamanya adalah banyak masyarakat, terutama orang tua, yang masih kesulitan menggunakan teknologi digital. Mereka belum terbiasa dengan metode pembayaran elektronik, sehingga lebih memilih parkir liar atau cara lama yang lebih simpel. Supaya sistem ini bisa diterima lebih luas, perlu ada edukasi dan sosialisasi yang lebih efektif. Misalnya, menyediakan petugas di lapangan untuk membantu pengguna yang kesulitan, atau menghadirkan opsi pembayaran yang lebih mudah dipahami. Dengan pendekatan yang tepat, parkir elektronik bisa menjadi solusi yang benar-benar efektif.

*“Masalah parkir liar di Kota Semarang memang sulit diatasi mbak, Meski pemerintah sudah berusaha menertibkan, masih banyak oknum yang tetap nekat melanggar aturan. Dinas Perhubungan berusaha memberi sanksi kepada para juru parkir liar agar mereka kapok dan kondisi parkir jadi lebih tertata. Tapi masalahnya tidak berhenti di situ. Kurangnya kualitas petugas di lapangan dan sulitnya mengubah kebiasaan masyarakat juga ikut memperburuk situasi. Banyak petugas yang belum cukup terlatih dalam menangani pelanggaran, sementara sebagian masyarakat masih memilih cara praktis tanpa peduli aturan yang ada. Solusinya, selain memberikan sanksi lebih tegas, pemerintah perlu melatih petugas agar lebih kompeten dan mengedukasi masyarakat supaya sadar pentingnya parkir tertib. Kalau masyarakat mengerti dampak negatif parkir liar, perubahan mungkin bisa terjadi lebih cepat”(Sigit,2025).*

**Gambar 4. 4 Wawancara dengan Dinas Perhubungan**



*Sumber : Dokumentasi Penulis*

Saat mencari tempat parkir, masyarakat sering memilih parkir tepi jalan karena lebih praktis dan mudah diakses. Namun, masih banyak yang belum memahami perbedaan antara parkir resmi dan parkir liar. Karena itu, penting untuk memberikan edukasi agar masyarakat tahu mana tempat parkir yang berizin dan mana yang ilegal. Di Kota Semarang, tarif parkir resmi sudah dipasang di beberapa ruas jalan sebagai acuan bagi pengguna. Dengan informasi yang jelas, diharapkan masyarakat bisa lebih sadar dan mendukung sistem parkir yang tertata dengan baik. Kalau mau parkir di tempat resmi, sebaiknya selalu minta karcis sebagai bukti pembayaran. Karcis ini penting karena menandakan bahwa parkir yang digunakan sudah berizin dan tarifnya sesuai aturan. Selain itu, jangan parkir di tempat yang ada rambu larangan parkir. Area ini memang tidak diperbolehkan untuk parkir karena bisa mengganggu lalu lintas dan membahayakan pengguna jalan lainnya. Masyarakat perlu memahami aturan ini agar lalu lintas tetap lancar dan kota lebih tertib.

Juru parkir bertugas mengatur kendaraan dan menerima pembayaran dari masyarakat yang menggunakan parkir tepi jalan. Idealnya, mereka yang sudah memiliki izin dari Dinas Perhubungan harus mengikuti aturan, termasuk menetapkan tarif sesuai Perwal No. 9 Tahun 2018 dan tidak menaikkan harga seenaknya untuk keuntungan pribadi. Selain itu, setiap pengguna parkir sebenarnya berhak mendapatkan karcis sebagai bukti pembayaran resmi. Tapi kenyataannya, masih banyak yang tidak diberi karcis atau dikenakan tarif lebih tinggi dari aturan yang ada. Hal ini tentu merugikan masyarakat dan menunjukkan bahwa sistem parkir masih belum sepenuhnya tertata. Juru parkir seharusnya bertanggung jawab atas kendaraan yang diparkir di lokasi mereka. Tapi kenyataannya, masih banyak yang tidak peduli dengan keamanan kendaraan maupun barang pribadi milik pengguna parkir. Hal ini perlu jadi perhatian bagi Dinas Perhubungan agar juru parkir mendapatkan edukasi yang lebih baik. Mereka harus paham bahwa tugas mereka bukan sekedar mengatur kendaraan dan menarik pembayaran, tetapi juga memastikan kendaraan tetap aman. Jika mereka lebih sadar akan tanggung jawabnya, masyarakat akan lebih nyaman dan percaya untuk menggunakan parkir resmi.

Banyak juru parkir liar tetap beroperasi karena mereka membutuhkan penghasilan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Mereka mencari cara untuk tetap bekerja, meskipun lokasi parkir yang mereka gunakan belum memiliki izin resmi dari Dinas

Perhubungan. Sayangnya, hal ini menjadi hambatan dalam pengelolaan parkir, karena jumlah parkir liar terus bertambah. Setiap kali ada razia, petugas membersihkan lokasi parkir liar, tapi begitu mereka pergi, juru parkir kembali beroperasi seperti biasa. Mereka tetap menarik tarif dari masyarakat yang memarkir kendaraannya di lokasi tersebut. Akibatnya, upaya penertiban tidak berlangsung lama dan masalah parkir liar tetap berulang.

Di banyak tempat parkir resmi, masih sering ada juru parkir yang tidak mengenakan atribut seperti rompi, peluit, kartu tanda anggota, atau karcis. Akibatnya, masyarakat sulit membedakan apakah mereka juru parkir resmi atau bukan. Padahal, atribut ini penting sebagai tanda bahwa parkir tersebut memang sudah berizin. Dinas Perhubungan perlu lebih aktif menertibkan dan memastikan juru parkir memakai perlengkapan yang seharusnya. Jika ada yang belum mendapatkan fasilitas tersebut, pemerintah bisa menggunakan anggaran khusus untuk melengkapinya. Dengan begitu, pengelolaan parkir tepi jalan bisa lebih tertata, dan masyarakat lebih yakin saat memarkir kendaraan.

Pengelolaan parkir liar di Mall Ciputra Kota Semarang masih menghadapi banyak kendala. Dinas Perhubungan sudah berusaha menertibkan parkir dan menerapkan sistem parkir elektronik untuk mengurangi parkir liar serta mencegah kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD). Tapi kenyataannya, sistem ini belum berjalan maksimal. Salah satu masalahnya adalah banyak orang tua yang kurang terbiasa dengan teknologi, sehingga mereka kesulitan menggunakan parkir elektronik. Akhirnya, mereka lebih memilih cara lama seperti pembayaran tunai atau bahkan parkir liar yang dianggap lebih praktis. Agar sistem ini lebih efektif, pemerintah perlu mencari cara supaya lebih mudah diterima oleh semua kalangan. Misalnya, dengan memberikan edukasi yang lebih luas, menyediakan opsi pembayaran yang lebih simpel, atau menghadirkan petugas yang siap membantu masyarakat yang masih kesulitan. Kalau semua orang bisa lebih memahami dan nyaman dengan sistem ini, parkir di Kota Semarang bisa lebih tertata.

Juru parkir punya peran penting dalam pengelolaan parkir tepi jalan umum. Mereka adalah orang yang langsung menarik tarif dari kendaraan yang diparkir, sehingga bertanggung jawab dalam memastikan sistem parkir berjalan dengan baik dan transparan. Juru parkir yang bekerja di lokasi resmi wajib menyetorkan hasil retribusi

ke Dinas Perhubungan sesuai dengan target yang telah ditentukan, berdasarkan potensi setiap titik parkir. Jika mereka menjalankan tugasnya dengan benar, parkir bisa lebih tertata, pendapatan daerah meningkat, dan masyarakat merasa lebih nyaman. Namun, kenyataannya masih ada juru parkir yang tidak mengikuti aturan. Misalnya, mereka tidak menyertakan retribusi sesuai ketentuan, atau menetapkan tarif parkir lebih tinggi dari yang seharusnya untuk keuntungan pribadi. Selain itu, ada juga juru parkir resmi yang tidak memakai atribut lengkap seperti rompi, peluit, kartu tanda anggota, dan karcis. Hal ini membuat masyarakat sulit membedakan antara juru parkir yang resmi dan yang liar, sehingga berpotensi menimbulkan ketidakpercayaan terhadap sistem parkir.

## **4.2 RELEVANSI DENGAN KESELURUHAN INDIKATOR TEORI IMPLEMENTASI KEBIJAKAN OLEH MERILEE S. GRINDLE**

Penelitian ini menggunakan teori implementasi kebijakan dari Grindle, tetapi dengan beberapa penyesuaian agar sesuai dengan kondisi di lapangan. Fokusnya adalah mencocokkan isi kebijakan dengan bagaimana kebijakan tersebut diterapkan dalam lingkungan sebenarnya. Dengan cara ini, hasil penelitian bisa memberikan gambaran yang lebih akurat tentang efektivitas kebijakan dan sejauh mana bisa berhasil dalam praktik.

