

# Analisis Efektivitas Program Terminal Parkir Elektronik Sebagai Perwujudan *Smart City* Kota Bandung

Aldi Rinaldi Nurmawan<sup>1</sup>, Kamalah Saadah<sup>2</sup>, Sulistia Suwondo<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Jurusan Akuntansi, Politeknik Negeri Bandung, Bandung 40012  
E-mail : aldi.rinaldi.amp15@polban.ac.id

<sup>2</sup>Jurusan Akuntansi, Politeknik Negeri Bandung, Bandung 40012  
E-mail : kamalah.mala@gmail.com

<sup>3</sup>Jurusan Akuntansi, Politeknik Negeri Bandung, Bandung 40012  
E-mail : sulistia.suwondo.h@gmail.com

## ABSTRAK

Sejak tahun 2013 Kota Bandung berupaya mewujudkan konsep *smart city*, salah satu upaya mewujudkan konsep tersebut adalah dengan mengembangkan teknologi dalam bidang transportasi yaitu Program Terminal Parkir Elektronik (TPE). Kehadiran program ini diharapkan mampu menghilangkan masalah perpajakan di Kota Bandung, serta mampu meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Bandung. Namun kenyataannya program ini dinilai tidak sesuai harapan, oleh karena itu harus diukur keefektifannya karena efektivitas TPE merupakan hal yang sangat penting dalam meningkatkan penerimaan retribusi parkir sehingga dapat berkontribusi tinggi terhadap PAD Kota Bandung. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui efektivitas Program TPE sebagai perwujudan *smart city*, serta mengetahui dampaknya terhadap PAD Kota Bandung dengan cara mengukur efektivitas program. Selanjutnya dilakukan analisis mengenai kesesuaian kebijakan program terminal parkir elektronik dengan konsep *smart city*. Setelah menganalisis dua hal tersebut, dilakukan analisis mengenai kontribusi penerimaan retribusi parkir terhadap pendapatan asli daerah dengan menggunakan kriteria persentase Depdagri, Kepmendagri No. 690.900.327 Tahun 2006 tentang Pedoman Penilaian dan Kinerja Keuangan Daerah. Metode penelitian yang digunakan meliputi kuesioner, wawancara, observasi, dan dokumentasi. Hasil penelitian ini menunjukkan program terminal parkir elektronik masih kurang efektif, dan kontribusinya terhadap PAD Kota Bandung masih sangat kurang. Meskipun demikian, pengimplementasian kebijakan ini telah cukup baik guna mewujudkan Bandung *Smart City*.

## Kata Kunci

*Efektivitas Program, Terminal Parkir Elektronik, Smart City, PAD*

## 1. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Sejak berlakunya praktik otonomi daerah, maka pemerintah daerah berhak untuk mengatur dan mengurus segala kegiatan pemerintahannya secara mandiri. Diterapkannya praktik otonomi daerah membuat kesejahteraan masyarakat sangat tergantung kepada pemerintah daerah, oleh karena itu pemerintah daerah harus mengoptimalkan keuangan pemerintahannya terutama dalam hal pendapatan asli daerahnya. Guna meningkatkan penerimaan keuangan daerah, pemerintah pusat mengeluarkan kebijakan perpajakan daerah, yaitu lahirnya Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Dalam pelaksanaan pemerintahan daerah salah satunya dibiayai dari penerimaan retribusi daerah. Retribusi parkir di tepi jalan umum merupakan salah satu retribusi daerah yang berkontribusi terhadap pendapatan asli daerah.

Kota Bandung merupakan daerah yang memiliki potensi yang besar dalam sumber pendapatan asli daerah terutama dari sektor retribusi parkir di tepi jalan umum. Namun kenyataannya sumber potensi ini belum tergali secara optimal, setiap tahun pendapatan retribusi parkir selalu bocor hingga belasan miliar rupiah. Cara untuk menghilangkan masalah-masalah perpajakan tersebut

adalah dengan diterapkannya konsep *smart parking*, yang mana konsep ini merupakan salah satu perwujudan *smart city*. Sejak tahun 2013, Kota Bandung mulai berusaha menjadi lebih baik lagi dalam hal pelayanan publik serta berupaya mewujudkan konsep *smart city*. Penerapan konsep *smart city* merupakan suatu rencana Kota Bandung guna meningkatkan pelayanan publik, yang mana konsep *smart city* ini tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Bandung tahun 2014-2018.

Salah satu lokasi di Kota Bandung yang menggunakan terminal parkir elektronik adalah Jalan Braga. Jalan Braga ini merupakan lokasi pertama diterapkannya teknologi parkir elektronik di Bandung dan di Indonesia. Penerapan terminal parkir elektronik di Jalan Braga pada mulanya tidak dilirik oleh masyarakat, namun seiring berjalannya waktu masyarakat mulai menyukai teknologi ini, sehingga terminal parkir elektronik di Jalan Braga dinilai efektif dan bisa menjadi percontohan untuk lokasi lainnya di Kota Bandung, dan dianggap dapat mendongkrak retribusi parkir di tepi jalan umum. Oleh karena itu Pada tahun 2016, Dinas Perhubungan Kota Bandung memasang 445 terminal parkir elektronik di 221 titik lokasi di Kota Bandung.

Meskipun Pemerintah Kota Bandung telah menerapkan program TPE sebagai solusi untuk

menghilangkan masalah-masalah perparkiran di Kota Bandung dan sebagai solusi untuk meningkatkan pendapatan asli daerahnya, kenyataannya masih banyak masalah yang terjadi. Target realisasi penerimaan retribusi parkir tahun 2017 adalah 140 miliar namun hanya tercapai 5 miliar lebih, atau sekitar 5%. Terminal parkir elektronik tidak berjalan secara optimal, hal ini disebabkan karena operasionalnya yang kompleks, biayanya yang mahal, serta banyaknya parkir liar (Tribunjabar.co.id, 2017)[9]. Masalah lainnya adalah masyarakat memilih membayar ke juru parkir karena tarifnya sama meskipun parkir sampai berjam-jam, berbeda apabila menggunakan terminal parkir elektronik (Otoritasnews.com, 2018)[1]. Kemudian masih kurangnya sosialisasi dari pihak pelaksana program sehingga masyarakat banyak yang tidak mengetahui adanya program terminal parkir elektronik.

Berdasarkan uraian tersebut, efektivitas TPE merupakan hal yang sangat penting dalam hal meningkatkan penerimaan retribusi parkir sehingga dapat berkontribusi tinggi terhadap PAD Kota Bandung. Oleh karena itu efektivitas dan kesesuaian implementasi kebijakan harus diukur dan di analisis. Efektivitas dapat dilihat dari beberapa faktor, diantaranya adalah sosialisasi program, pemahaman program, tujuan program, perubahan nyata, dan sistem pengawasan dan pengendalian yang mendidik (Budiani, 2007; Sutrisno, 2007; Siagian, 1978). Sedangkan kesesuaian program terminal parkir elektronik sebagai perwujudan *smart city* dapat dilihat dari komunikasi, sumber daya, disposisi, dan birokrasi (Edward, 1980). Adapun dampak program TPE terhadap PAD Kota Bandung digunakan kriteria persentasi Depdagri, Kepmendagri No. 690.900.327 Tahun 2006 tentang Pedoman Penilaian dan Kinerja Keuangan Daerah, yang melihat kontribusi retribusi parkir terhadap pendapatan asli daerah.

## 1.2 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk :

1. Mengetahui efektivitas program terminal parkir elektronik serta penerapannya sebagai perwujudan *smart city*.
2. Mengetahui dampak program terminal parkir elektronik terhadap pendapatan asli daerah Kota Bandung.
3. Mengetahui faktor pendorong dan penghambat program terminal parkir elektronik.
4. Memberikan solusi dan rekomendasi yang berguna untuk memaksimalkan pelaksanaan program terminal parkir elektronik.

