

## **BAB III**

### **OBJEK DAN METODE PENELITIAN**

#### **3.1. Objek Penelitian**

Penelitian mengenai penertiban parker ini dilakukan di sekitar jalan Otto Iskandar Dinata. Sekilas akan dikemukakan mengenai perkembangan Kota Bandung sejak awal didirikan sampai dengan kondisi sekarang. Kilas lintas mengenai kondisi Kota Bandung akan lebih diarahkan kepada kondisi lingkungan, terutama yang berkaitan dengan program perparkiran yang dapat mengganggu kenyamanan warga masyarakat di sekitar jalan Otto Iskandar Dinata.

##### **3.1.1. Kota Bandung**

##### **3.1.2. Visi dan Misi Kota Bandung**

Aktivitas kerja Pemerintah Kota Bandung, telah memiliki kepastian tujuan dan proses pencapaiannya, sebagaimana digambarkan dalam visi misi Kota Bandung sebagai berikut:

**"Terwujudnya Kota Bandung sebagai Kota Jasa yang Bermartabat (Bersih, Makmur, Taat, dan Bersahabat )"**

Merealisasikan keinginan, harapan, serta tujuan sebagaimana tertuang dalam visi yang telah ditetapkan tersebut, pemerintah bersama elemen seluruh masyarakat Kota Bandung harus memahami makna dari visi tersebut yaitu:

**Pertama:** Kota Bandung sebagai Kota Jasa harus bersih dari sampah, dan bersih praktik Korupsi, Kolusi dan Nepotisme (KKN), penyakit masyarakat (judi, prostitusi, narkoba, premanisme dan lainnya), dan perbuatan-

perbuatan tercela lainnya yang bertentangan dengan moral dan agama dan budaya masyarakat atau bangsa;

**Kedua:** Kota Bandung sebagai Kota Jasa yang memberi kemakmuran bagi warganya;

**Ketiga:** Kota Bandung sebagai Kota Jasa harus memiliki warga yang taat terhadap agama, hukum dan aturan yang ditetapkan untuk menjaga keamanan, kenyamanan dan ketertiban kota .

**Keempat:** Kota Bandung sebagai Kota Jasa harus memiliki warga yang bersahabat, santun, akrab dan dapat menyenangkan bagi orang yang berkunjung serta menjadikan kota yang bersahabat dalam pemahaman kota yang ramah lingkungan.

Secara harfiah, bermartabat diartikan sebagai harkat atau harga diri, yang menunjukkan eksistensi masyarakat kota yang dapat dijadikan teladan karena kebersihan, kemakmuran, ketaatan, ketaqwaan dan kedisiplinannya. Jadi kota jasa yang bermartabat adalah kota yang menyediakan jasa pelayanan yang didukung oleh kebersihan, keindadan, kemakmuran, ketaatan, ketaqwaan, dan kedisiplinan masyarakatnya. Ketercapaian dalam usaha mewujudkan visi tersebut merupakan keberhasilan masyarakat Kota Bandung secara menyeluruh, bukan semata-mata keberhasilan pemerintah Daerah Kota Bandung. Perlu dipahami bahwa asset yang sangat berharga bagi Kota Bandung adalah masyarakat, karena masyarakat memiliki peran ganda yaitu sebagai obyek dan subyek/pelaksana dalam pembangunan, pemerintahan, dan kemasyarakatan di Kota Bandung.

Berdasarkan pemahaman tersebut, sangatlah rasional pada kurun waktu lima tahun ke depan diperlukan langkah dan tindakan pemantapan (revitalisasi, aktualisasi, reorientasi dan refungsionalisasi) yang dilakukan pemerintah Kota Bandung beserta masyarakatnya yang mendapat dukungan sepenuhnya secara politis pihak legislatif melalui upaya yang lebih keras, cerdas, terarah dan tetap ramah dalam meningkatkan akselerasi pembangunan guna mencapai harapan yaitu kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat secara menyeluruh dan merata. Misi Kota Bandung adalah tugas Pemerintah Kota Bandung meliputi:

1. Mengembangkan sumber daya manusia handal, religius, mencakup pendidikan, kesehatan dan moral keagamaan.
2. Mengembangkan perekonomian kota yang adil, mencakup peningkatan perekonomian kota yang tangguh, sehat dan berkeadilan dalam meningkatkan pendapatan masyarakat, menciptakan lapangan kerja dan kesempatan berusaha.
3. Mengembangkan Sosial Budaya Kota yang ramah dan berkesadaran tinggi, serta berhati nurani, mencakup peningkatan partisipasi masyarakat dalam meningkatkan ketenagakerjaan, meningkatkan kesejahteraan sosial, keluarga, pemuda dan olah raga serta kesetaraan gender.
4. Meningkatkan penataan Kota, mencakup pemeliharaan serta peningkatan prasarana dan sarana kota agar sesuai dengan dinamika peningkatan kegiatan kota serta tetap memperhatikan tata ruang kota dan daya dukung lingkungan kota .

5. Meningkatkan kinerja pemerintah kota secara professional, efektif, efisien akuntabel dan transparan, mencakup pemberdayaan aparatur pemerintah dan masyarakat.
6. Mengembangkan sistem keuangan Kota Bandung, mencakup sistem pembiayaan pembangunan yang dilaksanakan pemerintah, swasta dan masyarakat.

