

Analisis Implementasi Kebijakan Terminal Parkir Elektronik di Kota Bandung

Analysis of Implementation of Electronic Parking Terminal Policies In Bandung City

Muhammad Taufan Qohar¹

Pusat Kajian dan Pendidikan dan Pelatihan Aparatur I (PKP2A I)
Lembaga Administrasi Negara (LAN)
Jl. Kiarapayung Km. 4,7, Jatinangor, Sumedang, Jawa Barat
Telp. (022) 7790048, Fax. (022) 7790044

(Diterima 09/09/18; revisi 18/10/18)

Abstract

This study aims to analyze whether the electronic parking terminal policy implemented by Bandung City Government succeeded or failed. The city of Bandung has the potential to increase parking fees revenue, however with a manual system, there is a leakage in parking fees that is worth tens of billions of rupiah every year. To overcome these problems, Bandung City Government has implemented an electronic parking terminal policy in 57 road segments managed by Bandung City Transportation Agency. This study used descriptive research methods. The research approach used in this analysis is a qualitative approach. Data collection methods used are literature study, observation and in-depth interviews with Bandung City Transportation Agency. The results of the analysis show that the output performance and policy outcome performance of the electronic parking terminal in the city of Bandung has not been optimal. This was indicated by the achievement of parking retribution targets. Even so, there is an increase in parking retribution which is a positive impact. The main factor that greatly influences the success or failure of this policy is public awareness in supporting government policies. The conduct of this policy must be improved to maximize the potential of increasing parking fees, minimize illegal parking fees and maintain parking administration.

Keywords: *electronic parking terminal, output performance, outcome performance, Bandung City.*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis apakah kebijakan terminal parkir elektronik (TPE) yang dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Bandung berhasil atau gagal. Kota Bandung memiliki potensi peningkatan retribusi parkir yang sangat tinggi, namun dengan sistem manual terdapat kebocoran retribusi parkir hingga belasan miliar rupiah setiap tahunnya. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, Pemerintah Kota Bandung menerapkan kebijakan TPE di 57 ruas jalan yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif. Pendekatan penelitian yang digunakan dalam analisis ini adalah pendekatan kualitatif. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah studi pustaka, observasi, dan wawancara mendalam kepada pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung. Hasil analisis menunjukkan bahwa kinerja *output* dan kinerja *outcome* kebijakan terminal parkir elektronik di Kota Bandung belum optimal. Hal tersebut ditunjukkan dengan belum

¹ Email: taufanqohar@gmail.com

tercapainya target capaian retribusi parkir. Meskipun begitu, terjadi peningkatan retribusi parkir yang merupakan sebuah dampak positif. Faktor utama yang sangat memengaruhi berhasil tidaknya kebijakan ini adalah kesadaran masyarakat dalam mendukung kebijakan pemerintah. Kinerja kebijakan ini harus ditingkatkan untuk memaksimalkan potensi peningkatan retribusi parkir, meminimalkan retribusi parkir liar dan menjaga ketertiban administrasi perparkiran.

Kata Kunci: Terminal Parkir Elektronik, kinerja *output*, kinerja *outcome*, Kota Bandung.

1. PENDAHULUAN

Bandung Juara merupakan slogan yang mungkin tidak asing bagi penduduk yang berdomilisi di Kota Bandung dan wilayah Jawa Barat lainnya. Bandung Juara dicanangkan oleh pasangan Wali Kota dan Wakil Wali Kota Bandung periode 2013-2018, M. Ridwan Kamil dan Oded M. Danial. Bandung Juara berhasil mengambil perhatian banyak pihak terkait dengan kebijakan-kebijakan yang dikembangkan oleh Pemerintah Kota Bandung pada periode pemerintahannya. Beberapa kebijakan inovatif dinilai berbagai pihak sebagai solusi atas masalah yang selama ini terjadi di Kota Bandung, mulai dari kemiskinan, banjir, kemacetan, dan lain sebagainya. Inovasi-inovasi ini dilakukan Pemda Kota Bandung untuk mendukung proses pembangunan Kota Bandung yang berkelanjutan. Untuk mendukung proses pembangunan Kota Bandung yang berkelanjutan, tentunya faktor anggaran merupakan salah satu faktor yang paling penting, walaupun pada kenyataannya jumlah anggaran yang besar bukan berarti proses pembangunan akan berjalan lancar dan baik.

Sejak diterapkannya otonomi daerah, pemerintah daerah diberikan kewenangan untuk mengatur rumah tangga sendiri. Mengacu pada Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah dan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, maka menjadi tanggung jawab bagi setiap daerah untuk memenuhi kebutuhan daerahnya masing-masing. Untuk memenuhi semua pembiayaan daerah sendiri maka setiap daerah harus dapat menghimpun dana sebesar-besarnya untuk pembangunan yang berkelanjutan. Salah satu kewenangan yang dimiliki oleh pemerintah daerah adalah kewenangan mengelola potensi daerah dalam rangka menggali Pendapatan Asli Daerah (PAD), salah satunya melalui pengelolaan retribusi pelayanan parkir.

PAD dari retribusi pelayanan parkir di Bandung pada saat ini telah dilengkapi dengan Terminal Parkir Elektronik (TPE) atau biasa disebut e-parkir. TPE diresmikan langsung oleh Wali Kota Bandung M. Ridwan Kamil bersama Kepala Perwakilan Bank Indonesia Jawa Barat Wiwik Sisto Widayat dan Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandung Didi Ruswandi di Jalan Braga, Jumat 4 Agustus 2017. TPE yang sudah dapat beroperasi berjumlah 445 unit di 57 titik tersebar di seluruh wilayah Kota Bandung. Penempatan unit-unit TPE pada saat ini hanya berada pada pusat-pusat perkotaan. Tujuan diterapkannya sistem pelayanan parkir berbasis elektronik ini selain untuk memaksimalkan retribusi parkir dan mencegah potensi penyalahgunaan dana yang dikelola, juga memastikan retribusi yang dibayarkan pengguna layanan parkir diterima oleh Pemerintah Kota Bandung.

Tujuan penggunaan TPE ini adalah untuk memperbaiki administrasi perparkiran yang sebelumnya terasa kurang tepat dan untuk meminimalkan retribusi parkir liar (Pribawana & Kurniadi, 2018). Selain itu, TPE dipilih untuk menggantikan sistem parkir manual dengan juru parkir yang berperan sebagai penerima retribusi parkir secara tunai. Dengan sistem manual tersebut, retribusi parkir yang bocor mencapai 16 miliar rupiah setiap tahunnya (Amaliya, 2017). Mesin dari TPE ini bermerek Cale yang berasal dari Swedia. Mekanisme penggunaan TPE tersebut tidaklah sulit. Pertama, pengguna layanan parkir memilih jenis kendaraan yang akan diparkirkannya, seperti truk, bus, mobil, atau

sepeda motor. Setelah itu pengguna parkir memasukkan nomor polisi kendaraannya mengikuti petunjuk yang tertera. Selanjutnya, pengguna layanan parkir harus menentukan durasi waktu parkir. Kemudian TPE akan memberikan informasi nominal yang harus dibayar (Solehudin, 2017). Pembayaran parkir tersebut hanya dapat menggunakan uang elektronik (*electronic money* atau biasa disingkat *e-money*) yang berbentuk kartu. Kartu uang elektronik ini menggunakan teknologi RFID (*Radio Frequency Identification*) yang dapat memudahkan pemegang kartu untuk melakukan transaksi dengan cara *tapping* atau menempelkan kartu pada alat *reader*. Kartu uang elektronik dapat diperoleh dari Bank BUMN tertentu yang telah bekerja sama dengan kebijakan TPE dan memiliki produk kartu uang elektronik.

Pembayaran parkir pada masa sosialisasi diperbolehkan membayar menggunakan uang tunai, dengan catatan petugas parkir yang bertugas memiliki kartu uang elektronik yang saldonya mencukupi untuk melakukan transaksi sesuai nominal yang tertera di TPE. Hal yang harus diperhatikan adalah transaksi pembayaran tetap menggunakan uang elektronik. Hal ini juga dimaksudkan agar pengguna layanan parkir mengetahui dan dapat memiliki kartu uang elektronik untuk kemudahan bertransaksi. Kebijakan pembayaran uang elektronik ini juga diterapkan pada sistem pembayaran tol, yang kini telah 100% harus menggunakan uang elektronik di Kota Bandung. Sehingga para pengguna kendaraan roda 4 sudah lebih banyak yang memiliki uang elektronik. Diharapkan hal tersebut membantu dalam proses pelaksanaan pelayanan parkir menggunakan TPE ini. Meskipun demikian, Wali Kota Bandung M. Ridwan Kamil mengatakan, butuh waktu sosialisasi paling cepat sekitar 1,5 tahun untuk memaksimalkan penggunaan TPE di Kota Bandung (Perdana, 2017).

