

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN
SMART PARKING SYSTEM
DAN PARTISIPASI MASYARAKAT DALAM
MEWUJUDKAN BANDUNG *SMART CITY***

TESIS

**Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Guna Mencapai
Gelar Magister dalam Bidang Ilmu Sosial**



**Oleh:
Nurani Fitri Kireina (Putri)
2014851007**

**Pembimbing :
Dr. Pius Sugeng Prasetyo**

**PROGRAM MAGISTER ILMU SOSIAL
SEKOLAH PASCASARJANA
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
BANDUNG
JANUARI 2018**

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN
SMART PARKING SYSTEM
DAN PARTISIPASI MASYARAKAT DALAM
MEWUJUDKAN BANDUNG *SMART CITY***

TESIS

**Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Guna Mencapai
Gelara Magister dalam Bidang Ilmu Sosial**



Oleh:

**Nurani Fitri Kireina (Putri)
2014851007**

Pembimbing:

Dr. Pius Sugeng Prasetyo

**PROGRAM MAGISTER ILMU SOSIAL
SEKOLAH PASCASARJANA
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
BANDUNG
JANUARI 2018**

HALAMAN PERSETUJUAN

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN *SMART PARKING SYSTEM*
DAN PARTISIPASI MASYARAKAT DALAM MEWUJUDKAN
BANDUNG *SMART CITY***



Oleh:

**Nurani Fitri Kireina (Putri)
2014851007**

**Persetujuan Untuk Sidang Penelitian Tesis
Pada Hari/Tanggal: 19 Januari 2018**

Pembimbing :

Dr. Pius Sugeng Prasetyo

**PROGRAM MAGISTER ILMU SOSIAL
SEKOLAH PASCASARJANA
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
BANDUNG
JANUARI 2018**

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya dengan data diri saya sebagai berikut :

Nama : Nurani Fitri Kireina
Nomor Pokok Mahasiswa : 2014851007
Program Studi : Magister Ilmu Sosial
Program Pascasarjana
Universitas Katolik Parahyangan

Menyatakan Bahwa Tesis Dengan Judul :

“Implementasi Kebijakan *Smart Parking System* dan Partisipasi Masyarakat Dalam Mewujudkan Bandung *Smart City*” adalah benar-benar karya saya sendiri di bawah bimbingan pembimbing dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku dalam masyarakat keilmuan.

Apabila dikemudian hari ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya saya, atau jika ada tuntutan formal atau non- formal dari pihak lain berkaitan dengan keaslian karya saya ini, saya siap menanggung segala resiko, akibat, dan/atau sanksi yang dijatuhkan kepada saya, termasuk pembatalan gelar akademik yang saya peroleh dari Universitas Katolik Parahyangan.

Bandung, Januari 2018

Yang membuat pernyataan,



Nurani Fitri Kireina

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN *SMART PARKING SYSTEM*
DAN PARTISIPASI MASYARAKAT DALAM MEWUJUDKAN
BANDUNG *SMART CITY***

Nurani Fitri Kireina (Putri)

NPM : 2014851007

Pembimbing Tunggal : Dr. Pius Sugeng Prasetyo

Magister Ilmu Sosial

Bandung

Januari 2018

ABSTRAK

Masalah pelayanan parkir umum yang terjadi di Kota Bandung saat ini telah tumbuh menjadi isu yang serius. Akibat yang ditimbulkannya yaitu polusi udara meningkat, masalah kemacetan, ketidaknyamanan dalam mencari parkir, hingga pada masalah pungutan retribusi parkir liar. Dengan demikian, pemerintah melalui Dinas Perhubungan Kota Bandung selaku pihak pelaksana kebijakan mencanangkan solusi penertiban pengelolaan parkir kepada pengguna jalan secara *realtime* melalui implementasi program *Smart Parking System*. Program ini merupakan bagian atau dimensi dari *Smart City*, yang dinaungi oleh konsep *Smart Transportation*. Dalam proses implementasi kebijakan Edward III menyatakan bahwa terdapat variabel-variabel krusial yang mempengaruhi implementasi kebijakan, yaitu: komunikasi, sumber daya, kecenderungan, dan struktur birokrasi. Sehingga perlu dilakukannya analisis implementasi kebijakan pada program *smart parking system* Kota Bandung. Untuk mencapai keberhasilan program tersebut aspek yang juga harus diperhatikan yaitu partisipasi masyarakat. Hal tersebut sejalan dengan pendapat Koentjaraningrat mengenai partisipasi masyarakat sebagai aktivitas bersama tetapi tidak memerlukan keterlibatan bersifat fisik dan tidak memerlukan paksaan, namun berdasarkan kemauan mereka sendiri. Oleh karena itu perlu diadakannya suatu penelitian kualitatif dengan menggunakan Model *Direct and Indirect Impact of Implementation*. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa implementasi kebijakan yang dilakukan DISHUB belum berhasil. Hal tersebut sangat nampak pada belum optimalnya penggunaan mesin parkir elektronik oleh masyarakat.

Kata kunci : *Smart Parking System*, implementasi kebijakan, partisipasi masyarakat

POLICY IMPLEMENTATION OF SMART PARKING SYSTEM AND CIVIL PARTICIPATION IN CREATING BANDUNG *SMART CITY*

Nurani Fitri Kireina (Putri)

NPM : 2014851007

Pembimbing Tunggal : Dr. Pius Sugeng Prasetyo

Magister Ilmu Sosial

Bandung

Januari 2018

ABSTRACT

The issue of parking service in Bandung has grow to become a serious issue. It leads to some negative effects such as increased air pollution, road traffic, inconveniency in finding available parking spot, and illegal parking retribution. The city government of Bandung through Bandung Transportation Bureau are trying to find a solution to enforce parking management which can be monitored by public in real time through Smart Parking System. This program is part of Smart City derives from the concept of Smart Transportation. In the process of policy implementation, Edward III stated that there are crucial variables which influence policy implementation, those are communications, resources, tendencies and bureaucracy structures. It is necessary to do analysis on policy implementations for Bandung smart parking system program. To reach successfulness of this program there is an important aspect that must be embedded, and that is civil participation. This view streamlined the opinion of Koentjraningrat who sees that civil participations are based on voluntarily, not enforced and not necessarily physical. Hence, qualitative research under the direct and indirect model of implementation are needed. This research concludes that policy implementation which is done by DISHUB hasn't yet to be successful. This can be seen from the hardly optimal use of electronic parking machines by the society.

Keywords: Smart Parking System, policy implementation, civil participation.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan karya tulis ilmiah ini dengan judul “Implementasi Kebijakan *Smart Parking System* dan Partisipasi Masyarakat dalam Mewujudkan Bandung *Smart City*”.

Karya tulis ilmiah ini diajukan guna memenuhi syarat dalam mencapai gelar Magister Ilmu Sosial pada Program Studi Ilmu Administrasi Publik Universitas Katolik Parahyangan.