Kota Bandung yang dewasa ini telah menjadi kota metropolitan, sehingga tidak terlepas dari berbagai kesulitan yang berhubungan dengan penataan dan pengaturan mengenai kehidupan masyarakatnya. Bahkan berbagai aspek yang berhubungan dengan tata kota telah menuntut untuk mendapatkan perhatian khusus dalam pengaturannya. Pemerintah Daerah Kota Bandung telah menaruh perhatian besar terhadap usaha untuk melakukan ketertiban, kebersihan, dan keindahan yang ditandai dengan telah diterbitkan Peraturan Pemerintah Daerah Kota Bandung Nomor 11 Tahun 2005 tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan, dan Keindahan. Kebijakan tersebut diarahkan kepada usaha untuk mengatur mengenai ketertiban dalam berbagai bidang, seperti perdagangan, lingkungan masyarakat, lalu lintas, dan sebagainya. Kemudian Kota Bandung harus bersih dari sampah, baik di jalan, sungai, perumahan, tempat usaha, polusi udara, dan berbagai tempat lainnya. Kemudian yang tidak kalah pentingnya adalah keindahan, seperti pertamanan, tempat hiburan, tempat ibadah, dan sejumlah tempat lainnya.

Titik tolak yang berhubungan dengan ketertiban umum, Pemerintah Kota Bandung berkewajiban untuk menyelenggarakan tertib jalan seperti fasilitas

umum dan jalur hijau. Setiap orang berhak menikmati kenyamanan berjalan, berlalu lintas dan mendapat perlindungan dari Pemerintah Kota Bandung. Hal tersebut telah mendapatkan perhatian khusus dari Pemerintah Kota Bandung sebagaimana telah dilakukan penertiban penggunaan jalur lalu lintas, trotoar, dan bahu jalan jalur hijau jalan, jembatan, dan penyebrangan orang. Kemudian melakukan perlindungan terhadap kualitas jalan serta mengatur lebih lanjut mengenai pelarangan kendaraan bus/truk besar ke jalan lokal/kolektor sekunder.

Kota Bandung sebagai kota jasa dituntut untuk membangun lingkungan yang bersih, makmur, taat dan bersahabat. Aspek penting yang perlu diperhatikan khusus adalah tata kelola perpustakaan yang tertib dan teratur. Struktur fenomena perpustakaan di Kota Bandung meliputi UPTD Perpustakaan di bawah Dinas Perhubungan Kota Bandung, Juru Parkir, Masyarakat sebagai Pengguna Jasa parkir, Kepolisian Lalu-Lintas yang saling *interdependent*, perlu koordinasi antar pemangku kepentingan yang harmonis agar terwujud tata kelola perpustakaan yang tertib. Usaha mengoptimalkan tata kelola perpustakaan, kebijakan yang direkomendasikan adalah penegakan hukum yang konsisten dan tanpa pandang bulu, koordinasi yang periodik antara seluruh pemangku kepentingan, serta pelatihan juru parkir. Hasil kajian menunjukkan bahwa masih terdapat sejumlah masalah yang perlu diperhatikan yaitu antara lain : (a) Masih banyak kendaraan bermotor yang parkir secara sembarangan, tidak pada tempatnya; (b) Masih banyak kendaraan bermotor yang parkir dengan melanggar rambu lalu-lintas; (c) Masih cukup banyak parkir ilegal di sejumlah titik di Kota Bandung yang belum ditindak; (d) Penegakan hukum masih lemah oleh aparat yang berwenang dengan

membiarkan pengguna jalan melanggar peraturan yang berlaku; (e) Sistem parkir di tepi jalan umum belum baik sehingga menimbulkan kemacetan lalu-lintas.

### **3.1.3. Kebijakan Pemerintah Kota Bandung Tentang Perparkiran**

Kota Bandung memiliki 237 titik tempat parkir, baik legal yang dikelola Dinas Perhubungan maupun ilegal. Penyediaan fasilitas parkir yang memadai telah menjadi tuntutan yang harus diprogram dan direalisasikan secara nyata. Kegagalan menyediakan fasilitas parkir yang dapat mencukupi untuk menampung permintaan, maka akan membuahkan hasil penumpukan kendaraan dan kekecewaan masyarakat. Tanpa pengetahuan mengenai permintaan (*demand*), jawaban terhadap tantangan tersebut tak dapat ditentukan sebagaimana kebutuhan fasilitas jalan raya, sehingga harus dilakukan (a) klasifikasi kebutuhan serta jumlahnya; (b) klasifikasi kendaraan, mobil penumpang, taxi, dll.(c) kondisi tempat parkir : legal, ilegal, di pinggir jalan, diluar jalan, dll.; (d) waktu untuk parkir dan waktu keluar daerah parkir; (e) tujuan pengendara setelah menaiki kendaraannya; (f) tujuan lain setelah memanfaatkan tempat parkir; dan (g) kebutuhan akan tempat parkir: berbelanja, bekerja, berdagang, bongkar muat, dll.

Kebutuhan tempat parkir untuk kendaraan baik kendaraan pribadi, angkutan penumpang umum, sepeda motor maupun truk adalah sangat penting. Kebutuhan tersebut sangat berbeda dan bervariasi tergantung dari bentuk dan karakteristik masing-masing kendaraan dengan desain dan lokasi parkir. Jenis kebutuhan ruang parkir di Kota Bandung yaitu gedung perkantoran, pusat perdagangan, pusat pemerintahan, tempat rekreasi, pusat perdagangan eceran atau

pasar swalayan, hotel dan tempat penginapan, rumah sakit, sekolah atau universitas, bioskop atau tempat pertunjukan lainnya, tempat pertandingan olah raga, dll.