Penelitian terdahulu yang berkaitan dengan terminal parkir elektronik berhubungan erat dengan konsep *Smart City*. Kesimpulan dari penelitian tersebut adalah mesin parkir elektronik yang telah dipasang di Kota Bandung merupakan langkah awal dari realisasi *Smart City*. Namun, setelah kurang lebih empat tahun dilakukan uji coba terhadap 445 mesin TPE yang tersebar di 221 titik, mesin TPE tersebut belum juga dapat digunakan oleh pengguna layanan parkir (Kireina, 2017). Penelitian lain yang terkait, salah satunya membahas secara spesifik mengenai strategi komunikasi Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam mensosialisasikan mesin parkir elektronik. Penelitian ini berfokus pada kegiatan perancangan pesan, pemilihan media yang digunakan, dan efektivitas dari sosialisasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung (Pribawana & Kurniadi, 2018).

Sedangkan penelitian mengenai terminal parkir elektronik di Kota Bandung sebagai sebuah kebijakan belum pernah dilakukan. Langkah yang diambil Pemda Kota Bandung dengan menerapkan TPE sebagai upaya meningkatkan retribusi parkir merupakan sebuah bentuk kebijakan. Sehingga memaksa *stakeholders* untuk melaksanakan kebijakan tersebut, terutama masyarakat sebagai pengguna layanan parkir. Implementasi kebijakan TPE ini menarik, mengingat keterkaitannya dengan capaian retribusi parkir. Implementasi kebijakan TPE sudah berjalan selama satu tahun, sehingga kinerja implementasi kebijakan TPE ini dapat diukur. Oleh karena itu, penelitian ini akan mengisi kekosongan penelitian yang terkait dengan implementasi kebijakan TPE di Kota Bandung.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah kebijakan TPE di Kota Bandung ini berhasil atau gagal. Proses implementasi kebijakan ini harus didukung oleh berbagai pihak agar tujuan memaksimalkan PAD dari sektor retribusi parkir dapat tercapai. Mengingat retribusi pelayanan parkir ini memiliki potensi yang sangat tinggi untuk mendapatkan pemasukan kas daerah agar proses pembangunan yang berkelanjutan dapat terwujud. Kebijakan ini merupakan salah satu bentuk transparansi dan akuntabilitas pemerintah dalam mengelola pendapatan asli daerah.

Berdasarkan latar belakang di atas, terdapat dua pertanyaan penelitian yang akan dicari jawabannya dalam penelitian ini, yaitu bagaimana kinerja implementasi kebijakan

terminal parkir elektronik di Kota Bandung; dan faktor-faktor apa saja yang memengaruhi implementasi kebijakan terminal parkir elektronik di Kota Bandung.

2. TINJAUAN TEORITIS DAN PENELITIAN SEBELUMNYA

2.1 Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan, dalam pengertian luas, dipandang sebagai suatu tindakan dari proses kebijakan segera setelah undang-undang ditetapkan oleh lembaga yang berwenang, selanjutnya dilakukan oleh pemerintah, individu secara pribadi atau kelompok masyarakat untuk mencapai tujuan. Tindakan-tindakan yang dilakukan itu harus mampu mengaitkan antara tujuan yang dirumuskan dan realisasi atau hasil yang akan dan atau telah dilakukan, agar ada sinkronisasi (Hardiansyah, 2017).

Implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Tidak lebih dan tidak kurang (Nugroho, 2014). Grindle, 1980 dalam (Hardiansyah, 2017) menghubungkan antara tujuan kebijakan terhadap realisasi dengan hasil kegiatan pemerintah, menyatakan bahwa:

In general, the task of implementation is to establish a link that allows the goals of public policies to be realized as outcomes of governmental activity. It involves, therefore, the creation of a "policy delivery system", in which specific means are designed and pursued in the expectation of arriving at particular ends.

Selanjutnya, Van Meter dan Van Horn membatasi implementasi kebijakan sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu-individu (kelompok-kelompok), pemerintah maupun swasta yang diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan kebijakan-kebijakan sebelumnya (Winarno, 2016).

Berdasarkan teori di atas, banyak yang beranggapan bahwa proses implementasi dinilai sebagai proses pelaksanaan yang "hanya" mengeksekusi kebijakan yang telah ditetapkan sebelumnya. Meskipun begitu, pada kenyataannya proses implementasi tidak berjalan mulus sesuai dengan kondisi ideal untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Implementasi kebijakan merupakan suatu tahap pelaksanaan yang berkesinambungan dan memerlukan pengawasan dan pengendalian. Terkadang ada faktor-faktor yang sudah dan atau belum diprediksi sebelumnya yang dapat mengganggu kinerja. Dengan menganalisis proses implementasi kebijakan, kita dapat mengidentifikasi faktor-faktor apa saja yang dapat mengganggu dan faktor-faktor apa saja yang dapat mendukung terlaksananya kebijakan dengan baik. Sehingga dengan mengetahui hal tersebut, implementasi suatu kebijakan dapat disesuaikan agar tujuan tetap dapat tercapai.

2.2 Kinerja Implementasi Kebijakan Terminal Parkir Elektronik

2.2.1 Indikator Kinerja Output Implementasi Kebijakan Terminal Parkir Elektronik

Indikator kinerja *output* digunakan untuk mengetahui konsekuensi langsung yang dirasakan oleh kelompok sasaran sebagai akibat adanya realisasi kegiatan yang dilaksanakan dalam implementasi suatu kebijakan (Purwanto & Sulistyastuti, 2012). Menurut Purwanto & Sulistyastuti, indikator kinerja *output* antara lain:

1. **Indikator akses**, mengandung pengertian terjadinya kesamaan kesempatan bagi semua kelompok sasaran, apapun karakteristik individual maupun kelompok yang melekat pada dirinya.
2. **Indikator cakupan (*coverage*)**, digunakan untuk mengetahui seberapa besar kelompok sasaran yang sudah dapat dijangkau oleh kebijakan yang diimplementasikan.
3. **Indikator frekuensi**, merupakan indikator untuk mengukur seberapa sering kelompok sasaran dapat memperoleh layanan yang dijanjikan oleh suatu kebijakan atau program.
4. **Indikator bias**, merupakan indikator yang digunakan untuk menilai apakah pelayanan yang diberikan oleh *implementer* mengalami penyimpangan.
5. **Indikator ketepatan pelayanan (*service delivery*)**, digunakan untuk menilai apakah pelayanan yang diberikan dalam implementasi suatu program dilakukan tepat waktu atau tidak.
6. **Indikator akuntabilitas**, digunakan untuk menilai apakah tindakan para *implementer* dalam menjalankan tugas mereka untuk menyampaikan *output* kebijakan kepada kelompok sasaran dapat dipertanggungjawabkan atau tidak.
7. **Indikator kesesuaian program dengan kebutuhan**, digunakan untuk mengukur apakah berbagai *output* kebijakan atau program yang diterima oleh kelompok sasaran memang sesuai dengan kebutuhan mereka atau tidak.

Output dari implementasi kebijakan TPE adalah dampak apa saja yang dirasakan langsung oleh masyarakat sebagai pengguna layanan parkir akibat dari diterapkannya penggunaan TPE. Untuk dapat mengetahui *output* dari implementasi kebijakan TPE ini maka dibutuhkan indikator-indikator *policy output* yang telah disebutkan sebelumnya. Dalam konteks implementasi kebijakan TPE, penulis menggunakan indikator akses, cakupan, frekuensi, dan akuntabilitas.

Indikator akses diperlukan untuk mengetahui seberapa mudah masyarakat sebagai pengguna layanan parkir dapat menggunakan TPE sebagai metode pembayaran retribusi parkir. Sebaik apapun kebijakan yang dibuat, bila sasaran kebijakan sulit untuk mengaksesnya, maka kebijakan akan sulit mencapai tujuannya. Dengan mengetahui indikator akses, maka dapat diketahui pula apakah pengguna layanan parkir mudah menjangkau kebijakan TPE yang telah diimplementasikan.

Indikator cakupan menjadi penting untuk dapat mengetahui siapa saja pengguna layanan parkir yang dapat dijangkau oleh layanan TPE. Dengan mengetahui hal tersebut, *implementer* kemudian dapat menganalisis mengapa kelompok sasaran menggunakan atau tidak menggunakan TPE tersebut.

Indikator frekuensi digunakan untuk mengetahui seberapa sering pengguna layanan parkir mendapatkan layanan yang prima ketika menggunakan TPE. Frekuensi akan menjawab apakah ada hak-hak pengguna layanan parkir yang tidak terpenuhi dengan implementasi kebijakan TPE.

Yang terakhir, indikator akuntabilitas. Ini merupakan indikator *output* yang sangat penting karena sangat erat kaitannya dengan indikator *outcome*. Akuntabilitas dapat menjadi kunci keberhasilan implementasi kebijakan TPE apabila telah dilaksanakan secara optimal, sehingga meningkatkan *outcome* berupa peningkatan retribusi parkir. Penerapan kebijakan TPE juga merupakan bentuk akuntabilitas sehingga dibutuhkan peran masyarakat sebagai pengguna layanan parkir untuk dapat menyukseskan kebijakan ini.