### **4.2.1 Isi Kebijakan ( Content Of Policy )**

#### **1. Kepentingan Yang Mempengaruhi**

Indikator ini menjelaskan bahwa pemangku kepentingan sangat berpengaruh terhadap suatu pelaksanaan suatu kebijakan. Dalam pengelolaan parkir liar di sekitar Mall Ciputra Semarang, ada beberapa pihak yang berperan penting, seperti Walikota, DPRD, dan Dinas Perhubungan. Mereka bertanggung jawab dalam menyusun kebijakan dan mengambil langkah penertiban agar parkir liar bisa dikendalikan.

Semua pihak ini terlibat dari tahap perencanaan hingga pelaksanaan kebijakan. Tujuan utama dari pengelolaan parkir liar adalah memastikan bahwa area parkir

di sekitar mall tetap tertib, aman, dan nyaman bagi pengunjung. Selain itu, penertiban parkir liar juga berkontribusi terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD), yang nantinya digunakan untuk pembangunan infrastruktur kota. Namun, kenyataannya parkir liar masih banyak ditemukan di sekitar Mall Ciputra Semarang, dan sering kali sulit dikendalikan karena kurangnya pengawasan serta tingginya kebutuhan ekonomi para juru parkir liar. Oleh karena itu, diperlukan langkah yang lebih tegas, seperti meningkatkan pengawasan, memberikan edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya menggunakan parkir resmi, serta mendorong kerja sama antara pemerintah dan pengelola mall dalam menertibkan parkir liar.

Parkir liar di sekitar Mall Ciputra Semarang masih menjadi masalah yang perlu ditangani. Meskipun mall sudah menyediakan area parkir resmi, masih banyak juru parkir yang tidak berizin mengelola lahan parkir di sekitar mall tanpa aturan yang jelas. Seharusnya, parkir di area mall hanya dikelola oleh petugas yang memiliki izin resmi dari pemerintah. Mereka bertanggung jawab untuk menarik tarif parkir sesuai aturan dan memastikan kendaraan yang diparkir tetap aman. Namun, kenyataannya masih banyak parkir liar yang tidak mengikuti aturan, sehingga sering kali tarif yang dikenakan tidak jelas, dan keamanan kendaraan kurang terjamin.

Dinas Perhubungan memiliki peran penting dalam menertibkan parkir liar ini. Mereka harus lebih tegas dalam mengawasi dan memastikan hanya petugas resmi yang diperbolehkan mengelola parkir di sekitar mall. Dengan penertiban yang lebih baik, pengunjung mall bisa merasa lebih aman dan nyaman saat memarkir kendaraannya tanpa khawatir dikenakan tarif yang tidak wajar atau mengalami kehilangan barang.

## 2. Tipe Manfaat

Parkir liar di sekitar Mall Ciputra Semarang masih menjadi masalah yang perlu ditangani. Bagi masyarakat, parkir liar bisa menjadi pilihan saat mereka ingin memarkir kendaraan dengan cepat tanpa harus masuk ke area parkir resmi. Namun, tempatnya sering tidak tertata dengan baik, dan keamanan kendaraan tidak selalu terjamin. Bagi juru parkir liar, lokasi ini menjadi sumber penghasilan

yang mereka gunakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Mereka menarik tarif parkir dari pengunjung tanpa izin resmi, sehingga sistem parkir di sekitar mall menjadi kurang teratur. Di sisi lain, pengelola mall dan pemerintah terkena dampak negatif dari keberadaan parkir liar. Selain mengganggu ketertiban lalu lintas, parkir liar juga berpotensi mengurangi pendapatan dari retribusi parkir resmi yang seharusnya masuk ke kas daerah. Untuk mengatasi masalah ini, pemerintah dan pihak mall perlu bekerja sama dalam menertibkan parkir liar. Misalnya, dengan memperketat pengawasan, memberikan sosialisasi kepada pengunjung agar lebih memilih parkir resmi, dan menyediakan solusi parkir yang lebih nyaman serta mudah diakses.

### **3. Derajat perubahan yang ingin dicapai**

Melalui indikator ini menjelaskan tujuan dari pengelolaan parkir liar di Mall Ciputra Semarang yang mencakup keberhasilan dalam proses pelaksanaan kebijakan yang telah dibuat. Tujuan utama dari pengelolaan parkir liar di Mall Ciputra Semarang adalah untuk menertibkan sistem parkir dan mengurangi jumlah parkir ilegal. Salah satu cara yang dilakukan adalah memberikan izin resmi kepada juru parkir yang sebelumnya beroperasi tanpa izin, agar mereka bisa bekerja dengan aturan yang jelas dan di bawah pengawasan Dinas Perhubungan. Namun, hingga saat ini parkir liar masih banyak ditemukan di sekitar mall dan belum sepenuhnya bisa dikendalikan. Masih ada juru parkir yang menarik tarif di tempat yang seharusnya tidak digunakan untuk parkir atau bahkan di area terlarang. Hal ini membuat sistem parkir menjadi kacau dan kurang teratur. Pemerintah kini sedang berusaha mengubah sistem parkir dari manual ke elektronik, di mana pembayaran dilakukan secara non-tunai melalui aplikasi. Tujuannya adalah untuk mengurangi kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan memastikan uang parkir masuk langsung ke sistem sehingga lebih mudah diawasi. Dengan cara ini, diharapkan parkir liar bisa berkurang dan sistem parkir di sekitar mall menjadi lebih tertata.

### **4. Letak pengambilan keputusan**

Indikator ini menjadi faktor utama karena pengambilan keputusan sangat berpengaruh terhadap hasil akhir dari suatu kebijakan tersebut. Keputusan dalam

pengelolaan parkir liar di Mall Ciputra Semarang sangat berpengaruh terhadap efektivitas kebijakan yang diterapkan. Peraturan Walikota Nomor 70 Tahun 2021 bertujuan untuk memberikan pelayanan parkir yang lebih teratur bagi masyarakat, dengan juru parkir sebagai pihak yang bertugas di lapangan. Namun, masih ada beberapa kendala dalam pelaksanaannya. Banyak masyarakat yang belum mendapatkan layanan yang seharusnya, seperti karcis parkir sebagai bukti pembayaran, dan masih ada kasus di mana tarif parkir melebihi batas yang ditentukan. Selain itu, meskipun sistem parkir elektronik sudah berjalan selama dua tahun di 540 titik parkir, penggunaannya masih belum optimal. Sebagian masyarakat belum terbiasa dengan pembayaran non-tunai, sehingga peralihan dari sistem manual ke digital masih menjadi proses yang terus berjalan. Di sisi lain, sistem parkir elektronik terbukti meningkatkan pendapatan retribusi parkir secara signifikan dibandingkan dengan sistem manual. Karena pembayaran dilakukan secara otomatis dan bisa langsung dipantau oleh Dinas Perhubungan, risiko kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD) dapat dikurangi. Agar sistem ini bisa berjalan lebih baik, perlu ada edukasi dan sosialisasi yang lebih luas kepada masyarakat, serta memastikan bahwa fasilitas pendukung seperti aplikasi dan mesin pembayaran elektronik mudah digunakan oleh semua kalangan. Dengan begitu, masyarakat bisa lebih nyaman beradaptasi dengan sistem baru.

## 5. Pelaksana program

Indikator ini menjelaskan pelaksana pogram parkir liar di Mall Ciputra Semarang yakni Dinas Perhubungan dan juru pakir resmi yang mengelola parkir di Mall Ciputra. Pengelolaan parkir liar di Mall Ciputra Semarang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan juru parkir resmi. Dinas Perhubungan sudah menetapkan aturan agar layanan parkir lebih tertata dan nyaman bagi masyarakat. Namun, masih ada masalah di lapangan. Tidak semua juru parkir menjalankan aturan dengan baik. Beberapa masih menarik tarif lebih tinggi dari yang seharusnya dan tidak memberikan karcis parkir sebagai bukti pembayaran. Selain itu, ada juga juru parkir yang kurang ramah dan bahkan memaksa dalam menarik tarif parkir. Dinas Perhubungan perlu terus memantau dan mengevaluasi kinerja juru parkir agar sistem parkir lebih tertib. Mereka juga bekerja sama dengan Satlantas Polrestabes Semarang untuk menertibkan pelanggaran parkir serta dengan Tim

Saber Pungli untuk memberantas parkir liar yang masih banyak ditemukan di kota.