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Konsep Efektivitas Program

#### 2.1.1 Pengertian Efektivitas Program

Efektivitas program digunakan untuk mengukur keberhasilan suatu program yang sebelumnya telah ditetapkan. Menurut Rini dan Indah dalam Pradipta dan Hariani (2017)[15] efektivitas program merupakan cara untuk mengukur kesesuaian program dengan tujuan. Sementara berdasarkan pandangan Ditjen Binlantas Depnaker dalam Pertiwi dan Nurcahyanto (2017)[14],

dengan membandingkan tujuan dan *output* program maka efektivitas program dapat diketahui. Hal tersebut sejalan dengan yang dikemukakan Kerkpatrick yang dikutip Cascio dalam Pertiwi dan Nurcahyanto (2017)[14] bahwa salah satu evaluasi terhadap program bisa dilakukan dengan melihat reaksi peserta terhadap program yang diikuti.

#### 2.1.2 Ukuran Efektivitas Program

Efektivitas diukur dengan melihat sejauh mana ketercapaian tujuan dengan rencana yang sebelumnya ditetapkan. Menurut Budiani dalam Pertiwi dan Nurcahyanto (2017)[14] mengukur efektivitas program dapat dilakukan dengan kriteria berikut ini: (1) Ketepatan sasaran program, yaitu sejauh mana peserta program dapat mencapai sasaran dengan tepat; (2) Sosialisasi program, yaitu sosialisasi yang dilakukan kepada masyarakat berdasarkan kemampuan pihak penyelenggara program; (3) Tujuan program, yaitu kesinambungan antara tujuan dengan hasil pelaksanaan program; (4) Pemantauan program, yaitu pelaksanaan kegiatan yang dilakukan sebagai bentuk apresiasi kepada peserta program.

Berbeda dengan pendapat Budiani, Siagian dalam Fardhy dan Yanuardi (2016)[5] mengemukakan ukuran efektivitas program meliputi: (1) Kejelasan tujuan yang hendak dicapai; (2) Kejelasan strategi pencapaian tujuan, yaitu penentuan cara yang dilakukan untuk mencapai tujuan yang ditetapkan sebelumnya; (3) Proses analisis dan perumusan kebijakan yang mantap, yaitu strategi serta kebijakan yang ditentukan harus mampu menjembatani tujuan yang ditetapkan dengan usaha-usaha kegiatan operasional; (4) Perencanaan yang matang, yaitu mengambil keputusan untuk kegiatan di masa depan; (5) Penyusunan program yang tepat, yaitu berkaitan dengan pedoman untuk bertindak; (6) Tersedianya sarana dan prasarana, hal ini berguna dalam menunjang pelaksanaan program; (7) Pelaksanaan yang efektif dan efisien, bila program tidak dilakukan secara efektif dan efisien maka tujuan pun tidak akan tercapai; (8) Sistem pengawasan dan pengendalian, yaitu dilakukan untuk mengatur dan mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diharapkan dalam pelaksanaan program.

Sedangkan Sutrisno dalam Pertiwi dan Nurcahyanto (2017)[14] menyebutkan ukuran efektivitas dalam sebuah organisasi meliputi: (1) Pemahaman program, yaitu sejauh mana program dapat dipahami oleh masyarakat; (2) Tepat sasaran, yaitu apa yang dikehendaki tersebut tercapai atau tidak; (3) Tepat waktu, yaitu melihat penggunaan waktu pelaksanaan program telah tepat dengan yang sebelumnya diharapkan; (4) Tercapainya tujuan, yaitu diukur dengan pencapaian tujuan yang telah dilakukan; (5) Perubahan nyata, yaitu melihat sejauh mana pengaruh yang timbul dari program tersebut terhadap masyarakat.

Dari sejumlah ukuran-ukuran efektivitas program di atas, penulis menggunakan beberapa teori yang dikemukakan Budiani, Sutrisno, dan Siagian seperti yang terdapat dalam Pradipta dan Hariani (2017)[15], dengan indikatornya meliputi: (1) Sosialisasi program, yaitu sosialisasi yang dilakukan kepada masyarakat berdasarkan kemampuan pihak penyelenggara program; (2) Pemahaman program, yaitu melihat sejauh mana program dapat dipahami oleh masyarakat; (3) Tujuan program, yaitu

kesinambungan antara tujuan dengan hasil pelaksanaan program; (4) Perubahan nyata, yaitu melihat sejauh mana pengaruh yang timbul dari program tersebut terhadap masyarakat; (5) Sistem pengawasan dan pengendalian yang bersifat mendidik, yaitu dilakukan untuk mengatur dan mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diharapkan dalam pelaksanaan program atau kegiatan.

## 2.2 Konsep Implementasi Kebijakan

### 2.2.1 Pengertian Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan merupakan pelaksanaan kegiatan dengan mengacu pada pedoman-pedoman yang ada sehingga kegiatan tersebut dapat memberikan manfaat secara efektif. Hal ini sejalan dengan pendapat Kahya dan Zenju dalam Mursalim (2017)[10] bahwa implementasi kebijakan adalah aktivitas untuk mengimplementasikan kebijakan secara efektif. Sulitnya menentukan hasil dari kebijakan diakibatkan adanya dampak yang tidak terantisipasi sebelumnya. Sementara menurut Dwijowijoto dalam Susila (2016)[20] implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar suatu kebijakan bisa mencapai tujuannya, yang diimplementasikan secara langsung dalam bentuk program maupun melalui turunan formulasi kebijakan tersebut.

### 2.2.2 Model Implementasi Kebijakan

Ada banyak model implementasi menurut para ahli. Gerston dalam Baedhowi (2009:2007)[2] mengemukakan ada empat faktor yang mempengaruhi implementasi meliputi : (1) kemampuan pelaksana dalam menerjemahkan dan melaksanakan keputusan yang dibuat pengambil keputusan; (2) sumber daya yang meliputi sumber daya manusia, sumber daya finansial, dan sumber daya peralatan; (3) kuantitas pelaksana yang sesuai dan tidak terlalu banyak; (4) akuntabilitas pelaksana kebijakan. Berbeda dengan Gerston, menurut Grindle dan Thomas dalam Baedhowi (2009:28)[2] faktor yang mempengaruhi kebijakan meliputi politik, finansial, manajerial, serta kualitas kemampuan teknis para pelaksana. Sementara menurut Edward III dalam Kireina (2017)[8] indikator implementasi kebijakan meliputi: (1) Komunikasi, merupakan salah satu faktor yang menentukan implementasi kebijakan, yang mana implementasi yang efektif dapat terwujud apabila para pembuat keputusan mengetahui apa yang mereka kerjakan. Indikator komunikasi meliputi: (a) Transmisi, penyampaian komunikasi yang baik maka akan menghasilkan implementasi yang baik; (b) Kejelasan, artinya komunikasi harus jelas dan tidak membingungkan; (c) Konsistensi, artinya perintah yang diberikan harus jelas dan konsisten. (2) Sumber daya, meliputi (a) Sumber daya manusia; (b) Sumber daya kewenangan; (c) Sumber daya anggaran; (d) Sumber daya peralatan. (3) Disposisi, merupakan sikap yang timbul dari para pelaku kebijakan untuk mencapai tujuan kebijakan dengan sungguh-sungguh. Jika pelaksana memiliki sikap yang baik terhadap kebijakan maka kemungkinan besar kebijakan berhasil, begitupun sebaliknya; (4) Birokrasi, memiliki dua karakteristik yaitu (a) SOP, merupakan perkembangan dari tuntutan internal akan kepastian waktu, sumber daya, serta kebutuhan penyeragaman dalam organisasi kerja yang kompleks dan

luas (Mursalim, 2017)[10]; (b) fragmentasi, merupakan penyebaran tanggung jawab suatu kebijakan kepada beberapa badan yang berbeda sehingga dalam pelaksanaannya memerlukan koordinasi.