Pengendalian parkir di Kota Bandung diarahkan untuk memberi dorongan dalam penggunaan sumber daya parkir secara lebih efisien. Disamping itu digunakan sebagai alat untuk membatasi arus kendaraan ke suatu kawasan yang perlu dibatasi lalu lintasnya. Pengendalian parkir menjadi alat manajemen kebutuhan lalu lintas bisa digunakan untuk mengendalikan kendaraan yang menuju kawasan tertentu, sehingga akan ada peningkatan kinerja lalu lintas di kawasan tersebut. Pengendalian parkir harus diatur dalam Peraturan Daerah tentang Parkir agar mempunyai kekuatan hukum dan diwujudkan rambu larangan, rambu petunjuk dan informasi. Untuk meningkatkan kepatuhan masyarakat terhadap kebijakan yang diterapkan dalam pengendalian parkir perlu diambil langkah yang tegas dalam menindak para pelanggar kebijakan parkir.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 tahun 2012 tentang penyelenggaraan perhubungan dan retribusi dibidang perhubungan menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum adalah pungutan Daerah sebagai pembayaran atas jasa penyediaan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang disediakan dan ditentukan Pemerintah Daerah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang undangan. Tarif parkir merupakan alat yang sangat bermanfaat untuk mengendalikan jumlah kendaraan yang parkir. Dasar penetapan retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum adalah Undang-undang No 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi

Daerah, mengatur mengenai pengenaan retribusi atas penyelenggaraan tempat parkir di luar badan jalan, baik yang disediakan berkaitan dengan pokok usaha maupun yang disediakan sebagai suatu usaha, termasuk penyediaan tempat penitipan kendaraan bermotor. Besaran retribusi bagi penyelenggara parkir diluar jalan paling tinggi 30% yang ditetapkan Peraturan Daerah. Kemudian pungutan tarif parkir ditetapkan dengan Peraturan Daerah yang harus direvisi secara reguler untuk menyesuaikan dengan kebijakan parkir setempat serta untuk menyesuaikan tarif parkir dengan laju inflasi yang terjadi. Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 tahun 2012 tentang tentang penyelenggaraan perhubungan dan retribusi dibidang perhubungan Pasal 210 dijelaskan bahwa Wajib Retribusi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, wajib membayar Retribusi.

Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Kawasan Pusat Kota tarifnya ditetapkan sebagai berikut:

- 1) Kendaraan bermuatan truk gandengan/trailer/container sebesar Rp. 5.000,00 (lima ribu rupiah) sekali parkir maksimal 2 (dua) jam, dan setiap 1 (satu) jam berikutnya ditambah Rp. 5.000,00 (lima ribu rupiah);
- 2) Kendaraan bermotor bus/truk sebesar Rp. 5.000,00 (lima ribu rupiah) sekali parkir maksimal 2 jam, dan setiap 1 (satu) jam berikutnya ditambah Rp. 4.000,00 (empat ribu rupiah);
- 3) Kendaraan bermotor angkutan barang jenis box dan pick up Rp. 2.000,00 (dua ribu rupiah) sekali parkir maksimal 2 jam, dan setiap 1 (satu) jam berikutnya ditambah sebesar Rp. 2.000,00 (dua ribu rupiah);

- 4) Kendaraan bermotor roda empat/roda tiga/sedan dan sejenisnya Rp. 2.000,00 (dua ribu rupiah) sekali parkir maksimal 2 jam, dan setiap 1 (satu) jam berikutnya ditambah Rp. 2.000,00 (dua ribu rupiah);
- 5) Sepeda motor Rp. 1.000,00 (seribu rupiah) sekali parkir maksimal 2 jam, dan setiap 1(satu) jam berikutnya ditambah Rp. 1.000,00 (seribu rupiah).

Setiap transaksi parkir harus disertai dengan tanda bukti sebagaimana diatur Perda Kota Bandung No. 03 tahun 2008 Pasal 15 yaitu:

- (1) Karcis parkir bagi pengguna jasa parkir ditempat-tempat parkir yang dikelola oleh Pemerintah Daerah dibuat oleh Walikota.
- (2) Karcis parkir bagi pengguna jasa parkir di tempat-tempat parkir yang dikelola badan hukum /perorangan pemilik IPTP dibuat oleh pemilik IPTP dan diporporasikan oleh Walikota.

Kemudian dalam pasal 16 dijelaskan sebagai berikut:

- (1) Karcis parkir dibuat dengan satndar pengamanan yang tidak mudah ditiru dan/atau dipalsukan.
- (2) Karcis parkir terdiri atas 2 (dua) bagian, yaitu bagian pertama merupakan bukti pembayaran yang diberikan kepada pemakai/pengguna jasa tempat parkir dan bagian kedua merupakan potongan karcis sebagai pertinggal (struk)
- (3) Bentuk, ukuran dan warna karcis serta ketentuan lain yang ditetapkan Walikota.

Kebijakan tarif ini bisa dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1. Berdasarkan waktu atau biasa disebut sebagai progresip, semakin lama semakin mahal yang bisa dilakukan dengan cara satu atau dua jam pertama flat setelah

itu bertambah dengan bertambahnya waktu, sebagaimana telah diterapkan diberbagai tempat perbelanjaan di kota-kota besar.

2. Berdasarkan zona dipusat kegiatan diberlakukan tarif lebih mahal ketimbang zona yang ada dipinggiran kota ataupun di luar kota.
3. Tarif bulanan yang biasa diterapkan kepada pemarkir kendaraan reguler disuatu tempat parkir, misalnya pada lokasi perkantoran terhadap pekerja yang bekerja dikantor yang bersangkutan, apartemen terhadap penghuni.