Penulisan tesis ini masih jauh dari sempurna, banyak kesalahan yang mungkin penulis buat. Setiap saran dan kritik yang membangun diharapkan agar dapat membuat tesis ini menjadi lebih baik.

Dalam penulisan karya tulis ilmiah ini, penulis menyadari bahwa akan sulit terwujud tanpa adanya bantuan dari berbagai pihak. Sehingga dalam kesempatan ini perkenankan penulis mengucapkan terimakasih kepada Allah SWT yang telah senantiasa menjadi tempat pertama bagi penulis untuk mencurahkan berbagai hal. Untuk suami tercinta Luthfan Ryandi ST, MT, kedua orangtua penulis, Mamah tercinta Dr. Yuli Aslamawati, MPd., Psikolog, Papah tercinta Teddy Hernadi, ST, Adik tercinta Irham Prima Rinaldi S. AP, dan kedua mertua penulis, Papa Syamsul Bahri, SH, dan Mama Prof. Irda Figrianny, dan Adik Ipar Ivan Hadyan, ST. Terimakasih banyak atas segala sesuatu yang telah diberikan, cinta dan kasih sayang, serta kesabaran, doa dan dukungan yang tidak pernah berhenti.

Serta kepada Bapak Dr. Pius Sugeng Prasetyo selaku dosen pembimbing dan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Katolik Parahyangan, juga kepada Ketua Program Studi Magister Ilmu Sosial Bapak Gandhi Pawitan, PH.D, penulis sampaikan apresiasi dan ucapan terima kasih atas kesabarannya dalam membimbing dan selalu memberikan waktu dalam memberikan pengetahuan mengenai cara dan proses untuk menghasilkan karya tulis ilmiah yang baik dan benar, serta membantu penulis dalam memberikan makna mengenai topik Implementasi Kebijakan dan Partisipasi Masyarakat dalam Mewujudkan *Smart Parking System* Kota Bandung. Dalam kesempatan ini pula, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Pius Suratman K, Ph D dan Ibu Dr. Indraswari sebagai pembahas materi dan isi tesis penulis.
2. Para dosen yang mengajar saya di Magister Ilmu Sosial, yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu.
3. Seluruh staf tata usaha pascasarjana yang telah memudahkan administrasi selama saya kuliah.
4. Bapak Tony Hadiatna, Bapak Seno Wibowo, Bapak Indra Zanuardy selaku staf pelaksana DISHUB yang membantu memberikan data penelitian saya.
5. Pada nenek saya tercinta Dra. Kuswati dan Yayah selaku orang tua yang selalu memberikan dukungannya di rumah.

6. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu, yang telah membantu dan mendukung dalam penyelesaian penelitian ini, dimana pun kalian berada terimakasih banyak untuk segalanya.

Allah SWT akan membalas setiap orang yang telah membantu peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini. Akhir kata, peneliti berharap semoga hasil penelitian skripsi ini dapat berguna dan bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Bandung, 10 Januari 2018

Nurani Fitri Kireina

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PERSETUJUAN	
ABSTRAK	
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR BAGAN	viii
DAFTAR TABEL	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1. Latar Belakang	1
1.1 Konsep <i>Smart City</i>	3
1.1.1 Implementasi Kebijakan dalam Konsep <i>Smart City</i>	3
1.1.2 Implementasi Kebijakan <i>Smart Parking System</i>	9
1.1.3 Partisipasi Masyarakat dalam Implementasi <i>Smart Parking System</i>	18
1.2 Rumusan masalah	22
1.3 Tujuan Penelitian	22
1.4 Kegunaan penelitian	23
BAB 2 KAJIAN PUSTAKA	25
2.1 Konsep Implementasi Kebijakan Publik	25
2.1.1 Pengertian Kebijakan Publik	25
2.1.2 Pengertian Implementasi Kebijakan Publik	27
2.1.3 Pendekatan Implementasi Kebijakan Publik	28
2.2 Faktor yang Mempengaruhi Implementasi	29
2.2.1 Komunikasi	30
2.2.2 <i>Resources</i> (Sumber-sumber)	32

2.2.3	<i>Dispositions</i> (Kecenderungan)	34
2.2.4	Bureaucratic Structure (Struktur Birokrasi)	35
2.3	Dinamika Model <i>Direct and Indirect Impact of Implementation</i>	36
2.4	Partisipasi Masyarakat dalam Implementasi Kebijakan <i>Smart Parking System</i>	41
2.4.1	Pengertian Masyarakat	41
2.4.2	Partisipasi Masyarakat dalam <i>Smart Parking System</i>	45
2.5	Model Penelitian	48
BAB 3 METODE PENELITIAN		49
3.1	Tipe Penelitian	49
3.2	Peran Peneliti	51
3.3	Lokasi Penelitian	52
3.4	Operasionalisasi Variabel	53
3.5	Sumber Data	58
3.6	Prosedur Pengumpulan Data	58
3.6.1	Wawancara	58
3.6.2	Studi Dokumen	59
3.6.3	Pengamatan (<i>Observation</i>)	60
3.7	Pengecekan Keabsahan Temuan	65
BAB 4 PROFIL PENELITIAN		67
4.1	Kota Bandung	67
4.2	Peraturan Perangkat Daerah Kota Bandung	72
4.2.1	PERDA No. 8 Tahun 2016 Tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah	72
4.2.2	PERWAL Bandung Nomor 160 Tahun 2017 Tentang Pembentukan, Kedudukan, Tugas Dan Fungsi, Susunan Organisasi Serta Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Pada Dinas dan Badan Di Lingkungan Pemerintah Kota Bandung	73
4.2.3	PERWAL Nomor 1392 Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas, dan Fungsi Serta Tata Kerja	74

4.3	Dinas Perhubungan Kota Bandung	75
4.4	Unit Pelaksana Teknis Parkir	78
	BAB 5 PEMBAHASAN	83
5.1	Gambaran Umum Implementasi Kebijakan <i>Smart Parkirng System</i>	83
5.2	Komunikasi	85
5.2.1	Transmisi	86
5.2.2	Kejelasan	92
5.2.3	Konsistensi	93
5.3	Sumber-sumber (<i>Resources</i>)	99
5.3.1	Sumber Daya Manusia	99
5.3.2	Sumber Daya Informasi	103
5.3.3	Kewenangan	108
5.3.4	Sumber Daya Fasilitas	111
5.4	Kecenderungan (<i>Dispositions</i>)	114
5.5	Struktur Birokrasi	119
5.5.1	Standard Operating Procedures (SOP)	119
5.5.2	Fragmentasi	122
5.6	Partisipasi Masyarakat	126
5.7	Matriks Data Lapangan	136
5.8	Analisis Hambatan Implementasi	144
5.8.1	Komunikasi	144
5.8.2	Sumber daya	144
5.8.3	Kecenderungan	144
5.8.4	Struktur Birokrasi	148
5.8.5	Partisipasi Masyarakat	148
	BAB 6 KESIMPULAN DAN SARAN	151
6.1	Kesimpulan	151
6.1	Saran	154
	DAFTAR PUSTAKA	157
	LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 : Konsep <i>smart city</i> kota Bandung	8
Gambar 1.2 : Model <i>Direct and Indirect Impact of Implementation</i>	38
Gambar 1.3 : Cara menggunakan mesin parkir	131