## 2.4 Konsep Smart City

### 2.4.1 Pengertian Smart City

*Smart city* merupakan konsep pengembangan teknologi yang diterapkan diantara sistem yang ada di dalamnya. Hal ini sejalan dengan pendapat Pratama (2014)[16], yang menyatakan bahwa *smart city* atau kota pintar adalah suatu konsep pengembangan, penerapan teknologi yang diterapkan di daerah untuk sebuah interaksi yang kompleks diantara sistem yang ada di dalamnya. Pendapat lain dikemukakan oleh Caragliu dalam Kireina (2017)[8] bahwa *smart city* adalah sebuah kota yang mampu menggunakan sumber daya manusia, modal sosial, sarana dan prasarana telekomunikasi modern guna mewujudkan pertumbuhan ekonomi berkelanjutan dan kualitas hidup yang tinggi, yang mana didalamnya melibatkan partisipasi masyarakat dalam manajemen pemerintahannya.

### 2.4.2 Model Smart City

Menurut Suhono dkk. dalam Kireina (2017)[8], terdapat enam model *smart city* agar kota berhasil dalam menjalankan konsep *smart city*, meliputi: (1) *Smart Government*, artinya Pemerintah sebagai bagian penting dalam negara memiliki fungsi dan tugas untuk membentuk paradigma kehidupan yang lebih baik terhadap masyarakat secara transparan dan peduli terhadap seluruh rakyatnya; (2) *Smart People*, tujuan utama dari konsep *smart people* adalah terbentuknya masyarakat madani (berkompeten) dan sadar diri; (3) *Smart Economy*, semakin tingginya inovasi-inovasi baru yang senantiasa terus ditingkatkan akan menambah peluang usaha baru dan meningkatkan persaingan pasar; (4) *Smart Mobility*, proses pengelolaan pengembangan infrastruktur kota di masa depan merupakan sistem pengelolaan terpadu guna menjamin keberpihakan pada kepentingan publik, (5) *Smart Living*, lingkungan yang bisa memberikan kenyamanan, sumber daya berkelanjutan, keindahan fisik ataupun non fisik bagi masyarakat; (6) *Smart Live*, manusia mempunyai kualitas hidup yang terukur dan berbudaya.

## 2.6 Smart Parking System

Berdasarkan pernyataan *San Fransisco Municipal Transportation Agency* dalam Kireina (2017)[8], tujuan dari *smart parking system* adalah untuk memudahkan pengelolaan parkir. Berikut ini elemen dasar dan manfaat *smart parking system*: (1) *Easier payment methods*, artinya membuat kemudahan dalam hal pembayaran, karena proses pembayarannya menggunakan kartu *e-money*; (2) *Improved muni speed and reliability*, artinya membantu mempercepat proses perpajakan dan pembayarannya, terutama dalam kondisi yang ramai; (3) *Reduced illegal parking*, artinya dapat mengurangi parkir liar, karena tersedianya ruang khusus parkir di dekat TPE; (4) *Improved safety for all road users*, artinya dapat menanggulangi bahaya kecelakaan yang sering terjadi di jalan; (5) *Increasing economic vitality*

and competitiveness, artinya dapat meningkatkan akses ke area komersil yang ramai.

### 3. METODE PENELITIAN

Tipe penelitian ini adalah penelitian deskriptif kuantitatif dan kualitatif. Pendekatan deskriptif kuantitatif digunakan untuk mengetahui efektivitas program terminal parkir elektronik, dan mengetahui dampak dari penerimaan retribusi parkir terhadap PAD, sedangkan pendekatan kualitatif digunakan untuk menganalisis kebijakan program terminal parkir elektronik sebagai perwujudan *smart city*. Populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat yang sedang/pernah menggunakan TPE di Kota Bandung. Teknik pengambilan sampel dengan menggunakan *non probability sampling*, dengan teknik *insidental/convenience sampling*. Jumlah sampel dalam penelitian ini merujuk pada Rumus Lemeshow (1990) sehingga jumlah sampelnya adalah sebesar 100 orang. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini meliputi dokumentasi, wawancara, observasi, dan kuesioner. Teknik analisis data yang digunakan untuk mengukur efektivitas yaitu teknik analisis deskriptif kuantitatif. Metode yang digunakan adalah dengan cara mencari nilai rata-rata persentase dari masing-masing indikator efektivitas, lalu nilai dari masing-masing indikator efektivitas digabungkan, kemudian dicari nilai rata-ratanya. Digunakan skala likert dalam mengukur efektivitas dengan memberi skor pada tiap pertanyaan. Untuk mengetahui hasil dari efektivitas program, digunakan interval kelas 0,75 dengan kriteria sebagai berikut:

**Tabel III.1 Klasifikasi Kriteria Efektivitas Program**

Nilai	Kriteria
1 s.d 1,75	Tidak Efektif
> 1,75 s.d 2,5	Kurang Efektif
> 2,5 s.d 3,25	Efektif
> 3,25 s.d 4	Sangat Efektif

Teknik analisis data untuk mengukur dampak program TPE terhadap PAD yaitu melihat kontribusi realisasi retribusi parkir terhadap PAD, dengan hasilnya merujuk pada klasifikasi persentase retribusi parkir berdasarkan Depdagri, Kepmendagri No. 690.900.327 Tahun 2006 tentang Pedoman Penilaian dan Kinerja Keuangan Daerah sebagai berikut:

**Tabel III.2 Kriteria Persentase Retribusi Parkir**

Persentase	Kriteria
0,00% - 10 %	Sangat Kurang
10,00% - 20,00%	Kurang
20,00% - 30,00%	Sedang
30,00% - 40,00%	Cukup Baik
40,00% - 50,00%	Baik
Diatas 50%	Sangat Baik

Teknik analisis data untuk menganalisis kebijakan program TPE sebagai perwujudan *smart city* yaitu menggunakan teknik analisis kualitatif. Teknik analisis kualitatif yang digunakan dalam penelitian ini merupakan analisis model interaktif Miles dan Huberman yang meliputi: (1) *data reduction* yaitu dengan merangkum dan memilih hal-hal pokok data dari lapangan; (2) *data display*, yaitu menyajikan data dalam bentuk naratif sehingga

memahami apa yang terjadi; (3) *conclusion drawing*, yaitu menarik kesimpulan serta verifikasi.

## 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1 Efektivitas Program Terminal Parkir Elektronik

#### 1. Sosialisasi Program

Sosialisasi program merupakan cara agar semua informasi terkait program dapat tersampaikan kepada semua pihak terutama terhadap sasaran program.

**Tabel IV.3 Data Hasil Penelitian Sosialisasi Program Terminal Parkir Elektronik**

No	Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
1	Tidak Pernah	71	71
2	Pernah Sekali	27	27
3	Pernah Duakali	1	1
4	>Duakali	1	1
Total		100	100

Berdasarkan tabel IV.3 dapat diketahui bahwa 71 responden dengan persentase 71% menjawab tidak pernah mendapatkan sosialisasi mengenai program TPE. Sementara 1 responden dengan persentase 1% menjawab lebih dari duakali mendapatkan sosialisasi mengenai program TPE. Nilai skala rata-rata untuk distribusi dimensi sosialisasi program adalah 1,32 (tidak efektif). Tidak efektif dikarenakan masih kurang meratanya sosialisasi yang dilakukan oleh para pelaksana kebijakan. Faktor utama yang menyebabkannya adalah keterbatasan anggaran serta kurangnya pempublikasian melalui media sosial.

#### 2. Pemahaman Program

Pemahaman program berkaitan dengan pemahaman responden mengenai tata cara menggunakan terminal parkir elektronik.

**Tabel IV.4 Data Hasil Penelitian Pemahaman Program Terminal Parkir Elektronik**

No	Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
1	Tidak Bisa	5	5
2	Kurang Bisa	74	74
3	Bisa	20	20
4	Sangat Bisa	1	1
Total		100	100

Berdasarkan tabel IV.4 dapat diketahui bahwa 5 responden dengan persentase 5% menjawab tidak bisa menggunakan terminal parkir elektronik. Sementara 1 orang responden dengan persentase 1% menjawab sangat bisa menggunakan terminal parkir elektronik. Nilai skala rata-rata untuk distribusi pemahaman program adalah 2,17 (kurang efektif). Hal ini menunjukkan bahwa masih banyak masyarakat yang belum paham mengenai TPE disebabkan masyarakat tersebut belum menerima sosialisasi dan edukasi dari pihak pelaksana.

