IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PARKIR BERLANGGANAN DALAM RANGKA PENERTIBAN JURU PARKIR LIAR DI KOTA MEDAN PROVINSI SUMATERA UTARA

Zahfa Brata Wicaksana
NPP. 33.0119
Program Studi Kebijakan Publik
Email: zahfabrata24@gmail.com

Pembimbing Skripsi: Dr. Drs. Sarwani, M.Ag.
Email: sarwani733@gmail.com

ABSTRACT

Problem Statement (Research Gap): *The number of motor vehicles in Medan City has continuously increased, reaching 3.69 million units as of April 2025. This growth is disproportionate to the availability of parking spaces, leading to the proliferation of illegal parking attendants (juru parkir liar). Data from the Medan City Transportation Department shows a consistent upward trend in illegal parking attendants, from 264 individuals in 2022 to 320 in 2024—a 21% increase. Despite the enactment of Mayor Regulation No. 26 of 2024 on Subscription Parking, implementation challenges persist, and the issue of illegal parking has not been systematically analyzed using Dye (2017) policy implementation framework in a metropolitan context with high complexity. This constitutes the research gap addressed in this study.* ***Purpose:*** *This study aims to analyze the implementation of the subscription parking policy in regulating illegal parking attendants in Medan City, North Sumatra Province.* ***Method:*** *This study employed a descriptive qualitative method with a constructivist paradigm. Data were collected through in-depth interviews with 11 informants, field observations at strategic parking locations, and document analysis. Data analysis was conducted using the ATLAS.ti software with coding and network visualization techniques, verified through source triangulation, technical triangulation, and primary-secondary data triangulation.* ***Result:*** *Implementation through the implementing organization dimension was carried out through task augmentation of the existing Parking Division. The rules and guidelines dimension showed clear SOP, strict limited discretion, and tiered sanctions. In the budget dimension, revenue reached Rp79 billion in 2025, though socialization expenditure remained limited. The human resources dimension showed inclusive recruitment of former illegal parking attendants, 5-day technical training, and a clear dismissal mechanism. The technology dimension revealed available barcode scanning infrastructure but constrained by unstable internet connectivity in several locations.* ***Conclusion:*** *The implementation of the subscription parking policy in Medan City has not yet run optimally across all five dimensions, though clear legal foundations, adaptive organizational strengthening, and inclusive recruitment are notable achievements requiring further follow-up.*

Keywords: *Illegal Parking Attendants; Parking Policy; Policy Implementation; Subscription Parking; Transportation*

ABSTRAK

Permasalahan (Kesenjangan Penelitian/Research Gap): Jumlah kendaraan bermotor di Kota Medan terus meningkat hingga mencapai 3,69 juta unit pada April 2025, tidak sebanding dengan ketersediaan lahan parkir, sehingga memicu maraknya praktik parkir liar. Data Dinas Perhubungan Kota Medan menunjukkan peningkatan juru parkir liar dari 264 orang (2022) menjadi 320 orang (2024) atau naik 21%. Meskipun Peraturan Wali Kota Medan Nomor 26 Tahun 2024 tentang Parkir Berlangganan telah ditetapkan, belum terdapat kajian yang secara spesifik menganalisis implementasinya menggunakan teori Dye (2017) dalam konteks penertiban juru parkir liar di kota metropolitan berkompleksitas tinggi. Inilah kesenjangan penelitian yang diisi oleh studi ini. **Tujuan:** Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi kebijakan parkir berlangganan dalam rangka penertiban juru parkir liar di Kota Medan Provinsi Sumatera Utara. **Metode:** Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan paradigma konstruktivisme. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam terhadap 11 informan, observasi lapangan di titik-titik parkir strategis, dan analisis dokumen. Analisis data dilakukan menggunakan aplikasi ATLAS.ti dengan teknik coding dan visualisasi network, diverifikasi melalui triangulasi sumber, teknik, dan data primer-sekunder. **Hasil/Temuan:** Dimensi organisasi pelaksana dilaksanakan melalui penambahan tugas pada Bidang Perparkiran yang ada. Dimensi pedoman dan aturan menunjukkan tersedianya SOP yang jelas, diskresi ketat dan terbatas, serta sanksi berjenjang. Dimensi anggaran mencatat pendapatan retribusi mencapai Rp79 miliar (2025), namun belanja sosialisasi masih terbatas, yang dimana daerah diharapkan harus mempunyai kemampuan untuk dapat mengurus dan mengatur rumah tangganya sendiri, dengan sumber-sumber pendapatan yang dimiliki . Dimensi sumber daya manusia menerapkan rekruitmen inklusif mantan juru parkir liar, pelatihan teknis 5 hari, dan mekanisme pemberhentian yang tegas. Dimensi teknologi menunjukkan ketersediaan infrastruktur barcode scanner, namun masih terkendala jaringan internet yang lemah di beberapa titik. **Kesimpulan:** Implementasi kebijakan parkir berlangganan di Kota Medan belum berjalan optimal pada kelima dimensi, meski fondasi hukum yang jelas, penguatan organisasi adaptif, dan rekruitmen inklusif menjadi capaian nyata yang memerlukan tindak lanjut.

Kata kunci: Implementasi Kebijakan; Juru Parkir Liar; Kebijakan Publik; Parkir Berlangganan; Transportasi

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pertumbuhan penduduk dan urbanisasi yang pesat di Indonesia berdampak langsung pada peningkatan jumlah kendaraan bermotor. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (2024), terjadi pertumbuhan drastis kendaraan bermotor pada tahun 2023 sebesar 5,78%, dilanjutkan pertumbuhan 2,32% pada tahun 2024. Kondisi ini menciptakan ketidakseimbangan antara jumlah kendaraan dan kapasitas lahan parkir, yang pada akhirnya memicu lahirnya permasalahan parkir liar yang dapat mengganggu ketertiban umum. Ketenteraman dan ketertiban umum merupakan kondisi yang harus dijaga guna menciptakan lingkungan yang aman dan nyaman bagi masyarakat dalam menjalankan aktivitas sehari-hari (Rahmadanita, 2019).