2.2.2 Indikator Kinerja *Outcome* Implementasi Kebijakan Terminal Parkir Elektronik

Indikator kedua adalah *policy outcome*, yaitu untuk menilai hasil implementasi suatu kebijakan. Indikator *outcome* juga disebut sebagai indikator dampak kebijakan (Purwanto & Sulistyastuti, 2012). Indikator *outcome* diperlukan dalam penelitian ini untuk dapat melihat apakah implementasi kebijakan terminal parkir elektronik ini berhasil atau tidak. Indikator *outcome* dalam konteks implementasi kebijakan terminal parkir elektronik ini adalah besarnya retribusi parkir yang diterima oleh Pemda Kota Bandung.

Retribusi parkir dipilih sebagai indikator *outcome* karena dapat menggambarkan bagaimana kinerja implementasi kebijakan ini berjalan. Penelitian sebelumnya juga menyertakan pendapatan pemerintah kota sebagai bahan analisis dalam membuat kebijakan terkait penerapan parkir elektronik. Dalam kesimpulannya, penelitian tersebut menyatakan bahwa penerapan kebijakan terminal parkir elektronik masih menguntungkan bagi pemerintah. Meskipun lahan parkir yang dimaksud tidak selalu terisi, namun bisa disimpulkan bahwa pemerintah kota tetap menghasilkan pendapatan. Hasil dari penelitian tersebut menunjukkan bahwa pendapatan pemerintah kota, merupakan sebuah aspek terpenting dalam menentukan kebijakan apakah parkir elektronik akan diterapkan atau tidak pada suatu wilayah (Davtyan, 2014). Hal tersebut dapat berarti pendapatan pemerintah kota dari sektor perparkiran dapat digunakan untuk mengukur implementasi kebijakan terminal parkir elektronik. Jika dikaitkan dengan konteks implementasi kebijakan terminal parkir elektronik, yang dimaksud dengan pendapatan pemerintah kota adalah retribusi parkir. Sehingga peningkatan retribusi parkir dapat menunjukkan berhasil atau gagalnya implementasi kebijakan terminal parkir elektronik.

2.3 Faktor yang Memengaruhi Kinerja Implementasi Kebijakan Terminal Parkir Elektronik

Implementasi kebijakan Terminal Parkir Elektronik (TPE) menuntut adanya perubahan baik dari sisi pengguna maupun sisi pelaksana dan pelayanan. Perubahan metode pembayaran pengguna layanan parkir yang semula menggunakan uang tunai, membayar melalui juru parkir, tanpa bukti retribusi parkir dan tanpa menghitung durasi parkir, kini bergeser menjadi menggunakan kartu uang elektronik, menggunakan TPE secara mandiri, mendapatkan bukti retribusi parkir, dan tarif parkir berdasarkan durasi parkir. Perubahan ini tidak serta-merta terjadi setelah kebijakan diimplementasikan. Pemerintah Daerah Kota Bandung sebagai pembuat kebijakan harus dapat memahami faktor-faktor apa saja yang dapat memengaruhi kinerja implementasi kebijakan TPE ini.

Terdapat beberapa pandangan para ahli terhadap bagaimana suatu implementasi kebijakan berjalan dengan baik untuk mencapai tujuan. Pandangan tersebut tidaklah sama satu sama lain. Masing-masing memiliki faktor-faktor yang menurutnya merupakan penentu baik buruknya implementasi kebijakan. Pandangan para ahli yang dimaksud antara lain Van Meter dan Van Horn, Edward III, dan Grindle.

Model Van Meter dan Van Horn, menyatakan bahwa kinerja implementasi kebijakan pada dasarnya merupakan penilaian atas tingkat tercapainya standar dan sasaran tertentu yang telah ditetapkan dalam suatu kebijakan. Van Meter dan Van Horn menjelaskan bahwa terdapat 6 variabel bebas yang saling berkaitan antara kebijakan dan kinerja. Variabel tersebut dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

1. Komunikasi antar organisasi dan kegiatan pelaksanaan;
2. Ukuran dan tujuan kebijakan;
3. Sumber-sumber kebijakan;
4. Karakteristik badan pelaksana;

5. Lingkungan ekonomi, sosial, dan politik;
6. Sikap para pelaksana (Hardiansyah, 2017).

Sedangkan Edward III berpandangan bahwa perlu diajukan pertanyaan-pertanyaan sebelum mengkaji implementasi kebijakan. Pertanyaan-pertanyaan tersebut adalah "*What are the preconditions for successful policy implementation? What are the primary obstacles to successful implementation?*". Pertanyaan tersebut bertujuan untuk mengetahui prasyarat keberhasilan implementasi kebijakan dan hambatan utama dalam implementasi kebijakan. Menurut Edward III, terdapat 4 faktor krusial dalam implementasi kebijakan, antara lain *communication, resources, disposition or attitudes and bureaucratic structure* (Hardiansyah, 2017), yang dapat diartikan sebagai komunikasi, sumber daya, disposisi atau kecenderungan-kecenderungan sikap dan struktur birokrasi.

Model implementasi menurut Merilee S. Grindle (1980), ditentukan oleh isi kebijakan dan konteks implementasinya. Ide dasarnya adalah bahwa setelah kebijakan ditransformasikan, maka implementasi kebijakan dilakukan. Keberhasilannya ditentukan oleh derajat *implementability* dari kebijakan tersebut.

Isi kebijakan mencakup:

1. Kepentingan yang terpengaruhi oleh kebijakan;
2. Jenis manfaat yang akan dihasilkan;
3. Derajat perubahan yang diinginkan;
4. Kedudukan pembuat kebijakan;
5. (Siapa) pelaksana program;
6. Sumber daya yang dikerahkan.

Sementara itu konteks implementasinya adalah:

1. Kekuasaan, kepentingan, dan strategi aktor yang terlibat;
2. Karakteristik lembaga dan penguasa;
3. Kepatuhan dan daya tanggap (Nugroho, 2014).

Model implementasi menurut Merilee S. Grindle, merupakan sebuah model implementasi yang komprehensif. Hal ini terlihat dari sudut pandangnya terhadap suatu kebijakan yang tidak hanya dari pihak *implementer* saja, namun juga kepada kelompok sasaran serta lingkungannya. Penulis memilih beberapa faktor dari model implementasi Grindle dalam menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi kinerja implementasi kebijakan TPE di Kota Bandung. Dari variabel isi kebijakan, faktor yang relevan dengan konteks implementasi kebijakan TPE adalah faktor kepentingan yang terpengaruh oleh kebijakan, faktor jenis manfaat yang akan dihasilkan, dan faktor derajat perubahan yang diinginkan. Sedangkan untuk variabel konteks implementasinya adalah faktor kepatuhan dan daya tanggap.

Faktor kepentingan yang dipengaruhi oleh kebijakan dalam konteks implementasi kebijakan TPE merupakan salah satu faktor yang dapat memengaruhi kinerja implementasi kebijakan ini. Dengan adanya TPE, maka tidak ada lagi rantai distribusi retribusi parkir yang panjang dan rawan kebocoran. Oleh karenanya, pihak yang sebelumnya diduga memperoleh keuntungan dari sistem distribusi retribusi parkir sebelum TPE ditetapkan akan terpengaruh oleh kebijakan tersebut. Tentunya hal ini akan memengaruhi keberhasilan dari implementasi kebijakan TPE ini. Dari faktor jenis manfaat yang dihasilkan, untuk implementasi kebijakan TPE adalah tersalurkannya retribusi parkir yang dibayarkan oleh masyarakat sebagai pengguna layanan parkir langsung kepada kas daerah. Faktor derajat perubahan yang diinginkan dalam implementasi kebijakan TPE adalah meningkatnya retribusi parkir sesuai dengan potensinya yang terbilang tinggi.

Faktor yang terakhir adalah faktor kepatuhan dan daya tanggap. Faktor ini, dalam konteks implementasi kebijakan TPE merupakan faktor yang memandang kepatuhan dan daya tanggap atau responsivitas masyarakat sebagai pengguna layanan parkir sebagai salah satu faktor penentu berhasil atau tidaknya implementasi kebijakan TPE ini. Artinya,

masyarakat sebagai kelompok sasaran kebijakan memiliki andil yang sangat besar dalam keberhasilan implementasi kebijakan TPE ini. Semakin patuh masyarakat sebagai pengguna layanan parkir pada kebijakan yang diterapkan, akan berbanding lurus dengan keberhasilan dari implementasi kebijakan TPE ini. Begitu pula sebaliknya.

