

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PEMIKIRAN

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Konsep Efektivitas Program

2.1.1.1 Pengertian Efektivitas Program

Efektivitas Program digunakan untuk mengukur keberhasilan suatu program yang sebelumnya telah ditetapkan. Menurut Rini dan Indah dalam Pradipta dan Hariani (2017:15) efektivitas program merupakan cara untuk mengukur kesesuaian program dengan tujuan. Sementara berdasarkan pandangan Ditjen Binlantas Depnaker dalam Pertiwi dan Nurcahyanto (2017:14) dengan membandingkan tujuan dan output program maka efektivitas program dapat diketahui. Hal tersebut sejalan dengan yang dikemukakan Kerkpatrick yang dikutip Cascio dalam Pertiwi dan Nurcahyanto (2017:14) bahwa salah satu evaluasi terhadap program bisa dilakukan dengan melihat reaksi peserta terhadap program yang diikuti. Efektivitas dapat dilihat dari beberapa faktor, diantaranya adalah sosialisasi program, pemahaman program, tujuan program, perubahan nyata, dan sistem pengawasan dan pengendalian yang mendidik (Budiani, 2007; Sutrisno, 2007; Siagian, 1978).

2.1.1.2 Ukuran Efektivitas Program

Mengukur efektivitas organisasi atau instansi bukanlah suatu hal yang sangat sederhana, karena efektivitas dapat dikaji dari berbagai sudut pandang dan tergantung pada siapa yang menilai serta menginterpretasikannya. Efektivitas dapat diartikan sebagai pengukuran dalam arti tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya merupakan sebuah pengukuran

dimana suatu target telah tercapai sesuai dengan apa yang telah direncanakan. Pendekatan efektivitas digunakan untuk mengukur sejauh mana aktivitas atau suatu program itu efektif. Menurut Martani dan Lubis (1987:55), ada tiga pendekatan dalam mengukur efektivitas organisasi, yaitu diantaranya sebagai berikut:

1. Pendekatan Sumber (*system resource approach*)

Pendekatan sumber mengukur efektivitas melalui keberhasilan suatu lembaga dalam mendapatkan berbagai macam sumber yang dibutuhkannya. Suatu lembaga harus dapat memperoleh berbagai macam sumber dan juga memelihara keadaan dan sistem agar dapat menjadi efektif. Pendekatan ini didasarkan pada teori mengenai keterbukaan sistem suatu lembaga terhadap lingkungannya, karena lembaga mempunyai hubungan yang merata dalam lingkungannya dimana dari lingkungan diperoleh sumber-sumber yang terdapat pada lingkungan seringkali bersifat langka dan bernilai tinggi.

2. Pendekatan Proses (*internal process approach*)

Pendekatan proses menganggap sebagai efisiensi dan kondisi kesehatan suatu lembaga internal. Pada lembaga yang efektif, proses internal berjalan dengan lancar dimana kegiatan bagian-bagian yang ada berjalan secara terkoordinasi. Pendekatan ini tidak memperhatikan lingkungan melainkan memusatkan perhatian terhadap kegiatan yang dilakukan terhadap sumber-sumber yang dimiliki lembaga, yang menggambarkan tingkat efisiensi serta kesehatan lembaga.

3. Pendekatan Sasaran (*goal approach*)

Pendekatan ini mencoba mengukur sejauhmana suatu lembaga berhasil merealisasikan sasaran yang hendak dicapai. Pendekatan sasaran dalam pengukuran efektivitas dimulai dengan identifikasi sasaran organisasi dan mengukur tingkatan keberhasilan organisasi dalam mencapai sasaran tersebut. Sasaran yang penting diperhatikan dalam pengukuran efektivitas dengan pendekatan ini adalah sasaran yang realistis untuk memberikan hasil maksimal berdasarkan sasaran resmi "*official goal*" dengan memperhatikan permasalahan yang ditimbulkannya, dengan memusatkan perhatian terhadap aspek output yaitu dengan mengukur keberhasilan program dalam mencapai tingkat output yang direncanakan.