DAFTAR BAGAN

Bagan 1.1 : Struktur Organisasi Dinas Perhubungan

Kota Bandung 78

Bagan 1.2 : Struktur Organisasi UPT Parkir

Dinas Perhubungan Kota Bandung 81

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 : Operasional Variabel	54
Tabel 1.2 : Teknik Pengumpulan Data dan Wawancara	60

BAB I

PENDAHULUAN

I. Latar Belakang

Fenomena munculnya parkir liar yang tidak dikelola secara efektif, serta masalah pengumpulan retribusi yang tidak resmi, kerap hadir di seluruh Indonesia. Seperti halnya pungutan parkir liar yang terungkap di Kabupaten Bandung Barat (Jawa Barat), Kabupaten Tuban (Jawa Timur), dan Kabupaten Timor Tengah Utara (Nusa Tenggara Timur).¹ Kegiatan parkir liar kerap terjadi kapanpun dan dimanapun dengan penarikan tarif yang tidak sesuai dengan ketentuan, namun permintaan terhadap pelayanan parkir tetap tinggi. Seperti yang diungkapkan menurut Kadiv Humas Mabes Polri Irjen Boy, tarif parkir yang seharusnya Rp. 1000,- dapat menjadi Rp. 5000,- hanya saja petugas parkir tersebut bukan penyelenggara resmi negara, sehingga tidak dapat dilakukan penjeratan.² Sehingga sangatlah disayangkan oknum petugas parkir yang seharusnya dapat menjadi sumber daya masyarakat dalam menertibkan parkir umum, keadaan tersebut berbalik menjadi kegiatan premanisme pungutan liar retribusi parkir.

¹ Basri Marzuki. Medsos Ungkap Pungli Parkir.
<http://mediaindonesia.com/news/read/88447/medsos-ungkap-pungli-parkir/2017-01-20.htm>(24.8.17).Pukul 19.28.

² Rina Atriana. Mabes Polri: Parkir Liar Termasuk Premanisme Berbentuk Pungli.
<https://news.detik.com/berita/d-3321382/mabes-polri-parkir-liar-termasuk-premanisme-berbentuk-pungli.htm>(26.1.17).Pukul 15.16.

Selain itu dampak masalah parkir umum lainnya adalah pada masalah kemacetan sampai saat ini masih belum terpecahkan akibat mencari tempat parkir yang cukup memakan waktu, kemacetan, dan polusi udara, akibat kendaraan berada pada posisi tertentu dalam waktu lama hanya untuk mencari tempat parkir yang kosong. Sebuah survei menunjukkan bahwa sepanjang jam sibuk di kota-kota paling besar, kemacetan yang diakibatkan oleh pencarian tempat parkir mencapai hingga 40% dari total kemacetan yang ada.³

Kondisi demikian menjadikan kenyamanan dan keselamatan lalu-lintas berkurang, polusi udara meningkat, *public space* menghilang, dan potensi ekonomi menurun. Berdasarkan data lainnya yang dihimpun oleh *Mongabay* pada tahun 2016, saat ini setidaknya ada sekitar 1,25 juta kendaraan bermotor yang setiap harinya lalu-lalang di Kota Bandung, kurang lebih terdiri dari 900 ribuan motor dan 300 ribuan mobil pribadi. Kecenderungan laju pertumbuhan kendaraan lebih cepat ketimbang pertumbuhan jalan. Panjang jalan di Kota Bandung sekitar 1.236,48 kilometer. Untuk lahan parkir resmi tersedia di 400 ruas jalan dan 100 di gedung.⁴

Dengan demikian, pada kenyataannya masalah parkir kini telah tumbuh menjadi isu yang serius, pemerintah selaku pihak pelaksana kebijakan harus dapat mendisposisikan berbagai faktor isu pengelolaan parkir pada tahap pembangunan kota lebih aman, nyaman, dan berkelanjutan dalam

³ P. White. "No Vacancy: Park Slopes Parking Problem And How to Fix It." Internet: <http://www.transalt.org/newsroom/releases/126>. Diakses tanggal 8. 11. 2017. Pukul 10.40.

⁴ Dony Iqbal. 'Perbincangan Tentang Kemacetan Kota Bandung. Apa Solusinya?' [http://www.mongabay.co.id/2016/12/06/perbincangan-tentang-kemacetan-kota-bandung-apa-solusinya/.htm\(24.8.17\)](http://www.mongabay.co.id/2016/12/06/perbincangan-tentang-kemacetan-kota-bandung-apa-solusinya/.htm(24.8.17)). Pukul 20.53.

mengimplementasikan konsep manajemen parkir secara lebih baik dan profesional. Seperti yang dikemukakan oleh Edwards III:

...bahwa tanpa implementasi yang efektif maka keputusan pembuat kebijakan tidak akan berhasil dilaksanakan. Implementasi kebijakan adalah aktivitas yang terlihat setelah dikeluarkan pengarahannya yang sah dari suatu kebijakan yang meliputi upaya mengelola input untuk menghasilkan *output* atau *outcomes* bagi masyarakat.⁵

Pembuat kebijakan seringkali melalui proses *bottom-up* yang diawali dengan penyampaian aspirasi, permintaan atau dukungan dari masyarakat. Sedangkan implementasi, melalui proses pendekatan satu pihak/*top-down*, sehingga peranan pemerintah dalam hal ini sebagai aktor kunci yang dapat mendisposisikan dalam keberhasilan implementasi.

Sehubungan dengan itu agar masalah parkir di Kota Bandung dapat diimplementasikan secara lebih baik dan profesional, maka perlu adanya perencanaan implementasi secara matang. Sebagai tahap implementasi kebijakan pelayanan parkir yang lebih baik, pemerintah kota Bandung mencanangkan konsep *Smart City* (kota pintar).

1.1 Konsep *Smart City*

1.1.1 Implementasi Kebijakan dalam Konsep *Smart City*

Implementasi kebijakan merupakan tahapan yang sangat penting dalam struktur kebijakan, karena melalui prosedur ini suatu proses kebijakan secara keseluruhan dapat mempengaruhi tingkat keberhasilan atau tidaknya pencapaian

⁵ G.C.Edward III, *Implementing Public Policy* (Congressional Quarterly Press, Washington DC, 1980), Hal 1.

tujuan. Sehubungan dengan masalah yang dikemukakan di atas, Implementasi Kebijakan mengenai Smart City yang dijelaskan oleh Wakil Presiden Jusuf Kalla yang meluncurkan program Indeks Kota Cerdas Indonesia (IKCI) 2015 di Balai Sidang Jakarta pada 24 Maret 2015⁶. Program tersebut adalah salah satu cara dalam rangka peningkatan kinerja Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah.

