

**EFEKTIVITAS PROGRAM TERMINAL PARKIR ELEKTRONIK (TPE) DI
DKI JAKARTA (STUDI KASUS JALAN H. AGUS SALIM ATAU JALAN
SABANG JAKARTA PUSAT)**

Oleh:

Rizky Pradipta, Dra. Dyah Hariani, MM.

**Departemen Administrasi Publik
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Diponegoro**

Jalan Profesor Haji Soedarto, Sarjana Hukum Tembalang Semarang Kotak Pos. 1269
Telepon (024) 7465407 Faksimile (024) 7465405

Laman: <http://www.fisip.undip.ac.id> email fisip@undip.ac.id

ABSTRACT

Electronic parking terminal (TPE) is a meter-based parking system that works electronically and is designed with a computerized system in real time. Electronic parking terminal (TPE) in Jakarta is present as a program and a short-term solution within the framework of the arrangement of roadside parking (on street parking). This study uses many theories from experts relevant to the program effectiveness, that are understanding of the program, socialization program, program's goals, real change, and monitoring and control systems that are educational. The research uses qualitative descriptive approach, data collection technique uses interviews, observation, and documentation. Informants in this study are Parking Unit Management (Unit Pengelola Perparkiran) Province of Jakarta, parking officers, and society. Electronic parking terminal (TPE) in H. Agus Salim road, Central Jakarta can be quite effective, although there are still obstacles such as lack of socialization directly to the public and the lack of public interest to read the leaflet supplied by Parking Unit Management (Unit Pengelola Perparkiran) Province of Jakarta. Supporting factor are the organizational structure, areas of synergy and cooperation, external parties, policies related to the implementation of the TPE, and financial resources. While the obstacles factors are the lack of workers to supervise and practicing supervision management. Recommended to Parking Unit Management (Unit Pengelola Perparkiran) Province of Jakarta to increase socialization to society, raising public awareness to use the card electronic money in the payment of parking, maintaining safety and comfort, making policy on the supervision and control, add personnel to supervise, maintain cooperation between the fields, improving management practices especially supervision.

Keyword: Program effectiveness, human resources, monitoring.

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta merupakan daerah di Indonesia yang memiliki status setingkat provinsi dan merupakan Ibukota negara Indonesia. Jumlah penduduk DKI Jakarta mencapai angka 10,08 juta orang dengan kepadatan penduduk 15.234 orang/km², dan dibarengi dengan kebutuhan mobilitas masyarakat perkotaan yang semakin tinggi, kondisi ini berimplikasi pada peningkatan arus transportasi baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum. Masyarakat DKI Jakarta cenderung lebih banyak menggunakan kendaraan pribadi daripada menggunakan angkutan umum. Jumlah penduduk yang banyak dengan daya beli yang tinggi berdampak pada pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor yang cukup tinggi.

Tabel 1.1

Pertambahan Jumlah Kendaraan Bermotor 6 Tahun Terakhir (2008-2013) di DKI Jakarta

TAHUN	JUMLAH				PERTAMBAHAN						PERTUMBUHAN KENDARAAN (%/TH)	
	MOBIL	%	MOTOR	%	JUMLAH MOBIL		JUMLAH MOTOR		JUMLAH MOBIL + MOTOR			
					PER TAHUN	PER HARI	PER TAHUN	PER HARI	PER TAHUN	PER HARI		
2008	2.295.644	37	3.968.749	63	6.264.393	77.264	212	389.127	1066	466.391	1.278	8,04
2009	2.355.354	35	4.333.559	65	6.688.913	59.710	164	364.810	999	424.520	1.163	6,78
2010	2.505.133	34	4.835.650	66	7.340.783	149.779	410	502.091	1376	651.870	1.786	9,75
2011	2.665.988	33	5.313.995	67	7.979.983	160.855	441	478.345	1311	639.200	1.751	8,71
2012	2.801.918	33	5.650.925	67	8.452.843	135.930	372	336.930	923	472.860	1.296	5,93
2013	3.046.434	33	6.211.367	67	9.257.801	244.516	670	560.442	1535	804.958	2.205	9,52
					Rata-rata	1579		1579		1579		8,12
					Kend/Hari			Kend/Hari		Kend/Hari		

Sumber: Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta, 2013

Tabel 1.1 menerangkan pertambahan jumlah kendaraan bermotor enam tahun terakhir sejak tahun 2008 sampai dengan 2013 di wilayah DKI Jakarta. Sejak tahun 2008 sampai dengan 2013 jumlah kendaraan bermotor mengalami peningkatan yang sangat signifikan. Sampai tahun 2013 jumlah motor dan mobil mencapai angka 804.958 ribu, dengan rata-rata mencapai 1.579 kendaraan per hari. Selain itu pertumbuhan

kendaraan pada tahun 2013 mencapai angka 9,52%, dengan rata-rata per tahun mencapai angka 8,12%.