Dengan demikian, pendekatan ini mencoba mengukur sejauhmana organisasi atau lembaga berhasil merealisasikan sasaran yang hendak dicapai. Efektivitas juga selalu memperhatikan faktor waktu pelaksanaan. Oleh karena itu dalam efektivitas selalu terkandung unsur waktu pelaksanaan dan tujuan tercapainya dengan waktu yang tepat. Maka program tersebut akan lebih efektif.

Selanjutnya, aspek-aspek efektivitas berdasarkan pendapat Muasaroh (2010:13), efektivitas dapat dijelaskan bahwa efektivitas suatu program dapat dilihat dari aspek-aspek antara lain:

1. Aspek tugas atau fungsi, yaitu lembaga dikatakan efektif jika melaksanakan tugas atau fungsinya.

2. Aspek rencana atau program, yang dimaksud dengan rencana atau program disini adalah rencana yang terprogram, jika seluruh rencana dapat dilaksanakan maka rencana atau program dikatakan efektif.
3. Aspek ketentuan dan peraturan, efektivitas suatu program juga dapat dilihat dari berfungsi atau tidaknya aturan yang telah dibuat dalam rangka menjaga berlangsungnya proses kegiatannya.
4. Aspek tujuan atau kondisi ideal, suatu program kegiatan dikatakan efektif dari sudut hasil jika tujuan atau kondisi ideal program tersebut dapat dicapai (Muasaroh 2010:13).

Budiani (2007:53) menyatakan bahwa untuk mengetahui suatu program efektif atau tidak, dapat dengan menggunakan variabel-variabel sebagai berikut:

1. Ketepatan Pencapaian Tujuan Program.
Yaitu sejauhmana kesesuaian antara hasil pelaksanaan program dengan tujuan program yang telah ditetapkan sebelumnya.
2. Ketepatan sasaran program.
Yaitu sejauhmana peserta program tepat dengan sasaran yang sudah ditentukan sebelumnya
3. Ketepatan sosialisasi program.
Yaitu kemampuan penyelenggaran program dalam melakukan sosialisasi program sehingga informasi mengenai pelaksanaan program dapat tersampaikan kepada masyarakat pada umumnya dan sasaran peserta program pada khususnya.
4. Ketepatan pemantauan program.
Yaitu kegiatan yang dilakukan setelah dilaksanakannya program sebagai bentuk perhatian kepada peserta program

Dengan menggunakan teori ini diharapkan dapat mengukur tingkat efektivitas. Dalam hal ini adalah efektivitas penyelenggaraan Terminal Parkir Elektronik di Kota Bandung oleh Dinas Perhubungan. Efektivitas diukur dengan melihat sejauh mana ketercapaian tujuan dengan rencana yang sebelumnya ditetapkan. Menurut Budiani dalam Pertiwi dan Nurcahyanto (2017:14) mengukur efektivitas program dapat dilakukan dengan kriteria berikut ini:

1. Ketepatan sasaran program, yaitu sejauh mana peserta program dapat mencapai sasaran dengan tepat;
2. Sosialisasi program, yaitu sosialisasi yang dilakukan kepada masyarakat berdasarkan kemampuan pihak penyelenggara program;
3. Tujuan program, yaitu kesinambungan antara tujuan dengan hasil pelaksanaan program;

4. Pemantauan program, yaitu pelaksanaan kegiatan yang dilakukan sebagai bentuk apresiasi kepada peserta program.

Berbeda dengan pendapat Budiani, Siagian dalam Fardhy dan Yanuardi (2016:5)

mengemukakan ukuran efektivitas program meliputi:

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

Sedangkan Sutrisno dalam Pertiwi dan Nurcahyanto (2017:14) menyebutkan ukuran efektivitas dalam sebuah organisasi meliputi:

1. Pemahaman program, yaitu sejauh mana program dapat dipahami oleh masyarakat.
2. Tepat sasaran, yaitu apa yang dikehendaki tersebut tercapai atau tidak;
3. Tepat waktu, yaitu melihat penggunaan waktu pelaksanaan program telah tepat dengan yang sebelumnya diharapkan;
4. Tercapainya tujuan, yaitu diukur dengan pencapaian tujuan yang telah dilakukan;
5. Perubahan nyata, yaitu melihat sejauh mana pengaruh yang timbul dari program tersebut terhadap masyarakat.