2.4 Terminal Parkir Elektronik

Terminal Parkir Elektronik (TPE) atau sering disebut e-parkir adalah sistem parkir berbasis meter yang bekerja secara elektronik dan dirancang dengan sistem komputerisasi secara *real time*. TPE dilengkapi dengan fitur layar video berwarna, pembayaran dengan pemindai kartu uang elektronik atau *e-money*, tombol yang dikendalikan *software*, *keyboard* alfanumerik dan pengantar suara. TPE berbentuk balok setinggi kurang lebih 1,5 meter berwarna merah. TPE hanya menerima pembayaran melalui kartu uang elektronik yang saldonya mencukupi sesuai dengan kebutuhan pelayanan parkir yang diperlukan. Kartu uang elektronik yang dimaksud terdiri dari beberapa jenis yang masing-masing diterbitkan oleh bank, baik bank swasta maupun bank pemerintah. Jenis kartu uang elektronik yang dapat digunakan untuk pembayaran pelayanan parkir TPE antara lain:

1. BRIZZI dari Bank BRI
2. *E-money* dari Bank Mandiri
3. *TapCash* dari Bank BNI (Mawardi, 2017).

Adapun lokasi dan jumlah TPE di Kota Bandung dapat dilihat pada tabel 1 berikut.

Tabel 1. Lokasi dan Jumlah TPE di Kota Bandung

Lokasi	Jumlah TPE	Lokasi	Jumlah TPE
Jalan Leuwi Panjang	9	Jalan Baranangsiang	5
Jalan Astana Anyar	9	Jalan Kemuning	4
Jalan Panjagalan	5	Jalan Cihapit	5
Jalan Pagarsih	9	Jalan Taman Pramuka	7
Jalan Kalipah Apo	6	Jalan Cilaki	16
Jalan Cibadak	9	Jalan Hasanuddin	6
Jalan Dalem Kaum	8	Jalan Surya kencana	5
Jalan Jendral Sudirman	22	Jalan Imam Bonjol	4
Jalan Gardu Jati	5	Jalan Tengku Umar	5
Jalan Jamika	24	Jalan Japati	5
Jalan Dewi Sartika	4	Jalan Cisangkuy	11
Jalan Alkateri	4	Jalan Cimanuk	3
Jalan Gg.Suniaraja	4	Jalan Ciliwung	8
Jalan Sunia Raja	5	Jalan Progo	7
Jalan Rangga Gading	5	Jalan Ambon	7
Jalan Taman Sari	6	Jalan M.Toha	14
Jalan Badak Singa	1	Jalan Lengkong Kecil	17
Jalan Cihampelas	7	Jalan Lengkong Besar	10
Jalan Pajajaran	15	Jalan Karapitan	9
Jalan Sultan Agung	6	Jalan Burangrang	9
Jalan Trunojoyo	5	Jalan Halimun	6
Jalan Bahureksa	4	Jalan Malabar	4
Jalan Sumatra	7	Jalan Talaga Bodas	4
Jalan Lembong	2	Jalan Lodaya	7
Jalan Naripan	2	Jalan Palasari	6
Jalan Jawa	3	Jalan Gatot Subroto	4

Lokasi	Jumlah TPE	Lokasi	Jumlah TPE
Jalan Vandefenter	5	Jalan Ahmad Yani	34
Jalan Otista	17	Jalan Cianjur	5
Jalan Kebon Jati	10	TOTAL	445

Sumber: UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2018

Pengadaan proyek terminal parkir elektronik ini menelan anggaran pemerintah hingga 80 miliar rupiah. Mesin parkir bermerek Cale ini, dibeli dengan skema e-katalog seharga 125 juta rupiah tiap unit (Ramdhani, 2017). Tarif parkir yang berlaku saat ini merupakan tarif yang sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 4 Tahun 2017 tentang Retribusi Parkir. Perda tersebut memisahkan tiga zonasi wilayah yakni zona pusat, zona penyangga, dan zona pinggiran. Zona pusat adalah zona yang terletak di pusat-pusat kota seperti Jalan Braga dan Jalan Merdeka. Tarif parkir yang dikenakan yaitu Rp 3.000,- untuk 1 jam pertama dan selanjutnya Rp 2.000,- per jam bagi kendaraan roda empat. Pada kendaraan roda dua, tarif parkir Rp 2.000,- untuk 1 jam pertama dan selanjutnya Rp 1.000,- per jam. Selanjutnya, zona penyangga ditentukan di jalan-jalan seperti Jalan Laswi maupun lingkaran selatan. Di zona ini, kendaraan roda empat harus membayar Rp 2.600,- untuk 1 jam pertama dan selanjutnya Rp 2.000,- per jam. Sedangkan untuk kendaraan roda dua, Rp 1.500,- untuk 1 jam pertama dan selanjutnya tarif parkir Rp 1.000,- per jam. Terakhir, di zona pinggiran, tarif parkir Rp 2.000,- per jam untuk kendaraan roda empat sedangkan untuk kendaraan roda dua yaitu Rp 1.000,- per jam (Erawan, 2017).

Kepala Seksi Manajemen Parkir Dinas Perhubungan Kota Bandung mengatakan, 445 terminal parkir elektronik itu tersebar di 57 ruas jalan di Kota Bandung dengan mempekerjakan 603 juru parkir (jukir). Nantinya, para juru parkir (jukir) ini akan digaji Rp 1.800.000 per bulan untuk memandu pengguna layanan parkir. Jukir yang dimaksud adalah juru parkir resmi berseragam oranye. Asep Kurnia menambahkan, jukir tetap ada untuk membantu mengarahkan konsumen dalam membayar di terminal parkir elektronik, karena pembayaran yang diterima hanya menggunakan kartu elektronik. Apabila suatu saat terjadi pembayaran yang kurang, jukir akan langsung mengarahkan pengguna layanan parkir untuk menempelkan kartu elektroniknya lagi ke TPE untuk membayar kekurangan yang dimaksud. Satu hal lagi yang disampaikan oleh Asep Kurnia adalah jukir tidak boleh lagi menerima uang tunai, kecuali di tempat parkir yang memang tidak menggunakan TPE (Mauludy, 2017).

Dari 57 ruas jalan yang menggunakan TPE, terdapat 3 zona khusus yaitu Zona Parkir Nontunai (Jalan Braga, Jalan Otto Iskandardinata dan Jalan Sudirman). Zona Parkir Nontunai pertama kali diterapkan pada titik parkir di Jalan Braga pada 4 Mei 2018, kemudian Jalan Otto Iskandardinata dan Jalan Sudirman menyusul menerapkan aturan yang sama. Zona Parkir Nontunai adalah lahan parkir khusus bagi para pengguna layanan parkir yang membayar parkir menggunakan kartu uang elektronik. Artinya, pengguna layanan parkir yang tidak berkenan membayar retribusi parkir melalui TPE dilarang untuk parkir di sepanjang zona parkir tersebut (Mauludy, 2018). Penerapan Zona Parkir Nontunai merupakan upaya optimalisasi penggunaan TPE mengingat potensi perolehan retribusi parkir dari TPE yang masih dapat ditingkatkan. Rencananya, pengawasan akan dibantu oleh keberadaan perangkat CCTV (*Closed Circuit Television*) yang akan selalu dipantau dan pengeras suara untuk dapat berkomunikasi langsung dengan pengguna layanan parkir dan juru parkir.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian mengenai implementasi kebijakan ini menggunakan metode penelitian deskriptif. Pendekatan penelitian yang digunakan dalam analisis ini adalah pendekatan kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah teknik studi pustaka, *desk research* observasi dan wawancara mendalam Kepala Bidang Manajemen Transportasi dan Parkir Dinas Perhubungan Kota Bandung, staf UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Bandung dan juru parkir. *Desk research* dilakukan untuk memperoleh berbagai data sekunder melalui studi dokumentasi. Dalam penelitian ini, data yang diperoleh akan dianalisis secara deskriptif kualitatif yaitu dengan memahami dan merangkai data yang telah dikumpulkan untuk menggambarkan secara mendalam mengenai objek yang diteliti; disusun secara sistematis, kemudian ditarik kesimpulan.

4. KINERJA IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TERMINAL PARKIR ELEKTRONIK

4.1. Kinerja *Output* Kebijakan Terminal Parkir Elektronik

4.1.1. Indikator Akses

Akses mengandung pengertian terjadinya kesamaan kesempatan bagi semua kelompok sasaran, apapun karakteristik individual maupun kelompok yang melekat pada dirinya (Purwanto & Sulistyastuti, 2012). Dengan begitu, akses dapat diartikan bahwa dalam pelaksanaannya tidak ada diskriminasi kepada semua pihak untuk terlibat dan mendapatkan manfaat dari kebijakan itu sendiri. Dalam indikator ini, hal-hal yang dinilai biasanya meliputi kemudahan dalam berkomunikasi dengan pelaksana kebijakan, lokasi dari pelaksana dan juga apakah semua pengguna layanan mendapatkan kesempatan yang sama dalam mengakses kebijakan.