Ketidaksesuaian pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta dengan pertumbuhan ruas jalan menyebabkan ruas jalan yang tersedia tidak mencukupi untuk menampung jumlah kendaraan bermotor. Sejalan dengan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang sangat tinggi di Jakarta dalam beberapa tahun belakangan ini, berdampak pada meningkatnya kebutuhan akan ketersediaan ruang parkir.

Penyediaan fasilitas parkir tentunya harus tercukupi agar mempermudah mobilitas masyarakat. Penyediaan tempat parkir ini dapat dilakukan di dalam ruang milik jalan atau dikenal dengan parkir tepi jalan umum (*on street*) maupun parkir *off street* di gedung, pelataran atau bangunan yang khusus disediakan untuk parkir. Pengelolaan parkir yang dilakukan oleh Unit Pengelola Perparkiran Provinsi DKI Jakarta diatur dalam Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 37 Tahun 2016 tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Perparkiran.

Bertambahnya jumlah kendaraan bermotor di Jakarta berdampak pada meningkatnya kebutuhan akan ketersediaan ruang parkir. Hal ini menjadi masalah ketika ruang parkir yang ada, tidak mampu menampung tingginya kebutuhan kendaraan untuk parkir. Menurut Abubakar (2011: 4) ketidakmampuan fasilitas parkir, sering menyebabkan terjadinya parkir di badan jalan atau *on street parking*.

Peraturan Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2012 tentang Perparkiran Pasal 11, memperbolehkan penggunaan ruang milik jalan atau yang selanjutnya disebut dengan parkir *on street*, namun pada kenyataannya kondisi parkir *on street* di Jakarta dari tahun ke tahun masih menimbulkan permasalahan. Ruas jalan di DKI Jakarta yang masih digunakan sebagai tempat parkir *on street* dan masih bermasalah yaitu Jalan H. Agus Salim atau yang lebih dikenal dengan Jalan

Sabang, Jakarta Pusat. Jalan H. Agus Salim merupakan salah satu kawasan strategis di Jakarta Pusat yang berkembang menjadi salah satu kawasan destinasi wisata sebagai kawasan kuliner dan penginapan di Jakarta Pusat. Jalan Sabang juga merupakan kawasan perdagangan dan jasa yang terdiri dari berbagai macam restoran, *café*, kuliner kaki lima, dan hotel.

Banyaknya pengunjung yang datang ke kawasan Jalan H. Agus Salim dengan menggunakan kendaraan menyebabkan ruas jalan menjadi macet, selain itu kemacetan yang terjadi disebabkan oleh banyaknya kendaraan bermotor yang keluar masuk untuk parkir. Hal ini diperparah dengan fasilitas parkir yang ada di Jalan H. Agus Salim sangat tidak memadai untuk menampung kendaraan. Permasalahan parkir *on street* di kawasan H. Agus Salim bukan hanya tidak mampu untuk menampung kendaraan parkir tetapi banyaknya PKL yang menjual makanan dan minuman di lahan parkir dan masih banyaknya praktek parkir liar yang semakin hari kian merugikan bagi masyarakat maupun Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

Upaya penertiban yang dilakukan oleh Unit Pengelola Perparkiran dan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta adalah memasang mesin Terminal Parkir Elektronik (TPE). Penataan parkir *on street* dengan menggunakan mesin TPE merupakan program Gubernur DKI Jakarta yang resmi diberlakukan pada tanggal 1 Januari 2015 untuk menata parkir di tepi jalan. Mesin TPE yang terpasang di Jalan H. Agus Salim berjumlah 11 unit dan dilengkapi dengan CCTV yang dipasang untuk pengawasan yang lebih terpadu.

