



Universitas Katolik Parahyangan
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Program Studi Ilmu Administrasi Publik

Terakreditasi A

SK BAN –PT NO: 468/SK/BAN-PT/Akred/S/XII/2014

Aspek-Aspek Keberhasilan E-Parking di Kota Bandung

Skripsi

Diajukan untuk Ujian Sidang Jenjang Sarjana
Program Studi Ilmu Administrasi Publik

Oleh

Kusuma Dwi Fitriyanti

2015310017

Bandung

2020



Universitas Katolik Parahyangan
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Program Studi Ilmu Administrasi Publik

Terakreditasi A

SK BAN –PT NO: 468/SK/BAN-PT/Akred/S/XII/2014

Aspek-Aspek Keberhasilan E-Parking di Kota Bandung

Skripsi

Oleh

Kusuma Dwi Fitriyanti

2015310017

Pembimbing

Tutik Rachmawati, S.IP., MA, Ph.D

Bandung

2020

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jurusan Administrasi Publik
Program Studi Ilmu Administrasi Publik



Tanda Pengesahan Skripsi

Nama : Kusuma Dwi Fitriyanti
Nomor Pokok : 2015310017
Judul :Aspek-Aspek Keberhasilan E-Parking di Kota Bandung

Telah diuji dalam Ujian Sidang Jenjang Sarjana
Pada Rabu, 08 Juni 2020
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji

Ketua sidang merangkap anggota

Dr. Pius Sugeng Prasetyo, M.Si

Sekretaris

Tutik Rachmawati, Ph.D

Anggota

Trisno Sakti Herwanto, S.IP., MPA.

Mengesahkan,
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Dr. Pius Sugeng Prasetyo, M.Si

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Kusuma Dwi Fitriyanti

NPM : 2015310017

Jurusan/Program Studi : Ilmu Administrasi Publik

Judul : Aspek-Aspek Keberhasilan E-Parking di Kota Bandung

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya tulis ilmiah sendiri dan bukanlah merupakan karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar akademik oleh pihak lain. Adapun karya atau pendapat pihak lain yang dikutip, ditulis sesuai dengan kaidah penulisan ilmiah yang berlaku.

Pernyataan ini saya buat dengan penuh tanggung jawab dan bersedia menerima konsekuensi apapun sesuai aturan yang berlaku apabila dikemudian hari diketahui bahwa pernyataan ini tidak benar.

Bandung, 10 Maret 2020



Kusuma Dwi Fitriyanti

ORISINALITAS KARYA AKADEMIK

E-Parking Kota Bandung

ORIGINALITY REPORT

20%	17%	9%	17%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS
PRIMARY SOURCES			
1	Submitted to Catholic University of Parahyangan Student Paper		3%
2	blog.lapor.go.id Internet Source		2%
3	www.scribd.com Internet Source		1%
4	www.manhattan-institute.org Internet Source		1%
5	docplayer.info Internet Source		1%
6	link.library.deakin.edu.au Internet Source		<1%
7	Submitted to University of Technology, Sydney Student Paper		<1%
8	Submitted to University of Melbourne Student Paper		<1%
9	Nur Faidat, Muhammad Khozin. "Analisa		

Submission date : 10-Mar-2020 11:00AM (UTC+0700)

Submission ID : 1272761425

File name : aft_skripsi_kusuma_2015310017__topik_keberhasilan_e-parking.docx (635.2K)

Word count : 20380

Character count : 129526

ABSTRAK

Nama : Kusuma Dwi Fitriyanti

NPM : 2015310017

Judul : Aspek-Aspek Keberhasilan E-Parking di Kota Bandung

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis apa saja aspek-aspek yang memengaruhi keberhasilan *e-parking* di kota bandung. Penelitian ini menggunakan teori keberhasilan *e-government* yang berfokus pada 4 aspek keberhasilan, yaitu; (1) *digital divide* (2) sumber daya manusia (3) aturan dan (4) infrastruktur.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif, yaitu data dikumpulkan sebagai sumber untuk membangun fokus teori penelitian yang didukung dengan teori yang ada untuk menjawab permasalahan. Peneliti menggunakan teknik pengumpulan data melalui (1) wawancara kepada 1 orang petugas upt parkir dinas perhubungan, & 4 narasumber yaitu juru parkir dan 100 masyarakat pengguna parkir tepi Jalan Ahmad Yani, Jalan Teuku Umar, Jalan Hasanudin, Jalan Japati, dan Jalan Braga. (2) observasi di Jalan Kebon Jati dan Jalan Braga (3) studi dokumen. Analisis data dilakukan secara deskriptif untuk memperoleh informasi secara mendalam mengenai objek yang diteliti. Untuk menggambarkan secara lebih menyeluruh, analisis dalam penelitian ini juga dilengkapi dengan data-data kuantitatif deskriptif sederhana. Untuk meningkatkan validasi data, dilakukan triangulasi data.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa *e-parking* tidak berhasil. Hal tersebut dikarenakan *e-parking* memiliki 4 aspek penghambat keberhasilan *e-parking*. Yaitu (1) *digital divide* memiliki gap yang besar antara masyarakat yang mampu dengan yang tidak mampu menggunakan teknologi (2) sumber daya manusia yang rendah dari aspek kualitas & kuantitas yang kemudian memengaruhi capaian target pendapatan (3) implementasi *e-parking* tidak didasarkan pada aturan dan (4) infrastruktur yang tidak terpelihara.

Kata Kunci : *E-government, E-Parking.*

ABSTRACT

Nama : Kusuma Dwi Fitriyanti

NPM : 2015310017

Judul : Aspects of E-Parking Success in the Bandung City

This research aims to analyze what are the aspects that influence the success of e-parking in the city of Bandung. This research uses the theory of success of e-government which focuses on 4 aspects of success, namely; (1) digital divide (2) human resources (3) rules and (4) infrastructure.