## **6. Sumber- Sumber Daya Yang Digunakan**

Sumber daya manusia dalam pengelolaan parkir liar yang perlu dibenahi adalah juru parkir resmi yang masih melakukan pelanggaran kebijakan. Pengelolaan parkir liar di sekitar Mall Ciputra Semarang masih menghadapi tantangan, terutama terkait petugas parkir yang belum sepenuhnya mengikuti aturan. Beberapa dari mereka masih menarik tarif parkir tanpa aturan yang jelas, bahkan tidak memberikan karcis parkir sebagai bukti pembayaran kepada pengunjung. Selain itu, fasilitas pendukung seperti rompi, peluit, kartu tanda anggota (KTA), dan karcis belum sepenuhnya digunakan atau bahkan belum tersedia. Padahal, perlengkapan ini sangat penting agar masyarakat bisa membedakan juru parkir resmi dari yang ilegal. Jika petugas parkir yang memiliki izin dilengkapi dengan identitas yang jelas, maka sistem parkir bisa lebih tertata dan transparan. Dinas Perhubungan sebenarnya memiliki anggaran khusus untuk bidang parkir, yang seharusnya bisa dialokasikan untuk melengkapi perlengkapan juru parkir agar mereka bekerja lebih baik di lapangan. Jika dana tersebut digunakan secara efektif, pengelolaan parkir bisa menjadi lebih tertib dan pelayanan bagi masyarakat juga lebih nyaman.

### **4.2.2 Implementasi Lingkungan ( Context of Implementation )**

#### **1. Kekuasaan, Kepentingan dan Strategi Aktor Yang Terlibat**

Penggunaan kekuasaan dan kepentingan oleh dinas perhubungan selaku pelaksana kebijakan pengelolaan parkir liar di Mall Ciputra Semarang telah dilaksanakan sebagimana mestinya. Dinas Perhubungan Kota Semarang bertanggung jawab dalam mengelola parkir liar di Mall Ciputra Semarang, dengan tujuan agar sistem parkir lebih tertata dan memberikan manfaat bagi masyarakat. Mereka berupaya mencapai target retribusi parkir, mengurangi parkir liar, serta menyediakan fasilitas parkir yang lebih nyaman dan teratur. Di lapangan, juru parkir resmi berperan sebagai pihak yang langsung berinteraksi dengan masyarakat. Mereka bertugas menarik tarif parkir dari pengunjung sesuai aturan yang berlaku. Namun, masalah parkir liar masih banyak ditemukan, yang

menyebabkan kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan ketidakteraturan dalam sistem parkir. Untuk mengatasi hal ini, Dinas Perhubungan rutin melakukan operasi gabungan untuk memantau kondisi parkir dan menertibkan parkir liar. Salah satu langkah yang diterapkan adalah sistem parkir elektronik, yang bertujuan untuk meningkatkan transparansi dan pendapatan retribusi parkir. Meskipun sistem parkir elektronik belum sepenuhnya efektif, karena masih banyak masyarakat yang belum terbiasa dengan pembayaran non-tunai dan beberapa titik parkir belum dilengkapi dengan fasilitas pendukung, penerapan sistem ini tetap menjadi bagian dari strategi untuk menciptakan sistem parkir yang lebih tertib dan teratur.

## **2. Karakteristik Lembaga Pengguna**

Karakteristik lembaga dan rezim yang berkuasa dalam pengelolaan parkir liar di Mall Ciputra dalam proses pelaksanaannya Dinas Perhubungan Kota Semarang bekerja sama dengan berbagai pihak untuk menertibkan parkir liar dan mengatasi masalah yang masih terjadi di lapangan. Mereka rutin melakukan operasi gabungan untuk memantau kondisi parkir dan menindak lokasi yang belum berizin, agar sistem parkir lebih tertata. Sebagai pelaksana kebijakan, Dinas Perhubungan bertanggung jawab menjalankan Peraturan Walikota No. 70 Tahun 2021 dengan baik. Saat ini, mereka semakin menggalakkan sistem parkir elektronik, yang bertujuan untuk mengurangi jumlah parkir liar dan meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Selain menerapkan sistem baru, mereka juga memberikan pelatihan teknis kepada juru parkir agar mereka bisa menggunakan sistem ini dengan baik. Meskipun belum sepenuhnya efektif, sistem parkir elektronik terus dikembangkan agar masyarakat lebih mudah beradaptasi dan parkir menjadi lebih teratur.

## **3. Kepatuhan dan Daya Tanggap**

Indikator ini menyorot kepatuhan dari pelaksana kebijakan pengelolaan parkir liar di Mall Ciputra. Dinas Perhubungan Kota Semarang terus berupaya menertibkan parkir liar dan memperbaiki sistem parkir agar lebih teratur. Mereka bekerja sama dengan berbagai pihak dan melakukan operasi gabungan untuk memantau lokasi parkir serta menindak tempat yang belum berizin. Sebagai pihak

yang bertanggung jawab atas kebijakan parkir, Dinas Perhubungan menjalankan Peraturan Walikota No. 70 Tahun 2021 dengan tujuan agar sistem parkir lebih terorganisir. Salah satu langkah yang mereka terapkan adalah sistem parkir elektronik, yang bertujuan untuk mengurangi parkir liar dan meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Dinas Perhubungan juga memberikan pelatihan teknis kepada juru parkir agar mereka bisa menggunakan sistem ini dengan baik. Meski belum sepenuhnya efektif, sistem ini terus dikembangkan agar masyarakat lebih mudah beradaptasi dan parkir menjadi lebih tertata. Dengan adanya pengawasan yang lebih ketat dan sosialisasi yang luas, diharapkan parkir liar bisa berkurang dan masyarakat lebih nyaman menggunakan parkir resmi.

## BAB V

### KETERLIBATAN AKTOR TERKAIT KEBIJAKAN PENGELOLAAN PARKIR LIAR DI MALL KOTA SEMARANG

#### 5.1 Pemetaan Aktor Dalam Pengelolaan Parkir di Mall Ciputra

Dalam pengelolaan parkir tepi jalan umum, ada banyak pihak yang terlibat, mulai dari pemerintah daerah, masyarakat pengguna parkir, hingga juru parkir yang bertugas di lapangan. Menurut teori implementasi kebijakan Grindle, keberhasilan suatu kebijakan bergantung pada aktor-aktor yang berperan dalam proses pelaksanaannya. Tujuan utama dari sistem parkir ini adalah mewujudkan parkir yang tertib dan tidak merugikan siapapun. Aturan yang ditetapkan bukan hanya untuk kepentingan pemerintah daerah, tetapi juga untuk masyarakat agar mereka bisa memarkir kendaraan dengan aman serta juru parkir agar bisa bekerja dengan aturan yang jelas. Dengan adanya kebijakan yang tepat, diharapkan masyarakat dapat menikmati layanan parkir yang lebih teratur. Dinas Perhubungan berperan besar dalam memastikan aturan ini berjalan dengan baik. Mereka terus melakukan pendataan dan pengawasan terhadap parkir tepi jalan yang belum berizin agar sistemnya lebih tertata. Dengan kerja sama yang baik antara semua pihak, parkir tepi jalan umum bisa lebih nyaman dan berfungsi sebagaimana mestinya.

Pengelolaan parkir liar di Mall Ciputra Semarang melibatkan berbagai pihak yang bekerja sama untuk memastikan sistem parkir berjalan dengan baik. Menurut teori Implementasi Kebijakan Grindle, keberhasilan suatu kebijakan tidak hanya bergantung pada aturan yang dibuat, tetapi juga pada bagaimana pihak-pihak yang terlibat menjalankan peran mereka. Salah satu aspek penting dalam sistem parkir ini adalah sosialisasi dan pelatihan bagi juru parkir. Mereka perlu memahami cara mengelola parkir dengan benar agar layanan yang diberikan lebih teratur dan nyaman bagi masyarakat. Dengan bimbingan yang tepat, juru parkir dapat beradaptasi dengan kebijakan yang berlaku dan menjalankan tugasnya sesuai aturan. Dinas Perhubungan sebagai pihak yang bertanggung jawab atas kebijakan ini harus memastikan semua juru parkir mematuhi peraturan. Selain itu, mereka juga perlu terus melakukan pendataan dan pengawasan agar sistem parkir tetap tertib dan tidak menimbulkan

masalah bagi masyarakat. Jika semua pihak menjalankan tugasnya dengan baik, maka layanan parkir bisa lebih efektif dan sesuai dengan kebutuhan masyarakat.