Penerapan program TPE di Jalan H. Agus Salim, Jakarta Pusat perlu dilihat ke efektivitasannya. Pasalnya, program Terminal TPE merupakan program baru di Provinsi DKI Jakarta bahkan di Indonesia dimana belum semua masyarakat DKI Jakarta mengetahui dengan jelas apa itu program TPE dan bagaimana cara penggunaan mesin

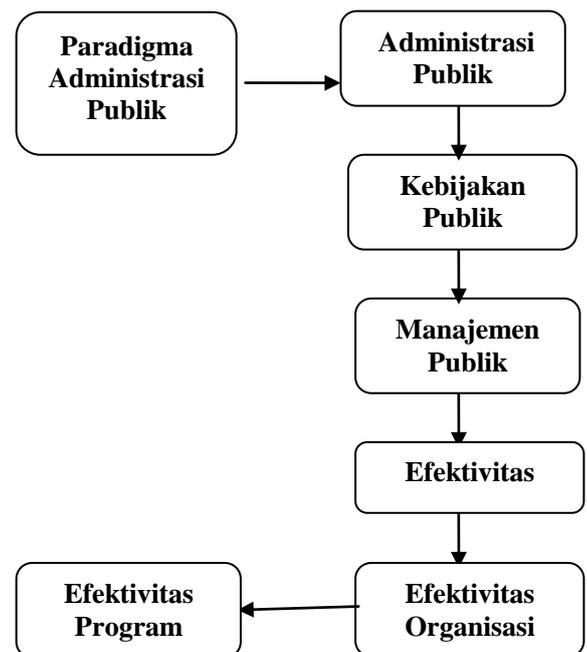
TPE. Program TPE juga merupakan peralihan sistem parkir dari sistem parkir konvensional ke sistem parkir *cashless* atau non tunai dimana sangat membutuhkan kesadaran dari masyarakat, selain itu kawasan Jalan H. Agus Salim merupakan lokasi pertama di DKI Jakarta yang terpasang mesin TPE dan pilot project bagi kawasan lainnya, rawan akan kebororan pendapatan parkir, praktek parkir liar, dan masih terdapat PKL yang berjualan di atas lahan parkir.

B. TUJUAN

Tujuan penelitian mengenai efektivitas program TPE di DKI Jakarta dengan studi kasus Jalan H. Agus Salim, Jakarta Pusat adalah:

1. Menganalisis efektivitas program Terminal Parkir Elektronik (TPE) di Jalan H. Agus Salim.
2. Menganalisis faktor pendorong dan penghambat efektivitas program Terminal Parkir Elektronik (TPE) di Jalan H. Agus Salim.

C. TEORI



C.1.EFEKTIVITAS PROGRAM

Menurut Rini dan Indah (2015) Efektivitas program merupakan suatu cara untuk mengukur sejauhmana program tersebut berjalan guna mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya.

Pada penelitian efektivitas program TPE, peneliti menggunakan beberapa teori yang dikemukakan oleh para ahli seperti Budiani, Sutrisno, dan Siagian, yaitu:

1. Pemahaman Program, yaitu dilihat sejauhmana masyarakat dapat memahami kegiatan program melalui sosialisasi tentang program
2. Sosialisasi Program, yaitu kemampuan penyelenggara program dalam melakukan sosialisasi program sehingga informasi mengenai pelaksanaan program dapat tersampaikan kepada masyarakat pada umumnya.
3. Tujuan Program, yaitu sejauhmana kesesuaian antara hasil pelaksanaan program dengan tujuan program yang telah ditetapkan sebelumnya.
4. Perubahan Nyata, yaitu diukur melalui sejauhmana kegiatan tersebut memberikan suatu efek atau dampak serta perubahan nyata bagi masyarakat ditempat.
5. Sistem Pengawasan dan Pengendalian yang Bersifat Mendidik, yaitu mempunyai ciri-ciri lebih menekankan pada usaha-usaha yang bersifat preventif ketimbang yang bersifat represif, jika memang terjadi penyimpangan, tindakan korektif yang hendak dilakukan seharusnya bersifat edukatif dan sepanjang dapat dipertanggung jawabkan.

D. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan desain penelitian deskriptif. Untuk mendapatkan

narasumber teknik pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan sistem *purposive sampling*. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan wawancara, observasi, dan dokumentasi. Kualitas data pada penelitian ini menggunakan teknik triangulasi sumber data.