Pengendalian lalu lintas di Kota Bandung adalah dengan membatasi ketersediaan ruang parkir yaitu:

1. Pengurangan fasilitas parkir di pinggir jalan sebagaimana diamanatkan didalam Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam pasal 43 ayat (3) yang berbunyi Fasilitas Parkir di dalam Ruang Milik Jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan. atau lebih ekstrem menghilangkan fasilitas parkir dipinggir jalan,
2. Merubah pendekatan dalam pemberian Ijin Mendirikan Bangunan untuk tempat-tempat umum, perkantoran atau pertokoan dengan merubah pendekatan dari jumlah ruang parkir minimal menjadi jumlah ruang parkir maksimal.
3. Bangunan tidak diperkenankan untuk menyediakan fasilitas ruang parkir, agar pengguna bangunan tersebut menggunakan angkutan umum.

Di Kota Bandung dilakukan pembatasan parkir dengan menerapkan pembatasan waktu yang dilakukan sebagai berikut:

1. Penetapan waktu parkir maksimal, yang biasanya dilakukan pada parkir dipinggir jalan dengan menggunakan mesin parkir, dimana parkir untuk waktu yang panjang tidak diijinkan, parkir diarahkan untuk jangka pendek misalnya parkir untuk makan siang atau parkir untuk belanja di toko.
2. Penetapan larangan parkir pada waktu-waktu tertentu, misalnya dilarang parkir pada jam sibuk pagi atau jam sibuk sore, dimana jalan lebih diperuntukkan untuk mengalirkan arus lalu lintas. Penetapan seperti ini biasanya dilakukan untuk jalan-jalan yang masih diijinkan untuk parkir dipinggir jalan tetapi kapasitas jalannya terbatas sehingga untuk meningkatkan kapasitas pada waktu-waktu tertentu maka parkir dipinggir jalan dilarang.

Pengawasan yang disertai dengan penegakan hukum secara tegas merupakan langkah penting dalam pengendalian parkir untuk mempertahankan kinerja lalu lintas. Pengawasan parkir antara lain meliputi penilangan pelanggaran parkir oleh Polisi Lalu Lintas. Diperlukan penegakan hukum tanpa pandang bulu sehingga dapat menimbulkan efek jera bagi pelanggar terhadap larangan parkir ataupun penderekan terhadap kendaraan yang mogok atau melanggar larangan parkir. Beberapa cara yang biasa dilakukan terhadap pelanggaran parkir khususnya pelanggaran parkir dipinggir jalan adalah sebagai berikut:

- a. Tilang merupakan cara yang paling umum dilakukan bagi pelanggaran parkir dipinggir jalan. Formulir tilang merupakan perlengkapan standar petugas Polisis Lalu Lintas yang sedang patroli, dan kalau petugas yang bersangkutan menemukan pelanggaran parkir, langsung menerbitkan tilang kepada pelanggar.
- b. Derek merupakan cara yang lain dan bisa dilakukan, terutama bila pengemudi meninggalkan kendaraan adalah melakukan penderekan kendaraan yang melakukan pelanggaran parkir. Pengemudi selanjutnya mengambil ke pool tempat kendaraan yang diderek dikumpulkan serta mendapatkan surat Tilang.

Sasaran utama dari kebijakan parkir sebagai bagian dari kebijakan transportasi adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengendalikan jumlah kendaraan yang masuk ke suatu kawasan. Mengingat berdasarkan data Dispenda Jawa Barat bahwa Kota Bandung memiliki jumlah kendaraan terbesar, 1.137.651 kendaraan bukan umum dan 12.577 kendaraan umum. Rinciannya, Wilayah Bandung Barat dengan 427.164 kendaraan bukan umum dan 4.774 kendaraan umum, Bandung Tengah, 5.111 kendaraan umum dan 414.249, Bandung Timur, 296.238 kendaraan umum dan 2.692 kendaraan umum.
2. Meningkatkan pendapatan asli daerah yang dikumpulkan melalui retribusi parkir. Kepala UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota. Meningkatkan fungsi jalan sehingga sesuai dengan peranannya
3. Meningkatkan kelancaran dan keselamatan lalu lintas
4. Mendukung tindakan pembatasan lalu lintas lainnya.

Permintaan parkir didistribusikan pada tata guna lahan suatu area. Penetapan pilihan tempat parkir mobil yang dibuat yaitu sebagai bangunan berupa sebuah gedung dan dengan parkir di pinggir jalan. Berdasarkan tata guna tanah tersebut, maka tempat parkir dibedakan menjadi 2, yaitu :

1. Parkir di pinggir jalan (*on street parking*) yaitu parkir yang banyak dilakukan adalah melakukan parkir di pinggir jalan, tetapi parkir di pinggir jalan ini sangat merugikan pemanfaatan jalan, terutama menyebabkan kemacetan lalu lintas serta memperkecil kapasitas jalan. Melakukan parkir di pinggir jalan dapat mengurangi kecepatan arus lalu lintas lebih dari 20 % serta mengurangi lebar jalan untuk setiap baris lebih kurang 4 meter, dan juga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.
2. Parkir di daerah lain (*off street parking*) yaitu kebanyakan pada pusat kota parkir di pinggir jalan sangat dibatasi, sehingga diperlukan penyediaan fasilitas di luar daerah jalan. Ada beberapa klasifikasi parkir di luar daerah jalan ini, diantaranya :
  - a. Parkir di pelataran parkir. Sebuah pelataran parkir akan mampu menampung 350 – 500 kendaraan per hari. Biaya konstruksi ini minimal sekali tetapi sangat memakan tempat.
  - b. Parkir di gedung bertingkat banyak Apabila harga tanah tinggi maka diperlukan pula untuk membuat tempat parkir yang efisien terhadap pendayagunaan tanah. Tinggi ruang harus dibatasi hingga 2,2 m agar memperoleh panjang jalan tanjakan yang minimum tetapi pada lantai bawah disediakan tinggi 3,75 m untuk masuk kendaraan yang lebih tinggi.