#### 3. Tujuan Program

Tujuan merupakan sesuatu yang hendak dicapai. Tujuan TPE adalah untuk memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat.

**Tabel IV.5 Data Hasil Penelitian Tujuan Program Terminal Parkir Elektronik**

No	Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
1	Tidak Sesuai	10	10
2	Kurang Sesuai	61	61
3	Sesuai	28	28



4	Sangat Sesuai	1	1
Total		100	100

Berdasarkan tabel IV.5 dapat diketahui bahwa 10 orang responden dengan persentase 10% menjawab tidak sesuai. Sementara hanya 1 orang responden dengan persentase 1% yang menjawab sangat sesuai. Nilai skala rata-rata untuk distribusi dimensi tujuan program adalah 2,2 (kurang efektif). Tujuan program ini belum tercapai secara baik. Masyarakat menilai Pemkot Bandung masih belum siap 100% melaksanakan program ini.

#### 4. Perubahan Nyata

Perubahan nyata merupakan suatu indikator untuk melihat sejauh mana program tersebut berdampak bagi masyarakat. Ada beberapa indikator yang diujikan, sebagai berikut:

##### A. Mendapatkan Kemudahan Dalam Parkir

**Tabel IV.6 Data Hasil Penelitian Kemudahan Dalam Parkir**

No	Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
1	Tidak Mudah	3	3
2	Kurang Mudah	3	3
3	Mudah	55	55
4	Sangat Mudah	39	39
Total		100	100

Berdasarkan tabel IV.6 dapat diketahui bahwa 3 orang responden dengan persentase 3% menjawab tidak mudah. Sementara 39 orang responden dengan persentase 39% menjawab sangat mudah. Nilai skala rata-rata untuk distribusi indikator ini adalah 3,30 (efektif). Hal ini membuktikan masyarakat mendapatkan kemudahan ketika parkir karena masyarakat merasa sistem non tunai ini lebih mudah dibandingkan dengan membayar tunai, serta bisa mempercepat waktu bayar.

##### B. Mendapatkan Pelayanan yang Baik Ketika Parkir

**Tabel IV.7 Data Hasil Penelitian Pelayanan yang Baik Ketika Parkir**

No	Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
1	Tidak Baik	0	0
2	Kurang Baik	0	0
3	Baik	95	95
4	Sangat Baik	5	5
Total		100	100

Berdasarkan tabel IV.7 dapat diketahui bahwa tidak ada responden yang menjawab tidak baik dan kurang baik. Sementara 5 orang responden dengan persentase 5% menjawab sangat baik. Nilai skala rata-rata untuk distribusi indikator ini adalah 3,05 (efektif). Hasil penelitian menunjukkan masyarakat merasa pelayanan dari juru parkir sudah baik. Juru parkir selalu mengarahkan lokasi parkir, dan selalu menyapa dengan ramah kepada para pengguna jasa parkir.

##### C. Mendapatkan Keamanan Ketika Parkir

**Tabel IV.8 Data Hasil Penelitian Keamanan Ketika Parkir**

No	Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
1	Tidak Aman	0	0
2	Kurang Aman	2	2
3	Aman	93	93
4	Sangat Aman	5	5
Total		100	100

Berdasarkan tabel IV.8 dapat diketahui bahwa tidak ada responden yang menjawab tidak aman. Sementara

5 orang responden dengan persentase 5% menjawab sangat aman. Nilai skala rata-rata untuk distribusi indikator ini adalah 3,03 (efektif). Masyarakat merasa aman, hal ini disebabkan lokasi parkir dijaga oleh juru parkir resmi dari Dishub Kota Bandung. Selain itu karena ketika parkir dilengkapi tiket parkir yang berisi nomor plat kendaraan dan durasi parkir, sehingga ketika hendak meninggalkan lokasi parkir selalu di cek kesesuaian tiket dengan kendaraan.

##### D. Mendapatkan Kenyamanan Ketika Parkir

**Tabel IV.9 Data Hasil Penelitian Kenyamanan Ketika Parkir**

No	Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
1	Tidak Nyaman	0	0
2	Kurang Nyaman	2	2
3	Nyaman	94	94
4	Sangat Nyaman	4	4
Total		100	100

Berdasarkan tabel IV.9 dapat diketahui bahwa tidak ada responden yang menjawab tidak nyaman, hal ini berarti tidak ada orang yang benar-benar tidak merasa aman ketika parkir. Sementara 4 orang responden dengan persentase 4% menjawab sangat nyaman. Nilai skala rata-rata untuk distribusi indikator ini adalah 3,02 (efektif).

Berdasarkan indikator di atas maka dapat disimpulkan bahwa nilai untuk dimensi perubahan nyata adalah sebagai berikut:

##### Tabel IV.10 Data Skor Total Dimensi Perubahan Nyata

No	Kategori	Nilai	Keterangan
1	Kemudahan ketika parkir	3,30	Efektif
2	Pelayanan yang baik ketika parkir	3,05	Efektif
3	Mendapatkan keamanan ketika parkir	3,03	Efektif
4	Mendapatkan kenyamanan ketika parkir	3,02	Efektif
Rata-rata		3,10	Efektif

Berdasarkan tabel IV.10 nilai rata-rata untuk dimensi perubahan nyata adalah 3,10 (efektif).

#### 5. Sistem Pengawasan dan Pendidikan yang Mendidik

Sistem pengendalian dan pengawasan yang bersifat mendidik ini artinya dilakukan untuk mengatur dan mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan dalam pelaksanaan program atau kegiatan. Ada dua indikator yang diujikan meliputi:

##### A. Juru Parkir Mengarahkan Untuk Menggunakan TPE

**Tabel IV.11 Data Hasil Penelitian Juru Parkir Mengarahkan Menggunakan TPE**

No	Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
1	Tidak Pernah Mengarahkan	7	7
2	Kadang-kadang Mengarahkan	13	13
3	Sering Mengarahkan	37	37
4	Selalu Mengarahkan	43	43
Total		100	100

Berdasarkan tabel IV.11 dapat diketahui bahwa 7 orang responden dengan persentase 7% menjawab tidak pernah mengarahkan. Sementara 43 orang responden

dengan persentase 43% menjawab selalu mengarahkan untuk menggunakan terminal parkir elektronik. Nilai skala rata-rata untuk distribusi indikator ini adalah 3,16 (efektif). Hal ini dapat dimaknai bahwa juru parkir hampir selalu mengarahkan para pengguna jasa parkir untuk menggunakan TPE.

### B. Juru Parkir Selalu Mengingat Ketika Ada Penambahan Jam Parkir

**Tabel IV.12 Data Hasil Penelitian Juru Parkir Mengingat Jam Parkir**

No	Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
1	Tidak Pernah Mengingat	8	8
2	Kadang-kadang Mengingat	17	17
3	Sering Mengingat	38	38
4	Selalu Mengingat	37	37
Total		100	100

Berdasarkan tabel IV.12 dapat diketahui bahwa 8 orang responden dengan persentase 8% menjawab tidak pernah mengingat. Sementara 37 orang responden dengan persentase 37% menjawab selalu mengingat. Nilai skala rata-rata untuk distribusi indikator ini adalah 3,04 (efektif). Hasil ini dapat dimaknai bahwa juru parkir selalu mengecek tiket parkir jika para pengguna jasa parkir hendak meninggalkan lokasi parkir.