E. PEMBAHASAN

Untuk mengetahui efektivitas program Terminal Parkir Elektronik (TPE) di Jl. H. Agus Salim, peneliti menggunakan teori menurut Siagian, Sutrisno, dan Budiani. Adapun penilaian efektivitas program TPE diukur dengan menggunakan pemahaman program, sosialisasi program, tujuan program, perubahan nyata, dan sistem pengawasan dan pengendalian yang bersifat mendidik.

E.1 EFEKTIVITAS PROGRAM TPE

1. Pemahaman Program

Masyarakat memahami program TPE sebagai program Gubernur DKI Jakarta, dimana TPE ini adalah mesin yang bekerja secara elektronik, berfungsi untuk mengukur berapa lama kita parkir dan jumlah uang yang harus dibayarkan. selain itu, TPE bertujuan untuk menertibkan parkir di tepi jalan.

Meskipun masyarakat sudah cukup memahami mengenai program TPE, sosialisasi langsung oleh Unit Pengelola Perparkiran kurang dirasakan oleh masyarakat. Melalui observasi dan wawancara yang dilakukan peneliti kepada masyarakat, masyarakat tidak mendapatkan bentuk-bentuk sosialisasi secara langsung seperti *leaflet* maupun penjelasan *door to door*. Masyarakat hanya memahami program TPE melalui sosialisasi di berita-berita di televisi, adanya juru parkir yang mengarahkan penggunaan TPE, dan karena sering melewati Jl. H. Agus Salim.

2. Sosialisasi Program

Sosialisasi program TPE terus dilakukan oleh Unit Pengelola Perparkiran. Sosialisasi dilakukan melalui berbagai macam media seperti pemasangan spanduk di area Jl. H. Agus Salim, *leaflet*, media cetak, media sosial, berita di televisi, dan seminar. Kendala dalam sosialisasi yaitu *leaflet* yang dibagikan ke masyarakat secara langsung maupun dengan cara menaruh di *wiper* mobil, terkadang tidak dibaca oleh masyarakat.

Melalui observasi yang dilakukan peneliti di lapangan, media sosialisasi seperti spanduk saat ini sudah tidak terpasang di Jalan H. Agus Salim. Metode sosialisasi kepada masyarakat salah satunya seperti memberikan *leaflet* secara langsung maupun menaruh di *wiper* mobil jika dilihat di lapangan hal tersebut belum sepenuhnya dilaksanakan oleh pihak Unit Pengelola Perparkiran, namun begitu masyarakat juga masih diberikan sosialisasi setiap hari melalui arahan penggunaan mesin TPE yang dilakukan oleh juru parkir yang di Jalan H. Agus Salim. Sosialisasi secara langsung memang belum sepenuhnya dilakukan secara optimal, namun pihak Unit Pengelola Perparkiran tetap bergerak untuk memberikan sosialisasi melalui beragam media seperti media sosial, media cetak, dan berita di televisi.

3. Tujuan Program

Pemungutan parkir yang transparan yaitu pembayaran parkir dengan menggunakan kartu *e-money*. Pertanggungjawaban pungutan parkir yang akuntabel yaitu pada saat rekonsiliasi setiap transaksi tercatat pada sistem dan dapat diberikan secara *real time* dan bisa dilihat di *website* secara *online*.

TPE dapat mengatasi kebocoran pendapatan parkir di Jl. H. Agus Salim. Hal ini dibuktikan dengan naiknya pendapatan parkir di Jl. H. Agus Salim yang semula per harinya hanya mendapatkan Rp 500.000,-, saat ini

dengan diterapkannya TPE pendapatan parkir per harinya rata-rata mencapai Rp 12.000.000,-.

Parkir di Jl. H. Agus Salim saat ini menjadi lebih tertata rapih karena adanya Satuan Ruang Parkir (SRP) yang membatasi kendaraan agar tidak melebihi ruang yang telah ditentukan dan adanya juru parkir resmi yang mengarahkan kendaraan pada saat parkir. Meskipun masih terdapat PKL di kawasan Jl. H. Agus Salim, parkir masih tetap tertata rapih dan keberadaan PKL tidak mengganggu kendaraan yang hendak keluar masuk untuk parkir.

Adanya TPE memberikan rasa aman dan nyaman kepada masyarakat pengguna parkir, karena adanya juru parkir resmi yang membantu mengawasi parkir dan CCTV yang terpasang di tiap-tiap mesin TPE dapat memantau kondisi parkir di Jl. H. Agus Salim selama 24 jam.