Pada implementasi kebijakan TPE ini, untuk menilai indikator akses akan lebih spesifik kepada aksesibilitas pengguna layanan dalam menggunakan TPE secara teknis. Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung, menyatakan bahwa seluruh TPE dapat digunakan dan berfungsi dengan baik. Apabila sedang tidak digunakan bertransaksi, maka TPE akan berada dalam mode *sleep*. Mode ini bertujuan untuk mengurangi konsumsi daya listrik pada TPE sehingga dapat mengurangi biaya operasional. Namun, hal ini membuat sebagian dari masyarakat beranggapan bahwa TPE rusak dan terbengkalai. Padahal, seluruh TPE dapat digunakan dengan terlebih dahulu menekan salah satu tombol yang tertera. Selain itu, pengguna layanan parkir juga mendapatkan bantuan dari juru parkir terlatih yang selalu ada di dekat TPE.

Sedangkan untuk mendapat alat pembayaran berupa kartu uang elektronik (*e-money*), pengguna layanan parkir dapat membelinya di gerai retail waralaba seperti, Indomaret dan Alfamart yang tersebar di Kota Bandung dan bank-bank penerbit kartu uang elektronik yang telah bekerja sama antara lain Bank BRI, Bank BNI, Bank BJB dan Bank Mandiri. Apabila pengguna ingin menambahkan deposit/saldo atau biasa disebut *top up* dapat dilakukan di tempat-tempat tersebut di atas. Sedangkan untuk harga dan biaya, sebuah kartu uang elektronik dihargai Rp 20.000,- sampai Rp 25.000,-. Sedangkan *top up* di bank penerbit kartu uang elektronik, berdasarkan peraturan BI transaksi ini termasuk transaksi secara *on us*, biaya yang dikenakan Rp 750,- untuk *top up* di atas Rp 200.000,- dan tanpa biaya alias gratis jika *top up* maksimal Rp 200.000,-. Berbeda dengan *merchant* seperti Indomaret dan Alfamart, aturan BI yang tercantum dalam Peraturan Anggota Dewan Gubernur Nomor 19/10/PADG/2017 tanggal 20 September 2017 tentang Gerbang Pembayaran Nasional (GPN) atau *National Payment Gateway*, menyatakan bahwa pengisian

saldo isi ulang uang elektronik secara *off us* alias lewat *merchant* dan mitra lainnya dikenakan biaya maksimal sebesar Rp 1.500,- dengan minimal *top up* sebesar Rp 20.000,-. Namun, dengan kemudahan ini pun terdapat kendala seperti banyaknya pengguna layanan parkir yang tidak memiliki kartu uang elektronik terutama pengguna sepeda motor.

Berdasarkan pantauan penulis, lokasi TPE di beberapa titik parkir dinilai mudah terlihat dan berada di tengah area perparkiran. Jumlahnya pun tidak sedikit, dalam artian masih terjangkau dengan berjalan kaki oleh para pengguna layanan parkir untuk melakukan transaksi di TPE. Selain itu, keberadaan juru parkir pun mudah dikenali dengan seragam dan/atau rompi berwarna oranye yang khas. Pengguna layanan yang akan melakukan pembayaran melalui TPE pun terlihat dipandu oleh juru parkir yang berjaga. Penggunaannya pun cukup mudah, pengguna terlebih dahulu menekan tombol yang ada untuk mengaktifkan layar TPE agar menampilkan informasi yang dibutuhkan, kemudian pengguna memasukkan jenis kendaraan, nomor kendaraan, dan durasi parkir yang akan dibayarkan di awal dengan menekan tombol-tombol yang tersedia. Selanjutnya pengguna melakukan *tapping* atau menempelkan kartu pada *reader* yang tersedia. Transaksi berhasil akan mengeluarkan bukti bayar parkir yang memuat informasi yang telah diberikan tadi.

Secara keseluruhan, akses pengguna layanan dalam menggunakan TPE bisa dikatakan baik. Hal yang harus diperhatikan adalah penerapan TPE ini juga akan mengubah *mind set* masyarakat dan pengguna layanan parkir untuk melakukan transaksi *cashless* (nontunai) sebagai bagian dari gerakan nasional nontunai. Tentu, mengubah suatu kebiasaan bukanlah hal yang mudah.

4.1.2. Indikator Cakupan (*Coverage*)

Indikator cakupan (*coverage*) digunakan untuk mengetahui seberapa besar kelompok sasaran yang sudah dapat dijangkau oleh kebijakan yang diimplementasikan (Purwanto & Sulistyastuti, 2012). Dalam konteks implementasi kebijakan TPE, sasaran dari kebijakan ini adalah seluruh pengguna layanan parkir di area yang menggunakan TPE. Pada dasarnya, kebijakan TPE ini mengajak pengguna layanan parkir memutus rantai distribusi retribusi parkir sebagai bagian dari reformasi birokrasi. Rantai distribusi yang dimaksud adalah bagaimana retribusi parkir yang dibayarkan pengguna parkir dikelola oleh juru parkir sebagai perwakilan Dinas Perhubungan di lapangan, kemudian disetorkan kepada Kepala Sektor, selanjutnya Kepala Sektor melanjutkan distribusi retribusi parkir tersebut kepada Bendahara Penerimaan sebelum akhirnya disetorkan pada kas daerah melalui Bank BJB sebagai Pendapatan Asli Daerah (PAD). Dengan melakukan pembayaran retribusi parkir melalui TPE, retribusi yang dibayarkan pengguna layanan parkir akan langsung diterima kas daerah. Tentu saja, hal ini akan mengurangi potensi kerugian Pemerintah Kota Bandung yang diakibatkan oleh kebocoran retribusi parkir yang jalur distribusinya panjang dan minim pengawasan.

TPE di Kota Bandung berjumlah 445 unit di 57 ruas jalan. Dari jumlah tersebut, seluruhnya berfungsi dengan baik dan dapat digunakan pengguna layanan jasa parkir untuk membayarkan retribusi parkirnya. Kendaraan yang dapat menggunakan layanan TPE antara lain sepeda motor, mobil, truk, dan bus. Penetapan 57 ruas jalan yang menggunakan TPE berdasarkan pada frekuensi pengguna layanan jasa parkir yang tinggi sehingga potensi peningkatan retribusi parkir dapat dioptimalkan. Belum semua titik parkir di ruas jalan yang retribusi parkirnya dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung menggunakan TPE karena keterbatasan anggaran yang ada. Pengadaan TPE dan pembinaan juru parkir membutuhkan biaya yang besar sehingga belum dapat diterapkan pada seluruh titik parkir. Diharapkan dengan TPE yang ada, pengguna layanan dapat membayarkan langsung retribusi parkirnya kepada Pemerintah Kota Bandung.

Namun, pada kenyataannya belum semua pengguna layanan parkir mau membayar retribusi parkir melalui TPE. Hal tersebut dibenarkan oleh seorang juru parkir yang sedang berjaga pada *shift* siang di Jalan Sudirman Kota Bandung, tepatnya di seberang *Sudirman Street* (nama sebuah tempat makan di Kota Bandung). Dia menuturkan, bahwa di wilayah tempatnya berjaga adalah wilayah yang biasanya digunakan untuk pengguna layanan parkir kendaraan roda empat atau mobil. Meskipun rata-rata pengguna mobil sudah memiliki kartu uang elektronik, namun tidak sedikit pengguna layanan parkir yang tidak membayarkan retribusi parkirnya melalui TPE. Ketika ditanyakan lebih banyak mana pengguna layanan parkir yang membayar tunai dibandingkan dengan membayar melalui TPE, sang juru parkir menjawab bahwa persentase pembayar tunai lebih banyak. Padahal Jalan Sudirman sudah ditetapkan sebagai Zona Parkir Nontunai, seperti Jalan Braga dan Jalan Otista yang sudah terlebih dahulu menerapkannya.

Menurut juru parkir tersebut, faktor utama dari minimnya penggunaan TPE adalah faktor manusia. Banyak dari pengguna layanan jasa parkir yang malas dan tidak mau direpotkan dengan membayarkan retribusi parkirnya melalui TPE terutama saat malam hari. Selain itu, ada juga pengguna layanan yang mau membayar menggunakan TPE namun mengalami kendala dengan jenis kartu uang elektronik yang dimilikinya, seperti kartu uang elektronik Flazz yang diterbitkan oleh Bank BCA. Hal ini kemudian direspon oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung dan ditindaklanjuti dengan rencana penambahan opsi kartu uang elektronik dari Bank BCA dan Bank Mega. Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung, saat ini kedua bank swasta tersebut sudah menandatangani persetujuan kerjasama dengan Pemda Kota Bandung dan sedang dilakukan proses pemasangan *reader* di setiap TPE agar kartu uang elektronik yang diterbitkan bank tersebut dapat digunakan. Menggandeng bank swasta dengan jumlah nasabah yang relatif banyak, tentu saja akan mempermudah pengguna layanan parkir untuk dapat membayarkan retribusi parkir secara langsung kepada Pemda Kota Bandung melalui TPE. Hal tersebut diyakini akan dapat mendongkrak PAD dari sektor retribusi parkir jika diiringi dengan kesadaran dari masyarakat akan manfaat dari TPE tersebut.