The method used in this research is a qualitative method, the data is collected as a source to build the focus of research theory that is supported by existing theories to answer the problem. Researchers used data collection techniques through (1) interviews with 1 person from UPT Parkir at the Dinas Perhubungan, & 4 Parking attendants and 100 users of parking in the street Ahmad Yani, Teuku Umar, Hasanudin, Japati, and Braga. (2) observations on the street Kebon Jati and Braga (3) study of documents. Data analysis was performed descriptively to obtain in-depth information about the object under study. The analysis in this research is also equipped with simple descriptive quantitative data. To improve data validation, used triangulation data.

The results of this research, indicate that e-parking was not successful. That is because e-parking has 4 aspects that inhibit the success of e-parking (1) digital divide has a large gap between people who are able to those who are unable to use technology (2) human resources in low terms of quality & quantity which then affects the achievement of revenue targets (3) e-parking implementation is not based on rules and (4) infrastructure that is not maintained.

Keywords : *E-government, E-Parking.*

KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan kepada Tuhan yang Maha Esa karena rahmat, karunia dan berkat yang diberikan-Nya membuat penulis dapat menyelesaikan karya tulis ilmiah yang berjudul “Aspek-Aspek Keberhasilan E-Parking di Kota Bandung”. Penulisan karya tulis ilmiah ini ditujukan untuk memperoleh gelar Sarjana Administrasi Publik jenjang pendidikan Strata-1 di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Katolik Parahyangan

Penulis menyadari akan keterbatasan kemampuan yang dimiliki oleh penulis sehingga penulis merasa bahwa karya tulis ilmiah yang dibuat masih belum sempurna. Meskipun demikian, penulis telah bersungguh-sungguh dalam mengerjakan karya tulis ilmiah ini. Penulis sangat berterimakasih kepada para pembaca karya tulis ini. Penulis sangat berharap karya tulis ilmiah ini dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang memiliki ketertarikan dan kepentingan terhadap masalah yang diteliti. Oleh karena itu, penulis berharap dapat menerima saran serta kritik yang ditujukan untuk menyempurnakan isi dan materi.

Penulis menyadari bahwa pembuatan karya tulis ilmiah ini tidak dapat terselesaikan tanpa adanya dukungan dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, melalui kata pengantar ini penulis mengucapkan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada :

1. Kedua orang tua penulis. Terima kasih kepada Mami Titi (Kadarwati) yang melalui ceritanya selalu memberikan pelajaran moral kehidupan, mengajarkan untuk sabar, dan terus berusaha. Terimakasih kepada Papi Aan

karena selalu mengharuskan tanpa mengarahkan dan akhirnya menyalahkan lalu menjatuhkan.

2. Ibu Tutik Rachmawati, Ph.D, sebagai dosen pembimbing yang dengan kerendahan hatinya bersedia menerima penulis untuk menjadi mahasiswa bimbingannya. Terima kasih karena dari awal membimbing selalu sabar dalam menjelaskan. Terima kasih karena tidak pernah menyalahkan namun terus mengarahkan. Terima kasih karena telah begitu peduli dengan bertanya “kenapa?” dan bersedia meluangkan waktu untuk berbagi pengalaman. Terima kasih karena selalu mengapresiasi hal kecil yang penulis lakukan, apresiasi tersebut sangat berarti bagi penulis. Terima kasih karena telah mengulurkan bantuan dengan memberikan semangat serta meyakinkan penulis untuk tetap merasa berharga, bernilai, mencintai diri sendiri, dan mencari kebahagiaan. Terima kasih sedalam-dalamnya atas kalimat penuh makna yang disampaikan sehingga penulis termotivasi menyelesaikan karya tulis ilmiah dan berusaha menepati janji untuk melanjutkan hidup dengan baik. Terima kasih karena telah menjadi alasan penulis bangga berada di jurusan Ilmu Administrasi Publik, Universitas Katolik Parahyangan. Tidak lupa penulis sampaikan maaf sebesar-besarnya atas kesalahan yang pernah penulis lakukan.
3. Mas Trisno Sakti Herwanto S.IP., MPA. selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Publik. Terima kasih karena telah mengajarkan penulis pada mata kuliah Praktek Metode Penelitian Administrasi Publik sehingga penulis mendapatkan gambaran dalam pembuatan karya tulis ilmiah.

4. Bapak Dr. Pius Sugeng selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Katolik Parahyangan.
5. Bapak Deny Marcelinus Tri Aryadi M.Si, selaku Dosen Wali. Terimakasih karena mengingatkan agar penulis belajar dengan rajin dengan tidak memarahi penulis pada semester awal kuliah mendapatkan IPK kecil. Terima kasih atas pemberian semangat yang disampaikan pada saat perwalian 8 januari 2020.
6. Seluruh Dosen Pengajar Program Studi Ilmu Administrasi Publik, yang telah banyak memberikan pembelajaran, baik moral maupun materil kepada penulis selama berada di Program Studi Ilmu Administrasi Publik. Setiap kalimat dan apresiasi yang diberikan sangat bermakna bagi peneliti.
7. Seluruh Pegawai Tata Usaha, terimakasih sebesar-besarnya karena telah membantu proses perkuliahan penulis dari awal kuliah, hingga membantu proses persiapan untuk sidang.
8. Bapak Meindy Mursal, Bapak Dudung Sumahdumin, Mas Leo Agustino, Bapak Samson Ganda. Selaku para dosen yang dengan pemikirannya dalam menyampaikan materi membuat penulis sangat kagum karena disisipkan pesan moral untuk menjadi baik.
9. Dinan dan Hacı, terima kasih karena melalui tawa kalian membuat penulis menjadi terhibur.
10. Kak Widya, Vian, Wahyu, dan Kak Adit. Terima kasih karena melalui bercandaan, sejenak penulis dapat melupakan masalah yang penulis hadapi.
Mari kita main lagi!