## **1. Dinas Perhubungan dengan Juru Parkir**

Dinas Perhubungan Kota Semarang bertanggung jawab dalam mengelola parkir liar di Mall Ciputra Semarang agar lebih tertata dan memberikan manfaat bagi masyarakat. Sebagai pihak yang memiliki kewenangan, mereka berusaha meningkatkan retribusi parkir, menertibkan parkir liar, serta memastikan sistem parkir berjalan lebih efektif. Dalam pelaksanaannya, Dinas Perhubungan bekerja sama dengan juru parkir, memastikan bahwa kebijakan dijalankan dengan baik. Mereka juga melakukan pendataan lokasi parkir yang belum berizin, agar tempat tersebut bisa dikelola oleh juru parkir resmi, sehingga retribusi parkir masuk sesuai ketentuan. Untuk mengatasi masalah parkir liar, Dinas Perhubungan memiliki wewenang untuk mengubah status juru parkir liar menjadi juru parkir resmi, sehingga sistem parkir bisa lebih tertata. Selain itu, mereka juga rutin melakukan sosialisasi dan pelatihan agar juru parkir bisa menjalankan tugasnya sesuai aturan yang berlaku dalam Perwal No. 70 Tahun 2021. Meskipun sudah banyak upaya yang dilakukan, masih ada tantangan dalam pelaksanaan kebijakan ini, seperti menertibkan parkir liar dan memastikan juru parkir menjalankan tugasnya dengan baik. Agar sistem ini lebih efektif, diperlukan pengawasan yang lebih ketat dan edukasi yang luas kepada masyarakat. Melalui penuturan salah satu bidang Daltib Dinas Perhubungan :

*“Kami terus berupaya mensosialisasikan aturan kepada juru parkir yang belum resmi agar mereka bisa mendapatkan izin dan memahami cara mengelola parkir dengan baik. Dengan adanya izin, mereka bisa bekerja sesuai aturan dan memberikan layanan yang lebih tertib kepada pengguna parkir. Selain itu, juru parkir memiliki peran penting dalam menjaga kelancaran sistem parkir. Tugas mereka bukan hanya menarik tarif parkir, tetapi juga memastikan pengaturan parkir berjalan dengan rapi agar masyarakat merasa nyaman. Karena itu, pelatihan dan sosialisasi terus dilakukan agar mereka bisa memahami tugas dan tanggung jawab mereka di lapangan. Jika semua pihak menjalankan tugasnya dengan baik, sistem parkir bisa lebih tertib dan masyarakat dapat merasakan manfaatnya secara langsung” (Richo, 2025).*

Juru parkir memiliki peran penting dalam menjaga ketertiban parkir liar, terutama dalam memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat. Dinas Perhubungan dan juru parkir bekerja sama untuk memastikan sistem parkir lebih tertata dan mengurangi parkir liar di berbagai titik, termasuk di Mall Ciputra Semarang. Juru parkir di lokasi parkir harus menjalankan tugasnya sesuai aturan, seperti membantu pengaturan kendaraan dan melayani pengguna parkir dengan ramah tanpa melakukan pelanggaran, seperti menarik tarif lebih tinggi dari yang seharusnya atau mengabaikan hak pengguna parkir. Dengan adanya kerja sama antara Dinas Perhubungan dan juru parkir, sistem parkir yang lebih tertib bisa diwujudkan dan memberikan manfaat bagi masyarakat. Meski begitu, masih ada tantangan dalam pengelolaan parkir, seperti kebiasaan masyarakat yang belum sepenuhnya mengikuti aturan yang berlaku dan masih ada parkir liar yang sulit ditertibkan. Dibutuhkan pendekatan yang lebih baik agar masyarakat lebih memahami pentingnya menggunakan parkir yang telah diatur secara resmi.

Juru parkir berperan penting dalam memastikan sistem parkir berjalan dengan baik. Mereka tidak hanya bertugas menarik tarif parkir, tetapi juga membantu masyarakat memahami aturan yang berlaku, termasuk mengarahkan pengguna parkir agar lebih tertib. Dalam upaya meningkatkan sistem, Dinas Perhubungan terus melakukan sosialisasi dan pelatihan agar juru parkir dapat bekerja dengan lebih baik di lapangan. Namun, sistem parkir elektronik yang mulai diterapkan belum sepenuhnya efektif. Masih banyak masyarakat yang belum terbiasa dengan pembayaran non-tunai, sehingga proses adaptasi membutuhkan waktu dan edukasi yang lebih luas. Selain itu, ada beberapa titik parkir yang belum mendukung sistem ini secara optimal, yang membuat sebagian pengguna dan juru parkir kesulitan dalam penerapannya. Untuk memastikan retribusi parkir tetap berjalan dengan baik, Dinas Perhubungan terus memantau pendapatan dari parkir, dengan alokasi 40% untuk juru parkir dan sisanya masuk ke retribusi daerah. Juru parkir memiliki tanggung jawab atas pendapatan parkir dan harus mencapai target yang telah ditetapkan pemerintah. Meskipun sistem ini memiliki tujuan yang baik, tantangan di lapangan masih cukup besar, sehingga diperlukan pendekatan yang lebih fleksibel agar masyarakat dan juru parkir bisa beradaptasi dengan perubahan ini tanpa kesulitan.

Kerja sama antara Dinas Perhubungan dan juru parkir sangat penting untuk memastikan sistem parkir tepi jalan berjalan dengan baik. Juru parkir berperan dalam menjaga ketertiban di lokasi parkir, memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat, serta membantu mencapai target retribusi parkir sesuai aturan. Agar sistem parkir lebih tertata, Dinas Perhubungan telah menetapkan standar pelayanan yang menjadi pedoman bagi juru parkir dalam menjalankan tugasnya. Juru parkir resmi yang telah memiliki izin beroperasi langsung di bawah Dinas Perhubungan, tanpa melibatkan pihak lain, sehingga mereka tidak diperbolehkan menaikkan tarif parkir untuk kepentingan pribadi atau pihak lain. Selain itu, keterbukaan dan transparansi antara Dinas Perhubungan dan juru parkir sangat penting dalam memastikan pengelolaan parkir berjalan dengan baik. Informasi terkait tugas, tanggung jawab, serta laporan pendapatan harus jelas, sehingga kedua pihak dapat bekerja sama dengan lebih baik dan menghindari penyimpangan. Dengan sistem yang lebih terbuka dan kerja sama yang kuat, parkir tepi jalan dapat dikelola dengan lebih tertib, memberikan manfaat bagi masyarakat, dan meningkatkan pendapatan daerah.

## **2. Dinas Perhubungan dengan Masyarakat**

Dinas Perhubungan berperan penting dalam mengelola parkir tepi jalan umum agar sistemnya lebih tertata dan memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat. Agar parkir berjalan lancar, pengelolaannya harus terstruktur dan memiliki tujuan yang jelas. Dalam sistem ini, masyarakat sebagai pengguna parkir mendapatkan layanan langsung dari juru parkir, yang membantu mengatur kendaraan dan memberikan informasi mengenai aturan yang berlaku. Dinas Perhubungan memastikan semua kebijakan diterapkan dengan baik, termasuk sosialisasi agar masyarakat memahami aturan parkir yang berlaku. Masyarakat perlu tahu tarif parkir yang sesuai peraturan, lokasi parkir resmi yang telah memiliki izin, dan berbagai kebijakan lainnya yang mendukung ketertiban parkir. Dengan pengawasan yang baik dan sosialisasi yang jelas, diharapkan pengelolaan parkir dapat berjalan lebih lancar dan bermanfaat bagi semua pihak.

Dinas Perhubungan dan masyarakat bekerja sama untuk memastikan pengelolaan parkir liar berjalan dengan lebih tertib dan memberikan manfaat bagi semua pihak. Masyarakat sebagai pengguna parkir memiliki peran penting dalam sistem ini, karena mereka membayar retribusi parkir kepada juru parkir, yang kemudian menjadi bagian

dari Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Semarang. Dengan adanya fasilitas parkir liar yang telah tersedia, masyarakat dapat dengan mudah memarkir kendaraan saat mengunjungi berbagai tempat. Sistem ini diharapkan memberikan kenyamanan bagi pengguna parkir serta membantu pemerintah dalam menata lalu lintas dan pemanfaatan ruang publik secara lebih baik. Meskipun sistem parkir sudah berjalan, masih ada tantangan yang perlu diperbaiki agar layanan ini lebih optimal. Penuturan dari salah satu bidang Daltib Dinas Perhubungan :

*“Masyarakat bisa merasakan manfaat dari pelayanan yang baik yang diberikan oleh juru parkir. Salah satunya adalah keramahan saat berinteraksi dengan pengguna parkir, sehingga masyarakat merasa lebih nyaman ketika memarkir kendaraan mereka. Selain itu, masyarakat juga dapat memanfaatkan fasilitas parkir yang sudah disediakan untuk mempermudah akses ke berbagai tempat. Dengan sistem yang lebih tertata, parkir bisa berjalan lancar tanpa mengganggu lalu lintas atau pengguna jalan lainnya”*(Richo, 2025).