4.1.3. Indikator Frekuensi

Frekuensi merupakan indikator untuk mengukur seberapa sering kelompok sasaran dapat memperoleh layanan yang dijanjikan oleh suatu kebijakan atau program (Purwanto & Sulistyastuti, 2012). Indikator frekuensi ini dalam kaitannya dengan implementasi kebijakan TPE berarti seberapa tinggi frekuensi layanan parkir yang diberikan oleh pelaksana kebijakan kepada pengguna layanan parkir di lahan parkir yang menggunakan TPE. Pelaksana kebijakan TPE yang dimaksud adalah juru parkir resmi dari Dinas Perhubungan. Layanan parkir yang dalam konteks implementasi kebijakan TPE di atas adalah layanan dari juru parkir untuk mengarahkan dan memandu pengguna layanan parkir dalam penggunaan TPE sebagai metode pembayaran retribusi parkir dan membantu pengguna layanan parkir yang belum dapat membayar melalui TPE. Apabila pengguna layanan parkir terpaksa harus membayar tunai karena satu dan lain hal, maka juru parkir akan meminjamkan kartu uang elektronik miliknya kepada pengguna layanan parkir untuk kemudian pengguna layanan parkir sendiri yang akan bertransaksi di TPE dan dipandu oleh juru parkir bila diperlukan, kemudian membayarkan uang sejumlah yang didebet dari saldo kartu uang elektronik tersebut kepada juru parkir. Kemudian apabila pengguna layanan akan keluar dari lahan parkir bersama dengan kendaraannya, maka juru parkir akan memeriksa tiket parkir. Apabila masa berlaku tiket sudah habis, maka petugas dapat meminta pengguna layanan parkir untuk menambahkan kekurangan tarif parkirnya melalui TPE. Petugas akan mempersilakan pengguna layanan parkir untuk meninggalkan

lahan parkir apabila masa berlaku tiket telah sesuai dengan durasi penggunaan lahan parkir.

Terkait indikator frekuensi, dari hasil pantauan penulis di 2 Zona Parkir Nontunai yaitu Jalan Braga dan Jalan Sudirman, terlihat juru parkir senantiasa membantu pengguna layanan parkir dengan memandu menggunakan TPE. Sesaat setelah pengguna layanan parkir memarkirkan kendaraannya, juru parkir segera mengarahkan pengguna layanan parkir untuk melakukan pembayaran parkir melalui TPE. Pengguna layanan parkir dengan kendaraan mobil terlihat tidak keberatan ketika diwajibkan membayar melalui TPE. Lain halnya dengan pengguna sepeda motor, yang sangat minim menggunakan TPE. Keengganan membayar langsung melalui TPE karena belum memiliki kartu uang elektronik. Hal ini disebabkan karena pengguna sepeda motor merasa keberatan mengeluarkan sejumlah uang untuk membeli kartu ditambah biaya *top up* untuk dapat menggunakan layanan parkir di zona nontunai TPE. Berbeda dengan pengguna mobil, rata-rata sudah memiliki kartu uang elektronik seiring dengan diterapkannya transaksi nontunai pada seluruh jalan tol di Kota Bandung. Sebenarnya juru parkir juga sering mengarahkan pengguna sepeda motor untuk membayar melalui TPE namun hasilnya sangat minim.

Kendala yang dihadapi para juru parkir TPE adalah sulitnya mengontrol kendaraan keluar masuk sekaligus memberikan pelayanan untuk mengarahkan pembayaran melalui TPE. Terkadang kendaraan keluar masuk area parkir secara bersamaan, dapat menyulitkan juru parkir. Selain itu banyaknya penolakan dari pengguna sepeda motor untuk membayar melalui TPE membuat juru parkir tidak mengarahkan pembayaran melalui TPE.

4.1.4. Indikator Akuntabilitas

Indikator ini digunakan untuk menilai apakah tindakan para *implementer* dalam menjalankan tugas mereka untuk menyampaikan *output* kebijakan kepada kelompok sasaran dapat dipertanggungjawabkan atau tidak (Purwanto & Sulistyastuti, 2012). Dalam implementasi kebijakan TPE ini, akuntabilitas dapat dinilai dari kesesuaian antara penerimaan retribusi parkir dari TPE secara keseluruhan baik tunai maupun nontunai dengan penerimaan kas daerah. Pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung sebelum penerapan kebijakan TPE terlebih dahulu telah memberikan pembinaan juru parkir terkait sosialisasi dan optimalisasi mesin parkir atau TPE. Pembinaan ini dilakukan rutin setahun sekali, meskipun tidak seluruh juru parkir akan mendapatkan pembinaan setiap tahunnya.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan penulis, ternyata di Zona Parkir Nontunai pun masih ada pengguna layanan parkir yang membayar menggunakan uang tunai. Hermawan, salah seorang juru parkir di Zona Parkir Nontunai Jalan Braga tidak menyangkal hal tersebut. Ia sering dihadapkan pada situasi dilema. Ia diwajibkan hanya melayani pengguna layanan parkir yang membayar nontunai melalui TPE, pada saat yang bersamaan banyak sekali pengguna layanan yang masih membayar tunai, terutama pengguna layanan yang menggunakan sepeda motor. Ditambah target setoran yang dibebankan, membuatnya sering menerima pembayaran tunai. Besarnya target yang ditetapkan untuk *shift* siang dari pukul 14.00 sampai dengan pukul 22.00 adalah minimal Rp125.000,- pembayaran yang harus diterima TPE setiap harinya. Hermawan pun harus secara rutin mengisi ulang saldo kartu uang elektronik miliknya untuk menutupi kekurangan target harian uang masuk TPE. Selain itu, keperluan sehari-hari seperti makan dan rokok tentunya harus terpenuhi, sehingga uang tunai yang dibayarkan pengguna layanan parkir yang seharusnya masuk ke kas daerah pun, masuk ke saku pribadi juru parkir, demikian yang diungkapkan seorang juru parkir di Jalan Sudirman. Juru parkir tersebut menuturkan, gaji Rp 1.800.000,- yang diberikan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung kepada para juru parkir yang telah mencapai target, pada kenyataannya gaji tersebut harus dibagi untuk 2 orang, yaitu juru parkir *shift* pagi dan *shift* siang. Dengan

begitu, penghasilan per orang tiap bulan menjadi Rp 900.000,-. Tentu saja hal ini sangat memberatkan juru parkir dalam memenuhi kebutuhan hidupnya.

Pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung memiliki sistem monitoring kondisi TPE untuk memastikan setiap TPE berfungsi dengan baik dan siap digunakan. Apabila ada kelainan pada TPE, seperti kertas tiket habis atau kondisi abnormal lainnya akan langsung dapat diketahui oleh UPT Parkir Kota Bandung untuk segera ditindaklanjuti. Pihak Dinas Perhubungan juga telah mengupayakan seluruh penerimaan parkir tunai yang dikelola oleh juru parkir agar disetorkan langsung melalui TPE. Upaya tersebut antara lain:

1. Menerapkan target setoran retribusi parkir melalui TPE dengan metode *reward and punishment*. Juru parkir harus mencapai target setoran tertentu, besaran setoran yang dimaksud variatif bergantung pada ramainya lokasi parkir tersebut. Apabila juru parkir berhasil mencapai target maka juru parkir berhak mendapatkan *reward* berupa gaji Rp 900.000,- per bulan. Namun bila tidak tercapai, juru parkir tidak akan mendapatkan gajinya.
2. Meningkatkan motivasi pengguna layanan parkir untuk membayar retribusi parkir melalui TPE dengan Aplikasi Loyalitas Pelanggan (Silope). Dengan aplikasi ini, pengguna layanan parkir dapat mengetahui secara terbuka jumlah transaksi yang telah dilakukan di TPE dan peringkat jumlah transaksi terbanyak. Jumlah transaksi terbanyak akan mendapatkan hadiah berupa sepeda gunung, yang berasal dari bantuan Bank BJB. Dengan Silope, pihak Dinas Perhubungan berharap masyarakat pengguna layanan parkir dapat menghindari pembayaran secara tunai kepada juru parkir dengan alasan ingin mengejar poin transaksi agar mendapatkan hadiah. Program hadiah ini akan dilaksanakan setiap 3 bulan sekali, dan hadiah yang diberikan di waktu mendatang rencananya akan lebih menarik.
3. Melakukan pembinaan dan sosialisasi petugas parkir terkait optimalisasi mesin parkir/TPE rutin setiap tahunnya. Upaya ini terus dilakukan agar di waktu mendatang juru parkir dapat menyampaikan amanah pengguna layanan parkir yang menitipkan retribusi parkir kepadanya, untuk disetorkan ke kas daerah. Kegiatan ini harus rutin dilakukan agar senantiasa mengingatkan kembali peran penting juru parkir dalam mendukung transparansi dan akuntabilitas.
4. Melakukan pengawasan langsung kepada juru parkir agar selalu menggunakan TPE dalam menerima retribusi parkir. Meskipun pada pelaksanaannya, pengawasan yang dilakukan tidak terlalu ketat karena keterbatasan jumlah sumber daya manusia (SDM) dan banyaknya juru parkir yang harus diawasi. Pihak Dinas Perhubungan menambahkan, apabila juru parkir sedang diawasi oleh pengawas dalam hal ini Kepala Sektor dari UPT Parkir Kota Bandung, pendapatan retribusi parkir TPE cenderung meningkat begitu pula sebaliknya.
5. Melakukan sosialisasi pembayaran retribusi parkir melalui TPE secara rutin antara lain berupa iklan di radio, media massa, media online dan media sosial. Sosialisasi ini masih terus dilakukan meskipun belum mendongkrak penggunaan layanan TPE. Tentu saja sosialisasi sejatinya harus dilakukan secara masif dan konsisten, mengingat sulitnya mengubah pola perilaku pengguna parkir yang sudah puluhan tahun membayar retribusi parkir secara tunai beralih secara perlahan menggunakan sistem kartu uang elektronik nontunai.