Pemerintah Daerah melalui inovasi dalam UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Dalam Bab XXI bertajuk Inovasi Daerah. Dari Pasal 386 hingga Pasal 390 UU 23/2014, menjelaskan bahwa dalam rangka peningkatan kinerja penyelenggaraan Pemerintahan Daerah, Pemerintah Daerah dapat melakukan inovasi. Inovasi sebagaimana dimaksud adalah semua bentuk pembaharuan dalam penyelenggaraan Pemerintahan Daerah. Dalam merumuskan kebijakan inovasi, Pemerintahan Daerah mengacu pada prinsip: peningkatan efisiensi; perbaikan efektivitas; perbaikan kualitas pelayanan; tidak ada konflik kepentingan; berorientasi kepada kepentingan umum; dilakukan secara terbuka; memenuhi nilai-nilai kepatuhan; dan dapat dipertanggungjawabkan hasilnya tidak untuk kepentingan diri sendiri.

Regulasi tersebut, bersamaan dengan upaya yang dilakukan oleh pemerintah Kota Bandung untuk melakukan pembaharuan sebagai kota yang layak huni dan berkelanjutan Pemerintah Kota Bandung telah merancang RPJMD (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah) Kota Bandung 2013-2018 sebagai pedoman pembangunan lima tahun untuk mewujudkan kota

⁶ Dany Permana. Peluncuran Indeks Kota Bandung Cerdas 2015. <http://www.tribunnews.com/images/editorial/view/1583382/peluncuran-indeks-kota-cerdas-indonesia-2015>. 4 Oktober 2017. 13.56.

Bandung yang nyaman atau *Liveable city* yang berimplikasi positif bagi kesejahteraan warga kota Bandung; sebagaimana direfleksikan pada Indikator pembangunan Kota Masa Depan yang terdiri dari *Green City*, *liveable City*, serta *Smart City*, maupun indeks kebahagiaan.⁷

Selanjutnya RPJMD Kota Bandung tersebut dikembangkan oleh pemerintah daerah kota Bandung, dengan diturunkannya Instruksi Walikota Bandung Nomor 002 Tahun 2013 Tentang Rencana Aksi Menuju Bandung Juara. Kebijakan ini mengintruksikan untuk membentuk disposisi kelompok-kelompok kerja yang dibagi berdasarkan ruang lingkup kerja tiga Asisten Daerah (Asisten Pemerintahan, Asisten Administrasi Perekonomian dan Pembangunan, dan Asisten Administrasi Umum). Pada ruang lingkup Asisten Administrasi Perekonomian dan Pembangunan, diinstruksikan untuk membentuk kelompok kerja Bandung *Smart City*.⁸

Smart city adalah konsep perencanaan kota dengan memanfaatkan perkembangan teknologi yang akan membuat hidup yang lebih mudah dan sehat dengan tingkat efisiensi dan efektifitas yang tinggi. Konsep *smart city* masih bergantung pada kota dan pengembang masing-masing. Beberapa para ahli mencoba mendefinisikan *smart city* sebagai berikut:

Smart city didefinisikan sebagai kota yang mampu menggunakan SDM, modal sosial, dan infrastruktur telekomunikasi modern untuk mewujudkan pertumbuhan ekonomi berkelanjutan dan kualitas kehidupan yang tinggi,

⁷ Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) 2013-2018. (Badan Pusat Statistik Kota Bandung, 2015), Hal 296.

⁸ Instruksi Walikota Bandung Nomor : 002 Tahun 2013 Tentang Rencana Aksi Menuju Bandung Juara. Hal 2.

dengan manajemen sumber daya yang bijaksana melalui pemerintahan berbasis partisipasi masyarakat.⁹

Apabila dimaknai secara harfiah *smart city* adalah Pengembangan dan Pengelolaan kota dengan pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) untuk menghubungkan, memonitor dan mengendalikan berbagai sumber daya yang ada di dalam kota dengan lebih efektif dan efisien untuk memaksimalkan pelayanan kepada warganya serta mendukung pembangunan yang berkelanjutan.¹⁰

Dengan berbagai pengertian di atas dapat diambil kesimpulan *smart city* berupa kota yang terdiri dari orang-orang yang memiliki ciri mental yang awas, mampu bertindak cepat dalam mengambil keputusan dalam menghadapi masalah, mampu berdiri sendiri atau memiliki daya saing, elegan dan memiliki mode tersendiri dan yang terpenting memiliki intelegensi yang baik. Secara umum sebuah kota dapat dikatakan *smart city* bila bisa memecahkan masalah dengan menggunakan teknologi dan sumber daya yang ada pada kota tersebut secara efisien dan efektif.

Pada intinya konsep *smart city* adalah bagaimana cara menghubungkan infrastruktur fisik, infrastruktur sosial dan infrastruktur ekonomi dengan memanfaatkan TIK, yang dapat mengintegrasikan semua elemen dalam aspek tersebut dan membuat kota yang lebih efisien dan layak huni.

⁹ Caragliu, A., dkk dalam Schaffers, Hans. 2010. Smart Cities and the Future Internet: Towards Collaboration Models for Open and User Driven Innovation Ecosystems, FIA Ghent, "Smart Cities and Future Internet Experimentation", December 16th 2010. Lazaroiu, George Cristian and Roscia, Mariacristina. 2012. Definition methodology for the smart cities model. Elsevier Ltd.

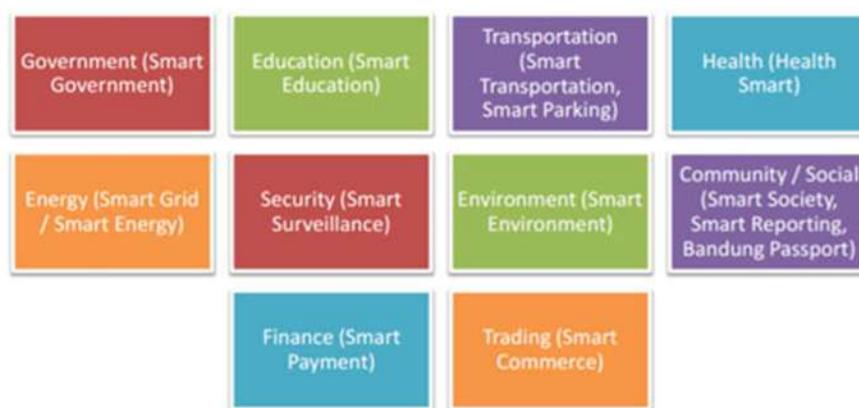
¹⁰ Prof. Dr. Suhono Harso Supangkat, CGEIT. Layanan TIK dan Pembangunan Smart City. <http://isd-indonesia.org>. Diakses tanggal 18 September 2017. 22.04.