Berdasarkan indikator di atas maka dapat disimpulkan bahwa nilai untuk dimensi sistem pengawasan dan pengendalian yang bersifat mendidik adalah sebagai berikut:

**Tabel IV.13 Data Skor Total Dimensi Sistem Pengawasan dan Pengendalian yang Bersifat Mendidik**

No	Kategori	Nilai	Keterangan
1	Mengarahkan untuk menggunakan TPE	3,16	Efektif
2	Mengingat penambahan jam parkir	3,04	Efektif
Rata-rata		3,10	Efektif

Berdasarkan tabel IV.13 nilai rata-rata untuk indikator perubahan nyata adalah 3,10 maka dapat disimpulkan dimensi sistem pengawasan dan pengendalian yang bersifat mendidik ini termasuk dalam kategori efektif.

Setelah dilakukan analisis mengenai efektivitas program terminal parkir elektronik dengan 5 dimensi penilaian maka berikut ini merupakan rekapitulasi nilai dari masing-masing dimensi tersebut:

**Tabel IV.14 Rekapitulasi Nilai Efektivitas Program Terminal Parkir Elektronik**

No	Dimensi	Nilai	Keterangan
1	Sosialisasi Program	1,32	Tidak Efektif
2	Pemahaman Program	2,17	Kurang Efektif
3	Tujuan Program	2,20	Kurang Efektif
4	Perubahan Nyata	3,10	Efektif
5	Sistem Pengawasan dan Pengendalian yang Bersifat Mendidik	3,10	Efektif
Rata-rata		2,37	Kurang Efektif

Berdasarkan tabel IV.14 nilai keseluruhan untuk efektivitas terminal parkir elektronik adalah 2,37 sehingga dapat dimaknai program TPE masih kurang efektif.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Pradipta dan Hariani (2017)[15], yang menyebutkan bahwa efektivitas TPE di Jakarta belum efektif. Namun apabila dirinci lebih lanjut, hasil penelitian ini memiliki beberapa kesamaan dan beberapa perbedaan terkait hasil dari alat ukur yang diujikan, hal ini disebabkan karena perbedaan sudut pandang orang yang menilai efektivitas.

## 4.2 Terminal Parkir Elektronik Sebagai Perwujudan Smart City

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi penulis di lapangan terkait implementasi kebijakan program terminal parkir elektronik sebagai perwujudan *smart city* jika dikaitkan dengan Teori Edward III adalah sebagai berikut:

### 1. Komunikasi

Komunikasi merupakan faktor penting dalam suatu implementasi kebijakan, baik itu antar pelaksana kebijakan ataupun dengan sasaran kebijakan. Proses penyaluran informasi/komunikasi terkait kebijakan program terminal parkir elektronik ini berjalan dengan baik. Proses sosialisasi, edukasi, dan optimalisasi kebijakan program TPE dibagi menjadi 3 tahap. Pertama, proses sosialisasi, edukasi, dan optimalisasi kepada para pegawai dilakukan dengan cara penyampaian konsep terminal parkir elektronik sebagai perwujudan *smart city*. Kedua kepada para juru parkir dilakukan dengan cara mengumpulkan para juru parkir lalu diberikan arahan mengenai terminal parkir elektronik. Proses tersebut berjalan dengan baik meskipun terkadang juru parkir sulit memahami arahan yang diberikan pihak Dishub tersebut. Kendala ini terjadi karena pengaruh tingkat pendidikan juru parkir dan karena faktor usia, yang mana rata-rata usia juru parkir di atas 40 tahun. Ketiga adalah kepada masyarakat, UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung berupaya dengan baik untuk mensosialisasikan kebijakan program terminal parkir elektronik baik itu secara langsung maupun secara tidak langsung dengan memanfaatkan media masa dan media cetak seperti televisi lokal, koran, spanduk dan radio. Namun proses sosialisasi tersebut terkendala anggaran sehingga pihak UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung hanya menyesuaikan *budget* yang ada maka sosialisasi belum merata diterima oleh masyarakat.

Proses komunikasi yang terjadi di lingkungan internal UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung sudah baik. Perintah dari tiap tingkatan organisasi dapat dicerna secara baik. Salah satu strategi yang diterapkan untuk berkomunikasi antar pegawai internal adalah dengan memanfaatkan media sosial grup *whatsapp*. Selain perintah yang diterima secara *face to face*, biasanya perintah diberikan secara terbuka di grup *whatsapp*.

Berdasarkan hal di atas dapat dimaknai bahwa komunikasi merupakan hal yang penting karena dengan komunikasi yang baik akan mengurangi kesalahan yang terjadi. Hal ini sejalan dengan pendapat Edward III[4] yang menyatakan bahwa dengan makin baiknya koordinasi

komunikasi yang dilakukan oleh pihak-pihak pelaksana yang terlibat maka terjadinya kesalahan akan sangat kecil, begitupun sebaliknya.

## 2. Sumber Daya

Sumber daya merupakan suatu syarat guna berjalannya suatu organisasi terutama terkait implementasi kebijakan. Kualitas sumber daya manusia yang ada di UPT Perparkiran jika ditinjau dari segi tingkat pendidikan, rata-rata pegawai UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung berpendidikan minimal SMA/Sederajat sehingga dari segi kualitas sudah cukup baik. Jika ditinjau dari segi kuantitas, UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung masih kekurangan pegawai untuk bidang teknologi dan pengawasan. Faktor yang menyebabkan UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung belum bisa merekrut tenaga tambahan tersebut adalah karena belum berstatus BLUD.

Berdasarkan hal di atas kemampuan pelaksana baik dari segi kualitas maupun kuantitas sangat dibutuhkan dalam implementasi kebijakan agar kebijakan berjalan sesuai dengan rencana. Hal ini sejalan dengan pendapat Siagian sebagaimana dikutip Susila (2016)[20] bahwa dibutuhkan kemampuan para pegawai untuk mengantisipasi serta menghadapi hal baru seperti aspirasi, perkembangan, tuntutan, dan pengetahuan, yang mana hal ini perlu respon cepat dari birokrasi agar dapat menjalankan fungsi organisasi sebagaimana mestinya.

Dari segi kewenangan sudah tepat, karena kebijakan ini dirancang oleh Walikota Bandung sebagai orang yang berkompoten dan mempunyai kualitas tinggi. Kualitas ini diukur berdasarkan tingkat pendidikan pembuat kebijakan. Berdasarkan Undang-Undang No.8 Tahun 2015 [21] menyatakan bakal calon Gubernur/Bupati/Walikota atau wakilnya yang memenuhi syarat berpendidikan minimal SMA/Sederajat. Terkait dengan kebijakan pengadaan TPE, kebijakan ini didasarkan atas banyaknya parkir liar seperti yang dikeluhkan oleh masyarakat. Hal ini berarti pemimpin (Wali Kota Bandung) telah mampu membuat kebijakan dengan memperhatikan aspirasi serta urgensi yang diperlukan Kota Bandung, serta berorientasi pada publik. Hal ini sejalan dengan pendapat Dwiyanto dalam Susila (2016)[20] yang menyatakan indikator responsivitas publik diantaranya merespon berbagai keluhan dari pengguna jasa, dan menggunakan menggunakan keluhan tersebut untuk perbaikan pelayanan publik.

Ketiga adalah sumber daya peralatan, yang mana sudah baik. Peralatan ini diklaim dapat tahan lama serta tidak mudah rusak, serta sesuai dengan konsep *smart parking* yang dapat bekerja secara *realtime*. Hal ini bermakna bahwa peralatan sangat mempengaruhi implementasi kebijakan. Hal ini sejalan dengan pendapat Edward III dalam Widodo (2010:102)[22] yang menyatakan implementasi kebijakan tidak akan berhasil tanpa adanya fasilitas fisik(peralatan) yang mendukung.

Keempat adalah sumber daya anggaran. Kebijakan TPE ini terkendala oleh terbatasnya anggaran sehingga menyebabkan proses sosialisasi program menjadi tidak merata dan pelayanan kepada masyarakat kurang tersampaikan. Hal ini sejalan dengan pendapat Edward III[4] yang menyatakan anggaran yang terbatas

menyebabkan pemberian kualitas pelayanan kepada masyarakat pun menjadi terbatas.