Kemudian menurut Kettner, Moroney dan Martin (2008:262) dalam bukunya *Designing and Managing Programs An Effectiveness-Based Approach* menjelaskan bahwa terdapat kriteria penilaian apakah suatu program efektif atau tidak, yaitu sebagai berikut:

1. *Effort (Upaya) Effort (output) data provide feedback on the amount of product and services (intermediate outputs) provided, the amount of quality product and services (quality outputs) provided, and the number service complementions (final outputs) achieved. (Effort data memberikan umpan*

balik pada sejumlah produk dan pelayanan yang disediakan, kualitas jumlah produk dan pelayanan yang disediakan, dan tercapainya penyelesaian jumlah pelayanan).

2. *Cost-Efficiency data provide a feedback on the costs of providing program products and services, including intermediate outputs, quality outputs, and final outputs (service completions). Cost efficiency data are developed by computing costs per output: intermediate, quality, and final. (Cost-Efficiency data memberikan umpan balik mengenai biaya penyediaan produk program dan layanan, termasuk output menengah, kualitas output, dan output akhir).*
3. *Result (outcome) data provide feedback on the extent to which a program achieves its intended result (outcome), both intermediate and final. Result (outcome) data can be monitored during implementation to compare actual result achieved with planned result. (Result data memberikan umpan balik tentang sejauh mana suatu program dapat mencapai hasil yang telah ditetapkan (outcome) baik hasil sementara dan hasil akhir. Result data dapat dipantau selama pelaksanaan untuk membandingkan hasil aktual yang dicapai dengan hasil yang direncanakan)*
4. *Cost-Effectiveness data provide feedback on the cost of achieving program result (outcome), both intermediate and final. Cost effectiveness data are developed by computing cost per intermediate outcome and per final outcome. (Cost Effectiveness data memberikan umpan balik pada biaya mencapai hasil program (outcome), baik hasil sementara dan hasil akhir. Cost Effectiveness data biasanya hanya tersedia pada akhir tahun program (evaluasi program) dan digunakan untuk mendokumentasikan biaya mencapai hasil (outcome) untuk keperluan perencanaan kebijakan dan untuk tujuan pelaporan pengukuran kinerja).*
5. *Impact (Dampak) Impact data provide feedback on the most difficult assessment question of all: what happened to clients as a result of participation in a program that would not have happened in the program's absence? To address this question, impact data are usually generated using social science research techniques, including the creation of a control group for comparison purposes and the use of statistics to measure the magnitude of the impact. (Impact data memberikan umpan balik pada pertanyaan penilaian yang paling sulit dari semua yaitu: apa yang terjadi dengan klien sebagai hasil dari partisipasi dalam program dan apa yang tidak akan terjadi jika tidak adanya program? Untuk menjawab pertanyaan ini, data dampak biasanya dihasilkan dengan menggunakan teknik penelitian ilmu sosial, termasuk penciptaan kelompok control untuk tujuan perbandingan dan penggunaan statistik untuk mengukur besarnya dampak).*

Berdasarkan teori yang dikemukakan oleh Kettner, Moroney dan Martin tersebut maka dapat disimpulkan bahwa suatu program dapat dikatakan efektif apabila memenuhi kelima kriteria tersebut, yaitu: upaya/usaha (*effort*) yang dilakukan oleh pemerintah dalam melaksanakan program sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai, efisien biaya (*cost efficiency*) dari pelaksanaan program, hasil (*result*) dari pelaksanaan program dibandingkan

dengan hasil yang ditetapkan sebelumnya, efektivitas biaya (*cost effectiveness*) program yaitu besaran biaya yang dikeluarkan untuk mencapai tujuan program dan dampak (*impact*) yang dirasakan langsung oleh masyarakat dari pelaksanaan program.