- c. Parkir di bawah tanah
- d. Pengembangan tersusun (*composite development*)
- e. Garasi mekanik

#### **3.1.4. Dinas Perhubungan**

Dinas Perhubungan Kota Bandung dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 13 Tahun 2007 tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi Dinas Daerah Kota Bandung pada pasal 8 menyebutkan bahwa Dinas Perhubungan mempunyai tugas pokok melaksanakan sebagian urusan Daerah di bidang perhubungan. Untuk melaksanakan tugas pokok mempunyai fungsi sebagai berikut:

- a. Perumusan kebijakan teknis bidang perhubungan;
- b. Penyelenggaraan sebagian urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang perhubungan;
- c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas operasional di bidang perhubungan yang meliputi lalu lintas dan parkir, angkutan dan terminal, sarana dan operasional;
- d. Pelaksanaan pelayanan teknis ketatausahaan Dinas;
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Bentuk organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandung adalah lini dan staf . Untuk melaksanakan tugas dan fungsinya dipimpin oleh seorang Kepala Dinas. Kemudian untuk pelaksanaan tugas yang berkaitan dengan kebijakan dan administratif dilakukan oleh Sekretariat yang dipimpin seorang sekretaris. Dalam

pelaksanaan tugasnya dilakukan pembagian tugas menjadi dua unit kerja yaitu Sub Bagian Umum dan Kepegawaian, dan Sub Bagian Keuangan dan Program.

Pelaksanaan tugas pokok dan fungsi secara konsepsional dilakukan oleh empat bidang yang masing-masing dipimpin oleh seorang kepala bidang yaitu:

- a. Bidang Lalu Lintas dan Parkir dengan pembagian tugas ke dalam 2 seksi yaitu Seksi Tata Teknik Perparkiran, Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu lintas.
- b. Bidang Angkutan dan Terminal dengan pembagian tugas ke dalam 2 seksi yaitu Seksi Bina Angkutan dan Seksi Tata Teknik Terminal.
- c. Bidang Sarana dengan pembagian tugas ke dalam 2 seksi yaitu Seksi Pengujian Kendaraan dan Seksi Perbengkelan.
- d. Bidang Operasional dengan pembagian tugas ke dalam 2 seksi yaitu Seksi Penataan dan Pengendalian dan Seksi Bina Lalu Lintas.

Untuk pelaksanaan tugas secara operasional dilapangan, Dinas Perhubungan Kota Bandung memiliki tiga UPT. yaitu UPT Parkir, UPT Terminal dan UPT Trans Metro Bandung. Kemudian untuk menjamin agar kinerja Dinas Perhubungan selalu handal dalam melaksanakan tugasnya, maka dilengkapi dengan kelompok jabatan fungsional.

Unit kerja tersebut merupakan pembagian tugas dalam rangka mencapai tujuan sebagai berikut:

1. Terciptanya kondisi lalu lintas yang aman, nyaman, tertib dan terkendali;
2. Menekan penggunaan kendaraan pribadi (khususnya sepeda motor) untuk menggunakan sarana angkutan umum;
3. Terciptanya sarana angkutan umum dan barang yang aman dan nyaman;

4. Tersedianya prasarana transportasi yang memadai seperti terminal dan fasilitas perlengkapan jalan;
5. Meningkatnya profesionalisme aparat Dinas Perhubungan Kota Bandung;

Dinas Perhubungan Kota Bandung memiliki visi “Terwujudnya Sistem Transportasi Kota yang lebih baik untuk mendukung Kota Bandung sebagai Kota Jasa Yang Bermartabat”. Untuk mewujudkan visi tersebut, maka yang menjadi misi Dinas Perhubungan Kota Bandung sebagai berikut:

1. Mengendalikan aspek-aspek penyebab kemacetan;
2. Mengembangkan SAUM (Sarana Angkutan Umum Massal) pembatasan penggunaan kendaraan bermotor;
3. Meningkatkan kelaikan pengoperasian angkutan umum dan barang;
4. Meningkatkan prasarana transportasi seperti terminal dan fasilitas perlengkapan jalan;
5. Meningkatkan profesionalisme aparat Dinas Perhubungan Kota Bandung.