11. Natasja Calista, dan Kristin Aprilya. Terima kasih karena telah menjadi teman baik di kampus. Seliana, Lita, dan Kamil teman SMA yang masih berhubungan baik hingga saat ini. Hari-hari yang dilalui bersama kalian sangat menyenangkan meskipun banyak permasalahan yang dihadapi. Terimakasih juga kepada teman-teman angkatan 2015, doa terbaik menyertai kalian.
12. Ka Finka, senior terbaik di kampus. Terima kasih atas perhatian, semangat, dan candaannya. Hari-hari di kampus terasa lebih menyenangkan berkat kakak. Terimakasih atas segala kenangannya.
13. Akbar Tryatman, Reza Aditya, dan Asmiar Reza. Terimakasih karena telah membantu penulis dalam proses pembuatan skripsi. Bantuan kalian sangat berarti bagi penulis.
14. Kesembilan sugar glider (yaya, timmy, koni, nobo, glid, ciwa, boni, laya, peya) dan kelinci (Popo), hewan kesayangan penulis yang semuanya sudah lebih dulu meninggalkan. Terima kasih sudah menjadi teman berbagi. Maaf karena tidak merawat kalian dengan baik.

Akhir kata, penulis ingin menyampaikan terima kasih sebesar-besarnya kepada berbagai banyak pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu. Meski pun demikian, kebaikan kalian akan selalu penulis ingat. Mohon maaf kepada siapa pun jika merasa penulis melakukan kesalahan.

Bandung, Maret 2020

Kusuma Dwi Fitriyanti

DAFTAR ISI

ABSTRAK.....	i
ABSTRACT.....	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GRAFIK.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumusan Masalah.....	14
1.3 Tujuan Penelitian	14
1.4 Manfaat Penelitian	15
1.5 Sistematika Penelitian.....	15
BAB II.....	16
KAJIAN PUSTAKA.....	16
2.1 Konsep Electronic Government.....	16
2.2 Tujuan <i>E-government</i>	18
2.3 Manfaat <i>E-government</i>	19
2.4 Keberhasilan <i>E-government</i>	21
2.5 Indikator Keberhasilan <i>E-Parking</i>	29
2.5.1 <i>Digital divide</i>	29
2.5.2 Sumber Daya Manusia.....	31
2.5.3 Aturan	33
2.5.4 Infrastruktur	35
2.6 Model Penelitian	37

BAB III	38
METODE PENELITIAN	38
3.1 Tipe Penelitian	38
3.2 Lokasi Penelitian.....	40
3.3 Operasionalisasi Variabel	40
3.4 Sumber Data	50
3.5 Proses Pengolahan Data.....	51
3.6 Analisis Data.....	55
3.7 Validitas Data	57
3.8 Refleksi Penerapan Metode Penelitian Di Lapangan	58
BAB IV	60
TEMUAN PENELITIAN	60
4.1 Aspek Keberhasilan <i>e-parking</i>	60
4.1.1 <i>Digital Divide</i>	61
4.1.2 Sumber Daya Manusia.....	70
4.1.3 Aturan	79
4.1.4 Infrastruktur	80
BAB V	101
ANALISIS PENELITIAN	101
5.1 Aspek <i>Digital divide</i> Dalam Pelaksanaan E-Parking	101
5.2 Aspek Sumber Daya Manusia Dalam Pelaksanaan E-Parking.....	109
5.2.1 Kualitas dan Kuantitas Sumber Daya Manusia	110
5.2.2 Capaian Target Pendapatan	113
5.3 Aspek Aturan dalam Pelaksanaan E-Parking	117
5.4 Aspek Infrastruktur dalam Pelaksanaan E-Parking	120
5.4.1 Pemeliharaan Infrastruktur	121
5.4.2 Ketersediaan Infrastruktur	123
5.5 Aspek Lain Penentu Keberhasilan E-Parking.....	126
BAB VI.....	133

KESIMPULAN DAN SARAN	133
6.1 Kesimpulan	133
6.1.1 <i>Digital divide</i>	133
6.1.2 Sumber Daya Manusia.	136
6.1.3 Aturan	137
6.1.4 Infrastruktur	138
6.2 Saran	140
DAFTAR PUSTAKA	146
LAMPIRAN.....	152

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Operasionalisasi Variabel	42
Tabel 4.1 Kuantitas Juru Parkir Yang Menjaga <i>e-parking</i>	73
Tabel 4.2 Laporan Perkembangan Realisasi Pendapatan Retribusi Parkir Tahun Anggaran 2017-2019.....	77
Tabel 4.3 Rekapitulasi Kondisi Mesin <i>e-parking</i>	82
Tabel 4.4 Kondisi Mesin <i>e-parking</i> di 44 Ruas Jalan	98
Tabel 5.1 Realisasi Pendapatan 2017-2019 Bentuk Koefisien Regresi	127
Tabel 5.2 Forecasting Rata-Rata Realisasi Pendapatan e-parking	129
Tabel 6.1 Persentase Pemahaman Masyarakat Dalam Penggunaan <i>E-Parking</i> .	134
Tabel 6.2 Persentase kesadaran Masyarakat Dalam Menggunakan <i>E-Parking</i> .	134