Dalam penelitian ini, peneliti akan mengambil indikator efektivitas dari teori Kettner, Moroney dan Martin yang terdiri dari upaya/usaha (*effort*), efisien biaya (*cost efficiency*), hasil (*result*), efektivitas biaya (*cost effectiveness*), dan dampak (*impact*). Pemilihan teori tersebut diambil karena peneliti menganggap indikator tersebut lebih sesuai dengan indikasi masalah dari Efektivitas Program Mesin Parkir Elektronik di Kota Bandung Oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung yang menjadi fokus penelitian yang dilakukan peneliti.

2.1.2 Pengertian Parkir

Dalam penulisannya mengenai parkir menurut Syaiful (2012), pengertian parkir adalah keadaan tidak Bergeraknya suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan pengemudinya. Hal ini sejalan dengan pengertian parkir menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996), parkir merupakan keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara, sedangkan berhenti adalah kendaraan tidak Bergerak untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraan. Parkir merupakan suatu kebutuhan bagi pemilik kendaraan dan menginginkan kendaraan parkir di tempat, dimana tempat tersebut mudah untuk dicapai. Kemudahan tersebut salah satunya adalah parkir di badan jalan.

2.1.2.1 Jenis Fasilitas Parkir

Berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat tahun 1996, ada dua jenis dan penempatan fasilitas parkir yaitu:

1. Parkir di badan jalan (*on-street parking*), yaitu parkir yang menggunakan tepi jalan dimana terdiri dari parkir pada tepi jalan tanpa pengendalian parkir dan parkir pada kawasan parkir dengan pengendalian parkir.
2. Parkir diluar badan jalan (*off-street parking*), yaitu fasilitas parkir kendaraan diluar tepi jalan umum yang dibuat khusus atau penunjang kegiatan yang dapat berupa tempat parkir dan/atau gedung parker

Penggunaan lahan parkir merupakan sebuah permasalahan yang serius yang harus mendapat perhatian ekstra dari pemerintah pusat maupun pemerintah daerah. Pemerintah mempunyai tanggung jawab dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat, menjaga kelancaran, ketertiban dan keselamatan lalu lintas orang dan barang di Kota Bandung. Perlu dilakukan penataan pengaturan penggunaan lahan parkir. Dalam kebijakan pemerintah terdapat tingkatan yaitu tingkat strategis dalam bentuk Undang-Undang sampai dengan tingkatan yang paling bawah dalam bentuk petunjuk teknis operasional. Seperti yang dijelaskan menurut Lembaga Administrasi Negara (dalam Tachjan, 2006:17): “Membagi kebijakan publik kedalam lingkup Nasional dan kedalam lingkup Wilayah/Daerah. Disetiap lingkup kebijakan publik tersebut terdapat kebijakan umum, kebijakan pelaksanaan dan kebijakan teknis. Dalam lingkup Wilayah/Daerah, bentuk-bentuk kebijakannya dikaitkan dengan penyelenggaraan asas desentralisasi, asas dekonsentrasi, dan asas tugas pembantuan”.

2.1.2.2 Smart Parking System

Berdasarkan pernyataan San Fransisco Municipal Transportation Agency dalam Kireina (2017:8), tujuan dari smart parking system adalah untuk memudahkan pengelolaan parkir. Berikut ini elemen dasar dan manfaat smart parking system:

1. *Easier payment methods*, artinya membuat kemudahan dalam hal pembayaran, karena proses pembayarannya menggunakan kartu e-money;
2. *Improved muni speed and reliability*, artinya membantu mempercepat proses perparkiran dan pembayarannya, terutama dalam kondisi yang ramai;
3. *Reduced illegal parking*, artinya dapat mengurangi parkir liar, karena tersedianya ruang khusus parkir di dekat TPE);
4. *Improved safety for all road users*, artinya dapat menanggulangi bahaya kecelakaan yang sering terjadi di jalan;