Penyelenggaraan layanan parkir menjadi bagian integral dari sistem perkotaan karena berfungsi sebagai sarana bagi pengguna kendaraan untuk memarkir kendaraannya yang dinilai sangat penting untuk diperhatikan (Zhang et al., 2026). Keberadaan fasilitas parkir tidak semata-mata digunakan sebagai lokasi penitipan kendaraan, melainkan berperan penting dalam menunjang kelancaran sistem lalu lintas dan meningkatkan efisiensi penggunaan ruang jalan (Arief et al., 2026).

Provinsi Sumatera Utara menempati posisi kelima sebagai provinsi dengan jumlah kendaraan bermotor terbanyak di Indonesia, dengan 8.383.981 unit atau 4,87% dari keseluruhan kendaraan di Indonesia (Korlantas Polri, 2025). Kota Medan sebagai ibu kota provinsi sekaligus kota keempat terbesar di Indonesia mencatat total 3,69 juta kendaraan bermotor per April 2025, terdiri dari 2,98 juta sepeda motor dan 530.267 mobil penumpang. Tingginya jumlah kendaraan berbanding terbalik dengan ketersediaan ruang parkir yang memadai, sehingga praktik parkir liar semakin marak di berbagai ruas jalan Kota Medan.

Data Dinas Perhubungan Kota Medan menunjukkan peningkatan jumlah juru parkir liar yang terus mengalami kenaikan sebesar 21%, dari 264 orang pada tahun 2022 menjadi 320 orang pada tahun 2024. Praktik pungutan liar yang sering disertai intimidasi kepada pengendara menimbulkan rasa takut, ketidaknyamanan, serta berdampak negatif terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari sektor perparkiran. Operasi penertiban masif yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan bersama kepolisian sepanjang 2024, termasuk pengamanan 96 orang juru parkir liar dalam satu operasi pada 21 April 2024, mencerminkan betapa seriusnya permasalahan ini.

1.2. Kesenjangan Masalah yang Diambil (Research Gap)

Kajian terhadap lima penelitian terdahulu mengenai implementasi kebijakan parkir berlangganan dan penanggulangan juru parkir liar menunjukkan keragaman metodologis yang signifikan. Penelitian Marwiyah dkk. (2024) dengan fokus komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi dalam konteks peningkatan PAD. Faj'jrina dan Wibawani (2024) menerapkan model implementasi yang berorientasi pada empat aspek: idealized policy, target groups, implementing organization, dan environmental factors. Audina dan Khalid (2025) menganalisis implementasi Perwal Medan No. 26 Tahun 2024 dari perspektif Siyasah Dusturiyah (hukum tata negara Islam), sedangkan Filjannah dan Hidayat (2025) menggunakan pendekatan empirical legal research berbasis prinsip hukum Islam Istishab untuk aspek perlindungan konsumen. Riyanto dkk. (2024) meneliti penertiban juru parkir liar di Kota Cirebon.

Berdasarkan pemetaan tersebut, terdapat methodological gap yang mencolok: belum ada penelitian yang secara spesifik menganalisis implementasi kebijakan parkir berlangganan sebagai instrumen penertiban juru parkir liar menggunakan kerangka analisis kebijakan Dye (2017) dalam konteks kota metropolitan berkompleksitas tinggi seperti Kota Medan. Penelitian ini mengisi kesenjangan tersebut dengan mengintegrasikan analisis kebijakan modern berdasarkan lima dimensi Dye (2017), untuk mengevaluasi implementasi kebijakan parkir berlangganan secara komprehensif.

1.3. Urgensi Penelitian

Penelitian ini mendesak dilakukan setidaknya dari tiga dimensi urgensi. Pertama, dari sisi keilmuan, hasil penelitian ini berkontribusi pada pengayaan teori implementasi kebijakan publik Dye (2017) dalam konteks kebijakan transportasi perkotaan di Indonesia, yang selama ini masih minim kajian empiris mendalam. Kedua, dari sisi permasalahan sosial, keberadaan 320 juru parkir liar pada 2024 yang terus mengancam ketertiban, kenyamanan, dan sumber PAD daerah membutuhkan basis riset yang kuat untuk perumusan solusi yang tepat sasaran. Ketiga, dari sisi praktis-kebijakan, Dinas Perhubungan Kota Medan membutuhkan evaluasi berbasis bukti ilmiah terhadap Perwal No. 26 Tahun 2024 yang baru berjalan kurang dari dua tahun. Apabila penelitian ini tidak dilaksanakan, maka upaya penertiban juru parkir liar akan berjalan tanpa pijakan analisis implementasi yang komprehensif, sehingga perbaikan kebijakan berisiko tidak tepat sasaran dan potensi konflik sosial antara juru parkir dengan masyarakat terus berulang.

1.4. Penelitian Terdahulu

Penelitian ini terinspirasi dan dilatarbelakangi oleh sejumlah penelitian sebelumnya yang memiliki relevansi tematik maupun metodologis. Marwiyah dkk. (2024) mengkaji implementasi kebijakan parkir berlangganan di Kota Probolinggo berdasarkan Perwal No. 102 Tahun 2020, dengan temuan bahwa kebijakan tersebut berhasil meningkatkan PAD karena biaya parkir langsung masuk kas daerah. Faj'jrina dan Wibawani (2024) meneliti implementasi kebijakan parkir berlangganan di Kabupaten Tuban, menemukan aspek idealized policy dan target groups berjalan efektif, namun aspek implementing organization masih kurang optimal.

Audina dan Khalid (2025) menganalisis Perwal Medan No. 26 Tahun 2024 dari perspektif Siyasah Dusturiyah dan menemukan bahwa implementasinya masih menghadapi kendala sosialisasi yang kurang, pengawasan lemah, serta resistensi masyarakat. Riyanto dkk. (2024) meneliti penertiban juru parkir liar di Kota Cirebon dan menemukan bahwa sanksi yang terlalu ringan dan kurangnya personel menjadi hambatan utama. Filjannah dan Hidayat (2025) mengkaji perlindungan konsumen parkir berlangganan di Kota Medan menggunakan pendekatan Istishab dan mencatat penurunan pelanggan dari 33.880 kendaraan pada Juli 2024 menjadi hanya 112 pada Desember 2024, mencerminkan turunnya kepercayaan publik.