DAFTAR GRAFIK

Grafik 4.1 Perbandingan Narasumber Yang Paham Dan Tidak Paham Dalam Menggunakan <i>e-parking</i>	62
Grafik 4.2 Pemahaman Narasumber Tentang Cara Penggunaan <i>e-parking</i>	64
Grafik 4.3 Pemahaman Narasumber Tentang Teknis Penggunaan <i>e-parking</i> (fungsi tombol kuning).....	64
Grafik 4.4 Pemahaman Narasumber tentang teknis penggunaan <i>e-parking</i> (fungsi tombol kuning untuk memilih jenis kendaraan).....	65
Grafik 4.5 Pemahaman Narasumber tentang teknis penggunaan <i>e-parking</i> (fungsi tombol hijau sebagai <i>accept</i>).....	65
Grafik 4.6 Pemahaman Narasumber tentang teknis penggunaan <i>e-parking</i> (jenis kendaraan).....	66
Grafik 4.7 Pemahaman Narasumber tentang teknis penggunaan <i>e-parking</i> (memasukan nomor plat kendaraan)	66
Grafik 4.8 Pemahaman Narasumber tentang teknis penggunaan <i>e-parking</i> (menentukan durasi parkir)	67
Grafik 4.9 Kesadaran Pentingnya membayar parkir (Narasumber yang paham penggunaan <i>e-parking</i>).....	68
Grafik 4.10 Kesadaran Pentingnya membayar parkir (Narasumber yang tidak paham penggunaan <i>e-parking</i>)	69
Grafik 4.12 Persepsi Masyarakat Terhadap Tanggung Jawab Juru Parkir	71
Grafik 4.13 Perbandingan Ketersediaan Juru Parkir	75
Grafik 4.14 Perbandingan Capaian Target Pendapatan	78
Grafik 4.15 Perbandingan produktivitas mesin <i>E-Parking</i>	98
Grafik 4.16 Perbandingan Kondisi Mesin <i>E-Parking</i>	100
Grafik 5.2 Kesenjangan Kemampuan Masyarakat dalam Menggunakan <i>E-Parking</i>	105

DAFTAR GAMBAR

Tabel 1 1 Parkir Dengan Rambu-Rambu Dilarang Parkir Dan Tanpa Rambu-Rambu	6
Tabel 1 2 Tidak Tersedianya Mesin e-parking.....	13
Gambar 3.1Format Metode Penelitian Kualitatif Grounded Theory	39

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pendapatan Asli Daerah (PAD) dibutuhkan oleh kepala daerah untuk melakukan pembangunan daerah. PAD merupakan pendapatan yang diperoleh daerah berdasarkan peraturan daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan.¹ Kota Bandung memiliki potensi besar untuk meningkatkan PAD melalui retribusi parkir yang diperoleh dari berbagai objek pajak parkir, mengingat bahwa Kota Bandung merupakan satu diantara kota yang menjadi tujuan wisata terutama saat di akhir pekan. Objek Pajak Parkir adalah penyelenggaraan tempat Parkir di luar badan jalan, baik yang disediakan berkaitan dengan pokok usaha maupun yang disediakan sebagai suatu usaha, termasuk penyediaan tempat penitipan kendaraan.²

Kebutuhan akan tempat parkir diluar badan jalan cenderung meningkat. Sedangkan, kapasitas penyediaan tempat parkir tidak seimbang dengan jumlah kendaraan yang akan menggunakan tempat parkir sehingga masyarakat kerap kali parkir ditepi jalan umum. Tepi jalan umum merupakan fasilitas publik yang seharusnya dapat dijadikan sebagai sumber retribusi parkir sebagaimana yang terdapat dalam Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum dan Retribusi Tempat Khusus Parkir Pasal 6

¹Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 Tentang Perimbangan Keuangan Antara Pusat

²Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah.

Golongan Retribusi Ayat 1, bahwa tepi jalan yang digunakan untuk parkir merupakan bagian dari retribusi parkir di tepi jalan umum yang termasuk dalam golongan retribusi jasa umum.³ Hal tersebut menunjukkan bahwa masyarakat yang menggunakan fasilitas tepi jalan umum untuk parkir seharusnya dimintai pembayaran. Pembayaran adalah sejumlah uang yang diterima atau yang seharusnya diterima oleh pemerintah daerah sebagai imbalan atau jasa penyediaan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang disediakan dan ditentukan oleh pemerintah daerah.⁴ Hal tersebut menjelaskan bahwa pembayaran atas penggunaan fasilitas publik sebagai tempat parkir yang seharusnya dilakukan oleh masyarakat sebagai imbalan terhadap penggunaan jasa penyediaan pelayanan parkir tepi jalan umum. Pembayaran tersebut seharusnya dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan PAD yang direalisasikan melalui retribusi parkir. Namun, pembayaran yang dilakukan oleh masyarakat terhadap jasa pelayanan parkir tepi jalan justru tidak terealisasikan, sehingga hilangnya potensi peningkatan PAD.

Peneliti melakukan analisis awal mengenai penyebab hilangnya potensi peningkatan PAD melalui retribusi parkir. Dari analisis awal tersebut disimpulkan bahwa terdapat 3 faktor penyebab tidak terealisasikan potensi retribusi parkir tepi jalan, sebagai berikut :

(1) Regulasi.

Tidak detailnya regulasi yang menjelaskan mengenai mekanisme pembayaran parkir oleh masyarakat ketika menggunakan tepi jalan umum untuk parkir membuat potensi retribusi parkir menjadi tidak terealisasikan,

³Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum dan Retribusi Tempat Khusus Parkir Pasal 6 Golongan Retribusi Ayat 1.

⁴*Ibid*, Pasal 1 Ketentuan Umum Ayat 26.

seperti yang terdapat pada Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 12 tahun 2001 tentang Tata Tertib Pengelolaan Perparkiran hanya ada satu pasal yang membahas retribusi parkir tepi jalan umum yaitu terdapat pada bab 5 pasal 7 mengenai Ketentuan Retribusi, hanya menjelaskan mengenai masyarakat yang menggunakan tepi jalan untuk parkir dipungut retribusi parkir yang harus dibayar langsung maupun tidak langsung, besaran pembayaran parkir, pemberian tanda bukti, bentuk tanda ditetapkan oleh Wali Kota, juru parkir dilarang mengadakan tambahan pungutan tanda pungutan berbentuk karcis.