5. *Increasing economic vitality and competitiveness*, artinya dapat meningkatkan akses ke area komersil yang ramai;

Hal ini akan memantu mengubah persepsi masyarakat tentang keadaan parkir di suatu tempat dan meningkatkan daya saing di daerah tersebut. Menurut Department for Business Innovation & Skills GOV.UK ada lima aspek yang sangat penting untuk dapat dijadikan sebuah pendekatan dalam membangun kota impian masa depan, yakni:

1. Infrastruktur digital modern, dikombinasikan dengan pendekatan akses yang aman namun terbuka terhadap data yang dapat digunakan kembali oleh publik, yang memungkinkan warga mengakses informasi yang mereka butuhkan, kapan pun dan dimana pun mereka membutuhkannya.
2. Pengakuan bahwa penyampaian layanan ditingkatkan dengan menjadi citizen centric: ini melibatkan penempatan kebutuhan warga di garis depan, berbagi informasi manajemen untuk memberikan layanan yang koheren, daripada beroperasi dalam keragaman silo layanan (misalnya, berbagi perubahan alamat lebih banyak efektif), dan menawarkan pengiriman layanan internet jika memungkinkan (sebagian kecil dari biaya tatap muka).
3. Infrastruktur fisik cerdas (sistem "cerdas" atau Internet), untuk memungkinkan penyedia layanan menggunakan berbagai data baik untuk mengelola pemberian layanan setiap hari dan menginformasikan investasi strategis di kota/masyarakat (misalnya, mengumpulkan dan menganalisis data tentang apakah angkutan umum memadai untuk mengatasi puncak jam sibuk).
4. Keterbukaan untuk belajar dari orang lain dan bereksperimen dengan pendekatan baru dan model bisnis baru.
5. Transparansi hasil atau kinerja, misalnya, dasbor layanan kota untuk memungkinkan warga membandingkan dan menantang kinerja, penetapan

berdirinya, dan dilakukan oleh buruh. Singkatnya, kota impian masa depan harus mampu membuat penduduknya yang beraktivitas, melakukannya dengan tenang, aman, nyaman, senang dan bahagia tinggal didalamnya.

2.1.2.3 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

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 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, 2017:8).

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 Rp1.800.000 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, 2018:45).

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, 2018:45). 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.

2.2 Kerangka Pemikiran

Pada penyusunan usulan penelitian ini peneliti mengacu kepada pendapat para ahli mengenai teori-teori yang berhubungan dengan fokus penelitian dan lokus penelitian, sebagai dasar dan pedoman ini sesuai dengan kenyataan dilapangan sehingga akan menghasilkan kesimpulan yang objektif maka peneliti mengemukakan teori-teori dari para ahli yang selanjutnya akan ditetapkan sebagai kerangka berpikir. Dalam penelitian ini, penulis melakukan penelitian yang berjudul **Efektivitas Program Mesin Parkir Elektronik di Kota Bandung**. Program mesin parkir elektronik ini membuat lahan parkir mudah disinggahi, menambah retribusi parkir daerah, dan menjadikan *smart city* atau Kota pintar. Untuk dapat mengukur Efektivitas Program Mesin Parkir Elektronik di Kota Bandung Oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung, peneliti menggunakan ukuran efektivitas program dari Kettner, Moroney dan Martin. Peneliti menggunakan teori ini karena peneliti menganggap teori ini paling relevan dan memadai dengan indikasi penelitian yang ditemukan peneliti.

Selanjutnya Kettner, Moroney dan Martin dalam bukunya yang berjudul “*Designing and Managing Program An Effectiveness-Based Approach*” (2008) menjelaskan bahwa terdapat lima kriteria penilaian dalam mengukur efektivitas program, yaitu:

1. *Effort (Upaya)*.