Selain itu, kajian Nugroho dkk. (2024) tentang implementasi Smart Parking System di Surabaya menunjukkan bahwa sistem cashless parking berhasil meningkatkan PAD namun masih menghadapi sengketa pembagian hasil antara pemerintah dan operator. Studi Supriyadi (2025) di Kota Malang tentang strategi pemerintah daerah dalam menangani parkir liar menekankan pentingnya rekruitmen berbasis komunitas dan pemberdayaan juru parkir sebagai solusi berkelanjutan. Situmorang dan Suprima (2024) menganalisis dimensi hukum dan filsafat dalam mengatur perilaku parkir liar, menekankan perlunya pendekatan multidisipliner.

1.5. Pernyataan Kebaruan Ilmiah

Penelitian ini memiliki kebaruan ilmiah yang dapat dilihat dari tiga aspek utama. Pertama, dari sisi teori, penelitian ini merupakan studi pertama yang secara spesifik menerapkan kerangka analisis implementasi kebijakan Dye (2017) dengan kelima dimensinya untuk mengevaluasi kebijakan parkir berlangganan sebagai instrumen penertiban juru parkir liar, berbeda dari penelitian sebelumnya yang menggunakan teori lain atau pendekatan yuridis. Kedua, dari sisi metode, penggunaan aplikasi ATLAS.ti untuk analisis coding dan visualisasi network dalam penelitian kebijakan parkir merupakan pendekatan metodologis yang belum banyak diterapkan dalam konteks penelitian parkir di Indonesia. Ketiga, dari sisi karakteristik objek, penelitian ini berlokasi di Kota Medan sebagai kota metropolitan keempat terbesar di Indonesia dengan kompleksitas sosial, demografis, dan tata kelola parkir yang unik, di mana implementasi Perwal No. 26 Tahun 2024 sedang berjalan dan memerlukan evaluasi akademis yang komprehensif.

1.6. Tujuan.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan memperoleh gambaran yang jelas mengenai implementasi kebijakan parkir berlangganan dalam rangka penertiban juru parkir liar di Kota Medan, Provinsi Sumatera Utara.

II. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif yang berlandaskan paradigma konstruktivisme (interpretivisme). Pemilihan metode ini didasarkan pada kebutuhan untuk tidak sekadar mendeskripsikan implementasi kebijakan, melainkan memahami secara mendalam dinamika,

makna, dan proses yang berlangsung di lapangan melalui interaksi antara pemerintah, juru parkir, dan masyarakat pengguna jasa parkir.

Penelitian dilaksanakan di Kota Medan Provinsi Sumatera Utara, khususnya di wilayah kerja Dinas Perhubungan Kota Medan selaku instansi pelaksana kebijakan parkir berlangganan berdasarkan Perwal No. 26 Tahun 2024. Pemilihan lokasi didasarkan pada pertimbangan kompleksitas tata kelola perparkiran yang melibatkan berbagai aktor, tingginya pertumbuhan kendaraan bermotor, dan relevansi fenomena sosial juru parkir liar yang menjadi isu mendesak. Pengumpulan data dilakukan selama periode Oktober 2025 hingga Januari 2026, mencakup observasi lapangan, wawancara mendalam, dan studi dokumen.

Teknik pemilihan informan menggunakan purposive sampling berdasarkan kriteria: pejabat struktural dengan wewenang pengambilan keputusan strategis terkait kebijakan parkir berlangganan; aparatur dengan tugas operasional pengawasan dan penertiban juru parkir; juru parkir resmi atau mantan juru parkir liar yang telah dibina; serta masyarakat pengguna lahan parkir. Berdasarkan kriteria tersebut, ditetapkan 11 informan: (I1) Pelaksana Tugas Kepala Dinas Perhubungan sebagai informan kunci karena memiliki otoritas penuh dalam pengambilan keputusan strategis; (I2) Kassubag Perencanaan dan Evaluasi; (I3) Kepala Seksi Perparkiran Wilayah I; (I4) Kepala Seksi Perparkiran Wilayah II; (I5) Kepala Seksi Perparkiran Wilayah Khusus; (I6-I8) Juru Parkir Pinggir Jalan (3 orang); serta (I9-I11) Masyarakat Pengguna Lahan Parkir (3 orang).

Teknik pengumpulan data merupakan berbagai teknik atau cara yang digunakan oleh peneliti untuk memperoleh data penelitian, baik melalui wawancara, observasi, tes, dokumentasi, maupun metode lainnya (Nurdin dan Hartati, 2019). Pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan melalui tiga teknik utama. Observasi lapangan (non-partisipatif) dilakukan untuk mengamati secara langsung pelaksanaan kebijakan di titik-titik parkir strategis seperti kawasan Jalan Thamrin, Jalan Ring Road, dan kawasan pusat perbelanjaan, mencakup mekanisme pemindaian barcode, perilaku juru parkir, dan kepatuhan pengguna. Wawancara mendalam dilaksanakan dengan panduan pertanyaan terstruktur berdasarkan lima dimensi teori Dye (2017). Studi dokumen mencakup Perwal No. 26 Tahun 2024, dokumen SOP Dinas Perhubungan Kota Medan, data statistik juru parkir liar 2022-2024, laporan kinerja, dan dokumen anggaran.