Dinas Perhubungan terus melakukan pengawasan dan pemantauan terhadap masyarakat yang memarkirkan kendaraannya di parkir tepi jalan Mall Ciputra Semarang, agar mereka tetap mendapatkan layanan yang baik dari juru parkir yang bertugas. Dengan adanya sistem ini, diharapkan pengelolaan parkir menjadi lebih tertata dan nyaman bagi pengguna. Selain itu, Dinas Perhubungan juga mendorong masyarakat untuk mulai menggunakan pembayaran digital di titik parkir yang telah menerapkan sistem ini. Dengan adanya perubahan ini, diharapkan pendapatan dari retribusi parkir dapat meningkat dan kebocoran Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Semarang bisa ditekan. Meski begitu, tantangan masih ada, seperti adaptasi masyarakat terhadap sistem baru dan edukasi yang diperlukan agar pembayaran non-tunai lebih mudah diterima. Penuturan salah satu anggota bidang Daltib Dinas Perhubungan :

*“Jika masyarakat mulai terbiasa menggunakan pembayaran elektronik saat membayar tarif parkir, hal ini bisa memberikan manfaat yang besar. Sistem pembayaran yang lebih teratur akan membuat pengelolaan parkir lebih transparan dan membantu meningkatkan pendapatan retribusi parkir tepi jalan umum. Selain itu, dengan sistem ini, potensi kebocoran pendapatan dapat dikurangi, sehingga dana yang terkumpul bisa lebih optimal digunakan untuk perbaikan dan peningkatan*

*fasilitas parkir. Meski begitu, masih perlu waktu dan edukasi agar masyarakat semakin nyaman menggunakan metode pembayaran ini”(Richo, 2025).*

### **3. Juru Parkir dengan Masyarakat**

Juru parkir dan masyarakat adalah dua pihak yang selalu berinteraksi di lokasi parkir dan memiliki peran penting dalam menjaga ketertiban dan kelancaran sistem parkir. Juru parkir bertugas membantu mengatur kendaraan, memastikan tempat parkir digunakan dengan baik, serta memberikan karcis sebagai bukti pembayaran agar sistem lebih tertata. Sementara itu, masyarakat sebagai pengguna parkir harus membayar tarif yang sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan dalam Perwal No. 9 Tahun 2018. Saat seseorang ingin memarkirkan kendaraannya, juru parkir akan mengarahkan posisi kendaraan agar tidak mengganggu pengguna jalan lain. Jika parkir sudah penuh, mereka bisa membantu mencari tempat yang masih tersedia. Selain itu, juru parkir juga memiliki tanggung jawab untuk menjaga ketertiban dan memastikan tidak ada penyimpangan tarif, seperti menarik biaya yang lebih tinggi dari yang seharusnya.

Dinas Perhubungan mengawasi pelaksanaan sistem parkir agar tetap sesuai dengan kebijakan yang berlaku. Mereka juga bekerja sama dengan juru parkir untuk memberikan pelatihan dan sosialisasi mengenai standar pelayanan, tarif parkir, dan peraturan yang harus dipatuhi. Jika sistem berjalan dengan baik, masyarakat akan mendapatkan kemudahan dan kenyamanan saat memparkir kendaraan, sementara pemerintah dapat mengoptimalkan pendapatan retribusi parkir. Meskipun begitu, masih ada tantangan dalam pelaksanaannya, seperti masih adanya parkir liar, juru parkir yang belum memahami aturan secara menyeluruh, serta kebiasaan masyarakat yang belum disiplin dalam mematuhi sistem yang ada. Oleh karena itu, diperlukan kerja sama yang lebih kuat antara pemerintah, juru parkir, dan masyarakat agar sistem parkir bisa lebih tertib dan memberikan manfaat bagi semua pihak.

Juru parkir yang sudah mendapatkan sosialisasi tentang tata kelola parkir seharusnya bisa menjalankan tugasnya dengan baik. Mereka bertanggung jawab memastikan layanan parkir berjalan tertib dan pengguna parkir merasa nyaman. Di sisi lain, jika masyarakat memahami aturan parkir, mereka akan lebih mudah memilih tempat parkir yang resmi dan sesuai kebijakan. Masyarakat juga berhak meminta

karcis sebagai bukti pembayaran, agar tarif parkir yang dibayarkan sesuai dengan aturan dan tidak ada penyimpangan. Pada akhirnya, kerja sama antara juru parkir dan masyarakat sangat penting untuk menciptakan sistem parkir yang tertib. Juru parkir mendapatkan penghasilan untuk memenuhi kebutuhan hidup, sementara masyarakat bisa menggunakan layanan parkir dengan lebih nyaman dan aman. Jika aturan dipatuhi dan sistem berjalan dengan baik, parkir tepi jalan bisa lebih efektif dan bermanfaat bagi semua pihak.

#### **4. Dinas Perhubungan Bidang Parkir dengan Bidang Lalu Lintas**

Dinas Perhubungan memiliki berbagai tugas dalam mengelola transportasi, termasuk parkir, lalu lintas, penertiban tata tertib, dan angkutan umum. Salah satu masalah yang sering terjadi adalah kemacetan akibat parkir liar, terutama jika kendaraan diparkir lebih dari 2-3 baris, yang bisa mengganggu arus lalu lintas. Untuk mencegah kemacetan, bidang parkir dan bidang lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Semarang bekerja sama dalam mengatur sistem parkir. Mereka melakukan penertiban parkir liar, memantau lokasi parkir, serta menyediakan area parkir yang lebih tertata agar kendaraan dapat diparkir dengan aman tanpa mengganggu lalu lintas. Dengan koordinasi yang baik, diharapkan sistem parkir lebih teratur, arus kendaraan tetap lancar, dan masyarakat dapat menggunakan fasilitas parkir dengan lebih nyaman. Penuturan salah satu bidang parkir Dinas Perhubungan :

*“Dinas Perhubungan memiliki empat bidang utama mbak, yaitu Parkir, Lalu Lintas, Daltib (Pengendalian dan Penertiban), serta Angkutan Umum. Setiap bidang memiliki tugas yang berbeda, tetapi tetap harus bekerja sama agar sistem transportasi berjalan dengan baik.*

*Bidang Parkir dan Lalu Lintas perlu bekerja sama secara erat karena parkir tepi jalan berada di bahu jalan, yang bisa berdampak pada kelancaran lalu lintas. Jika parkir tidak ditata dengan baik, bisa terjadi kemacetan yang mengganggu arus kendaraan. Oleh karena itu, penataan parkir harus sesuai aturan yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan agar tetap aman dan tidak menghambat lalu lintas.*

*Sementara itu, Bidang Daltib bertanggung jawab dalam menertibkan parkir liar dan pelanggaran lainnya di jalan raya, memastikan kebijakan yang diterapkan bisa berjalan lebih efektif. Bidang Angkutan Umum mengelola sistem transportasi publik, agar masyarakat mendapatkan layanan yang lebih nyaman dan efisien.*

*Jika keempat bidang ini mampu berkoordinasi dengan baik, sistem transportasi bisa lebih tertata, lalu lintas tetap lancar, dan masyarakat bisa menggunakan fasilitas umum dengan nyaman. Namun, dalam pelaksanaannya, masih ada beberapa tantangan yang perlu diperbaiki agar kerja sama antarbidang semakin efektif”* (Richo, 2025).

**Gambar 4. 5 Wawancara Dinas Perhubungan**



*Sumber : Dokumentasi Penulis*

Bidang parkir dan lalu lintas memiliki tujuan yang sama, yaitu menjaga kelancaran arus kendaraan, terutama di lokasi parkir tepi jalan di Mall Ciputra Semarang. Karena tempat parkir berada di bahu jalan, bidang parkir tidak bisa bekerja sendiri tanpa koordinasi dengan bidang lalu lintas. Keduanya harus bekerja sama agar penataan parkir tidak menyebabkan kemacetan. Jika kendaraan yang diparkir tidak diatur dengan baik, arus lalu lintas bisa terhambat dan menyebabkan kepadatan di jalan. Oleh karena itu, bidang parkir bertanggung jawab dalam mengelola parkir agar tetap tertib, sementara bidang lalu lintas memastikan pergerakan kendaraan tetap lancar. Dengan koordinasi yang baik, kendaraan bisa diparkir dengan rapi tanpa mengganggu jalur lalu lintas. Kerja sama ini sangat penting agar parkir di tepi jalan tetap teratur dan

tidak merugikan pengguna jalan lainnya. Jika sistem ini berjalan dengan baik, masyarakat dapat memarkir kendaraan dengan nyaman, tanpa mengganggu lalu lintas.