TPE secara perlahan-lahan merubah budaya masyarakat terkait kesadaran transaksi perparkiran kurang sesuai dengan realita di lapangan. Belum banyak masyarakat yang sadar terkait pembayaran parkir pada mesin TPE dengan menggunakan kartu uang elektronik. Di lapangan masih ada pembayaran dengan menggunakan uang tunai. Hal ini dipicu dari berbagai macam alasan contohnya seperti adanya masyarakat yang belum memiliki kartu uang elektronik.

4. Perubahan Nyata

Perubahan nyata yang dirasakan masyarakat atas diterapkannya program TPE yaitu lebih aman, dan nyaman. Masyarakat merasa lebih aman karena adanya juru parkir resmi yang membantu mengawasi dan menjaga parkir di kawasan Jl. H. Agus Salim serta CCTV yang terpasang di tiap-tiap mesin TPE juga membantu untuk pengawasan parkir yang lebih terpadu selama 24 jam.

Kenyamanan masyarakat dinilai dari kurangnya kekhawatiran akan terjadinya tindakan kriminal dan premanisme.

5. Sistem Pengawasan dan Pengendalian yang Bersifat Mendidik

Pengawasan dan pengendalian preventif dilakukan oleh Unit Pengelola Perparkiran dengan cara memonitoring pelaksanaan program TPE di lapangan khususnya di Jl. H. Agus Salim. Namun, dalam pelaksanaan monitoring pihak Unit Pengelola Perparkiran dibantu oleh juru parkir karena kurangnya personil dari bidang Satuan Pelaksana Pelayanan dan Penertiban.

Usaha preventif yang dilakukan Unit Pengelola Perparkiran adalah membina juru parkir dengan memberikan sosialisasi seperti menggunakan seragam resmi, menyapa Pengguna Jasa Parkir (PJP), mengarahkan PJP untuk mendekati mesin, dan mengingatkan jika ada penambahan jam parkir. Dengan memberikan sosialisasi tersebut kepada juru parkir, nantinya akan dipraktikkan oleh juru parkir.

Berbekal sosialisasi yang diberikan Unit Pengelola Perparkiran, juru parkir melakukan pengawasan preventif pelaksanaan TPE di lapangan, seperti memberitahukan biaya parkir perjam untuk mobil sebesar Rp 5.000,- dan motor sebesar Rp 2.000. Selanjutnya, juru parkir memberitahu apabila PJP memarkirkan kendaraannya lebih dari satu jam maka diperbolehkan untuk menambah waktu parkir dan membayar kelebihan waktu parkir di mesin TPE. Selain itu, juru parkir juga mengontrol apabila ada PJP yang melebihi waktu parkir yang sudah dibayarkan, maka juru parkir segera memberitahu kepada pemilik kendaraan yang bersangkutan untuk menanyakan apakah jam parkir mau ditambahkan atau tidak. Hal tersebut dirasakan oleh masyarakat pengguna parkir. Namun begitu cara yang dilakukan seperti membayar jam pertama

lalu apabila ada penambahan waktu parkir PJP membayar kembali penambahan waktu parkir pada mesin TPE dirasa kurang efisien.

Tindakan represif seperti *clamping* dan penderekan akan dilakukan apabila tindakan preventif tidak dapat mencegah pelanggaran TPE, hal ini dirasa dapat memberi dampak edukatif kepada masyarakat apabila diperlukan.

E.2 FAKTOR PENDORONG DAN PENGHAMBAT EFEKTIVITAS PROGRAM TPE

1. Karakteristik Organisasi

Struktur organisasi di Unit Pengelola Perparkiran mempengaruhi pelaksanaan program Terminal Parkir Elektronik (TPE). Semua bidang yang ada di dalam struktur Unit Pengelola Perparkiran saling terlibat dan bersinergi. Misalnya bidang perencanaan dimana terlibat dalam perencanaan kegiatan sejak awal sampai akhir, bidang sarana terlibat untuk mengkalkulasi dan menyiapkan data-data tentang informasi alat-alat yang terpasang serta apapun yang berhubungan dengan bidang sarana dan prasarana, bidang keuangan menerima bagian hasil laporan pendapatan.