Analisis data menggunakan aplikasi ATLAS.ti melalui tahapan: pembuatan Hermeneutic Unit (HU), impor data transkip wawancara dan dokumen, penentuan quotation, proses coding terbuka dan terfokus, pemetaan hubungan data melalui visualisasi network, dan penarikan kesimpulan berbasis memo analitik (Tumanggor et al., 2024). Pengujian keabsahan data dilakukan melalui triangulasi sumber (membandingkan informasi dari pejabat, petugas lapangan, dan masyarakat), triangulasi teknik (membandingkan data dari observasi, wawancara, dan dokumen), serta triangulasi data primer-sekunder untuk memastikan konsistensi antara temuan lapangan dan regulasi yang berlaku.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Implementasi Kebijakan Parkir Berlangganan Dalam Rangka Penertiban Juru Parkir Liar di Kota Medan

Berdasarkan Peraturan Wali Kota Medan Nomor 26 Tahun 2024, kebijakan parkir berlangganan di Kota Medan berlaku di seluruh ruas jalan umum, kecuali kawasan yang dilarang untuk parkir. Retribusi dikenakan kepada semua kendaraan bermotor yang memarkirkan kendaraannya di tepi jalan umum. Analisis implementasi kebijakan ini dilakukan menggunakan teori Dye (2017) melalui lima dimensi: organisasi pelaksana, pedoman/aturan, anggaran pelaksanaan, sumber daya manusia, dan sumber daya teknologi

3.1.1. Organisasi Pelaksana

Dimensi pertama implementasi kebijakan dalam teori Dye (2017) adalah organisasi pelaksana, yang dapat diwujudkan melalui pembentukan organisasi baru atau penambahan tugas pada organisasi eksisting. Dalam implementasi kebijakan parkir berlangganan di Kota Medan, Pemerintah Kota Medan tidak membentuk organisasi baru, melainkan memperkuat kapasitas Dinas Perhubungan Kota Medan melalui penambahan tugas pada Bidang Perparkiran yang telah ada.

Hasil wawancara dengan Plt. Kepala Dinas Perhubungan Kota Medan (I1) yang dikodekan melalui ATLAS.ti mengungkapkan pernyataan eksplisit bahwa, tidak ada dibentuk organisasi baru. melainkan pengoptimalan organisasi yang sudah ada, yaitu Bidang Perparkiran di Dinas Perhubungan, yang dinilai lebih efisien.

Penegasan tersebut diperkuat oleh Kassubag Perencanaan dan Evaluasi (I2): "Sekarang perencanaan dan evaluasi juga mencakup monitoring lapangan, tidak hanya administrasi." Kepala Seksi Perparkiran Wilayah I (I3) menambahkan: "Banyak [tugas baru], kami harus patroli, razia, dan pantau langsung jukir di lapangan. Dulu lebih banyak di kantor." Visualisasi network ATLAS.ti menunjukkan keterkaitan kuat antara konsep "tidak adanya organisasi baru", "penambahan tugas", "optimalisasi organisasi", dan "efisiensi anggaran".

Observasi lapangan di Kantor Dinas Perhubungan Kota Medan mengonfirmasi tidak ditemukannya unit kerja baru atau struktur organisasi tambahan. Ruang kerja Bidang Perparkiran yang telah ada digunakan untuk mengoordinasikan seluruh kegiatan kebijakan ini. Secara dokumen, Pasal 5 ayat (1) Perwal No. 26 Tahun 2024 menegaskan bahwa "Pelayanan parkir berlangganan di tepi jalan umum diselenggarakan oleh Dinas", tanpa mengamanatkan pembentukan unit baru. Penambahan fungsi pengawasan diperkuat melalui Pasal 16 ayat (4) yang mengamanatkan pembentukan Tim Pembinaan dan Pengawasan melalui Keputusan Kepala Dinas.

Temuan ini sesuai dengan pilihan kedua dalam teori Dye (2017) mengenai mekanisme implementasi melalui penambahan tugas pada organisasi eksisting. Pendekatan adaptif ini dinilai efisien karena memanfaatkan kapasitas organisasi yang telah tersedia, sekaligus menghindari pemborosan anggaran untuk pembentukan birokrasi baru. Dengan demikian, dimensi organisasi pelaksana dalam implementasi kebijakan parkir berlangganan di Kota Medan terpenuhi melalui mekanisme optimalisasi dan penambahan tugas organisasi eksisting.

3.1.2. Pedoman atau Aturan

Dimensi pedoman dan aturan dalam teori Dye (2017) menekankan pentingnya kejelasan norma, prosedur, dan mekanisme pengendalian dalam implementasi kebijakan. Dimensi ini mencakup tiga indikator: pembuatan SOP, diskresi, dan pemberian sanksi.

Mengenai pembuatan SOP, hasil visualisasi ATLAS.ti terhadap transkip wawancara menunjukkan bahwa penyusunan SOP dilakukan secara kolaboratif. Informan I1 menyatakan: "Untuk SOP sudah kami susun sejak Juli 2024. Isinya lengkap, mulai dari pendaftaran, pembagian shift, pemeriksaan stiker barcode, sampai pelaporan pelanggaran." Keterlibatan tim dari Bidang Perparkiran, bagian hukum, konsultan pihak ketiga, serta masukan dari lapangan mencerminkan pendekatan partisipatif dalam penyusunan prosedur. Informan I2 mengonfirmasi bahwa SOP telah disosialisasikan kepada seluruh petugas. Observasi di lapangan menunjukkan petugas di kawasan Jalan Thamrin dan Jalan Ring Road mengenali prosedur standar, meski masih ada petugas yang kurang memahami detail pada situasi tertentu. Secara yuridis, Pasal 7, 8, dan 10 Perwal No. 26 Tahun 2024 memuat ketentuan operasional mengenai kewajiban juru parkir, pemeriksaan stiker, dan tugas pengawas parkir.

Mengenai diskresi, hasil coding ATLAS.ti menemukan pola konsisten bahwa diskresi sangat terbatas dan bersyarat. Informan I1 menyatakan: "Diskresi, untuk pungutan liar tidak ada sama sekali. Petugas dilarang keras minta uang tunai. Kalau diskresi itu hanya untuk situasi darurat teknis, misalnya

alat pemindai rusak." Observasi lapangan mengonfirmasi bahwa saat alat pemindai mengalami gangguan jaringan, petugas mengambil inisiatif mencatat manual nomor polisi kendaraan berbarcode untuk direkam secara digital kemudian. Tidak ditemukan petugas yang melakukan transaksi tunai sebagai bentuk diskresi.