## 3. Birokrasi

Struktur birokrasi bermanfaat untuk menunjukkan fungsi dari setiap unit kerja dalam satu koordinasi. Struktur birokrasi di UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung sudah baik, yang mana para pegawai dapat memahami tugas dan fungsinya masing-masing. Selain itu telah terdapat Standar Operasional Prosedur (SOP), yang mana SOP ini memiliki manfaat diantaranya sebagai pedoman dalam berperilaku. Hal ini sejalan dengan penelitian Edward III dalam Winarno sebagaimana dikutip Susila (2016)[20], SOP memiliki manfaat yaitu organisasi yang memiliki prosedur yang luwes dan kontrol yang fleksibel lebih dapat menyesuaikan tanggung jawab.

Penyebaran wewenang yang dilakukan oleh UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung dengan instansi lainnya dalam hal ini dengan Dinas PU sudah baik karena dapat membagi apa saja yang termasuk kewenangan masing-masing instansi tersebut. Fragmentasi ini sangat penting dan sangat diperlukan dalam implementasi kebijakan sebagaimana yang dikemukakan oleh Edward III[4].

## 4. Disposisi

Disposisi merupakan sikap yang menunjukkan kecenderungan dari pelaksana terhadap kebijakan itu sendiri. Terkait pengimplementasian program ini para pegawai UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung telah menerapkan sikap positif untuk mensukseskan program tersebut, hal ini ditunjukkan dengan komitmen dan tanggung jawab yang tinggi dari para pegawai dalam melaksanakan tugas dan fungsinya. Namun belum sepenuhnya para juru parkir memiliki sikap positif mengenai program ini. Berdasarkan pengamatan penulis, faktor yang mempengaruhi kurangnya disposisi dari juru parkir adalah kurangnya kesejahteraan juru parkir tersebut. Hal ini pun disebabkan karena terbatasnya anggaran Dinas Perhubungan dalam memberikan gaji kepada juru parkir. Hal ini sejalan dengan pendapat Edward III dalam Widodo (2010:101)[22] bahwa terbatasnya anggaran membuat disposisi pelaku kebijakan menjadi rendah.

Kebijakan terminal parkir elektronik sebagai perwujudan *smart city* ini sesuai dengan apa yang ada dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Bandung 2014-2018[19]. Guna mendukung RPJMD tersebut maka dikembangkanlah peraturan baru yaitu Instruksi Walikota Bandung Nomor 002 Tahun 2013 tentang Rencana Aksi Menuju Bandung Juara, yang mana peraturan ini berisi agar membentuk kelompok kerja berdasarkan tiga lingkup asisten daerah yaitu asisten pemerintahan, asisten perekonomian dan pembangunan, dan asisten administrasi umum. Terkait perwujudan *smart city* ini ada pada lingkup perekonomian dan pembangunan yang mana diinstruksikan membentuk kelompok kerja Bandung *Smart City*, dengan 10 area prioritas meliputi *smart government*, *smart education*, *smart transportation*, *smart health*, *smart energy*, *smart surveillance*, *smart environment*, *smart society*, *smart payment*, *smart commerce*. Program TPE termasuk dalam kategori guna mewujudkan *smart transportation*. Hal ini pun sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Kireina

(2017)[8], yang menyatakan terminal parkir elektronik ini merupakan suatu upaya guna merealisasikan/mewujudkan konsep *smart city*.

Berdasarkan opini penulis, kebijakan TPE mampu meningkatkan kualitas pelayanan parkir meskipun belum sepenuhnya optimal dan sedikit demi sedikit dapat mengurangi kemacetan dan parkir liar. Berdasarkan pernyataan di atas maka penelitian ini mendukung hasil penelitian Natasya (2013)[11] yang menyebutkan dari aspek kelembagaan penggunaan alat parkir meter dapat meningkatkan kualitas pelayanan parkir, dan dari aspek lingkungan penggunaan alat parkir meter ini dapat mengurangi parkir liar dan kemacetan.

### 4.3 Dampak Program Terminal Parkir Elektronik Terhadap PAD Kota Bandung

Berikut ini merupakan data penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum dan data realisasi PAD Kota Bandung tahun 2018:

**Tabel IV.15 Kontribusi Pendapatan Parkir terhadap PAD Kota Bandung**

No	Bulan	Realisasi Pendapatan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum			Realisasi PAD			Kontribusi Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum terhadap PAD			Keterangan Kontribusi Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum Terhadap PAD		
		Meins TPE	Manual	Total	Dari TPE	Dari Manual	Total	7	8	9 (7+8)	10 (Dari TPE)	11 (Dari Manual)	12 (Total)
1	Jan	423.79.500	415.821.500	839.192.000	168.885.741.536	0,25%	0,24%	0,49%	Sangat Kurang	Sangat Kurang	Sangat Kurang		
2	Feb	345.000.500	349.754.500	714.764.000	173.357.683.660	0,21%	0,20%	0,41%	Sangat Kurang	Sangat Kurang	Sangat Kurang		
3	Mar	432.371.500	408.898.500	841.180.000	165.637.413.871	0,26%	0,24%	0,50%	Sangat Kurang	Sangat Kurang	Sangat Kurang		
4	Apr	440.548.000	440.523.000	921.071.000	183.164.226.593	0,24%	0,26%	0,50%	Sangat Kurang	Sangat Kurang	Sangat Kurang		
5	Mei	439.322.500	439.134.500	878.457.000	186.155.368.595	0,23%	0,23%	0,47%	Sangat Kurang	Sangat Kurang	Sangat Kurang		
6	Jun	344.637.500	344.976.500	689.614.000	151.699.477.360	0,16%	0,16%	0,32%	Sangat Kurang	Sangat Kurang	Sangat Kurang		
7	Jul	443.879.500	479.548.500	923.428.000	252.702.883.622	0,17%	0,18%	0,36%	Sangat Kurang	Sangat Kurang	Sangat Kurang		
8	Ag	440.784.500	465.749.000	906.533.500	454.460.394.413	0,09%	0,10%	0,19%	Sangat Kurang	Sangat Kurang	Sangat Kurang		
9	Sep	438.937.000	449.338.500	888.275.500	230.261.905.089	0,19%	0,20%	0,39%	Sangat Kurang	Sangat Kurang	Sangat Kurang		
10	Ok	714.761.000	464.547.500	1.179.308.500	192.299.191.085	0,37%	0,24%	0,61%	Sangat Kurang	Sangat Kurang	Sangat Kurang		
11	Nov	717.741.000	370.142.000	1.087.883.000	190.182.932.638	0,37%	0,19%	0,56%	Sangat Kurang	Sangat Kurang	Sangat Kurang		
12	Des	701.522.000	379.436.500	1.079.958.500	222.786.467.937	0,31%	0,16%	0,48%	Sangat Kurang	Sangat Kurang	Sangat Kurang		
	<b>TOTAL</b>	<b>5.796.288.500</b>	<b>4.943.824.500</b>	<b>10.740.113.000</b>	<b>2.571.591.786.199</b>	<b>0,22%</b>	<b>0,19%</b>	<b>0,41%</b>	<b>Sangat Kurang</b>	<b>Sangat Kurang</b>	<b>Sangat Kurang</b>		

Berdasarkan tabel IV.15 kontribusi retribusi parkir di tepi jalan umum terhadap PAD Kota Bandung cenderung fluktuasi dan termasuk kategori sangat kurang. Tiap tahunnya kontribusi retribusi parkir terhadap PAD Kota Bandung hampir sangat kurang, hal ini dipertegas oleh hasil penelitian Nugraha (2018)[12] yang menyatakan dari tahun 2013-2016 kontribusi retribusi parkir terhadap PAD Kota Bandung tergolong sangat kurang. Meskipun demikian, nominal pendapatan serta kontribusi dari TPE lebih besar dibandingkan dari manual sehingga dapat dimaknai penerapan kebijakan TPE berpengaruh positif terhadap capaian retribusi parkir. Selain itu dibuktikan dengan peningkatan jumlah pendapatan retribusi parkir dari tahun sebelumnya, yang semula berjumlah sekitar 5 miliar menjadi sekitar 10 miliar. Hal ini mendukung penelitian Natasya (2013)[11], yang menyebutkan berdasarkan aspek keuangan penggunaan alat parkir meter bisa meningkatkan retribusi parkir *on the street*. Selain itu penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Davtyan (2014)[3] yang menyebutkan alat parkir meter ini mampu meningkatkan pendapatan. Sebuah Kota yang menerapkan alat parkir meter ini masih mengalami keuntungan meskipun masih terdapat pelanggaran-pelanggaran parkir dan ruang parkir tidak terisi 100%.