## **5. Dinas Perhubungan Bidang Parkir dengan Dinas Perhubungan Bidang Pengendalian dan Tata Tertib**

Bidang parkir dan pengendalian tata tertib bekerja sama untuk menjaga ketertiban parkir di Kota Semarang. Penertiban ini penting agar masyarakat bisa menggunakan parkir tepi jalan dengan lebih tertib, tanpa mengganggu arus lalu lintas atau melanggar aturan. Bidang pengendalian tata tertib berperan dalam menyediakan rambu dan fasilitas parkir, sehingga masyarakat bisa mengetahui lokasi parkir resmi yang diperbolehkan dan tempat yang dilarang untuk parkir. Dengan adanya tanda yang jelas, pengelolaan parkir bisa lebih tertata dan mengurangi kemungkinan terjadinya parkir sembarangan yang menyebabkan kemacetan. Kerja sama antara bidang parkir dan pengendalian tata tertib bertujuan untuk menciptakan kota yang lebih tertib dan nyaman. Dengan aturan yang lebih jelas dan pengawasan yang lebih baik, masyarakat bisa memarkir kendaraan dengan aman, sementara kota tetap memiliki lalu lintas yang lancar dan tertata. Menurut Penuturan salah satu anggota Bidang Daltib Dinas Perhubungan :

*“Bidang Daltib itu bertugas menjaga ketertiban parkir tepi jalan umum mbak. Salah satu caranya adalah dengan menyediakan rambu-rambu yang menunjukkan tempat parkir resmi serta area yang dilarang untuk parkir. Dengan adanya rambu tersebut, masyarakat bisa lebih mudah mengetahui mana tempat yang diperbolehkan untuk parkir dan mana yang harus dihindari. Tujuan dari pengelolaan ini tetap sama, yaitu menciptakan kota yang lebih tertib dalam berbagai aspek. Jika sistem parkir berjalan dengan baik dan masyarakat mengikuti aturan, maka lalu lintas bisa lebih lancar dan kota menjadi lebih nyaman”(Henny, 2025).*

**Gambar 4. 6 Wawancara dengan Dinas Perhubungan**



*Sumber : Dokumentasi Penulis*

Bidang parkir dan Daltib bekerja sama untuk memastikan parkir tepi jalan umum di Kota Semarang tertib dan aman. Bidang parkir bertugas menyediakan dan mengelola area parkir, sehingga masyarakat memiliki tempat yang layak untuk memarkir kendaraan. Sementara itu, bidang Daltib memastikan aturan dipatuhi dan menertibkan parkir liar agar tidak mengganggu lalu lintas.

Jika parkir dikelola dengan baik, masyarakat bisa menggunakan fasilitas parkir dengan nyaman, tanpa khawatir soal kemacetan atau pelanggaran aturan. Ketertiban ini penting agar lalu lintas tetap lancar dan kota lebih tertata, sehingga semua orang bisa berkendara dengan lebih aman dan nyaman.

## **6. Dinas Perhubungan dengan Polrestabes, Satpol PP dan SaberPungli**

Dinas Perhubungan bekerja sama dengan Polrestabes Kota Semarang, Satpol PP, dan SaberPungli untuk menertibkan parkir liar. Mereka melakukan operasi gabungan untuk memantau juru parkir yang mendirikan tempat parkir tanpa izin dan memungut tarif secara ilegal. Untuk mengatasi masalah ini, Dinas Perhubungan mengambil tindakan tegas terhadap juru parkir yang melanggar aturan. Tujuan utamanya adalah mengurangi jumlah parkir liar, agar pengelolaan parkir lebih tertata dan tidak merugikan masyarakat yang menggunakan layanan parkir maupun para pengguna jalan. Dengan kerja sama berbagai pihak, diharapkan parkir di Kota Semarang

menjadi lebih tertib, lalu lintas tetap lancar, dan masyarakat bisa menggunakan fasilitas parkir dengan nyaman tanpa mengalami hambatan di jalan.

Parkir liar termasuk dalam pungutan liar (pungli) karena dilakukan oleh oknum tanpa izin resmi dan tidak memiliki identitas jelas. Tarif parkir yang mereka tarik tidak disetorkan kepada Dinas Perhubungan, padahal seharusnya parkir tepi jalan umum berada di bawah pengelolaan pemerintah. Untuk mengatasi masalah ini, Dinas Perhubungan bekerja sama dengan Polrestabes Kota Semarang, Satpol PP, dan SaberPungli dalam operasi gabungan untuk menertibkan parkir liar. Langkah ini penting agar sistem parkir menjadi lebih tertata, sehingga masyarakat bisa menggunakan tempat parkir resmi tanpa merasa dirugikan. Jika parkir liar terus dibiarkan, maka akan menghambat pengelolaan parkir yang seharusnya lebih baik dan berpotensi merugikan pengguna layanan parkir serta masyarakat umum yang terganggu oleh parkir sembarangan. Oleh karena itu, penertiban secara berkelanjutan diperlukan agar sistem parkir tetap tertib dan berjalan sesuai aturan. Melalui Penuturan salah satu anggota bidang Parkir Dinas Perhubungan :

*“Dinas Perhubungan bekerja sama dengan beberapa pihak untuk menertibkan juru parkir yang belum memiliki izin dan mencegah pungutan liar (pungli). Jika ditemukan pelanggaran, mereka akan diberikan sanksi tegas agar praktik parkir liar bisa diminimalisir. Karena parkir liar masih sering terjadi, diperlukan kerja sama dengan Polrestabes Kota Semarang, Satpol PP, dan SaberPungli agar pengawasan dan tindakan lebih efektif. Dengan penertiban yang teratur, diharapkan pengelolaan parkir lebih tertata, sehingga masyarakat bisa menggunakan tempat parkir yang resmi dan tidak mengalami kerugian akibat pungli”*(Hendrix, 2025).

Juru parkir liar yang menarik tarif tanpa izin akan dikenakan sanksi karena melanggar aturan. Untuk mengatasi masalah ini, parkir liar yang masih beroperasi akan didata oleh Dinas Perhubungan, agar bisa ditertibkan dan diarahkan untuk mengurus izin resmi. Juru parkir yang ingin tetap beroperasi harus mendapatkan izin dan menyertorkan retribusi parkir yang diterima dari masyarakat. Dengan begitu, sistem parkir bisa lebih tertata dan pengguna jasa parkir dapat menikmati layanan yang lebih aman serta sesuai aturan. Jika aturan ini diterapkan dengan baik, maka parkir liar bisa berkurang dan kota menjadi lebih tertib.

Berdasarkan beberapa penerapan dalam pengelolaan parkir liar di Mall Ciputra, Dinas Perhubungan sedang berusaha menertibkan parkir liar di Mall Ciputra Semarang dengan berbagai langkah. Masalahnya, masih ada kendala seperti perbedaan kepentingan antara pihak yang terlibat, serta hambatan dalam menjalankan aturan. Namun, Dinas Perhubungan terus berupaya dengan strategi dan tindakan konkret agar parkir liar bisa dikendalikan. Tujuan utamanya adalah membuat sistem parkir lebih tertib, memberikan pelayanan yang nyaman, serta memastikan masyarakat bisa menggunakan fasilitas parkir tanpa terganggu oleh pungutan liar. Jika aturan ini berjalan dengan baik, fasilitas parkir akan lebih terorganisir, masyarakat tidak lagi dirugikan, dan lingkungan sekitar bisa lebih nyaman.

## 5.2 KEPENTINGAN AKTOR DALAM BERBAGAI ASPEK

### 1. Aspek Politik

Dinas Perhubungan bertanggung jawab atas pengelolaan parkir tepi jalan umum di Kota Semarang dan menjalankan kebijakan melalui berbagai tahapan sebelum diterapkan. Selain memastikan parkir berjalan tertib dan nyaman, mereka juga memiliki target pendapatan daerah (PAD) dari retribusi parkir. Pendapatan dari parkir ini penting karena bisa digunakan untuk mendukung pembangunan kota, meningkatkan layanan transportasi, serta memastikan fasilitas parkir tetap terjaga. Jika sistem ini dikelola dengan baik, masyarakat bisa memanfaatkan parkir dengan lebih teratur, lalu lintas tetap lancar, dan kota mendapat manfaat ekonomi dari parkir yang tertata.