Merupakan upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam mencapai tujuan yang telah ditentukan. Selama pelaksanaan program, upaya yang telah dilakukan ini dibandingkan dengan upaya yang direncanakan sebelumnya. Dalam penelitian ini, upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam mencapai tujuan Program Mesin Parkir Elektronik di Kota Bandung Oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung diantaranya melalui koordinasi dan juga kerjasama dengan dinas lain atau pihak tertentu dalam melaksanakan program tersebut dan sosialisasi kepada masyarakat. Namun upaya tersebut belum dilaksanakan dengan baik karena belum didukung oleh beberapa pihak.

2. *Cost-Efficiency (Efisiensi Biaya)*

Merupakan biaya minimum yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung untuk melaksanakan Program Mesin Parkir Elektronik di Kota Bandung Oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung secara berkualitas. Dalam penelitian ini, efisien biaya yang dikeluarkan Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam melaksanakan program mesin parkir elektronik ini diukur dari tersedianya dana untuk menyelenggarakan program dan terserapnya semua dana yang sudah disediakan dan direncanakan secara optimal.

3. *Result (Hasil)*

Merupakan hasil yang diperoleh dari pelaksanaan program mesin parkir elektronik di Kota Bandung, sejauh mana program dapat mencapai hasil yang diinginkan. Hasil ini dapat dipantau selama pelaksana program dan dibandingkan dengan hasil yang diharapkan dalam pelaksanaan Program Mesin Parkir Elektronik Di Kota Bandung Oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung. Dalam penelitian ini, maka hasil yang diharapkan dari adanya program ini yaitu

menambah lahan parkir, menambah retribusi daerah serta membuat kota yang pintar juga.

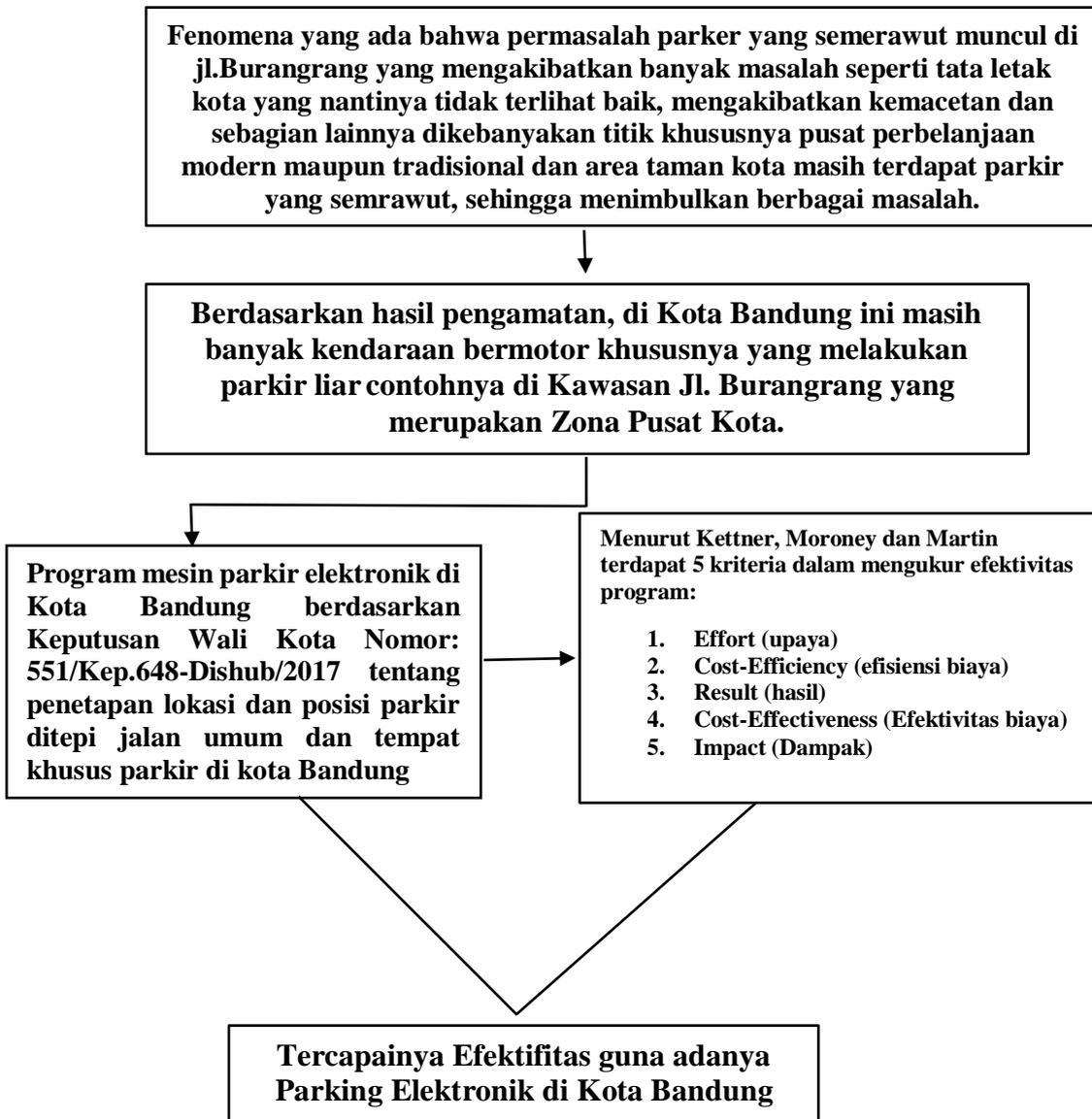
4. *Cost Effectiveness* (Efektivitas Biaya)