Semua bidang sudah bekerja dan melaksanakan tugas pokok dan fungsi sebagaimana mestinya dalam rangka penerapan TPE. Walaupun pelaksanaan TPE ada di kegiatan atau pagu anggaran bidang sarana dan prasarana, tetapi tetap diperlukan keberhasilan atau kerjasama tim, karena tidak bisa bidang sarana dan prasarana bekerja sendiri kalau tidak ada dukungan dari bidang lain, bahkan juru parkir yang ada di lapangan.

2. Karakteristik Lingkungan

Lingkungan intern Unit Pengelola Perparkiran menghambat pelaksanaan program TPE karena kurangnya personil dari bidang Satuan Pelaksana Pelayanan dan Penertiban untuk

melakukan pengawasan TPE. Hal ini disebabkan karena jumlah personil yang ada tidak sebanding dengan luas wilayah Jl. H. Agus Salim yang terpasang mesin TPE, sehingga menghambat pelaksanaan pengawasan TPE.

Lingkungan ekstern meliputi masyarakat, PT Mata Biru, dan juru parkir mendorong pelaksanaan program TPE karena masyarakat merupakan pengguna TPE, PT Mata Biru sebagai penyedia mesin TPE dan juru parkir, serta juru parkir sebagai pihak yang membantu khususnya bidang Satuan Pelaksana Pelayanan dan Penertiban dalam hal pengawasan TPE.

3. Karakteristik Pekerja

Peraturan Gubernur Nomor 37 tahun 2016 yang mengatur tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Perparkiran memperjelas tugas pokok dan fungsi tiap-tiap bidangnya. Selain itu pegawai Unit Pengelola Perparkiran sudah menjalankan tugasnya sesuai dengan tugas pokok dan fungsi yang telah ditentukan sebelumnya. Disadari bahwa cara berpikir tiap-tiap pegawai berbeda, namun hal ini tidak menghambat berjalannya tugas masing-masing pegawai dalam pelaksanaan TPE.

4. Karakteristik Kebijakan dan Manajemen

Adanya Peraturan Gubernur Nomor 188 Tahun 2016 tentang Lokasi Parkir Umum yang dikelola oleh Pemerintah Daerah dan Peraturan Gubernur Nomor 179 Tahun 2013 tentang Tarif Layanan Parkir dapat memperlancar dan menguatkan pelaksanaan program TPE di DKI Jakarta khususnya di Jl. H. Agus Salim. Selain itu sumber daya finansial sudah cukup untuk membiayai pelaksanaan program TPE.

Namun untuk manajemen pengawasan program TPE masih ditemui

hambatan karena kurangnya sumber daya manusia internal Unit Pengelola Perparkiran dalam melaksanakan pengawasan TPE.

F. PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan bahwa efektivitas program TPE masih belum efektif. Dari 5 alat ukur efektivitas program yang digunakan, hanya 3 alat ukur yang dapat dikatakan efektif, dan 2 alat ukur lain dikatakan belum efektif. Hal ini dapat dilihat pada uraian alat ukur efektivitas program dan faktor pendorong serta penghambat efektivitas program TPE di bawah ini:

1. Efektivitas Program TPE :

a) Pemahaman Program

Masyarakat paham program TPE sebagai program Gubernur Provinsi DKI Jakarta, dimana TPE adalah mesin yang bekerja secara elektronik, berfungsi untuk mengukur durasi parkir, jumlah uang yang harus dibayarkan dan bertujuan untuk menertibkan parkir di tepi jalan.

b) Sosialisasi Program

Unit Pengelola Perparkiran belum optimal dalam memberikan sosialisasi secara langsung. Sosialisasi TPE lebih banyak dilakukan melalui media cetak, media sosial, dan berita di televisi. Kendala sosialisasi yaitu *leaflet* yang dibagikan ke masyarakat terkadang tidak dibaca.

c) Tujuan Program

1. Pemungutan parkir yang transparan yaitu pembayaran parkir dengan menggunakan kartu uang elektronik. Pertanggungjawaban pemungutan parkir yang akuntabel yaitu pada saat rekonsiliasi setiap transaksi tercatat

pada sistem dan dapat diberikan secara *real time* dan bisa dilihat di *website* secara *online*.