Pada Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 9 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum Dan Retribusi Tempat Khusus Parkir Pasal 1 ayat 17 mengatakan bahwa pelayanan parkir di tepi jalan umum adalah penyediaan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan oleh pemerintah daerah. Pada Bab IX Pemungutan Retribusi Pasal 12 mengenai tata cara pemungutan dan pembayaran, dijelaskan bahwa pemungutan retribusi dilaksanakan oleh pejabat yang ditunjuk, hasil dari penerimaan retribusi parkir disetorkan ke kas daerah.

Untuk memastikan bahwa apakah Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 12 tahun 2001 dan Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2010 tersebut dilengkapi dengan petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis, peneliti telah melakukan dua hal yaitu (1) melakukan penelusuran dokumen-dokumen secara elektronik dan (2) melakukan penelusuran dokumen dengan bertanya langsung kepada UPT Parkir Dinas Perhubungan, namun tidak mendapatkan respon. Dengan melalui dua upaya penelusuran dokumen tersebut, dokumen

petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis terhadap Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 12 tahun 2001 dan Peraturan Daerah Nomor 9 tahun 2010 tersebut tetap tidak ditemukan.

Tidak ditemukannya petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis pada Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 12 tahun 2001 dan Peraturan Daerah Nomor 9 tahun 2010 tersebut menunjukkan bahwa regulasi ini **tidak menjelaskan secara detail** mengenai mekanisme pengelolaan dan pembayaran parkir. Hal tersebut berkontribusi pada ketidaktahuan masyarakat tentang *e-parking* sehingga masyarakat juga tidak paham bagaimana menggunakan tepi jalan untuk parkir tidak mengetahui bagaimana cara membayar parkir melalui *e-parking* dan kepada siapa harus membayar parkir.

(2) Pengelolaan.

Faktor regulasi tersebut menjelaskan meskipun ada regulasi yang mengatur mengenai retribusi parkir, dalam regulasi tersebut tidak secara detail menjelaskan mekanisme pengelolaan pembayaran parkir tepi jalan. Sehingga kendaraan yang parkir di tepi jalan justru dimanfaatkan oleh petugas parkir tidak resmi atau biasa yang disebut petugas parkir liar. Masyarakat terbiasa membayar parkir ke petugas parkir liar. Namun, uang parkir yang dibayarkan kepada petugas parkir liar adalah pungutan yang tidak masuk ke dalam kas daerah.

(3) Pengawasan.

Kurangnya pengawasan terhadap parkir di tepi jalan membuat masyarakat menggunakan jalan sebagai tempat untuk parkir, baik tanpa

rambu-rambu hingga dengan rambu-rambu dilarang parkir. Pengawasan terhadap pengguna kendaraan yang menggunakan tepi jalan yang memiliki rambu-rambu dilarang digunakan untuk tempat parkir dapat berupa razia parkir liar. Namun, razia parkir liar tidak rutin dilakukan, hal tersebut dibuktikan dari masih ada kendaraan yang parkir dibawah rambu-rambu dilarang parkir. Pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat tersebut seharusnya dapat dimanfaatkan untuk merealisasikan potensi retribusi parkir melalui denda yang dibayar oleh masyarakat yang melanggar rambu-rambu dilarang parkir. Sedangkan, pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung dilakukan dalam bentuk pemberian stiker yang ditempel di kendaraan yang melakukan pelanggaran parkir.⁵

Tindakan penempelan stiker ini tidak dapat merealisasikan potensi retribusi parkir. Padahal, razia kendaraan yang parkir dibawah rambu-rambu dilarang parkir seharusnya dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan retribusi parkir, yaitu dengan memberlakukan denda yang ditujukan kepada masyarakat yang melanggar peraturan, sehingga denda tersebut akan masuk ke retribusi parkir.

⁵Tiah SM. *Hati-Hati Parkir Sembarangan, Dishub Kota Bandung Siapkan Ratusan Ribu Stiker yang Sulit Dibuka*. <http://jabar.tribunnews.com/2017/02/01/hati-hati-parkir-sembarangan-dishub-kota-bandung-siapkan-ratusan-ribu-stiker-yang-sulit-dibuka> Diakses Pada 19 Februari 2019 Pukul 20. 11 WIB.

Tabel 1. 1Parkir Dengan Rambu-Rambu Dilarang Parkir Dan Tanpa Rambu-Rambu⁶



Tiga (3) faktor diatas menjadi penyebab tidak terealisasikannya retribusi parkir, sehingga terjadi hilangnya potensi peningkatan PAD. Hilangnya potensi PAD artinya belum mengoptimalkan pembangunan daerah yang mandiri. Hal tersebut merupakan bagian dari permasalahan yang membutuhkan strategi yang tepat dalam menanggulangi kebocoran retribusi parkir. Strategi untuk memecahkan permasalahan mengenai tidak terealisasikannya retribusi parkir dapat dilakukan pemecahan masalah melalui inovasi pemanfaatan teknologi komunikasi dan informasi dalam proses pemerintahan (*e-government*).

Pemanfaatan *e-government* dalam penyelesaian masalah sejalan dengan tuntutan perubahan kemajuan teknologi informasi yang demikian pesat serta potensi pemanfaatannya secara luas, membuka peluang bagi pengaksesan, pengelolaan, dan pendayagunaan informasi dalam volume yang besar secara cepat

⁶Hasil Observasi Pada 21 Oktober 2018.

dan akurat.⁷ Dalam Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2003 Tentang Kebijakan Dan Strategi Nasional Pengembangan E-government, penyelenggaraan pemerintahan yang baik (*good governance*) dan meningkatkan pelayanan publik yang efektif dan efisien diperlukan adanya kebijakan dan strategi untuk pengembangan *e-government*.