Pengelolaan parkir tepi jalan umum melibatkan berbagai pihak, seperti Dinas Perhubungan, masyarakat sebagai pengguna parkir, dan juru parkir yang bekerja di lokasi tersebut. Dalam pelaksanaannya, sering terjadi perbedaan kepentingan antara pihak-pihak ini, yang kadang menimbulkan konflik. Dinas Perhubungan bertugas untuk mengawasi dan memastikan bahwa juru parkir resmi menjalankan tugasnya sesuai aturan di tempat parkir yang memiliki izin. Tujuan utama dari pengawasan ini adalah agar layanan parkir lebih tertib, tarifnya sesuai ketentuan, dan masyarakat tidak mengalami kesulitan saat memanfaatkan fasilitas parkir. Karena masih banyak

tantangan dalam pengelolaan parkir, kerja sama antara semua pihak sangat penting agar sistem parkir lebih efektif, lalu lintas tetap lancar, dan masyarakat bisa menikmati layanan parkir dengan lebih baik.

Pengelolaan parkir liar di Mall Ciputra Semarang melibatkan berbagai pihak, seperti Dinas Perhubungan, penegak hukum, dan juru parkir. Setiap pihak memiliki peran dalam memastikan parkir di area tersebut tetap terkendali. Dari sisi kebijakan, pemerintah harus bisa menyeimbangkan kepentingan semua pihak, agar parkir liar tidak semakin merugikan masyarakat. Dengan memahami peran setiap aktor, masalah seperti tarif parkir ilegal atau kemacetan akibat parkir sembarangan bisa diatasi dengan lebih efektif. Secara keseluruhan, aspek pengelolaan ini bertujuan untuk menertibkan parkir liar, memastikan masyarakat bisa parkir dengan aman dan nyaman, serta menjaga kelancaran di sekitar mall. Jika aturan diterapkan dengan baik, parkir liar bisa dikurangi, dan semua orang dapat menikmati fasilitas parkir tanpa kendala. Melalui penuturan salah satu bidang parkir Dinas Perhubungan :

*“Dinas Perhubungan memiliki peran penting dalam mengelola parkir mbak. Kita harus memastikan kebijakan yang dibuat benar-benar diterapkan, serta memantau dan mengawasi kinerja juru parkir di lapangan agar aturan tetap berjalan sesuai ketentuan. Selain memastikan sistem parkir tetap tertib dan teratur, Dishub juga memiliki target dalam penerimaan retribusi parkir, yang berkontribusi pada pendapatan daerah. Agar kebijakan ini berhasil, pengawasan yang ketat dan koordinasi antara berbagai pihak sangat dibutuhkan, sehingga sistem parkir bisa berjalan lancar tanpa menimbulkan masalah bagi masyarakat. Jika aturan diterapkan dengan baik, masyarakat bisa menggunakan fasilitas parkir dengan nyaman dan tidak mengalami kendala”(Sigit,2025).*

## **2. Aspek Ekonomi**

Parkir liar di pinggir jalan punya dampak ekonomi yang cukup besar, tergantung pada kebijakan yang diterapkan. Salah satu manfaatnya adalah membuka peluang kerja bagi juru parkir, sehingga mereka bisa mendapatkan penghasilan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Selain itu, parkir juga berhubungan dengan ekonomi informal, karena banyak pedagang kecil yang berjualan di sekitar area parkir dan mendapat keuntungan dari aktivitas di tempat tersebut. Selain memberi manfaat

bagi pekerja dan masyarakat, sistem parkir ini juga menambah pemasukan bagi Kota Semarang melalui retribusi parkir. Pendapatan ini digunakan oleh pemerintah untuk meningkatkan fasilitas umum, memperbaiki infrastruktur kota, dan mendukung layanan transportasi agar lebih baik. Jika dikelola dengan baik, parkir tepi jalan umum bisa menjadi sumber pemasukan yang menguntungkan bagi semua pihak baik juru parkir, masyarakat, maupun pemerintah.

Dalam kehidupan sehari-hari, ekonomi menjadi aspek yang sangat penting karena berkaitan dengan kebutuhan dasar manusia. Dalam hal ini, Dinas Perhubungan dan juru parkir memiliki hubungan yang saling bergantung Dinas Perhubungan mengelola dan mengawasi sistem parkir, sementara juru parkir bekerja di lapangan untuk membantu masyarakat dalam memarkirkan kendaraannya. Agar sistem parkir bisa berjalan dengan baik, kerja sama antara pemerintah dan juru parkir sangat diperlukan. Dinas Perhubungan membutuhkan pengelolaan parkir yang tertata serta pemasukan dari retribusi parkir, sedangkan juru parkir mengandalkan pekerjaannya untuk memenuhi kebutuhan hidup. Jika keduanya bisa bekerja sama dengan baik, maka sistem parkir akan lebih teratur, juru parkir bisa mendapatkan penghasilan yang layak, dan pemerintah bisa mengelola parkir dengan lebih efektif untuk kepentingan masyarakat. Melalui penuturuan salah satu juru parkir liar di Mall Ciputra Semarang :

*“Saya benar-benar usaha dan kerja keras dalam mencari nafkah mbak untuk keluarga. Menjadi juru parkir mungkin bukan pekerjaan yang mudah, tapi yang paling penting adalah bisa tetap bekerja dan mendapatkan penghasilan untuk istri dan anak.*

*Saat ini, mencari pekerjaan memang semakin sulit, jadi mendapatkan kesempatan bekerja sebagai juru parkir adalah sesuatu yang patut disyukuri menurut saya mbak. Semoga ke depannya ada lebih banyak peluang yang bisa membantu meningkatkan kesejahteraan keluarga saya”*(Rian, 2025).

### **3. Aspek Sosial dan Budaya**

Dalam aspek ini, menyorot kepentingan aktor yang melibatkan dengan berbagai pihak secara langsung menjalin pertemuan dan interaksi sosial antara pihak yang terlibat. Parkir liar melibatkan banyak pihak yang saling berinteraksi, seperti juru parkir dan masyarakat pengguna jasa parkir. Juru parkir membantu mengatur kendaraan, sementara masyarakat memanfaatkan layanan parkir yang tersedia. Hubungan ini terjadi setiap hari dan menjadi bagian dari aktivitas kota. Di Kota Semarang, parkir di tepi jalan sudah menjadi hal yang biasa. Namun, aturan dan kebijakan yang diterapkan oleh pemerintah tetap memengaruhi cara parkir ini dikelola. Setiap kebijakan baru yang diterapkan akan berdampak pada semua pihak yang terlibat, baik masyarakat, juru parkir, maupun instansi terkait. Karena itu, setiap orang harus menyesuaikan diri dengan aturan yang ada agar sistem parkir tetap berjalan dengan baik dan memberikan manfaat bagi semua pihak.

Kota Semarang saat ini mulai menerapkan sistem parkir elektronik, sehingga masyarakat dan juru parkir harus menyesuaikan diri dengan perubahan ini. Juru parkir perlu pelatihan dan sosialisasi agar terbiasa dengan sistem pembayaran elektronik, yang menggantikan pembayaran tunai.

Bagi masyarakat, perubahan ini berarti beralih dari pembayaran tunai ke pembayaran non-tunai menggunakan aplikasi resmi dari Dinas Perhubungan. Meskipun sistem ini bertujuan untuk mempermudah transaksi dan meningkatkan transparansi, masih ada tantangan dalam penerapannya. Khususnya bagi kalangan orang tua, banyak yang mengeluh dan merasa kesulitan karena belum terbiasa menggunakan teknologi digital. Mereka sering menghadapi kendala saat mengakses aplikasi atau melakukan transaksi non-tunai, sehingga perlu bantuan dan edukasi lebih lanjut. Meski masih ada hambatan, diharapkan ke depannya sistem ini bisa berjalan dengan lancar dan memberikan manfaat bagi semua pihak. Pemerintah juga perlu mempertimbangkan cara membantu masyarakat yang belum familiar dengan teknologi, agar tidak ada pihak yang merasa dirugikan dengan perubahan ini. Melalui Penuturan oleh salah satu bidang parkir dinas perhubungan :

*“Parkir elektronik adalah langkah maju untuk menciptakan sistem yang lebih tertib dan transparan, tetapi tidak semua orang dapat beradaptasi dengan cepat.*

*Khususnya bagi orang tua, banyak yang kesulitan menggunakan aplikasi karena belum terbiasa dengan teknologi digital. Jika ingin sistem ini berhasil, pemerintah perlu memperkuat sosialisasi dan pendampingan, agar semua kalangan bisa bertransisi dengan lebih nyaman”(Hendrix, 2025).*

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **6.1 KESIMPULAN**

Melalui hasil penelitian dan pembahasan diatas tentang implementasi kebijakan dalam pengelolaan parkir liar di Mall Semarang menunjukkan bahwa parkir liar di Mall Semarang masih jadi masalah meski sudah ada berbagai upaya penertiban. Kurangnya pengawasan, minimnya fasilitas parkir resmi, serta rendahnya kesadaran masyarakat membuat aturan yang ada belum berjalan efektif. Juru parkir mendapatkan keuntungan dari sistem ini, tapi di sisi lain, masyarakat dan pemerintah dirugikan karena tarif yang tidak jelas dan hilangnya potensi pemasukan dari parkir resmi. Pemerintah mencoba mengatasi masalah ini dengan sistem parkir elektronik, tetapi masih banyak kendala, seperti kurangnya sosialisasi dan kesulitan adaptasi teknologi, terutama bagi mereka yang belum terbiasa dengan pembayaran digital.