Dari pemahaman *smart city* di atas, Kota Bandung di bawah kepemimpinan Ridwal Kamil mewujudkan Bandung Juara melalui *smart city* dengan membentuk 10 area prioritas, yaitu;

1. *Smart Government* atau tata kelola pemerintahan yang cerdas : Pengembangan *egovernance*, terdapat partisipasi masyarakat dalam perencanaan pembangunan.
2. *Smart Education*; mengkombinasikan ilmu teknologi dengan sistem pendidikan dalam suatu daerah.
3. *Smart Transportation*; bertujuan untuk memberikan layanan inovatif yang berkaitan dengan berbagai mode transportasi dan manajemen lalu lintas dan memungkinkan berbagai pengguna untuk mendapatkan informasi yang lebih baik dan membuat penggunaan jaringan transportasi yang lebih aman, terkoordinasi, dan 'lebih cerdas'.
4. *Smart Health*; teknologi informasi yang berhubungan dengan kesehatan yang biasanya digunakan di rumah kesehatan seperti rumah sakit, puskesmas, posyandu dan lain-lain.
5. *Smart grid/Smart Energy*; penggabungan antara ilmu teknologi dan energi yang dipakai sehari-hari. Contohnya di bidang transportasi, untuk menghemat bahan bakar minyak yang sudah mulai menipis, maka digunakanlah energi listrik, bahkan ada yang sudah menggunakan energi matahari.

6. *Smart Surveillance*; adalah penggunaan analisis video otomatis teknologi dalam aplikasi pengawasan video.
7. *Smart Environment*; pengelolaan lingkungan berbasis IT, Pengelolaan SDA berbasis IT, Pengembangan sumber energi terbarukan.
8. *Smart Society / Smart Reporting*; program sosial yang bertujuan untuk mewujudkan masyarakat Bandung yang pintar, kreatif, dan berakhlak mulia.
9. *Smart Payment*; merupakan cara pembayaran dengan menggunakan teknologi secara sederhana, mudah, dan menyamankan para pengguna.
10. *Smart Commerce*; penggunaan jaringan komunikasi dan komputer untuk melaksanakan proses bisnis.

Priorities Area – Smart City Bandung



Gambar 1.1 : Konsep *smart city* kota Bandung.¹¹

¹¹ Ibid. Hal 4.

1.1.2 Implementasi Kebijakan *Smart Parking System*

Smart Transportation merupakan bagian atau dimensi *smart city* yang mengkhhususkan pada transportasi dan mobilitas masyarakat. Dalam *smart transportation* terdapat proses transportasi dan mobilitas yang pintar, sehingga diharapkan tercipta layanan publik untuk transportasi dan mobilitas yang lebih baik serta menghilangkan permasalahan umum di dalam transportasi, misalkan macet, pelanggaran lalu lintas, polusi dan lain-lain.

Sistem yang berbasis teknologi informasi ini difungsikan untuk mengatur transportasi, *traffic*, dan pariwisata. Ditinjau dari kegunaannya, *smart transportation* memudahkan manusia dalam mengakses sesuatu yang jauh yang memudahkan kegiatan manusia, misalnya adanya *e-banking*, internet, transportasi *online*, pembayaran *online*, *e-ticketing* dan sejenisnya.

Sasaran dari konsep *smart transportation* adalah untuk mengatasi permasalahan transportasi, terutama yang berkaitan dengan transportasi publik, seperti: *electronic parking* yang termonitoring secara baik, *traffic management*, ruas jalan dan ketersediaan prasarana yang memadai, integrasi/konektivitas antar titik vital sebuah kota.

Saat ini beberapa kota besar Indonesia telah menggunakan *smart transportation* untuk mengatasi masalah parkir, seperti: Makasar, Yogyakarta, Surabaya, Jakarta. Bila dicermati, kota Bandung yang memiliki pertumbuhan mobilitas masyarakatnya yang semakin tinggi, tentunya membutuhkan sistem perkotaan yang lebih memadai. Salah satunya di zaman yang serba digital ini, pemerintah Kota Bandung melakukan penertiban pengelolaan parkir pada tahap

pembangunan kota yang lebih aman, nyaman, dan berkelanjutan dalam mengimplementasikan konsep manajemen parkir secara lebih baik dan profesional. Untuk mengkaji secara rinci tentang layanan parkir yang tercakup dalam *smart transportation*, yaitu:

*Smart Transportation recommends a new approach to roadway planning and design, in which transportation investments are tailored to the specific needs of each project.the best transportation solution arises from a process in which a multi-disciplinary team, considering a wide range of solutions, works closely with the community.*¹²

Smart transportation menaungi *smart parking system* sebagai solusi penertiban pengelolaan parkir yang dicanangkan pemerintah Kota Bandung untuk memberikan pelayanan parkir kepada masyarakat. Dalam konteks ini pelayanan parkir ditangani oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung, bertujuan untuk dapat memberikan informasi lokasi parkir kepada pengguna jalan secara *realtime* dan dapat mendeteksi ketersediaan lahan parkir.

Program *smart parking system* merupakan komponen penting dari kerangka kota cerdas. Teknologi cerdas memiliki kekuatan untuk memaksimalkan aset terpenting masyarakat dan mengakomodasi pertumbuhan yang bertanggung jawab dengan meningkatkan pendapatan, meningkatkan efisiensi, dan berkontribusi pada masa depan yang lebih berkelanjutan.

Dengan *smart parking system* ini nantinya sistem pembayaran parkir akan dilakukan dengan menggunakan sebuah kartu seperti *e-money* untuk Jalan

¹² Pennsylvania and New Jersey. "Planning and Designing Highways and Streets that Support Sustainable and Livable Communities". Smart Transportation Guidebook. 2008. Hal 1.

Tol. Sehingga para pengguna layanan parkir hanya dengan menempelkan kartunya di mesin parkir meter, kemudian menentukan durasi parkir, maka akan secara otomatis saldo di dalam kartu akan berkurang sesuai dengan tarif yang berlaku.¹³ *smart parking system* diharapkan mampu mengurangi kemacetan lalu lintas dan dapat menertibkan retribusi parkir.

Adapun visi dan misi penyelenggaraan *smart parking system* yang dirancang oleh DISHUB Kota Bandung, sebagai berikut:¹⁴

- Visi : Terwujudnya Pengelolaan Perparkiran secara efektif dan efisien.
- Misi :
 1. Menata dan mengembangkan lahan perparkiran sesuai dengan kemampuan dan kebutuhan di seluruh penjuru kota.
 2. Menata sistem perparkiran yang berorientasi kepada kenyamanan dan keamanan bagi pengguna jasa perparkiran.
 3. Mendayagunakan aparatur pengelola perparkiran dalam melaksanakan pelayanan perparkiran kepada pengguna jasa perparkiran.
 4. Menata dan mengembangkan sistem pengawasan dan pengendalian penyelenggaraan perparkiran.

¹³ Wawancara dengan Staf Manajemen Perparkiran DISHUB Kota Bandung, tgl 26 Mei 2017, pukul 13.30.