Tujuan pengembangan *e-government* merupakan upaya untuk mengembangkan penyelenggaraan ke pemerintahan yang berbasis elektronik dalam rangka meningkatkan kualitas layanan publik yang merupakan wujud dari *smart city*. *Smart city* merupakan sebuah konsep kota cerdas yang dapat membantu masyarakat mengelola sumber daya yang ada dengan efisien dan memberikan informasi yang tepat kepada masyarakat atau lembaga dalam melakukan kegiatannya ataupun mengantisipasi kejadian yang tak terduga sebelumnya.⁸ Sejalan dengan perkembangan konsep *e-government*, dalam menyelesaikan masalah yang terkait hilangnya potensi peningkatan retribusi parkir melalui parkir tepi jalan umum, pemerintah Kota Bandung mengeluarkan kebijakan yang dapat merealisasikan potensi retribusi parkir melalui kendaraan yang parkir di tepi jalan berbasis *smart city*, yaitu *e-parking*.

E-parking merupakan mesin parkir elektronik yang tersebar di tepi jalan Kota Bandung sebagai langkah wujud dari realisasi *smart city*.⁹ Dengan menggunakan sistem pembayaran parkir berbasis elektronik yang dipasang sebanyak 445 mesin

⁷Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2003 Tentang Kebijakan Dan Strategi Nasional Pengembangan *E-government* Lampiran I Ayat 2.

⁸Bagian kerja sama Kota Bandung. *Smart city*. <http://kerja.sama.bandung.go.id/profil/smart-city> Diakses Pada 19 September 2018, Pukul 20. 24 WIB.

⁹Nurani Fitri Kireina. *Mesin Parkir Elektronik Sebagai Wujud dari Smart city Di Kota Bandung*. Jurnal JISPO,7 (2017), 78.

parkir elektronik di 221 titik.¹⁰ Tujuan adanya *e-parking* adalah sebagai upaya untuk merealisasikan potensi retribusi parkir yang didapat dari banyaknya kendaraan yang parkir di tepi jalan umum berbasis elektronik.

E-parking memiliki tampilan layar yang berisi petunjuk-petunjuk penggunaan. Di bawah layar, terdapat empat tombol kuning, tombol, hijau, dan tombol merah. Tombol kuning digunakan untuk memilih jenis kendaraan yang akan diparkirkan, seperti; sepeda motor, mobil, dan truk. Tombol hijau untuk mengkonfirmasi pilihan, sedangkan tombol merah berfungsi untuk membatalkan instruksi yang telah dipilih pengguna. Setelah mengkonfirmasi, pengguna layanan parkir tepi jalan memasukkan nomor polisi kendaraan mengikuti petunjuk. Setelah itu, pengguna parkir menentukan durasi waktu parkir. Pengguna layanan parkir akan mendapatkan resi yang berisi informasi pembayaran parkir yang akan digunakan sebagai bukti kepada juru parkir. Jika durasi waktu melewati batas yang telah ditentukan, maka pengguna melakukan pembayaran dengan cara dan tarif yang sama.

Tarif parkir disesuaikan dengan Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 4 Tahun 2017 tentang Retribusi Parkir Pasal 210 ayat 1 membahas mengenai tarif Retribusi Pelayanan Parkir di tepi jalan umum, meliputi; Kendaraan bermotor angkutan barang jenis box dan pick up Rp. 2.000/per jam, dengan tarif jam berikutnya Rp. 2.000; Kendaraan bermotor roda empat/roda tiga/sedan dan sejenisnya Rp. 2.000/jam, dengan tarif jam berikutnya Rp. 2.000; Sepeda motor

¹⁰Mochamad Solehudin. *Begini Cara Menggunakan Mesin Parkir Elektronik di Bandung*. [https://News. Detik. Com/Berita-Jawa-Barat/D-3560522/Begini-Cara-Menggunakan-Mesin-Parkir-Elektronik-Di-Bandung](https://News.Detik.Com/Berita-Jawa-Barat/D-3560522/Begini-Cara-Menggunakan-Mesin-Parkir-Elektronik-Di-Bandung) Diakses Pada 19 September 2018 Pukul 21:01 WIB.

Rp. 1.000/jam, dengan jam berikutnya Rp. 1.000. Pembayaran terhadap besaran tarif dapat dilakukan melalui layanan kartu bayar elektronik yaitu; Brizzi Bank BRI, E-Money Bank Mandiri, dan TapCash BNI. Sedangkan untuk masyarakat yang tidak memiliki uang elektronik dapat melakukan pembayaran dengan bantuan dari juru parkir.

Juru parkir merupakan tenaga harian lepas dengan atribut/seragam yang sudah ditentukan dan mendapatkan penghasilan sesuai ketentuan yang diatur oleh Wali Kota.¹¹ Juru parkir diberi pembinaan agar juru parkir memahami pengaturan lalu lintas, mengatur kendaraan, cara memarkirkan dan mengeluarkan kendaraan, memprioritaskan kendaraan agar lalu lintas lancar, sehingga juru parkir dapat memberikan layanan yang baik.¹² Dalam sehari terdapat dua pergantian juru parkir yang bertanggung jawab atas 4 mesin parkir elektronik di wilayah masing-masing. Juru parkir ditugaskan untuk menjaga mesin *e-parking*, Tugas yang harus dicapai setiap bulannya adalah harus mencapai target pendapatan retribusi sebesar Rp 2.600.00 dari setiap juru parkir, artinya, kedua juru parkir harus mengarahkan masyarakat untuk dapat memperoleh pendapatan retribusi sebesar Rp 5.200.000 setiap bulannya.¹³ Dengan adanya target, menunjukkan bahwa memiliki tanggung jawab untuk memandu, mengarahkan, dan mengupayakan masyarakat yang

¹¹Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 03 Tahun 2008 Tentang Penyelenggara Perparkiran pada Pasal 14 ayat 1.