4. 2. Kinerja Outcome Kebijakan Terminal Parkir Elektronik

Indikator *outcome* dalam konteks implementasi kebijakan TPE di Kota Bandung, adalah mengukur seberapa besar retribusi parkir yang didapat setelah penerapan kebijakan dilakukan. Besarnya jumlah retribusi parkir selanjutnya akan dibandingkan dengan target

retribusi parkir yang telah ditetapkan, dan juga dibandingkan dengan retribusi parkir sebelum kebijakan TPE diimplementasikan. Indikator *outcome* digunakan untuk menilai hasil implementasi suatu kebijakan (Purwanto & Sulistyastuti, 2012).

Untuk mengetahui jumlah target dan capaian retribusi parkir, penulis melakukan wawancara dengan staf bagian administrasi UPT Parkir Kota Bandung. Target dan capaian yang dimaksud adalah target dan capaian retribusi parkir secara keseluruhan, bukan hanya dari TPE yang mulai diresmikan dan digunakan sejak 4 Agustus 2017. Artinya, target gabungan seluruh retribusi parkir yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung, baik melalui TPE maupun setoran tunai melalui juru parkir. Tabel 2 berikut menunjukkan data hasil wawancara terkait target dan capaian retribusi parkir.

Tabel 2. Target dan Capaian Retribusi Parkir Tahun 2016-2018 di Kota Bandung

Tahun	Target (Rp)	Peningkatan Target	Capaian (Rp)	Capaian/Target	Peningkatan
2016	9.000.000.000	-	4.800.000.000	53%	-
2017	140.000.000.000	1.555,55%	5.600.000.000	4%	16%
2018	118.000.000.000	-15,71%	6.000.000.000 (s/d Agustus)	5%	7%

Sumber: Wawancara dengan staf UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Bandung

Dari tabel 2, terlihat bahwa capaian jumlah retribusi parkir mengalami peningkatan setiap tahunnya. Selanjutnya jika dilihat dari pencapaian target per tahun, tampak jelas bahwa capaian masih sangat jauh dari target. Bila kita amati, target retribusi parkir dari tahun 2016 ke 2017 mengalami lonjakan target yang amat tinggi yaitu 1.555,55% atau 15 kali lipat lebih banyak daripada target tahun sebelumnya. Tentu hal ini sangat berdampak pada persentase capaian retribusi parkir yang turun drastis dari 53% pada tahun 2016 menjadi 4% pada tahun 2017.

Menurut Pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung, target yang diberikan merupakan sebuah kesalahan kalkulasi. Hasil kajian dari Universitas Padjadjaran tahun 2017 optimis potensi pencapaian retribusi parkir per tahun setelah penerapan kebijakan TPE adalah sebesar 80 milyar rupiah, sedangkan pihak Dinas Perhubungan sendiri pada tahun 2017 optimis potensi retribusi parkir setelah penerapan kebijakan TPE adalah sebesar 50 milyar rupiah. Namun target retribusi parkir tahun 2017 yang ditetapkan oleh Tim Anggaran Pemerintah Daerah (TAPD) Kota Bandung adalah jumlah target hasil kajian UNPAD ditambah target optimis yang ditetapkan Dinas Perhubungan. Dengan target yang sedemikian tinggi, bisa dikatakan persentase capaian retribusi parkir terhadap target tidak bisa dijadikan dasar pengukuran *outcome* dari kebijakan ini.

Penerapan Zona Nontunai pada titik parkir TPE juga berhasil mendongkrak penerimaan retribusi parkir. Meskipun belum 100% nontunai, namun menurut pihak Dinas Perhubungan terdapat peningkatan berkali lipat di Zona Parkir Nontunai. Contohnya di Jalan Braga, retribusi parkir TPE meningkat lebih dari tiga kali lipat. Sebelum diterapkan, penerimaan retribusi parkir sebesar Rp 800.000,- per hari, menjadi Rp 2.500.000,- per hari setelah diterapkan. Begitu pula dengan Jalan Sudirman dan Jalan Otto Iskandardinata, retribusi parkir TPE meningkat dua kali lipat. Memang, pengguna layanan harus “dipaksa” dalam menggunakan TPE.

Maka capaian retribusi parkir yang mengalami peningkatan tiap tahunnya, menunjukkan bahwa penerapan kebijakan TPE berpengaruh positif bagi capaian retribusi parkir. Namun, mengingat potensi peningkatan retribusi parkir melalui penerapan TPE yang sangat besar, bisa dikatakan kinerja *outcome* kebijakan TPE belum optimal.

4.3. Faktor yang Memengaruhi Kinerja Implementasi Kebijakan Terminal Parkir Elektronik

Implementasi kebijakan Terminal Parkir Elektronik (TPE) berdasarkan uraian di atas, indikator kinerja *output* dan kinerja *outcome* dapat dikatakan belum optimal. Indikator akses telah dikatakan baik namun dibutuhkan peningkatan seperti ketersediaan kartu uang elektronik dan layanan penambahan saldo agar memudahkan pengguna layanan parkir dalam menggunakan TPE. Indikator cakupan (*coverage*) menunjukkan bahwa cakupan implementasi kebijakan TPE belum optimal. Hal ini terlihat dari sangat minimnya pengguna sepeda motor (yang merupakan kendaraan dengan jumlah terbanyak dan memiliki potensi retribusi parkir yang sangat besar) yang menggunakan TPE. Indikator frekuensi dapat dikatakan cukup baik namun masih perlu peningkatan. Sedangkan untuk indikator akuntabilitas belum optimal dan hendaknya mendapatkan perhatian lebih karena merupakan salah satu indikator yang sangat memengaruhi *outcome* dari implementasi kebijakan TPE. Meskipun indikator *output* dapat dikatakan belum optimal, namun indikator *outcome* secara keseluruhan mengalami sedikit peningkatan. Peningkatan ini harus disikapi positif terutama bila indikator *output* dapat dioptimalkan setiap waktu. Optimisme meningkatkan PAD harus diimbangi dengan peningkatan kinerja implementasi agar meraih hasil yang maksimal. Implementasi kebijakan TPE harus terus dilakukan secara konsisten, tegas dan “memaksa”.

Faktor utama yang sangat memengaruhi berhasil tidaknya kebijakan ini adalah kesadaran masyarakat dalam mendukung kebijakan pemerintah. Kesadaran masyarakat sangat penting untuk mendukung transparansi dan akuntabilitas dalam pengelolaan dana daerah oleh Pemerintah Kota Bandung. Mengubah pola perilaku yang telah lama terbiasa bertransaksi secara tunai menjadi nontunai adalah bukan perkara mudah. Dibutuhkan upaya yang masif dan konsisten dalam meningkatkan PAD retribusi parkir melalui TPE. Ketegasan juga dibutuhkan sehingga memaksa pengguna layanan parkir agar membayarkan retribusi parkirnya melalui TPE. Proses perubahan pola perilaku masyarakat ini memang akan membutuhkan waktu, namun pemerintah harus berupaya untuk melakukan percepatan proses perubahan tersebut. Faktor ini tidak hanya berupa perubahan metode pembayaran dari tunai menjadi menggunakan TPE, tetapi lebih kepada bagaimana mengubah pola perilaku masyarakat pada umumnya dan khususnya pada pengguna layanan parkir agar terbiasa melakukan transaksi nontunai. Untuk mewujudkan perubahan pola perilaku tersebut, dibutuhkan sinergi antara pihak regulator, eksekutor, operator dan masyarakat sebagai pengguna layanan. Namun, dapat dipastikan Pemda Kota Bandung memiliki kekuatan yang besar untuk mewujudkan perubahan ini.