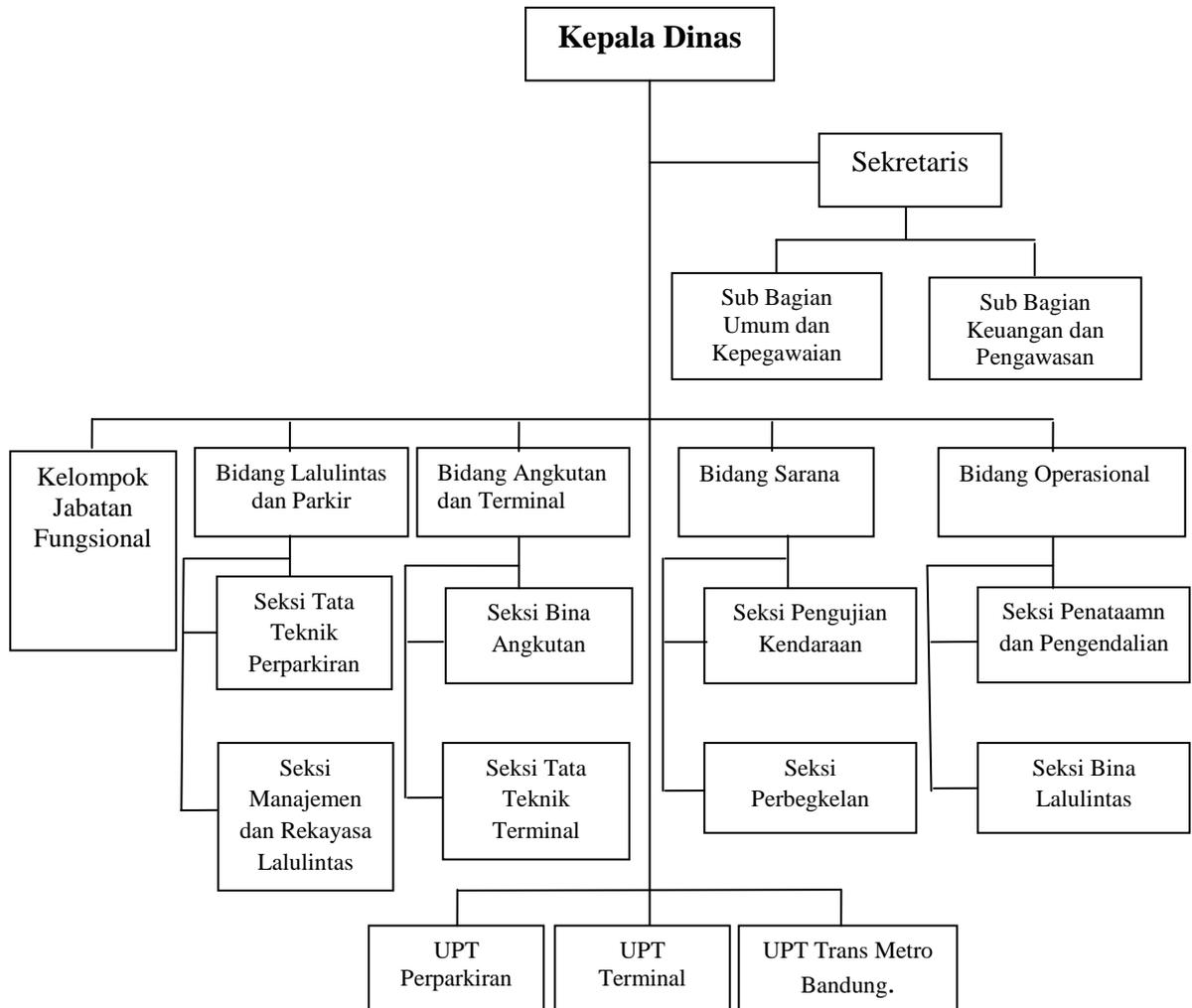
Untuk merealisasikan visi dan misi tersebut, maka memiliki program kerja sebagai berikut:

1. Perencanaan pembangunan prasarana dan fasilitas perhubungan
2. Sosialisasi kebijakan di bidang perhubungan
3. Monitoring, Evaluasi dan Pelaporan
4. Rehabilitasi / Pemeliharaan Sarana Alat Pengujian Kendaraan
5. Rehabilitasi / Pemeliharaan Terminal / Pelabuhan
6. Peningkatan Disiplin Pengoperasian Angkutan Umum di Jalan Raya
7. Koordinasi dalam Peningkatan Pelayanan Angkutan

8. Pengoperasian Angkutan Massal Bus Line
9. Pembangunan Halte bus, taxi gedung terminal
10. Pengadaan Rambu-Rambu Lalu Lintas
11. Pengadaan Marka Jalan
12. Rehabilitasi/Pemeliharaan ATCS
13. Pembangunan Balai Pengujian Kendaraan Bermotor
14. Pengadaan Alat Pengujian Kendaraan Bermotor
15. Pelaksanaan Uji Petik Kendaraan Bermotor

Struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandung dapat digambarkan sebagaimana pada bagan berikut.

**Bagan 3.1. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandung**



**Sumber:** Peraturan Daerah Nomor 13 Tahun 2007 tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi Dinas Daerah Kota Bandung

### 3.1.5. UPTD Perparkiran

Kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam penertiban perparkiran di Kota Bandung sangat ditentukan oleh aktivitas kerja teknis operasional. Aktivitas kerja operasional perparkiran yang dilakukan UPTD. Perparkiran Dinas

Perhubungan Kota Bandung yang beralamat Jalan Babatan Nomor 4 Bandung merupakan ujung tombak bagi keberhasilan dalam penataan perparkiran di Kota Bandung. Sejalan dengan penataan dan pengaturan perparkiran sangat penting, maka berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 13 Tahun 2007 tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi Dinas Daerah Kota Bandung pada Dinas Perhubungan Kota Bandung, sebagai tindak lanjut dari kebijakan tersebut telah di terbitkan Peraturan Walikota Bandung Nomor 402 Tahun 2006 tentang Pembentukan Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Dinas Perhubungan Kota Bandung. Salah satu UPTD tersebut yaitu telah dibentuk unit kerja khusus yang bergerak dalam bidang perparkiran yaitu UPTD. Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Bandung.