¹⁴ Pengambilan data pada DISHUB UPT Parkir Kota Bandung 1 November 2017.

Hambatan Implementasi *Smart Parking System*

Upaya untuk menjadikan kota Bandung sebagai kota yang berbasis *smart city* dengan mengukung program *smart parking system*, tidaklah mudah. Sehingga dalam implementasi kebijakan *smart parking system* memerlukan kajian dan perhatian yang terpusat. Masih banyak permasalahan yang harus dihadapi oleh DISHUB Kota Bandung seperti yang dituangkan di bawah ini.

Permasalahan pertama terkait **komunikasi yaitu sosialisasi** yang dilakukan DISHUB Kota Bandung belum efektif, mengacu pada data sekunder yang dikemukakan oleh berita harian Pikiran Rakyat sebuah surat kabar yang diterbitkan di kota Bandung, bahwa sejak masa uji coba penerapan *smart parking system* yang secara resmi diperkenalkan pada tanggal 24 Desember 2013 di Jalan Braga, dengan menempatkan empat alat parkir meter di atas trotoar pejalan kaki¹⁵ hingga saat ini yang telah memasuki pertengahan tahun 2017, penggunaan alat parkir meter tersebut masih belum dapat dioperasikan.

Keadaan lain yang terjadi pada proses sosialisasi adalah permasalahan waktu untuk mensosialisasikan pengoperasian program *smart parking system* yang terbilang minim. Hal ini diungkapkan oleh Anggota Komisi B DPRD Kota Bandung yang menyatakan bahwa, pengoperasian mesin parkir ini merupakan urusan mengubah budaya warga, sehingga sosialisasi yang diberikan harus panjang dan komprehensif.¹⁶ Maka dapat dikatakan sampai saat ini untuk

¹⁵ Andrian Salam Wiyono. 'Ridwan Kamil terapkan parkir prabayar di Jalan Braga Bandung.' <https://www.merdeka.com/peristiwa/ridwan-kamil-terapkan-parkir-prabayar-di-jalan-braga-bandung.html>. htm(21.3.17).Pukul 22.22.

¹⁶ Tri Joko Her Riadi. 2018. Mesin Parkir Belum Efektif. Pikiran Rakyat. 11 Januari 2018. 1.

mencapai salah satu tujuan utama program *smart parking system* menggunakan transaksi secara nontunai pada mesin parkir elektronik masih belum optimal.

Hambatan sosialisasi yang belum efektif tersebut juga disebabkan oleh faktor masyarakat yang belum dapat untuk menggunakan alat parkir meter dan kurang tertarik untuk bisa mengoprasikannya. Padahal fasilitas tersebut dapat meminimalisir kebocoran retribusi parkir dan premanisme parkir liar.

Permasalahan selanjutnya mengenai **sumber daya** manusia yang merupakan aspek penting dalam mencapai terlaksananya *smart parking system*. Aspek pada staf pelaksana yang bekerja untuk menjalankan program *smart parking system* membutuhkan kerampilan yang sesuai dengan tugas kerja untuk mengefektifkan implementasi program. Kendala terberat yaitu terletak pada ketersediaan staf yang bekerja tidak sesuai dengan jumlah staf yang dibutuhkan, begitupun dengan keahlian para staf dalam mendukung tugas kerja masih belum memadai.¹⁷ Dampaknya, program *smart parking system* tidak ditangani oleh pelaksana yang tepat untuk menjalankan program pelayanan parkir menjadi lebih baik.

Permasalahan selanjutnya terjadi pada juru parkir yang tidak tertib untuk menempelkan kartu parkir pada mesin dalam setiap transaksi parkir.¹⁸ Hal tersebut disebabkan karena juru parkir telah terbiasa mengumpulkan uang hasil setoran retribusi parkir, namun sekarang bertugas untuk menempelkan kartu parkir pada mesin dalam setiap transaksi parkir. Hambatan tersebut berdampak pada melambatnya proses pelaksanaan *smart parking system* untuk

¹⁷ Hasil wawancara dengan KASUBAG TU UPT Parkir, tgl 4 Agustus 2017. Pukul 17.30.

¹⁸ Ibid.

diimplementasikan secara efektif dan efisien, karena akan semakin besarnya peluang juru parkir untuk tidak tertib tempel kartu pada alat parkir meter, maka kebocoran akan retribusi parkir pun akan semakin besar.

Sementara saat ini berbagai kelengkapan sumberdaya, yaitu fasilitas, kajian mendalam dan segala kebutuhan untuk menunjang berjalannya program tersebut telah disiapkan. Di antaranya, sumber dana yang telah dikeluarkan oleh anggaran pendapatan dan belanja daerah (APBD) Dishub Kota Bandung adalah sebesar 60 milyar untuk 445 alat yang telah tersebar di sejumlah titik kota Bandung,¹⁹ dengan kisaran harga persatuan alat parkir meter yaitu sebesar 125 juta.

Permasalahan pada **faktor disposisi/kecenderungan** juga dihadapi oleh pemerintah yaitu terkait **beberapa insentif** sebagai upaya memenuhi kepentingan organisasi yang terlibat dalam kartu parkir. Pada sistem *e-parking* bahwa bank terkait yang bersedia bekerjasama tidak mendapatkan keuntungan dari realisasi uang parkir;²⁰ oleh karenanya bank berkeberatan dan menuntut kompensasi sebanyak 1% dari realisasi uang parkir. Namun demikian menurut Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandung hal tersebut tidak diizinkan oleh Peraturan Daerah Kota Bandung No.16 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan. Artinya dalam 1x24 jam uang parkir harus segera disetorkan ke kas daerah. Kendala yang berkaitan dengan ketetapan birokrasi dan komunikasi yang terjalin dengan pihak bank ini

¹⁹ Hasil wawancara dengan Staf Manajemen Perparkiran, tanggal 26 Mei 2017, pukul 13.30.

²⁰ Heriadi. 'Sistem Mesin Parkir belum Tuntas.' *Pikiran Rakyat* (19 April 2017), Hal 2.

mendesak Pemkot Bandung untuk memberlakukan kembali sistem layanan parkir manual (*close loop*).

Berkaitan dengan insentif pembayaran layanan parkir pada bank terkait, maka pemerintah mengambil keputusan untuk menetapkan Perda Nomor 04 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Perda Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan Retribusi di Bidang Perhubungan.

Dalam proses diturunkannya kebijakan tersebut, pemerintah juga mempersiapkan tahapan birokrasi yang harus dilalui secara sistematis melalui kajian mendalam yang melibatkan pakar-pakar yang terdiri dari akademisi, praktisi, Lembaga Kajian Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah (LKPP) pusat dan kota, hingga pakar runding (konsultan) yang langsung melakukan penelitian ke lapangan untuk mengkaji kebutuhan lahan parkir di Kota Bandung.²¹

Permasalahan yang terjadi pada bagian **struktur birokrasi** yang diharapkan untuk melaksanakan suatu kebijakan, artinya pelaksana sudah mengetahui dan memahami apa yang harus dilakukan dalam melaksanakan suatu kebijakan, dengan dirancangnya *Standard Operating Procedure (SOP)*, namun dalam pelaksanaannya hingga pada berjalannya program *smart parking system* ini SOP maupun penjelasan secara tertulis mengenai program tersebut belum terealisasi.