2. Kebocoran pendapatan parkir dapat teratasi karena pendapatan parkir per harinya rata-rata mencapai Rp 12.000.000,-.
3. Kondisi parkir menjadi lebih tertata rapih karena adanya Satuan Ruang Parkir dan juru parkir resmi yang mengarahkan kendaraan saat parkir. Adanya PKL tidak mengganggu kendaraan yang hendak keluar masuk untuk parkir.
4. Masyarakat pengguna parkir merasa aman dan nyaman, karena adanya juru parkir resmi yang membantu mengawasi parkir dan CCTV yang terpasang di tiap-tiap mesin TPE dapat memantau kondisi parkir selama 24 jam. Otomatis memberikan rasa nyaman, sehingga tidak takut akan adanya tindakan kriminal.
5. Belum banyak masyarakat yang sadar terkait pembayaran parkir pada mesin TPE dengan menggunakan kartu uang elektronik dan masih ada pembayaran menggunakan uang tunai.

d) Perubahan Nyata

Masyarakat merasa lebih aman dan nyaman karena ada juru parkir resmi yang membantu mengawasi dan menjaga parkir, serta adanya CCTV yang terpasang di tiap-tiap mesin TPE.

e) Sistem Pengawasan dan Pengendalian yang Bersifat Mendidik

Pelaksanaan monitoring Unit Pengelola Perparkiran dibantu oleh juru parkir, karena kurangnya personil dari bidang Satuan Pelaksana Pelayanan dan Penertiban. Tindakan represif seperti *clamping* dan penderekkkan akan dilakukan jika tindakan preventif tidak dapat mencegah pelanggaran TPE, hal ini

dinilai dapat memberi dampak edukatif kepada masyarakat.

2. Faktor Pendorong dan Penghambat Efektivitas Program TPE

a) Karakteristik Organisasi

Faktor Pendorong: Semua bidang saling berpengaruh dalam pelaksanaan program TPE, walaupun pelaksanaan TPE ada di pagu anggaran bidang Sarana dan Prasarana. Semua bidang sudah melaksanakan tugas pokok dan fungsi yang telah ditentukan sebelumnya, sehingga semua pegawai berorientasi pada tugas.

Faktor Penghambat: -

b) Karakteristik Lingkungan

Faktor Pendorong: Pihak esktern yaitu PT Mata Biru berpengaruh sebagai penyedia mesin dan juru parkir, masyarakat sebagai pengguna TPE, serta juru parkir sebagai pihak yang membantu dalam pengawasan TPE.

Faktor Penghambat: Pihak intern Unit Pengelola Perparkiran, yaitu bidang Satuan Pelaksana Pelayanan dan Penertiban kekurangan personil untuk melakukan pengawasan program TPE.

c) Karakteristik Pekerja

Faktor Pendorong: Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 37 Tahun 2016 tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Perparkiran memperjelas tugas pokok dan fungsi tiap-tiap bidang. Cara berpikir tiap-tiap pegawai berbeda-beda, namun tidak menjadi hambatan jalannya tugas tiap pegawai dalam pelaksanaan program TPE.

Faktor Penghambat: -

- d) Karakteristik Kebijakan dan Manajemen
Faktor Pendorong: Peraturan Gubernur No. 188 Tahun 2016 tentang Lokasi Parkir Umum yang dikelola oleh Pemerintah Daerah dan Peraturan Gubernur No. 179 Tahun 2013 tentang Tarif Layanan Parkir memiliki dampak dan pengaruh besar terhadap pelaksanaan TPE, serta sumber daya finansial sudah mencukupi pembiayaan pelaksanaan program TPE.
Faktor Penghambat: Praktek manajemen pengawasan terhambat karena kurangnya sumber daya internal Unit Pengelola Perparkiran dalam melaksanakan pengawasan program TPE.

REKOMENDASI

Berdasarkan kesimpulan yang didapatkan, maka saran yang dapat diberikan untuk menunjang peningkatan efektivitas program TPE di DKI Jakarta khususnya di Jl. H. Agus Salim, yaitu:

1. Efektivitas Program TPE

a) Pemahaman Program

Meningkatkan intensitas sosialisasi secara langsung oleh Unit Pengelola Perparkiran dan memanfaatkan berbagai macam media seperti media sosial untuk menyebarkan informasi terkait program TPE.