Mengenai pemberian sanksi, visualisasi network ATLAS.ti menunjukkan pola sanksi yang berjenjang dan diferensial. Plt. Kepala Dinas (I1) menjelaskan sanksi bagi juru parkir resmi dilakukan bertahap: "teguran lisan, teguran tertulis, pemotongan upah, hingga pemberhentian." Informan I3 menegaskan: "Jukir liar yang kami amankan langsung kami bawa ke Taman Ahmad Yani untuk didata." Informan I6 (Juru Parkir) mengakui: "Teman pernah ditegur karena lupa pakai rompi, dan pungli bisa berakibat pemecatan." Dokumentasi lapangan peneliti menunjukkan adanya teguran langsung kepada juru parkir yang tidak menggunakan atribut lengkap. Pasal 16 ayat 3 Perwal No. 26 Tahun 2024 menegaskan kewenangan Dinas dalam pengawasan, pembinaan, dan penertiban. Proporsionalitas sanksi tercermin dari pembedaan antara sanksi hukum langsung untuk juru parkir liar dan sanksi administratif bertahap untuk juru parkir resmi yang melanggar.

3.1.3. Anggaran Pelaksanaan

Anggaran adalah pengendali utama dalam perencanaan dan manajemen organisasi. Anggaran dapat didefinisikan sebagai estimasi pendapatan/pengeluaran selama waktu tertentu (Homauni et al., 2023). Dimensi anggaran pelaksanaan dalam teori Dye (2017) menekankan ketersediaan dan alokasi sumber daya keuangan yang memadai. Pemerintah daerah perlu meningkatkan kemampuan dalam mengidentifikasi dan memanfaatkan berbagai sumber keuangan untuk mendukung pembiayaan kegiatan pemerintahan (Eljawati dan Susilawati, 2023). Dimensi ini memiliki dua indikator: pendapatan dan belanja.

Tabel 1.
Tarif Parkir Berlangganan Kota Medan

No.	Jenis Kendaraan	Tarif
1	Kendaraan Roda 2	Rp.90.000 /tahun
2	Kendaraan Roda 4	Rp.130.000 /tahun
3	Kendaraan Roda 6/truk	Rp.168.000 /tahun

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Medan, 2024

Mengenai pendapatan, hasil coding ATLAS.ti menunjukkan dua sumber utama pendapatan. Informan I1 menyatakan secara eksplisit: "Pendapatan diperoleh dari retribusi parkir berlangganan yang dibayarkan oleh masyarakat pengguna layanan, serta dari APBD Kota Medan yang dialokasikan khusus untuk mendukung operasional kebijakan. Untuk tahun 2024 sekitar Rp26 miliar, dan tahun 2025 sekitar Rp79 miliar." Informan I2 menambahkan: "Seluruh dana retribusi yang dikumpulkan dari masyarakat langsung masuk ke kas Pemerintah Kota Medan sebagai Pendapatan Asli Daerah (PAD)." Observasi di lokasi pembelian stiker mengonfirmasi mekanisme pembayaran non-tunai melalui transfer bank ke kas daerah. Ketentuan tarif retribusi berdasarkan jenis kendaraan tercantum dalam Surat Sekretaris Daerah Kota Medan sebagaimana dikuatkan oleh Pasal 15 Perwal No. 26 Tahun 2024.

Mengenai belanja, informan I1 menjelaskan alokasi belanja mencakup "gaji juru parkir, operasional pengawasan, pencetakan stiker, dan pemeliharaan alat." Informan I2 mengakui bahwa "anggaran untuk sosialisasi masih terbatas." Observasi lapangan mengonfirmasi ketersediaan stiker barcode dan alat pemindai yang memadai, serta petugas dengan seragam layak. Namun, minimnya

spanduk dan media informasi publik tentang kebijakan ini di lokasi-lokasi strategis mengindikasikan keterbatasan alokasi sosialisasi. Pasal 12 ayat (2) Perwal mengatur bahwa pihak ketiga dalam distribusi stiker mendapatkan imbal jasa 10% dari retribusi, menunjukkan adanya mekanisme belanja distribusi yang terstruktur.

3.1.4. Sumber Daya Manusia

Dimensi sumber daya manusia dalam teori Dye (2017) mencakup tiga indikator: rekruitmen, pengembangan, dan pemberhentian. Mengenai rekruitmen, hasil coding ATLAS.ti menunjukkan strategi rekruitmen yang adaptif dan inklusif. Informan I1 menyatakan: "Prioritas rekruitmen diberikan kepada pemuda setempat dan mantan juru parkir liar." Informan I4 memperkuat: "Berkat pendekatan ini jumlah juru parkir liar terus menurun." Yang paling signifikan adalah pengakuan dari Informan I6 (Juru Parkir): "Dulu saya jukir liar. Pas ada sosialisasi, saya daftar. Sekarang saya resmi, dapat rompi dan alat pemindai." Observasi lapangan menunjukkan beberapa petugas juru parkir resmi memiliki latar belakang pemuda setempat yang mengenal wilayah kerjanya dengan baik, memudahkan interaksi dengan masyarakat sekitar. Rekruitmen dilakukan oleh pihak ketiga (vendor) yang bekerjasama dengan Dinas Perhubungan sesuai Pasal 5 ayat (2) Perwal, sedangkan kebijakan prioritas rekruitmen mantan juru parkir liar merupakan kebijakan internal Dinas.

Mengenai pengembangan, visualisasi ATLAS.ti menunjukkan program pelatihan yang terstruktur. Informan I1 menjelaskan: "Pelatihan diberikan selama 5 hari dengan materi mencakup cara penggunaan alat pemindai, etika pelayanan, dan peraturan parkir." Informan I6 dan I7 mengonfirmasi keikutsertaan mereka dalam pelatihan tersebut. Observasi interaksi petugas-pengguna menunjukkan petugas yang telah mengikuti pelatihan lebih terampil dan ramah dibandingkan yang baru direkrut. Landasan hukum pelatihan terdapat pada Pasal 16 ayat (2) Perwal yang mengatur pembinaan teknis kepada penyelenggara parkir.