¹²Depi Gunawan. *Juru Parkir Resmi di Bandung Barat Dilengkapi Seragam*. <http://mediaindonesia.com/read/detail/198143-juru-parkir-resmi-di-bandung-barat-dilengkapi-seragam>Diakses Pada 19 Februari 2019 Pukul 19:42 WIB.

¹³Muhammad Fikry Mauludy. *Juru Parkir Minta Perlindungan*<https://www.pikiran-rakyat.com/bandung-raya/2018/05/06/juru-parkir-minta-perlindungan-423900>Diakses Pada 19 September 2018 Pukul 22:31 WIB.

memarkirkan kendaraannya di tepi jalan, untuk menggunakan *e-parking* sebagai pembayaran terhadap pelayanan jasa penyediaan layanan parkir.

Pemerintah Kota Bandung mengeluarkan anggaran sebesar 80 Miliar dalam pengadaan mesin *e-parking*. Dengan anggaran yang besar tersebut DPRD Kota Bandung berulang kali mendesak dilaksanakannya *e-parking* karena selama berbulan-bulan setelah pemasangan mesin *e-parking* tidak langsung dioperasikan. Alasan Dinas Perhubungan tidak langsung mengoperasikan mesin *e-parking* tersebut karena belum tersedianya mekanisme pengelolaannya.¹⁴ Ketidaksiapan tersebut memberikan gambaran bahwa *e-parking* tidak berhasil. Terdapat 4 bukti indikasi yang menjadi aspek penyebab tidak berhasilnya *e-parking*, 4 aspek tersebut antara lain; **Pertama**, *Digital divide*. **Kedua**, ketidaksiapan sumber daya manusia. **Ketiga**, inkonsistensi aturan. **Keempat**, penyediaan dan pemeliharaan infrastruktur yang tidak baik. Berikut ini akan dijelaskan secara detail mengenai ke-4 aspek dari tidak berhasilnya *e-parking* tersebut.

Aspek pertama, *Digital divide*. *Digital divide* dapat didefinisikan sebagai keretakan atau gap atau kesenjangan antara mereka yang, karena alasan teknis, politik, sosial, atau ekonomi, memiliki akses dan kemampuan untuk menggunakan ICT, dengan mereka yang tidak.¹⁵ *Digital divide* juga terjadi dalam pelaksanaan *e-parking*, dan ini memengaruhi *e-parking*. Dalam pelaksanaan *e-parking*, ada gap antara masyarakat yang mengerti dan ada masyarakat yang tidak mengerti cara

¹⁴Dendi Ramdhani. *Telan Dana Rp 80 Miliar, Ratusan Mesin Parkir di Bandung Belum Berfungsi*. <https://regional.kompas.com/read/2017/04/25/15161991/telan.dana.rp.80.miliar.ratusan.mesin.parkir.di.bandung.belum.berfungsi> Diakses Pada 19 September 2018 Pukul 22:41 WIB.

¹⁵Digital Watch Observatory. *Strategies for Overcoming The Digital Divide*. <https://dig.watch/issues/digital-divide> Diakses Pada 06 September 2019 Pukul 02. 21WIB.

menggunakan mesin *e-parking* sehingga menyebabkan terjadinya hambatan bagi keberhasilan *e-parking*. Meskipun disediakan mesin *e-parking* tidak semua masyarakat menggunakan mesin *e-parking*. Hal ini diperparah dengan ketidaksiapan dan kurangnya juru parkir yang membantu mengarahkan masyarakat untuk memahami dan menggunakan mesin *e-parking*. Menurut hasil wawancara kepada pengguna kendaraan yang parkir di tepi jalan, D (43 tahun) mengatakan bahwa selama ini tidak pernah menggunakan mesin parkir karena tidak pernah diarahkan oleh juru parkir bahkan di beberapa jalan tidak ada petugas parkir yang menjaga mesin parkir, sedangkan D tidak mengerti cara menggunakan mesin parkir, sehingga, D membayar uang parkir langsung ke petugas parkir tidak resmi. Tidak pahamnya D tersebut mencerminkan bahwa penyebab masyarakat tidak menggunakan mesin *e-parking* adalah ketidaktahuan tentang cara menggunakan mesin *e-parking*. Dengan adanya gap antara masyarakat yang mengerti dengan masyarakat yang tidak mengerti cara menggunakan mesin *e-parking*, menyebabkan tidak semua masyarakat yang parkir di tepi jalan menggunakan *e-parking*. Maka dari itu *digital divide* menjadi aspek tidak berhasilnya *e-parking*.

Aspek kedua adalah sumber daya manusia. Permasalahan tidak berhasilnya *e-parking* yang timbul bukan hanya dari *Digital divide* yang menyebabkan keterlibatan masyarakat menjadi rendah, akan tetapi dari aspek ketidaksiapan sumber daya manusianya. Sumber daya manusia yaitu juru parkir resmi memiliki tanggung jawab adalah menjaga mesin parkir, tanggung jawab juru parkir adalah memandu, mengarahkan, dan mengupayakan masyarakat yang memarkirkan

kendaraannya di tepi jalan, untuk melakukan pembayaran parkir dengan menggunakan *e-parking*. Namun, berdasarkan hasil observasi beberapa juru parkir kerap kali tidak ada di tempat dimana mesin *e-parking* terpasang. Selain itu, beberapa juru parkir tidak mengarahkan masyarakat untuk menggunakan mesin parkir. Hal tersebut membuat sumber daya manusia menjadi aspek tidak berhasilnya *e-parking*.