b) Sosialisasi Program

Unit Pengelola Perparkiran harus berinovasi dan lebih interaktif dalam menyebarkan sosialisasi kepada masyarakat, seperti membagikan *leaflet* secara langsung tanpa perantara dan menjelaskan secara rinci serta tidak menaruh *leaflet* pada *wiper* mobil.

c) Tujuan Program

Meningkatkan kesadaran masyarakat dalam menggunakan kartu uang elektronik untuk pembayaran parkir di mesin TPE, dan Unit Pengelola Perparkiran harus mengarahkan PKL yang berjualan di kawasan parkir H. Agus Salim, agar parkir lebih tertata rapih.

d) Perubahan Nyata

Perubahan nyata yang sudah dirasakan masyarakat seperti keamanan dan kenyamanan perlu dipertahankan dan ditingkatkan agar masyarakat terhindar dari tindakan kriminalitas.

e) Sistem Pengawasan dan Pengendalian yang Bersifat Mendidik

Unit Pengelola Perparkiran harus membuat regulasi yang mengatur tentang pengawasan dan pengendalian atas pelaksanaan program TPE di DKI Jakarta, serta harus menambah personil untuk meningkatkan pengawasan

2. Faktor Penghambat Efektivitas Program TPE

a) Karakteristik Lingkungan

Menambah personil pada bidang Satuan Pelaksana Pelayanan dan Penertiban untuk melakukan pengawasan program TPE di Jl. H. Agus Salim.

b) Karakteristik Kebijakan dan Manajemen

1. Menambah regulasi tentang TPE itu sendiri dan pengawasan pengendalian.
2. Praktek manajemen program TPE harus diperbaiki, khususnya praktek pengawasan.

3. Sumberdaya intern untuk melakukan pengawasan harus diperbanyak.

DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Iskandar. 2011. *Parkir (Pengantar Perencanaan dan Penyelenggaraan Fasilitas Parkir)*. Jakarta: Transindo Gastama Media
- Agustinova, Danu Eko. 2015. *Memahami Metode Penelitian Kualitatif; Teori Dan Praktik*. Yogyakarta: Calpulis
- Basrowi dan Suwandi. 2008. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Rineka Cipta
- Creswell, John W. 2012. *Research Design (Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed)*. Yogyakarta:). Pustaka Pelajar
- Hartono. 2011. *Metodologi Penelitian*. Pekanbaru: Zanafa
- Keban, Yermias T. 2008. *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik (Konsep, Teori, dan Isu)*. Yogyakarta: Gava Media
- Moleong, Lexy J. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Penerbit PT Remaja Rosdakarya Offset
- Pasolong Harbani. 2011. *Teori Administrasi Publik*. Bandung: Alfabeta
- Pasolong Harbani. 2013. *Teori Administrasi Publik*. Bandung: Alfabeta
- Prastowo, Andi. 2012. *Metode Penelitian Kualitatif dalam Perspektif Rancangan Penelitian*. Jogjakarta: Ar-Ruzz Media
- Priansa, Donni Juni dan Garnida, Agus. 2013. *Manajemen Perkantoran (Efektif, Efisien, dan Profesional)*. Bandung: Alfabeta
- Soetopo, Hendyat. 2012. *Perilaku Organisasi (Teori dan Praktik di Bidang Pendidikan)*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya:
- Sutopo, H. B. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Surakarta : UNS
- Singarimbun, Masri & Effendi, Sofian. 1989. *Metode Penelitian Survei*, Jakarta: LP3ES
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Torang, Syamsir. 2013. *Organisasi dan Manajemen (Perilaku, Struktur, Budaya, & Perubahan Organisasi)*. Bandung: Alfabeta
- Uha, Ismail Nawawi. 2013. *Budaya Organisasi Kepemimpinan & Kinerja (Proses Terbentuk, Tumbuh Kembang, Dinamika, dan Kinerja Organisasi)*. Jakarta: Prenada Media Grup
- Dinas Perhubungan Dalam Angka. 2013
- Rini Puji, Indah Murti. (2015). Efektivitas Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat Mandiri (PNPM Mandiri) (Studi Kasus di Desa Sedengan Mijen, Kecamatan Krian, Kabupaten Sidoarjo.
- Wahyu Ishardino. (2011). Efektivitas Program Pemberdayaan Pemuda Pada Organisasi Kepemudaan Al Fatih Ibadurrohman Kota Bekasi.
- Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta, No 5 Tahun 2012, tentang “Perparkiran”