Mengenai pemberhentian, hasil coding ATLAS.ti menunjukkan kriteria dan mekanisme yang jelas. Informan I1 menyebutkan pelanggaran berat yang berakibat pemberhentian: "pungutan liar, tidak pakai seragam setelah ditegur, atau tidak menjalankan tugas sesuai SOP, dengan proses yang bertahap." Informan I6 menyadari konsekuensinya: "Bisa diberhentikan kalau minta uang tunai ke pemilik barcode, atau bolos kerja tanpa izin." Observasi menunjukkan mekanisme pemberhentian berfungsi sebagai efek jera, tidak ditemukan petugas yang melakukan pungutan liar secara terang-terangan di lokasi yang diamati..

1.3. Sumber Daya Teknologi

Teknologi dapat dipahami sebagai sistem sosio-teknis yang mengintegrasikan pengetahuan, proses, organisasi, dan artefak untuk membantu manusia menyelesaikan permasalahan, mencapai tujuan, serta meningkatkan efektivitas berbagai aktivitas dalam masyarakat (Carroll, 2017). Dimensi sumber daya teknologi dalam teori Dye (2017) mencakup dua indikator: ketersediaan infrastruktur dan ketetapan penggunaan.

Mengenai ketersediaan infrastruktur, coding ATLAS.ti menunjukkan bahwa secara umum infrastruktur tersedia namun terdapat kendala jaringan internet. Informan I1 menyatakan: "Alat pemindai barcode sudah tersedia di semua titik, server dan sistem pendukung juga ada, tetapi masih ada kendala jaringan internet di beberapa lokasi." Informan I3 mengonfirmasi: "Alat pemindai sudah tersedia, namun jaringan internet di beberapa titik lemah." Perspektif pengguna (I11) mengakui: "Awalnya ragu, namun sekarang merasa terbantu karena petugas tinggal memindai stiker dengan alat genggam, hanya kadang ada kendala sinyal terutama di tempat tertutup pohon." Observasi di lokasi terpencil dan teduh menunjukkan proses pemindaian memerlukan waktu lebih lama akibat sinyal tidak

stabil, menyebabkan antrean kendaraan. Stiker barcode yang terpasang pada kendaraan telah tercetak dengan baik dan dapat dipindai menggunakan alat genggam yang dimiliki petugas.

Mengenai ketetapan penggunaan, coding ATLAS.ti menunjukkan aturan yang sangat jelas dan tegas. Informan I1 menyatakan: "Ketetapannya adalah wajib menggunakan barcode untuk semua transaksi, tidak boleh ada transaksi tunai, dan juru parkir tidak punya hak meminta uang tunai. Aturan ini tegas dan sudah disosialisasikan." Seluruh Kepala Seksi Perparkiran dan Juru Parkir menyatakan hal serupa secara konsisten. Observasi lapangan mengonfirmasi bahwa petugas tidak melakukan transaksi tunai dan hanya melakukan pemindaian barcode. Secara yuridis, Pasal 8 ayat (3) huruf a Perwal secara tegas melarang juru parkir "melakukan pungutan dalam bentuk apapun kepada pengguna jasa parkir tepi jalan umum." Namun, masih ditemukan kendaraan tanpa stiker barcode yang tetap dapat memasuki area parkir, mengindikasikan celah dalam penegakan di lapangan. Digitalisasi ini menjadi langkah strategis yang dapat memudahkan masyarakat, juga memperkuat sistem pengawasan dan transparansi (Haykal et al., 2025).

3.2. Diskusi Temuan Utama Penelitian

Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan parkir berlangganan di Kota Medan telah berjalan pada kelima dimensi teori Dye (2017), meski belum optimal secara menyeluruh. Perbandingan dengan penelitian sebelumnya menghasilkan beberapa konklusi penting.

Berbeda dengan temuan penelitian Riyanto dkk. (2024) di Kota Cirebon yang menemukan bahwa pembentukan organisasi baru diperlukan karena rasio personel yang hanya 5-6 orang dinilai tidak memadai, penelitian ini menemukan bahwa Kota Medan memilih pendekatan berbeda dengan tetap menggunakan organisasi eksisting namun memperkuat kapasitasnya melalui penambahan fungsi pengawasan lapangan dan pembentukan Tim Pembinaan yang ditetapkan dalam Keputusan Kepala Dinas. Perbedaan ini dapat dijelaskan oleh keberadaan sistem kerjasama pihak ketiga (vendor) dalam Perwal No. 26 Tahun 2024, sehingga beban organisasi tidak sepenuhnya ditanggung oleh aparatur pemerintah.

Sama halnya dengan temuan penelitian Marwiyah dkk. (2024) di Kota Probolinggo yang menyatakan bahwa komunikasi yang baik dan SOP yang jelas menjadi faktor keberhasilan implementasi parkir berlangganan, penelitian ini mengonfirmasi bahwa penyusunan SOP secara kolaboratif yang melibatkan tim Bidang Perparkiran, bagian hukum, dan konsultan eksternal, serta sosialisasi SOP kepada seluruh petugas menjadi landasan komunikasi kebijakan yang efektif. Temuan ini memperkuat pentingnya dimensi pedoman dan aturan dalam keberhasilan implementasi.

Berbeda dengan temuan penelitian Faj'jrina dan Wibawani (2024) di Kabupaten Tuban yang menemukan kurangnya perhatian terhadap pengguna jasa sebagai indikator kurang efektifnya implementasi, penelitian ini mengidentifikasi akar masalah yang lebih spesifik, yaitu keterbatasan anggaran sosialisasi—bukan semata ketidakpedulian organisasi—sebagai penyebab rendahnya pemahaman masyarakat tentang sistem parkir berlangganan. Hal ini menunjukkan pentingnya keseimbangan alokasi anggaran antara operasional teknis dan aktivitas sosialisasi publik.