5. PENUTUP

Dari hasil analisis kinerja implementasi kebijakan terminal parkir elektronik di Kota Bandung, implementasi kebijakan terminal parkir elektronik dapat dikatakan belum optimal. Meskipun begitu kebijakan ini tidak dapat dikatakan gagal, karena terdapat peningkatan retribusi parkir setelah kebijakan TPE ini diterapkan. Kebijakan ini memang membutuhkan waktu dan biaya yang relatif besar, namun yang harus diingat adalah potensi peningkatan PAD dari retribusi parkir sangatlah besar. Kendala yang disebutkan janganlah dijadikan penghalang dalam melaksanakan kebijakan ini. Pemda Kota Bandung harus tetap fokus dalam mengoptimalkan penggunaan TPE sebagai metode pembayaran retribusi parkir. Tentu tidak adil rasanya mengukur keberhasilan kebijakan ini dengan menilai jumlah modal yang dikeluarkan dalam implementasi kebijakan ini dengan kenaikan retribusi parkir dalam waktu satu atau dua tahun saja. Implementasi kebijakan TPE

merupakan investasi jangka panjang yang manfaatnya bagi peningkatan retribusi daerah akan dirasakan bertahap dari tahun ke tahun.

Untuk dapat meningkatkan retribusi parkir dari kebijakan, penulis menyarankan beberapa hal yang dapat dilakukan. Pertama, Dinas Perhubungan meningkatkan kesejahteraan juru parkir sebagai pelaksana kebijakan. Juru parkir adalah ujung tombak kebijakan TPE, sehingga apabila juru parkir memberikan kinerja terbaiknya, maka potensi penerimaan retribusi parkir TPE pun akan meningkat. Apabila kesejahteraan juru parkir terpenuhi, maka tidak ada lagi alasan menerima uang tunai untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Meskipun tentu akan memberatkan anggaran pemerintah daerah mengingat juru parkir TPE yang jumlahnya 603 orang, namun akan terbayar bila peningkatan PAD berhasil dicapai. Meningkatkan kesejahteraan juru parkir dapat berupa kenaikan gaji dan atau insentif atau gaji yang didasarkan pada besarnya penerimaan retribusi parkir yang diterima TPE. Semakin besar retribusi yang didapatkan, semakin besar pula gaji/insentif yang diterima. Diharapkan juru parkir termotivasi untuk senantiasa meningkatkan penggunaan TPE.

Kedua, Dinas Perhubungan menyediakan penjualan kartu uang elektronik pada setiap TPE. Kendala terbesar dalam penggunaan TPE adalah pengguna layanan parkir menolak menggunakan TPE dengan dalih tidak memiliki kartu. Ketersediaan penjualan kartu diharapkan dapat membantu pengguna layanan parkir dengan memberikan kemudahan dalam mendapatkan kartu uang elektronik. Penyediaan penjualan kartu uang elektronik hendaknya juga dibarengi dengan penyediaan layanan *top up* (penambahan saldo). Contohnya seperti pada area parkir mal Paris Van Java (PVJ) yang menyediakan lahan parkir hanya untuk pengguna kartu uang elektronik dari Bank Mandiri. Pihak PVJ kemudian juga menyediakan mesin penjual kartu uang elektronik yang sekaligus dapat digunakan untuk menambah saldo kartu uang elektronik. Hal ini dapat ditiru dengan mengadakan mesin serupa di area parkir TPE. Apabila terkendala biaya pengadaan, maka dapat dilakukan dengan sewa selama masa sosialisasi misalnya 2 tahun. Selain itu dapat pula menyediakan penjualan dan *top up* kartu uang elektronik melalui juru parkir.

Ketiga, Dinas Perhubungan menerapkan Zona Parkir Nontunai pada setiap titik parkir TPE. Pada dasarnya, seharusnya seluruh area parkir TPE adalah Zona Parkir Nontunai. Namun pada kenyataannya, dibutuhkan waktu untuk berubah baik bagi masyarakat maupun juru parkir. Zona Parkir Nontunai terbukti meningkatkan retribusi parkir, sehingga dengan menerapkannya di seluruh TPE, harapannya retribusi parkir di seluruh TPE pun dapat meningkat.

Keempat, Dinas Perhubungan menerapkan sistem denda kepada pengguna layanan yang durasi parkir kendaraannya melebihi dan atau pengguna layanan yang tidak membayarkan retribusi parkirnya melalui TPE. Dengan penerapan sistem denda ini, juru parkir akan beralih fungsinya menjadi pengawas secara utuh. Namun dalam menerapkan hal ini, terlebih dahulu kesejahteraan juru parkir harus ditingkatkan agar juru parkir yang beralih fungsi menjadi pengawas di lapangan, tidak lagi khawatir mengenai pendapatannya.

Dan terakhir,. Pemerintah hendaknya dapat meningkatkan kesadaran masyarakat dan mengajak masyarakat sebagai pengguna layanan parkir untuk mendukung program pemerintah dalam meningkatkan retribusi parkir. Tentu saja, membangun kesadaran masyarakat bukanlah perkara yang mudah. Namun hal ini harus tetap diupayakan. Diharapkan, peningkatan kesadaran masyarakat dalam mendukung kebijakan pemerintah juga diiringi oleh peran aktif masyarakat dalam menggunakan TPE.

DAFTAR PUSTAKA

- Amaliya. (2017). Mesin Parkir di Kota Bandung Gagal Pakai Operator. Retrieved September 27, 2018, from <http://www.pikiran-rakyat.com/bandung-raya/2017/05/29/mesin-parkir-di-kota-bandung-gagal-pakai-operator-402071>
- Davtyan, R. (2014). Decision Making Analysis on Parking Meters. *ASEE 2014 Zone I Conference*.
- Erawan, H. (2017). Ingin Tahu Tarif Parkir Resmi di Kota Bandung? Kenali 3 Zonasi Ini. Retrieved September 26, 2018, from <http://prfmnews.com/berita.php?detail=ingin-tahu-tarif-parkir-resmi-di-kota-bandung-kenali-3-zonasi-ini>
- Hardiansyah. (2017). *Manajemen Pelayanan dan Pengembangan Organisasi Publik*. Yogyakarta: Gava Media.
- 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*.
- Mauludy, M. F. (2017). Hari Ini Mesin Parkir di Kota Bandung Diuji Coba, Begini Cara Menggunakannya. Retrieved February 23, 2018, from <http://www.pikiran-rakyat.com/bandung-raya/2017/07/14/hari-ini-mesin-parkir-di-kota-bandung-diuji-coba-begini-cara-menggunakannya>
- Mauludy, M. F. (2018). Jalan Sudirman Jadi Zona Parkir Nontunai. Retrieved from <http://www.pikiran-rakyat.com/bandung-raya/2018/06/30/jalan-sudirman-jadi-zona-parkir-nontunai-426679>
- Mawardi, I. (2017). Mesin Parkir Belum Optimal, Begini Kata Ridwan Kamil. Retrieved from <http://jabar.tribunnews.com/2017/09/20/mesin-parkir-belum-optimal-begini-kata-ridwan-kamil>
- Nugroho, R. (2014). *Public Policy: Teori Manajemen Dinamika Analisis Konvergensi dan Kimia Kebijakan*. Jakarta: Gramedia.
- Perdana, P. P. (2017). Pasang 445 Mesin Parkir, Ridwan Kamil Akan Tindak Juru Parkir Liar. Retrieved from <https://regional.kompas.com/read/2017/08/04/19142301/pasang-445-mesin-parkir-ridwan-kamil-akan-tindak-juru-parkir-liar>
- Pribawana, R., & Kurniadi, O. (2018). Strategi Komunikasi Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam Mensosialisasikan Mesin Parkir Elektronik. In *Prosiding Hubungan Masyarakat* (pp. 259-263).
- Purwanto, E. A., & Sulistyastuti, D. R. (2012). *Implementasi Kebijakan Publik Konsep dan Aplikasinya di Indonesia*. Yogyakarta: Gava Media.
- Ramdhani, D. (2017). Telan Dana Rp 80 Miliar, Ratusan Mesin Parkir di Bandung Belum Berfungsi. Retrieved October 18, 2018, from <https://regional.kompas.com/read/2017/04/25/15161991/telan.dana.rp.80.miliar.ratusan.mesin.parkir.di.bandung.belum.berfungsi>
- Solehudin, M. (2017). Begini Cara Menggunakan Mesin Parkir Elektronik di Bandung. Retrieved February 22, 2018, from <https://news.detik.com/berita-jawa-barat/d-3560522/begini-cara-menggunakan-mesin-parkir-elektronik-di-bandung>
- Winarno, B. (2016). *Kebijakan Publik Era Globalisasi: Teori Praktek dan Studi Kasus Komparatif*. Yogyakarta: Media Presindo.