Selain itu, juru parkir punya peran penting dalam menghubungkan kebijakan pemerintah dengan masyarakat. Perubahan dari pembayaran tunai ke digital mengubah cara mereka berinteraksi dengan pengguna parkir, sehingga edukasi untuk juru parkir sangat diperlukan. Kesimpulannya, mengatasi parkir liar bukan cuma soal penegakan aturan, tetapi juga perlu pendekatan yang lebih manusiawi, seperti meningkatkan pengawasan, memperbaiki fasilitas parkir resmi, dan memberikan edukasi agar masyarakat lebih siap beradaptasi dengan sistem digital. Jika semua pihak bekerja sama, masalah parkir liar bisa lebih terkendali dan kota jadi lebih tertata.

Dalam keterlibatan aktor dalam pengelolaan parkir liar Mall Kota Semarang, berbagai pihak bekerja sama untuk memastikan sistem parkir berjalan lancar. Tujuan utamanya adalah menjaga ketertiban kota, meningkatkan pendapatan dari retribusi parkir, serta memberikan kenyamanan bagi pengguna jalan. Kolaborasi antara pemerintah, pengelola parkir, dan masyarakat sangat penting agar sistem parkir lebih teratur. Dengan kerja sama yang baik, Kota Semarang bisa lebih tertata, pemasukan dari parkir meningkat, dan masyarakat merasa lebih aman serta nyaman saat berkendara atau berjalan kaki.

## **6.2 SARAN**

- Membantu menciptakan sistem parkir yang lebih tertib dan nyaman bagi semua pihak. Pemerintah harus meningkatkan pengawasan secara berkala agar parkir liar bisa dikendalikan dengan lebih efektif. Selain itu, pengelola mall juga perlu menyediakan fasilitas parkir resmi yang lebih nyaman dan mudah diakses, sehingga masyarakat tidak lagi memilih parkir sembarangan.
- Sosialisasi dan edukasi bagi juru parkir dan masyarakat juga sangat penting agar mereka memahami aturan dan manfaat dari sistem parkir yang lebih tertata. Dengan mulai diterapkannya sistem parkir elektronik, pembayaran non-tunai diharapkan bisa mengurangi pungutan liar, tetapi perlu ada pendampingan bagi mereka yang masih kesulitan menggunakan teknologi, terutama kalangan orang tua.
- Terakhir, kerja sama antara pemerintah, pengelola mall, dan masyarakat harus diperkuat agar setiap kebijakan dapat berjalan dengan baik dan memberikan manfaat bagi semua orang. Jika semua langkah ini diterapkan dengan baik, pengelolaan parkir akan menjadi lebih efektif dan mengurangi berbagai masalah yang selama ini terjadi.

## DAFTAR PUSTAKA

- Agustin, H., Halmawati, & Arza, F. I. (2020). *Parkir Meter Sebuah gagas untuk Mengoptimalkan Penerimaan Retribusi Parkir Jalan Umum*. Sukabina Press.
- Agustino, Leo. (2017). *Dasar-Dasar Kebijakan Publik* (Edisi revisi) Alfabeta. Bandung.
- Asep, Hidayat. Munandar, Aris & Armidiana. (2018). *Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir Kota Bandung*. Jurnal Pemikiran Administrasi Negara. Vol 10 (2). Hal 73-86.
- Creswell, John W. (2014). *Research Design Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta. Pustaka Pelajar.
- Efendi. (2014). *Mencari Solusi Manajemen Dalam Pemenuhan Target Penerimaan Pajak Dan Retribusi Parkir*. Kota Medan
- Erwan dan Dyah. (2019). *Implementasi Kebijakan Publik: Konsep Dan Aplikasinya Di Indonesia*. Jakarta: Gava Media.Tengah, P. J., Semarang, P. W., Pelaksanaan, T., Kegiatan, P., Dalam, M., Pencegahan, R., & Pengendalian, D. A. N. (2021). *Walikota Semarang*. 1–46.
- Ilosa, A. (2016). *Kualitas Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum Kota Yogyakarta*. Natapraja, 4(2), 107–126. <https://doi.org/10.21831/jnp.v4i2.12619>
- Indiahono, Dwiyanto. (2018). *Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Policy Analisys*. Yogyakarta: Gava Media
- Kusumanegara, Solahuddin. (2018). *Model dan Aktor dalam Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gava Media.
- Kusumaningtyas, R. H. (2016). *Evaluasi dan Perancangan Sistem Informasi Lahan Parkir. Studia Informatika*. Jurnal Sistem Informasi, 9(1).
- Lubis, Soly. (2007). *Kebijakan Public*. Bandung : Bandar Maju.
- Tengah, P. J., Semarang, P. W., Pelaksanaan, T., Kegiatan, P., Dalam, M., Pencegahan, R., & Pengendalian, D. A. N. (2021). *Walikota Semarang*. 1–46.
- Merilee S. Grindle. (2017). *Politics and Policy Implementation in the Third World*. Princeton University Press.
- Nugroho, R. (2014). *Public Policy*. Jakarta: Elek Media Komputindo.
- Onita, Sari Sinaga, dkk. (2020). *Manajemen Kinerja dalam Organisasi*, Medan : Yayasan kita Menulis.

Purwanto, Erwan Agus & Dyah Ratih Sulistyastuti. (2019). *Implementasi Kebijakan Publik Konsep dan Aplikasinya Di Indonesia*. Yogyakarta: Gava Media.

Pipit Mulyiah, Dyah Aminatun, Sukma Septian Nasution, Tommy Hastomo, Setiana Sri Wahyuni Sitepu, T. (2020). 濟無No Title No Title No Title. *Journal GEEJ*, 7(2).

Sedarmayanti. (2018). *Manajemen STRATEGI* (N. F. Atif (ed.); Cet. 3). PT Refika Aditama.

Suaedi, F. (2019). *Dinamika Manajemen Strategis Sektor Publik di Era Perubahan*. Airlangga University Press.

Sulila, Ismet. (2015). *Implementasi Kebijakan Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Gorontalo*. 349-366.

Sulistyan, Ambar Teguh. (2018). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Graha Ilmu: Yogyakarta.

Tangkilisan, H. N. S. (2017). *Manajemen Publik*. Gramedia Widiasarana Indonesia.

Tengah, P. J., Semarang, P. W., Pelaksanaan, T., Kegiatan, P., Dalam, M., Pencegahan, R., & Pengendalian, D. A. N. (2021). *Walikota Semarang*. 1–46.

Wahab, Solihin Abdul. (2017). *Analisis Kebijakan Dari Formulasi ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta: Bumi Aksara.

Wijaya, A. F., & Danar, O. R. (2014). *Manajemen Publik: Teori dan Praktik*. Universitas Brawijaya Press.

Tengah, P. J., Semarang, P. W., Pelaksanaan, T., Kegiatan, P., Dalam, M., Pencegahan, R., & Pengendalian, D. A. N. (2021). *Walikota Semarang*. 1–46.

## LAMPIRAN



Lampiran 1 Wawancara dengan Pak Richo



Lampiran 2 Wawancara dengan Pak Sigit



Lampiran 3 Wawancara dengan Bu Henny



Lampiran 4 Wawancara dengan Pak Luky

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

### A. Data Pribadi



Nama	: Putri Eninda Krisnawati
Tempat /Tanggal Lahir	: Semarang, 26 Oktober 2002
Jenis Kelamin	: Perempuan
Alamat	: Jl. Genuksari Rt. 07 Rw. 09 Kec. Genuk Kel. Genuksari Kota Semarang
No. WhatsApp	085875886513
Email	: <a href="mailto:putrieninda95@gmail.com">putrieninda95@gmail.com</a>

### B. Riwayat Pendidikan

1. Tk Pertiwi : 2008 – 2009
2. SDN Genuksari 01 : 2009 – 2015
3. SMP N 6 Semarang : 2015 – 2018
4. SMA Islam Sultan Agung 3 Semarang : 2018 – 2021

### C. Pengalaman Organisasi

1. Anggota Ukm Walisongo English Club : 2021 – 2022
2. Anggota Kopma Walisongo : 2021 – 2023