Temuan ini memperkuat penelitian Filjannah dan Hidayat (2025) yang mencatat penurunan kepercayaan publik pada kebijakan parkir berlangganan di Kota Medan, dengan menyediakan penjelasan mekanistis: penurunan pelanggan dari 33.880 kendaraan (Juli 2024) menjadi 112 kendaraan (Desember 2024) tidak hanya disebabkan oleh praktik pungutan liar, tetapi juga oleh lemahnya infrastruktur jaringan internet yang menghambat proses pemindaian barcode dan mengurangi kenyamanan pengguna. Sementara itu, berbeda dengan temuan Audina dan Khalid (2025) yang menyoroti resistensi masyarakat akibat ketidakjelasan tarif, penelitian ini menemukan bahwa ketetapan penggunaan teknologi (wajib barcode, larangan tunai) sebenarnya telah diatur dengan sangat jelas

dalam Perwal; permasalahan yang sesungguhnya terletak pada konsistensi penegakan di lapangan, bukan pada kejelasan regulasi.

3.5. Diskusi Temuan Menarik Lainnya

Penelitian ini menemukan sejumlah hal menarik yang mempengaruhi efektivitas kebijakan secara keseluruhan. Pertama, terdapat empat faktor pendukung yang saling memperkuat: (a) kejelasan regulasi Perwal No. 26 Tahun 2024 sebagai dasar pelaksanaan yang memberikan kepastian hukum bagi aparat penegak; (b) komitmen pemerintah daerah yang tercermin dari alokasi APBD meningkat signifikan dari Rp26 miliar (2024) menjadi Rp79 miliar (2025); (c) sistem barcode sebagai inovasi teknologi yang mendorong transparansi dan mencegah penyimpangan transaksi; serta (d) partisipasi masyarakat yang secara aktif melaporkan pelanggaran kepada Dinas Perhubungan.

Lima faktor penghambat yang saling berkaitan juga teridentifikasi: (a) penyebaran informasi kebijakan yang belum merata akibat keterbatasan anggaran sosialisasi; (b) kendala jaringan internet di beberapa titik parkir yang menghambat pemindaian barcode; (c) resistensi sebagian juru parkir liar yang enggan bergabung sebagai petugas resmi karena ketidaksesuaian ekspektasi pendapatan; (d) rasio petugas pengawas terhadap titik parkir yang tidak ideal, menciptakan celah pengawasan terutama di area terpencil; dan (e) inkonsistensi penerapan sanksi di lapangan akibat keterbatasan bukti dan lamanya proses hukum.

Penelitian ini juga menemukan dinamika menarik dalam dimensi teknologi bahwa penggunaan sistem barcode justru menimbulkan tantangan baru yang belum diantisipasi dalam regulasi: tidak adanya prosedur cadangan (back-up procedure) yang tertuang secara eksplisit dalam Perwal untuk menghadapi gangguan jaringan. Kondisi ini mengakibatkan petugas harus menggunakan mekanisme diskresi teknis (pencatatan manual) yang tidak diatur secara formal, sehingga menimbulkan potensi inkonsistensi data dan ketidakpastian bagi pengguna layanan. Hal ini mengindikasikan perlunya revisi Perwal atau penyusunan peraturan teknis tambahan yang mencakup prosedur darurat teknologi. Hasil penelitian ini juga mendukung pandangan bahwa pemanfaatan teknologi digital dalam pelayanan publik dapat meningkatkan transparansi dan efektivitas penyelenggaraan layanan pemerintah (Kusuma et al., 2024).

IV. KESIMPULAN

Implementasi kebijakan parkir berlangganan dalam rangka penertiban juru parkir liar di Kota Medan Provinsi Sumatera Utara berdasarkan Perwal No. 26 Tahun 2024 belum berjalan secara optimal pada kelima dimensi teori Dye (2017). Dimensi organisasi pelaksana terpenuhi melalui penambahan tugas pada Bidang Perparkiran yang ada tanpa pembentukan lembaga baru. Dimensi pedoman dan aturan terpenuhi dengan tersedianya SOP kolaboratif, diskresi yang terbatas, dan sanksi berjenjang yang tegas. Dimensi anggaran menunjukkan komitmen kuat pemerintah dengan peningkatan alokasi hingga Rp79 miliar pada 2025, namun belanja sosialisasi masih terbatas. Dimensi sumber daya manusia menonjolkan strategi rekruitmen inklusif mantan juru parkir liar dan pelatihan teknis 5 hari yang efektif menurunkan jumlah pelanggar. Dimensi teknologi menunjukkan ketersediaan infrastruktur barcode yang memadai, namun terkendala jaringan internet tidak stabil di beberapa titik, inkonsistensi pengawasan, serta masih adanya praktik pungutan liar.

Keterbatasan Penelitian. Penelitian ini terbatas pada perspektif kualitatif dengan informan dari satu institusi utama (Dinas Perhubungan), belum mencakup kajian perbandingan lintas kota dan pengukuran dampak kuantitatif terhadap PAD maupun penurunan jumlah juru parkir liar secara komprehensif.

Arah Masa Depan Penelitian (Future Work). Penelitian selanjutnya diharapkan mengkaji efektivitas kebijakan parkir berlangganan terhadap peningkatan PAD secara kuantitatif, mengembangkan model evaluasi multi-kota untuk menilai best practice implementasi, serta meneliti pengaruh adopsi teknologi digital yang lebih canggih seperti sistem otomatis berbasis AI dalam pengelolaan perparkiran perkotaan.

V. UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih terutama ditujukan kepada Pelaksana Tugas Kepala Dinas Kota Medan beserta jajarannya yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melaksanakan penelitian, serta seluruh pihak yang membantu dan mensukseskan pelaksanaan penelitian.