Naik turunnya pendapatan parkir disebabkan kondisi parkir menyesuaikan mobilitas masyarakat, selain itu karena faktor cuaca. Daerah yang menyumbang penerimaan tertinggi yaitu daerah kawasan Braga, Otista,

dan Sudirman. Hal tersebut dikarenakan ketiga daerah tersebut merupakan zona non tunai. Hal ini dipertegas dalam penelitian yang dilakukan Qohar (2018)[18] yang menyatakan bahwa penerapan zona parkir non tunai berhasil mendongkrak retribusi. Mengenai target retribusi parkir tersebut, UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung menyatakan terdapat kesalahan dalam menentukan target tersebut. Menurut salah satu staff UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung target pada tahun 2018 berdasarkan kajian potensi retribusi parkir adalah sebesar 80 miliar, namun berdasarkan Tim TAPD dan Dewan target yang harus dicapai adalah 118 miliar.

### 4.4 Faktor Pendorong dan Penghambat Terminal Parkir Elektronik

#### 1. Faktor Pendorong

##### A. Karakteristik Organisasi

Struktur organisasi pada UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung mempengaruhi implementasi program terminal parkir elektronik. Unit kerja yang ada di UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung telah bekerja dengan baik dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya dan tiap unit tersebut saling mendukung satu sama lainnya

##### B. Karakteristik Kebijakan

Adanya Keputusan Wali Kota Bandung Nomor 551/Kep. 648-Dishub/2017 tentang penetapan lokasi dan posisi parkir di tepi jalan umum dan tempat khusus parkir di kota Bandung[6], serta adanya Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 4 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan[13], yang mana mengatur tentang tarif parkir di tepi jalan umum. Peraturan tersebut menjadi acuan untuk penempatan lokasi terminal parkir elektronik, serta tarif parkirnya. Selain itu dengan adanya Keputusan Wali Kota Bandung Nomor 551/Kep.209-Dishub/2018 tentang Penetapan Unit Pelaksana Teknis Parkir pada Dinas Perhubungan Kota Bandung untuk Menerapkan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah[7]. Peraturan tersebut menjadi acuan agar UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung menerapkan pengelolaan keuangannya secara mandiri.

##### C. Karakteristik Lingkungan

Lingkungan ekstern yaitu pihak Bank(penyedia kartu), pihak PAA(penyedia data server), serta integrator(penyualur uang dari TPE ke Bank penyedia) membantu pelaksanaan program terminal parkir elektronik.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Pradipta dan Hariani (2017)[15], yang mana faktor pendorong efektivitas program terminal parkir elektronik pada penelitian ini sejalan dengan penelitian tersebut.

#### 2. Faktor Penghambat

##### A. Karakteristik Lingkungan

Kurangnya SDM di bidang teknologi (IT) dan pengawasan di intern Dishub, serta faktor dari



lingkungan ekstern (juru parkir dan masyarakat) menghambat efektivitas TPE. Masih banyak juru parkir yang belum memiliki disposisi baik terhadap program ini, serta masih kurangnya kesadaran dari masyarakat untuk menggunakan terminal parkir elektronik.

#### B. Karakteristik Kebijakan

Tidak adanya kebijakan/peraturan daerah yang mengatur dan mewajibkan para pengguna jasa parkir untuk menggunakan TPE menyebabkan belum dapat memperlancar dan menguatkan pelaksanaan program TPE, sehingga banyak para pengguna jasa parkir masih enggan untuk menggunakan terminal parkir elektronik.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Pradipta dan Hariani (2017)[15], yang mana faktor penghambat efektivitas program terminal parkir elektronik pada penelitian ini sejalan dengan penelitian tersebut.

### 4.5 Solusi dan Rekomendasi

#### 1. Komunikasi

Agar proses sosialisasi dapat berjalan secara terus menerus dan berkelanjutan sebaiknya UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung memanfaatkan media sosial dalam mensosialisasikan program TPE dengan cara membuat akun khusus TPE dan mempublikasikannya secara berkala serta dilakukan dalam bentuk nonformal seperti gambar/video lucu (*meme*). Penyebaran informasi melalui media sosial ini sangat baik dan efektif karena mudah, cepat, dan jangkauannya luas. Hal ini sejalan dengan pendapat Purnama dalam Pribawana dan Kurniadi (2018)[17] menyatakan bahwa media sosial memiliki karakteristik daya jangkauan yang luas, mudah diakses dan biaya terjangkau, menimbulkan respon yang cepat, dan mudah diedit.

#### 2. Sumber Daya

Penulis memberi solusi agar pihak UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung memasang *cctv* dan *microphone* di sekitaran TPE. Hal ini berfungsi sebagai pengawasan pihak Dishub kepada para juru parkir dan pengguna jasa parkir. Selain itu direkomendasikan agar disediakan kios yang menjual/top-up kartu elektronik sekitar lokasi TPE. Lalu penulis memberi rekomendasi agar pihak pengelola TPE segera merealisasikan kerja sama dengan pihak penyedia kartu elektronik lainnya.

#### 3. Disposisi

Masalah disposisi ada di para juru parkir, oleh karena itu guna meningkatkan motivasi para juru parkir dalam bekerja, penulis memberikan solusi agar diterapkan sistem *reward and punishment*, misalnya pemberian insentif. Insentif efektif mengatasi masalah ini karena dapat mengubah pelaku pelaksana. Hal ini sejalan dengan pendapat Edward III dalam Agustino sebagaimana dikutip Susila (2016)[20] bahwa insentif disarankan guna mengatasi sikap pelaksana sebab orang bergerak atas kepentingan pribadi sehingga dengan memanipulasi insentif dengan menambah

keuntungan atau biaya tertentu dapat mengubah perilaku pelaksana.

#### 4. Birokrasi

Pihak UPT Parkir lebih memperhatikan dan meningkatkan koordinasi mengenai proses penyebaran kebijakan dengan instansi lain serta melakukan evaluasi manajemen guna mengetahui sejauh mana program ini berjalan. Senada dengan yang diungkapkan Cangara (2013:48) dalam Pribawana dan Kurniadi (2018)[17] evaluasi manajemen memiliki beberapa fokus pencapaian kegiatan guna menjawab apakah hal-hal yang telah dilakukan masih sejalan dengan rencana, apakah pelaksanaannya berjalan lancar, apakah mengalami peningkatan, apakah menemui hambatan, bagaimana mengatasi hambatan tersebut, cara memodifikasi langkah yang akan diterapkan, dan apakah menambah/mengurangi komponen guna memperlancar kegiatan.

Penulis juga merekomendasikan agar Pemkot Bandung membuat peraturan daerah yang mewajibkan para pengguna jasa parkir menggunakan TPE, serta menerapkan kebijakan zona non tunai karena zona non tunai mampu mendongkrak retribusi. Hal ini sejalan dengan penelitian Qohar (2018)[18] yang menyatakan penerapan zona parkir non tunai berhasil mendongkrak retribusi. Penulis juga merekomendasikan agar pihak pengelola TPE membuat acara sosialisasi, edukasi, dan optimalisasi kepada masyarakat pada bulan yang biasanya ramai dikunjungi orang (Oktober, November, Desember)

### 5. KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan di atas maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan 5 alat ukur yang digunakan nilai keseluruhan untuk efektivitas TPE adalah 2,37 sehingga dapat dimaknai program TPE tersebut kurang efektif.