Selain terkendala pada SOP dalam struktur birokrasi, pemerintah juga mengalami kendala **fragmentasi** dalam birokrasi; yaitu tertundanya pelaksanaan program *smart parking system* (selama beberapa tahun

²¹ Wawancara dengan Staf Manajemen Perparkiran. Tanggal 26 Mei 2017. Pukul 13.30.

kebelakangan sejak masa percobaan pada tahun 2013), berawal dari sistem pembayaran menggunakan koin yang dipandang tidak efektif sehingga mengharuskan para penggunanya untuk selalu memiliki uang koin. Kemudian kendala tersebut beralih pada ketidaksanggupan pihak ketiga untuk mengelola manajemen parkir secara keseluruhan (menyediakan alat parkir meter, sumber daya manusia, dll). Oleh karenanya, rancangan untuk melaksanakan program *smart parking system* kembali ditelaah oleh DISHUB, agar dapat melakukan pengadaan alat parkir meter secara mandiri.

Akan tetapi pada awal tahun 2017 ketika pelaksanaan program *smart parking system* telah terealisasi, kendala fragmentasi yang terjadi yaitu sistem pembayaran kartu parkir yang bekerjasama dengan beberapa bank terkait melibatkan pihak gerai untuk melakukan pengisian ulang kartu parkir. Keadaan tersebut diungkapkan oleh Komisi C DPRD Kota Bandung yang menyatakan, kerjasama yang dibuat Pemkot dengan beberapa bank terkait dengan sistem pembayaran nontunai, dilakukan setelah pengadaan barang dan jasa.²² Sehingga hal tersebut berdampak pada sulitnya pengguna layanan parkir untuk melakukan pembayaran secara nontunai pada mesin parkir, dan menjadi kesempatan para pengguna layanan untuk kembali melakukan transaksi secara tunai pada juru parkir.

Tentunya data sekunder yang sifatnya parsial tersebut di atas tidak memadai dalam memahami mengapa desain *smart parking* belum dapat diimplementasikan, sehubungan dengan telah matangnya kebijakan tersebut dan

²² Tri Joko Her Riadi. 2018. Mesin Parkir Belum Efektif. *Pikiran Rakyat*. 11 Januari 2018. 1.

telah dilengkapinya fasilitas pendukung didalamnya. Oleh karenanya perlu kajian secara komprehensif dengan data yang akurat dari berbagai sumber, yang selanjutnya akan dikaji sampai sejauh mana kesiapan pemerintah dalam penerapan kebijakan yang terkait dengan perencanaan dan implementasi *smart parking system* kota Bandung. Kajian akan dilakukan dengan mengacu pada model implementasi kebijakan Edward III yang dipublikasikan pada tahun 1980.

Untuk mengkaji implementasi kebijakan, Edward memulai dengan mengajukan dua pertanyaan dasar, yakni : 1) faktor apa yang mendukung keberhasilan implementasi kebijakan?, 2) faktor apa yang menghambat keberhasilan implementasi kebijakan?. Dari dua pertanyaan tersebut kemudian model implementasi Edward III dirumuskan memiliki empat variabel. Variabel tersebut yang akan mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan implementasi kebijakan. Empat variabel yang dimaksud yaitu : *communication, resources, dispositions, and bureaucratic structure*.

Data yang dikemukakan di atas, mengerucut pada studi lebih lanjut tentang implementasi kebijakan *smart parking system* dalam konsep *smart city* yang berada di kota Bandung sebagai pelopor di Provinsi Jawa Barat. Maka judul pada penelitian ini adalah “Implementasi kebijakan *smart parking system* dalam konsep *smart city* kota Bandung.”

1.1.3 Partisipasi Masyarakat dalam Implementasi *Smart Parking System*

Pembangunan sistem pelayanan parkir dengan memanfaatkan TIK (Teknologi Informasi dan Komunikasi) dirancang dengan tujuan untuk meningkatkan kesejahteraan dan kenyamanan para pengguna layanan parkir, serta ketertiban retribusi parkir secara resmi. Keadaan ini menuntut adanya perubahan sosial dan budaya sebagai penghasil dan pendukungnya.

Ranjabar menyatakan bahwa, “pembangunan nasional adalah suatu upaya melakukan transformasi atau perubahan masyarakat, yaitu transformasi dari budaya masyarakat agraris tradisional menuju budaya masyarakat industri modern dan masyarakat informasi yang tetap berkepribadian Indonesia”.²³ Dari dahulu sejak hadirnya pelayanan parkir, pembayaran hanya cukup dilakukan dengan cara tunai pada juru parkir setempat. Namun, saat ini transformasi kota Bandung mulai memberlakukan pembayaran layanan parkir yang dialihkan pada mesin elektronik yang dikemas dalam konsep *smart parking system*.

Tentu bukanlah suatu hal yang mudah untuk melakukan transformasi budaya pada masyarakat, seperti halnya yang dikeluhkan oleh masyarakat dalam menggunakan layanan parkir elektronik; menurut Deny Rian (35tahun), sebagai karyawan Bank Swasta di Bandung, ia lebih nyaman memilih pembayaran melalui cara konvensional, dengan alasan saat ini belum memiliki kartu pembayaran elektronik, karena kesibukan aktivitas di kantor. Sedangkan menurut Yanto seorang mahasiswa tingkat akhir Universitas Padjadjaran,

²³ Ranjabar, Jacobus. (2006). Sistem Sosial Budaya Indonesia (Suatu Pengantar). Bogor: Ghalia Indonesia. Hal 178-179.

menurutnya ia menganggap dengan sistem parkir elektronik ada kenaikan tarif biaya jika dibandingkan cara biasa.²⁴

Di mata masyarakat hal tersebut mengubah sesuatu yang sudah biasa, dan cara baru dipandang mempersulit pembayaran layanan parkir yang tidak semudah cara konvensional. Begitupun halnya yang dialami oleh petugas juru parkir yang sudah terbiasa mendapatkan upah disetiap harinya. Sedangkan saat mulai diberlakukannya sistem tersebut, juru parkir selain bertugas untuk menertibkan perparkiran juga bertugas untuk mengarahkan masyarakat untuk membayar pada mesin parkir tanpa harus ('berwenang'-penulis) menarik upah parkir yang akan disetorkan setiap harinya.²⁵

Kebiasaan dan keberatan masyarakat masih harus dipertimbangkan oleh DISHUB Kota Bandung dalam mengimplementasikan kebijakan *smart parkir system* yang harus diterapkan. Sehubungan peran serta masyarakat tidak dapat dipandang sebagai obyek semata, karena pada prosesnya keterlibatan masyarakat merupakan hubungan saling pengaruh-mempengaruhi satu sama lain serta perbuatan tersebut akan mempengaruhi dan berdampak pada lingkungan sosial yang ada. Hal ini merupakan ciri dari suatu masyarakat dan kebudayaan yang melekat pada kehidupan manusia. Sehingga apabila proses implementasi kebijakan yang dilakukan pemerintah dapat memperhitungkan peran serta masyarakat dalam berinteraksi sosial, maka keikutsertaan seseorang

²⁴ Solihin, Rahmat. <https://wartapriangan.com/2017/07/15/penggunaan-mesin-parkir-elektronik-di-bandung-belum-optimal/>. Diakses tanggal 26 Oktober 2017. 01.10.