VI. DAFTAR PUSTAKA

Arief, A., Natalia, V. V., & Wunas, S. (2026). Parking availability , on-street parking behaviour , and residential road capacity : evidence from a household survey and correlation analysis. *International Journal of Transport Development and Integration*, *10*(1), 275–287. https://doi.org/10.56578/ijtdi100119

Audina, Y., & Khalid. (2025). Implementasi peraturan wali kota medan nomor 26 tahun 2024 tentang petunjuk pelaksanaan parkir berlangganan di tepi jalan umum perspektif siyasah dusturiyah. *Al-Sulthaniyah*, *14*(2), 458–470. https://doi.org/10.37567/al-sulthaniyah.v14i2.4204

Badan Pusat Statistik. (2024). Perkembangan jumlah kendaraan bermotor menurut jenis (Unit). https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/NTcjMg==/perkembangan-jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis--unit-.html

Carroll, L. S. L. (2017). A comprehensive definition of technology from an ethological perspective. *Social Sciences*, *6*(4), 126. https://doi.org/10.3390/socsci6040126

Dye, T. R. (2017). Understanding public policy (15th ed.). *Pearson Education.*

Eljawati, & Susilawati. (2023). Strategi badan pengelolalaan keuangan dan aset daerah dalam meningkatkan pendapatan daerah di kabupaten sumedang provinsi jawa barat. *Jurnal Ekonomi dan Keuangan Publik*, 21–40. https://ejournal.ipdn.ac.id/JEKP/article/view/3253

Faj'jrina, F. S. N., & Wibawani, S. (2024). Implementasi kebijakan parkir berlangganan di kabupaten tuban. *Ganaya: Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora*, *7*(3), 182–189. https://doi.org/10.37329/ganaya.v7i3.3377

Filjannah, A., & Hidayat, R. (2025). Consumer protection against unauthorized charges in subscription-based parking system in medan: a legal analysis from the perspective of istishab. *Al-Adalah: Jurnal Hukum dan Politik Islam*, *10*(2), 383–395. https://doi.org/10.30863/ajmpi.v10i2.10263

Haykal, M. I., Utomo, D. D., Nalien, E. M., & Ardiensyah. (2025). Optimalisasi penerimaan pajak daerah di kota baubau : analisis implementasi sistem digital dan peran camat-lurah. *Media Akuntansi Perpajakan*, *10*(1), 126–132. https://journal.uta45jakarta.ac.id/index.php/MAP/article/view/8359/3147

Homauni, A., Markazi-moghaddam, N., Mosadeghkhah, A., Noori, M., Abbasiyan, K., Jame, S. Z. B. (2023). Budgeting in healthcare systems and organizations : a systematic review. *Iranian Journal of Public Health*, *52*(9), 1889–1901. https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC10682572/

Korlantas Polri. (2025). Jumlah data kendaraan per polda. http://rc.korlantas.polri.go.id:8900/eri2017/laprekappolda.php

Kusuma, A. A., Wasistiono, S., & Pitono, A. (2024). Penerapan e government dalam meningkatkan kualitas pelayanan publik di dinas penanaman modal dan pelayanan terpadu satu pintu kota bandung provinsi jawa barat. *Visioner: Jurnal Pemerintahan Daerah di Indonesia 1*, 145–158. https://doi.org/10.54783/jv.v13i2.422

Marwiyah, S., K. D, N. U., & Pratama, A. (2024). Implementasi kebijakan parkir berlangganan dalam meningkatkan pendapatan asli daerah (studi implementasi peraturan walikota probolinggo nomor 102 tahun 2020). *Innovative: Journal of Social Science Research, 4*(4), 7739–7747. https://j-innovative.org/index.php/Innovative/article/view/13041/9335

Nugroho, B. L., Supeno, E., Asmorowati, S., & Hapsari, W. (2024). Implementation of the smart parking system (sps): a study on cashless payment for public roadside parking fees in surabaya city. *JGAR: Journal of Governance and Administrative Reform, 5*(2). https://doi.org/10.20473/jgar.v5i2.61650

Nurdin, I., & Hartati, S. (2019). *Metodologi penelitian sosial*. Media Sahabat Cendekia Surabaya.

Pemerintah Kota Medan. (2024). Pasca penggratisan parkir tepi jalan non e-parking, dishub medan amankan puluhan orang pelaku pungli parkir. https://portal.medan.go.id/berita/pasca-penggratisan-parkir-tepi-jalan-non-e-parking-dishub-medan-amankan-puluhan-orang-pelaku-pungli-parkir__read4290.html

Rahmadanita, A. (2019). Pembinaan ketentraman dan ketertiban umum: (studi kasus gelandangan dan pengemis). *Jurnal Tatapamong, 1*, 95–104. https://doi.org/10.33701/jurnaltatapamong.v1i2.1154

Riyanto, A., Setiawan, I., & Darwanto. (2024). Implementasi kebijakan penanggulangan juru parkir liar terhadap ketertiban di tepi jalan umum pada dinas perhubungan kota cirebon. *Praja Observer: Jurnal Penelitian Administrasi Publik, 4*(05), 167–186. https://doi.org/10.69957/praob.v4i05.1645

Situmorang, C. I., & Suprima. (2024). Integrasi hukum dan filsafat dalam mengatur perilaku parkir: pendekatan multidisipliner untuk penanggulangan parkir liar. *Indonesian Journal of Law and Justice*, *1*(4), 1–10. https://doi.org/10.47134/ijlj.v1i4.2594

Supriyadi. (2025). Local government strategies in addressing illegal parking in urban areas: a case study of malang city, indonesia. *Pangripta: Jurnal Ilmiah Kajian Perencanaan Pembangunan, 8*(1), 96–106. https://doi.org/10.58411/dy4ncj94

Tumanggor, S., Tanjung, H., Pasaribu, A., Simbolon, S. N. I., & Pasaribu, I. (2024). Software analisis data kualitatif (studi penggunaan software atlas.tidalam penelitian kualitatif). *Al-Muhajirin: Jurnal Pendidikan Islam, 1*. https://ejournalstithasiba.my.id/index.php/muhajirin/article/view/17/11

Zhang, Z., Gao, Y., Zhang, F., & Liu, W. (2026). Parking management and operation: a bibliometric analysis and comprehensive review. *Transport Economics and Management*, *1*(4), 14–37. https://doi.org/10.1016/j.team.2025.12.001