Proses pengimplementasian kebijakan TPE sebagai perwujudan *smart city* apabila dikaitkan dengan Teori Edward III secara umum sudah cukup baik.

2. Kontribusi TPE terhadap PAD Kota Bandung masih dalam kategori sangat kurang. Meskipun demikian, kebijakan TPE ini mampu meningkatkan nominal pendapatan retribusi parkir di tepi jalan umum.
3. Faktor pendorong program TPE adalah karakteristik organisasi, karakteristik kebijakan, dan karakteristik lingkungan. Selain menjadi faktor pendorong karakteristik kebijakan dan karakteristik lingkungan merupakan hal yang menjadi penghambat program ini.
4. Solusi dan rekomendasi untuk mengoptimalkan program TPE adalah memanfaatkan media sosial dalam proses sosialisasi TPE, menerapkan sistem *reward and punishment* terhadap kinerja jukir, memasang *cctv* dan *microphone* di sekitaran TPE, menyediakan kios pembelian/top up kartu elektronik, serta melakukan sosialisasi, edukasi, dan optimalisasi pada bulan yang ramai dikunjungi

orang. Selain itu sebaiknya Pemkot Bandung membuat peraturan daerah yang mewajibkan pengguna jasa parkir menggunakan TPE.

## 5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan di atas, penulis mengajukan saran dan masukan sebagai bahan pertimbangan pihak terkait yaitu sebagai berikut:

1. UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung memanfaatkan media sosial dengan membuat akun media sosial khusus TPE, selain itu sosialisasi ini dilakukan secara nonformal seperti dalam bentuk gambar atau video lucu (*meme*).
2. UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung melakukan sosialisasi, pembinaan, dan evaluasi secara rutin kepada juru parkir yaitu tiga bulan sekali. Pemilihan tiga bulan sekali ini dikarenakan mempertimbangkan anggaran yang ada.
3. Penulis menyarankan segera merekrut tenaga tambahan setelah berstatus BLUD.
4. UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung menerapkan sistem *reward and punishment* kepada juru parkir.
5. Penulis menyarankan agar UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung memasang *cctv* dan *microphone* di sekitaran TPE agar dapat mengawasi juru parkir dan para pengguna jasa parkir, serta menyediakan kios untuk pembelian/*top up* kartu elektronik.
6. Pemkot Bandung membuat peraturan daerah yang mewajibkan pengguna jasa parkir menggunakan TPE. Selain itu menerapkan zona non tunai untuk lokasi parkir lainnya.
7. Penulis menyarankan agar UPT Perparkiran Dishub Kota Bandung melakukan sosialisasi, edukasi, dan optimalisasi pada bulan-bulan yang ramai dikunjungi banyak orang yaitu Oktober, November, Desember.
8. Penulis menyarankan agar dilakukan uji potensi kembali penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum agar penerimaannya sesuai dengan target.
9. Bagi peneliti selanjutnya disarankan untuk meneliti perencanaan penetapan target retribusi parkir, kemudian mengenai strategi pengembangan pelayanan parkir melalui TPE, serta menganalisis perkembangan retribusi parkir dari TPE terhadap PAD tahun selanjutnya.

## 6. DAFTAR PUSTAKA

- [1] Agu (2018) Akibat Mesin Parkir Elektronik PAD Kota Bandung Turun. Otoritasnews(Internet). Available from <https://www.otoritasnews.com/akibat-mesin-parkir-elektronik-pad-kota-bandung-turun/> (Diakses : 11 November 2018).
- [2] Baedhowi. 2009. *Kebijakan Otonomi Daerah Bidang Pendidikan: Konsep Dasar dan Implementasi*. Pelita Insani: Semarang.
- [3] Davtyan, R. (2014). Decision Making Analysis on Parking Meters. ASEE 2014 Zone 1 Conference.
- [4] Edward III George, C. 1980. *Implementing Public Policy*. London: Congressional Quarterly Inc.
- [5] Fardhy, A. (2016). Efektivitas Pelaksanaan Program Sarjana Membangun Desa Wirausahawan Pendamping (Smd-Wp) Di Kabupaten Sleman. *Adinegara*, 5(11).
- [6] Keputusan Wali Kota Bandung No. 551/Kep.648-Dishub/2017 tentang penetapan lokasi dan posisi parkir di tepi jalan umum dan tempat khusus parkir di Kota Bandung.
- [7] Keputusan Wali Kota Bandung Nomor 551/Kep.209-Dishub/2018 tentang Penetapan Unit Pelaksana Teknis Parkir pada Dinas Perhubungan Kota Bandung untuk Menerapkan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah (BLUD).
- [8] Kireina, N. F. (2017). Mesin parkir elektronik sebagai wujud dari smart city di kota bandung. *JISPO VOL. 7 No. 2 Edisi: Juli-Desember Tahun 2017*.
- [9] Mawardi, Isal (2017) Mesin Parkir Belum Optimal,Begini Kata Ridwan Kamil(Internet).Available from <https://jabar.tribunnews.com/2017/09/20/mesin-parkir-belum-optimal-begini-kata-ridwan-kamil> (Diakses : 11 November 2018).
- [10] Mursalim, S. W. (2017). Implementasi Kebijakan Smart City Di kota Bandung. *Jurnal Ilmu Administrasi: Media Pengembangan Ilmu dan Praktek Administrasi*.
- [11] Natasya, Desvira (2016). Penerapan Sistem Elektronik Parkir Meter Dalam Upaya Manajemen Parkir yang Efisien di Kota Jakarta.
- [12] Nugraha, P. L. (2018). *Analisis Efisiensi, Efektivitas, dan Kontribusi Penerimaan Pajak Parkir dan Retribusi Parkir Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Bandung (Periode 2013-2017)* (Doctoral dissertation, Universitas Kristen Maranatha).
- [13] Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 4 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan.
- [14] Pertiwi, M., & Nurcahyanto, H. (2017). Efektivitas Program Bpjs Kesehatan Di Kota Semarang (Studi Kasus Pada Pasien Pengguna Jasa Bpjs Kesehatan Di Puskesmas Spondol). *Journal of Public Policy and Management Review*, 6(2), 416-430.
- [15] Pradipta, R., & Hariani, D. (2017). Efektivitas Program Terminal Parkir Elektronik (Tpe) Di DKI Jakarta (Studi Kasus Jalan H. Agus Salim Atau Jalan Sabang Jakarta Pusat). *Journal of Public Policy and Management Review*, 6(2), 189-199.
- [16] Pratama, Agus Eka. 2014. Smart City Beserta Cloud Computing. Bandung: Informatika.
- [17] Pribawana, R., & Kurniadi, O. (2018). Strategi Komunikasi Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam Mensosialisasikan Mesin Parkir Elektronik. In *Prosiding Hubungan Masyarakat* (pp. 259-263).
- [18] Qohar, M. T. (2018). Analisis Implementasi Kebijakan Terminal Parkir Elektronik di Kota Bandung. *Jurnal Wacana Kinerja: Kajian Praktis-Akademis Kinerja dan Administrasi Pelayanan Publik*, 21(2), 37-54.
- [19] RPJMD Kota Bandung Tahun 2014-2018.
- [20] Sulila, I. S. (2016). Implementasi Kebijakan Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Gorontalo. *Jurnal*

*Ilmu Administrasi: Media Pengembangan Ilmu dan  
Praktek Administrasi, 13(2), 349-366.*

[21] Undang-Undang No.8 Tahun 2015 tentang Pemilihan  
Gubernur, Bupati, dan Walikota.

[22] Widodo, Joko. 2010. *Analisis Kebijakan Publik*.  
Malang: Bayumedia.