²⁵ Wawancara dengan Kasubag TU UPT Parkir. 4 Agustus 2017.

untuk mencapai tujuan dari suatu kebijakan dapat berlangsung secara sukarela tanpa dipaksa sebagaimana mestinya.

Seperti yang diungkapkan Sastropetro (1988) dalam Lugiarti (2004) bahwa partisipasi adalah keterlibatan secara spontan dengan kesadaran disertai tanggung jawab terhadap kepentingan kelompok untuk mencapai tujuan.²⁶ Oleh karenanya keterlibatan masyarakat dapat menjadi pelaku aktif dalam pelaksanaan pembangunan.

Selanjutnya hal penting yang perlu dicermati pada kondisi saat ini, masyarakat sekarang cenderung memicu perbuatan acuh dan anarkis dalam menampakan perbuatan antisosial. Dengan cara tidak memperdulikan peraturan yang telah diberlakukan, hingga perilaku merusak fasilitas publik yang telah disediakan pemerintah.

Contoh nyata dari pernyataan di atas telah terjadi pada mesin parkir elektronik di Kota Bandung yang menjadi korban vandalisme. Terdapat satu unit mesin di Jalan Suryakencana, yang dibakar seseorang. Selanjutnya di Jalan Oto Iskandardinata, satu unit mesin parkir rusak akibat dihantam benda keras di bagian layar.²⁷ Perilaku ini disebabkan karena lemahnya kesadaran bermasyarakat dan moralitas bangsa yang buruk terhadap tatanan sosial dan tatanan hidup yang baik untuk mengentas pada kualitas hidup.

²⁶ Sahidu, Arifudin, 1998, Partisipasi Masyarakat Tani Pengguna Lahan Sawah dalam Pembangunan Pertanian di Daerah Lombok, Nusa Tenggara Barat, Disertasi, Pascasarjana, IPB.

²⁷ Mauludy, M.Fikry. <http://www.pikiran-rakyat.com/bandung-roya/2017/07/20/mesin-parkir-dirusak-dan-dibakar-405541>. Diakses tanggal 26 Oktober 2017. 02.30.

Hal ini sejalan dengan yang diungkapkan oleh Koentjaraningrat:²⁸ “Manusia Indonesia mengidap mentalitas yang lemah, yaitu konsepsi atau pandangan dan sikap mental terhadap lingkungan yang sudah lama mengendap dalam alam pikiran masyarakat, karena terpengaruh atau bersumber kepada sistem nilai budaya (*culture value system*) sejak beberapa generasi yang lalu, dan yang baru timbul sejak zaman revolusi yang tidak bersumber dari sistem nilai budaya pribumi.” Artinya, kelemahan mentalitas pada masyarakat diakibatkan oleh sistem nilai budaya negatif yang berasal dari bangsa sendiri dan dari luar akibat dari penjajahan bangsa lain.

Koentjaraningrat memerinci kelemahan mentalitas khususnya masyarakat Indonesia, diantaranya: (1) sifat mentalitas yang meremehkan mutu;²⁹ (2) sifat mentalitas yang suka menerabas; (3) sifat tak percaya kepada diri sendiri; (4) sifat tak berdisiplin murni; (5) sifat mentalitas yang suka mengabaikan tanggung jawab yang kokoh.

Permasalahan tersebut sampai saat ini masih dihadapi masyarakat kota khususnya kota Bandung, yang sedang menggalangkan program *smart parking system*. Tentu bukanlah suatu hal yang mudah untuk dapat menertibkan masyarakat pada peraturan parkir *on street* dengan menggunakan sistem yang belum pernah diberlakukan di bagian wilayah Indonesia sebelumnya. Akanlah sangat disayangkan apabila hal ini sudah dianggap biasa dan menjadi kebudayaan masyarakat.

²⁸Lubis, Mochtar. Manusia Indonesia dalam dimensi sosiologi dan budaya. <https://indocropcircles.files.wordpress.com/2016/10/manusia-indonesia-dalam-dimensi-sosiologi-dan-budaya-mochtar-lubis.pdf>. Hal 2. (25.10.17). 16.00.

²⁹ Ibid.

Maka akan menjadi lebih baik, dalam menghadapi pembangunan di era digital ini, masyarakat dapat turut berpartisipasi mendukung masa depan kota Bandung dengan mengenyampingkan paradigma “sudah begitu, mau apalagi”. Strategi pendekatan terhadap masyarakat perkotaan untuk mendukung pembangunan sistem pembayaran parkir secara *on street*, perlu diperhitungkan dan dicarikan jalan ke luarnya. Agar peran serta masyarakat dalam perencanaan dan pelaksanaan program pemerintah, dapat mengembangkan kemandirian masyarakat demi akselerasi pembangunan.

1.2 Rumusan masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas maka secara khusus penelitian ini ditujukan untuk menjawab pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimana proses implementasi kebijakan *smart parking system* di kota Bandung yang berkaitan dengan faktor komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi.
2. Bagaimana peran partisipasi masyarakat dalam mewujudkan implementasi *smart parking system* di kota Bandung?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Menganalisis proses implementasi kebijakan *smart parking system* di kota Bandung yang berkaitan dengan faktor komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi.

2. Menganalisis faktor penghambat dalam implementasi *smart parking system* di kota Bandung, dan faktor pendukung implementasi *smart parking system* di kota Bandung.
3. Menganalisis peran partisipasi masyarakat dalam mewujudkan implementasi *smart parking system* di kota Bandung.

1.4 Kegunaan penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan akan memberikan manfaat sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Akademis

Hasil penelitian ini dapat menyumbangkan pemikiran ilmiah mengenai faktor-faktor yang terkait dalam *Smart Parking System*, serta analisis faktor yang menghambat dan faktor yang mendukung perencanaan implementasi *Smart Parking System* sehubungan dengan kondisi masyarakat dalam implementasi.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan rujukan bagi berbagai pihak, yaitu sebagai rujukan dalam kajian ilmu administrasi publik untuk memperkaya dan menambah wawasan, serta dapat dijadikan sebagai bahan rujukan terhadap penelitian sejenis.