Aspek ketiga, aturan. Inkonsistensi aturan terhadap penempatan mesin parkir terkait batasan diperbolehkannya parkir di tepi jalan menjadi aspek tidak berhasilnya *e-parking*. Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan penulis di Jalan Hasanudin terdapat rambu lalu lintas dilarang berhenti, yang jaraknya hanya sekitar 2 meter dari mesin *e-parking*. Hal ini menggambarkan adanya inkonsistensi aturan mengenai batasan-batasan yang dibolehkan untuk parkir. Hasil observasi tersebut diperkuat dengan hasil observasi lainnya di Jalan Jendral Sudirman terdapat sebanyak 30 mesin parkir, namun di beberapa jalan Kota Bandung yang memiliki marka parkir tanda diperbolehkan untuk parkir tidak disediakan mesin *e-parking* sedangkan di sebuah Gang yang bernama Gang Suniaraja disediakan mesin *e-parking*. Inkonsistensi aturan menunjukkan bahwa aturan merupakan bagian dari aspek tidak berhasilnya *e-parking*.

Aspek keempat, penyediaan dan pemeliharaan infrastruktur yang tidak baik. Hal tersebut ditandai dengan hilangnya 5 buah mesin parkir di Jalan Teuku Umar. Di daerah tersebut masih terdapat marka parkir berupa plang petunjuk pembayaran mesin parkir, yang artinya sebelumnya memang terdapat mesin parkir. Hal ini diperkuat dengan observasi yang dilakukan sebelumnya sejalan

dengan hasil wawancara dengan pedagang cuanki yang memperkirakan bahwa memang benar, pernah ada mesin parkir di daerah tersebut.¹⁶ Permasalahan lainnya bukan hanya tidak ada mesin parkir, berdasarkan hasil observasi dengan mengecek mesin parkir, satu diantara mesin parkir di Jalan Kebon Jati mengalami kerusakan atau error, yang membuat petugas parkir yang bertanggung jawab menjaga mesin parkir tersebut harus menggunakan mesin parkir yang dijaga oleh petugas lainnya, bukan hanya rusak atau eror bahkan satu diantara mesin parkir lainnya di Jalan Hasanudin terdapat mesin parkir yang tidak dapat dinyalakan. Hal ini menunjukkan bahwa infrastruktur merupakan bagian dari aspek tidak berhasilnya e-parking.

Tabel 1. 2Tidak Tersedianya Mesin E-Parking¹⁷



Mesin parkir yang disediakan oleh pemerintah Kota Bandung bertujuan untuk merealisasikan potensi-potensi peningkatan retribusi parkir melalui kendaraan yang parkir di tepi jalan. Namun kebijakan *e-parking* ini tidak berhasil karena empat aspek yang telah diuraikan diatas yaitu: **Pertama**, *digital divide*, yang menyebabkan rendahnya penggunaan mesin *e-parking*. **Kedua**, Sumber daya manusia parkir yang tidak bertanggung jawab dalam menjaga mesin parkir tidak

¹⁶Hasil Wawancara dengan Pedagang, Pada Tanggal 13 November 2018

¹⁷Hasil Observasi di Jalan Teuku Umar, Pada 22 Oktober 2018.

mengarahkan, bahkan tidak berada di tempat dimana mesin *e-parking* dipasang. **Ketiga**, inkonsistensi aturan mengenai penempatan mesin parkir terhadap jalan yang diperbolehkannya dan tidak diperbolehkannya untuk parkir. **Keempat**, pemeliharaan dan ketersediaan infrastruktur *e-parking* yang tidak baik, yaitu keadaan mesin parkir yang hilang, rusak atau error, maupun mati. Keempat aspek tersebut merupakan indikasi bahwa *e-parking* tidak berhasil dalam merealisasikan potensi peningkatan pendapatan retribusi parkir. Namun, untuk meyakinkan bagaimana tidak berhasilnya *e-parking* di Kota Bandung dari ke-4 aspek tersebut, diperlukan sebuah penelitian ilmiah yang berjudul:

“Aspek-Aspek Keberhasilan E-Parking di Kota Bandung”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan data yang telah dikumpulkan dari berbagai sumber, mengindikasikan penerapan *e-parking* tidak berhasil. Tidak berhasilnya *e-parking* tersebut disebabkan oleh aspek; *Digital divide*, sumber daya manusia, aturan, dan infrastruktur. Dengan demikian, diperlukan penelitian untuk membuktikan apakah indikasi-indikasi tersebut memang betul menjadi aspek tidak berhasilnya *e-parking*, maka secara khusus penelitian ini ditujukan untuk menjawab pertanyaan berikut :

“Apa saja aspek-aspek yang memengaruhi keberhasilan e-parking?”

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini antara lain :

1. Menganalisis hambatan implementasi *e-parking* untuk menemukan aspek keberhasilan E-Parking Kota Bandung.
2. Memberikan rekomendasi perbaikan sistem pengelolaan untuk Keberhasilan E-Parking Kota Bandung.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini nantinya diharapkan akan memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Akademis

Penelitian ini bermaksud untuk memberikan pemahaman ilmiah mengenai aspek-aspek yang menghambat dapat memengaruhi keberhasilan *e-parking* dalam pemanfaatan potensi retribusi parkir tepi jalan.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan referensi bagi berbagai pihak lain, sebagai bahan referensi dalam ilmu pengetahuan untuk memperkaya dan menambah wawasan serta dapat dijadikan sebagai bahan referensi terhadap penelitian yang sejenis.

1.5 Sistematika Penelitian

Penelitian ini membahas mengenai aspek-aspek keberhasilan dari kebijakan *e-parking* Kota Bandung yang dilihat dari berbagai aspek yang menghambat keberhasilan *e-parking*, yaitu; aspek *digital divide*, sumber daya manusia yang tidak bertanggung jawab, inkonsistensi aturan, dan ketersediaan dan pemeliharaan

infrastruktur. Untuk itu, sistematika penulisan dalam penelitian ini terdiri atas enam (6) BAB, yaitu : (1) BAB I Pendahuluan, (2) BAB II Kajian Pustaka, (3) BAB III Metodologi Penelitian, (4) BAB IV Temuan, (5) BAB V Pembahasan, (6) BAB VI Kesimpulan dan Saran.