Efektivitas biaya ini mendeskripsikan berapa besaran biaya yang dikeluarkan untuk mencapai tujuan program yang telah diterapkan. Dalam penelitian ini, maka besaran biaya yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung untuk mencapai tujuan Program Mesin Parkir Elektronik di Kota Bandung Oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung dilihat dari tercapainya semua hasil yang diharapkan dengan menggunakan dana yang telah disediakan atau direncanakan.

5. *Impact* (Dampak)

Merupakan dampak yang dirasakan oleh masyarakat sebagai pengguna mesin parkir selaku penerima layanan dari program yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung, baik sebelum ada program maupun setelah terlaksananya program. Dalam penelitian ini, dampak yang dirasakan adalah untuk menambah lahan parkir, meningkatkan retribusi daerah dan menjadikan kota pintar. Agar kerangka berpikir diatas dapat lebih jelas dan lebih mudah dipahami, peneliti mencoba menggambarkan kerangka berpikir kedalam gambar dibawah ini:

Tabel 2.2 Kerangka Pemikiran



Sumber: Olahan Peneliti Tahun 2021

2.3 Proposisi

Berdasarkan uraian konsep dan teori yang telah peneliti uraikan pada kerangka pemikiran, maka peneliti merumuskan proposisi bahwa efektivitas program mesin parkir elektronik di Kota Bandung oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung (studi kasus jalan Burangrang) dinilai efektif jika memenuhi kriteria: *Effort* (Upaya), *Cost-Efficiency*

(Efisiensi Biaya), *Result* (Hasil), *Cost-Effectiveness* (Efektivitas Biaya), dan *Impact* (Dampak).

Tersedianya tempat parkir yang aman dan nyaman merupakan kebutuhan bagi setiap masyarakat. Fenomena yang ada bahwa permasalahan parker yang semerawut muncul di Jl. Burangrang yang mengakibatkan banyak masalah seperti tata letak kota yang nantinya tidak terlihat baik, mengakibatkan kemacetan dan sebagian lainnya dikebanyakan titik khususnya pusat perbelanjaan modern maupun tradisional dan area taman kota masih terdapat parkir yang semrawut, sehingga menimbulkan berbagai masalah. Berdasarkan hasil pengamatan, di Kota Bandung ini masih banyak kendaraan bermotor khususnya yang melakukan parkir liar contohnya di Kawasan Jl. Burangrang yang merupakan Zona Pusat Kota.