#### **3.1.5.1. Kedudukan dan Tugas Pokok**

Kedudukan UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Bandung sebagai unsur pelaksana teknis daerah bidang perparkiran. Tugas pokok UPTD. Perparkiran Dinas Perhubungan adalah memberi petunjuk, membagi tugas, membimbing, memeriksa, mengoreksi, mengawasi, merencanakan dan melaksanakan kegiatan teknis operasional urusan parkir. Untuk melaksanakan tugas pokok tersebut, UPTD Perparkiran, mempunyai fungsi sebagai berikut:

1. Perencanaan kegiatan kerja UPTD Perparkiran;
2. Pemberian petunjuk pelaksanaan urusan parkir;
3. Pembagian tugas pelaksanaan UPTD Perparkiran;
4. Pembimbingan pelaksanaan tugas UPTD Perparkiran;

5. Pemeriksaan dan pengawasan pelaksanaan urusan parkir;
6. Pelaksanaan penyelenggaraan urusan parkir;
7. Pengoreksian pelaksanaan tugas UPTD Perparkiran;
8. Pengawasan bawahan dalam lingkup bidang tugasnya;
9. Pelaporan pelaksanaan tugas UPTD Perparkiran;
10. Pelaksanaan tugas kedinasan lainnya berdasarkan arahan atasan dalam lingkup bidang tugasnya.

#### **3.1.5.2. Susunan dan Struktur Organisasi**

UPTD. Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Bandung dipimpin oleh seorang Kepala UPTD. Perparkiran. Untuk pelaksanaan tugas secara operasional bidang administratif, UPTD Perparkiran memiliki unit kerja Sub Bagian Tata Usaha dengan kedudukan sebagai unsur staf atau administrasi mempunyai tugas pokok memberi petunjuk, membagi tugas, membimbing, memeriksa, mengoreksi, mengawasi dan merencanakan kegiatan urusan keorganisasian dan ketatalaksanaan, umum, kepegawaian, perlengkapan, program dan pelaporan serta keuangan dalam rangka mendukung mekanisme kerja UPTD. ntuk melaksanakan tugas pokok tersebut, Sub Bagian Tata Usaha mempunyai fungsi:

1. Perencanaan kegiatan kerja Sub Bagian Tata Usaha meliputi urusan keorganisasian dan ketatalaksanaan, umum, kepegawaian, perlengkapan, program dan pelaporan serta keuangan;
2. Pemberian petunjuk pengelolaan urusan keorganisasian dan ketatalaksanaan, umum, kepegawaian, perlengkapan, program dan pelaporan serta keuangan;

3. Pembagian tugas pengelolaan urusan keorganisasian dan ketatalaksanaan, umum, kepegawaian, perlengkapan, program dan pelaporan serta keuangan;
4. Pembimbingan pelaksanaan tugas Sub Bagian Tata Usaha;
5. Pemeriksaan dan pengawasan pengelolaan urusan urusan keorganisasian dan ketatalaksanaan, umum, kepegawaian, perlengkapan, program dan pelaporan serta keuangan;
6. Pengoreksian pelaksanaan tugas Sub Bagian Tata Usaha;
7. Pengawasan bawahan dalam lingkup bidang tugasnya;
8. Pelaporan pelaksanaan tugas Sub Bagian Tata Usaha; dan pelaksanaan tugas kedinasan lainnya berdasarkan arahan atasan dalam lingkup bidang tugasnya.

Unit kerja pelaksana tugas operasional UPTD. Perparkiran Dinas Perhubungan meliputi Sub Seksi Pelayanan, Sub Seksi Kerjasama Teknis, dan Sub Seksi Sarana Perparkiran. Adapun tugas pokok dan fungsi unit-unit kerja pada UPTD. Perparkiran Dinas Perhubungan sebagai berikut:

- a. Sub Seksi Pelayanan dengan tugas pokok menyediakan sumber daya dan pemanfaatan fasilitas kerja perparkiran. Untuk melaksanakan tugas tersebut mempunyai fungsi sebagai berikut:
  - 1) Menyediakan peralatan dan bahan perparkiran, seperti karcis, pluit, lampu senter, serta atribut lainnya sebagai identitas petugas parkir.
  - 2) Penjadwalan kerja parkir.
  - 3) Pemeriksaan pelaksanaan kerja operasional berdasarkan prosedur kerja baku.
  - 4) Membuat laporan harian mengenai pelaksanaan tugas operasional.

b. Sub Seksi Kerjasama Teknis dengan tugas melaksanakan kerja sama operasional dengan perusahaan atau pihak ketiga. Untuk melaksanakan tugas tersebut mempunyai fungsi:

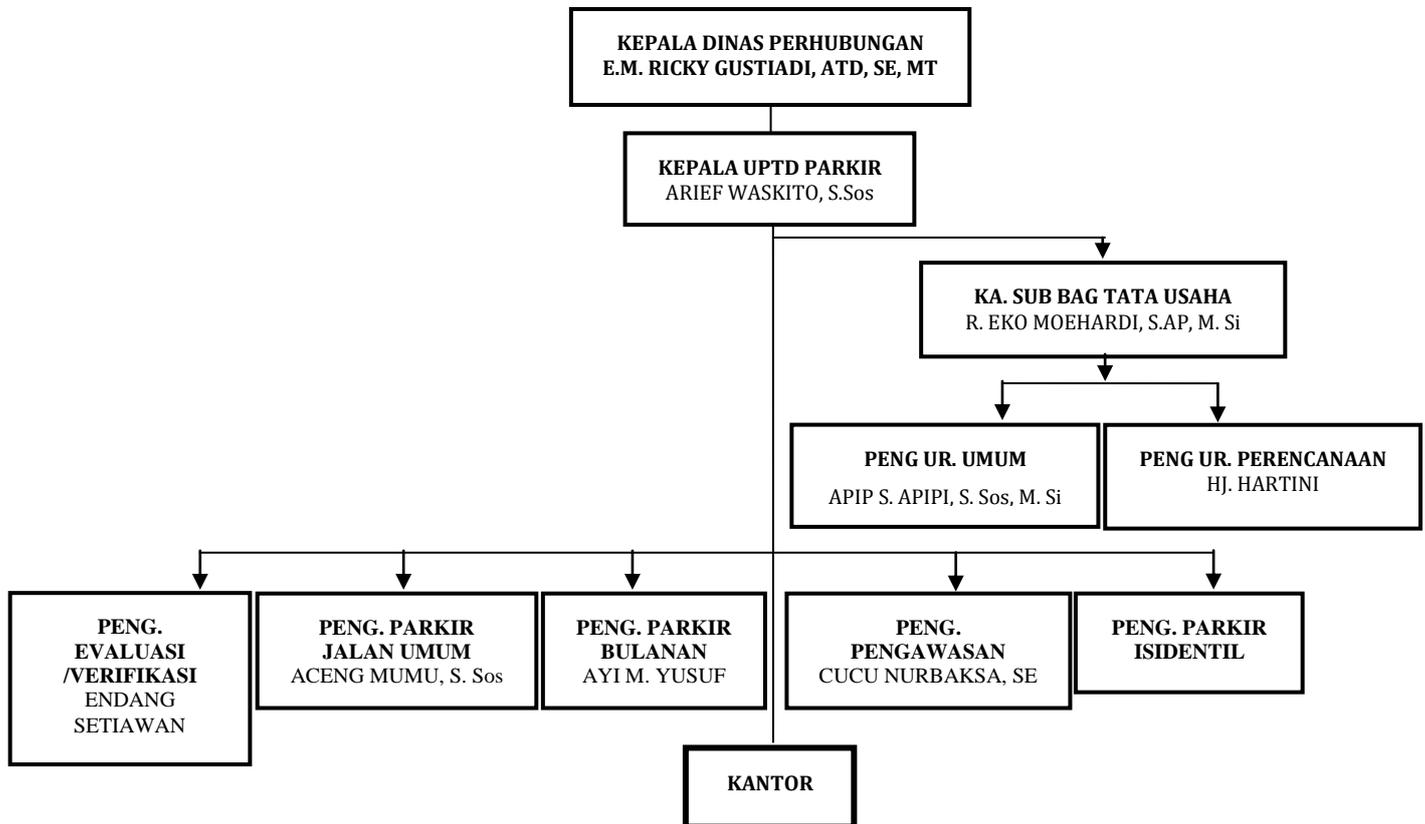
- 1) Pemetaan lahan parkir
- 2) Penetapan jumlah petugas parkir
- 3) Meminta penambahan atau pengurangan petugas parkir
- 4) Penilaian keamanan lokasi parkir
- 5) Penilaian kinerja petugas parkir di lapangan
- 6) Penilaian bahan kontrak kerja dengan pihak ke tiga

c. Sub Seksi Sarana Perparkiran dengan tugas pokok penyediaan dan pemeriksaan sarana dan fasilitas paerparkiran. Untuk melaksanakan tugas pokok tersebut mempanyai fungsi sebagai berikut:

- 1) Memelihara pagar/pembatas lokasi perparkiran
- 2) Memelihara rambu-rambu parkir
- 3) Memelihara marka lahan parkir
- 4) Memelihara penerangan lahan parkir
- 5) Memelihara kebersihan lahan parkir
- 6) Memelihara pintu masuk/keluar parkir
- 7) Membuat laporan harian.

Susunan organisasi UPTD. Perpakistan Dinas Perhubungan Kota Bandung sebagaimana pada bagan berikut.

### Bagan 3.2. Struktur Organisasi UPTD. Perpajakan Dinas Perhubungan Kota Bandung



Sumber: Arsip UPTD.Parkir Kota Bandung

#### 3.1.5.3. Komposisi Kepegawaian

UPTD. Perpajakan Dinas Perhubungan Kota Bandung memiliki jumlah pegawai 50 orang dengan status Pegawai Negeri Sipil (PNS). Jumlah pegawai berdasarkan pendidikan sebagaimana pada table berikut.

**Tabel 3.1. Komposisi Kepegawaian Berdasarkan Pendidikan**

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah (Orang)	%
1	Strata 2 (S2)	2	04,25
2	Strata 1 (S1)	8	16,75
3	SMA / SMK	40	80,00
<b>Jumlah</b>		50	100,00

Sumber: Sub Bagian Tata Usaha UPTD. Perpajakan, 2014

Data di atas menunjukkan bahwa pegawai UPTD. Perpakiran Dinas Perhubungan Kota Bandung di dominasi oleh tingkat pendidikan SMA yaitu mencapai 80%. Disusul kemudian oleh tingkat pendidikan sarjana mencapai 16,75% dan Magister (S2) ada 4,25%. Kondisi kepegawaian demikian menunjukkan bahwa pelaksanaan kerja pada UPTD. Perpakiran Dinas Perhubungan Kota Bandung lebih diarahkan kepada teknis operasional dibanding dengan konsepsional.

Jumlah pegawai tersebut terbagi ke dalam berbagai jabatan, baik jabatan struktural maupun jabatan fungsional. Komposisi kepegawaian UPTD. Perpakiran Dinas Perhubungan Kota Bandung berdasarkan jabatan sebagaimana pada table berikut.

**Tabel 3.2. Komposisi Kepegawaian Berdasarkan Jabatan**

No	Jabatan	Jumlah (Orang)	Keterangan
1	Kepala UPTD	1	Jabatan Struktural Eselonering
2	Kepala Sub Bagian	1	Jabatan Struktural Non Eselonering
3	Kepala Sub Seksi	3	Jabatan Struktural Non Eselonering
4	Pengolah Data	2	Jabatan Fungsional Umum
5	Penatausahaan	2	Jabatan Fungsional Umum
6	Pelaporan	2	Jabatan Fungsional Umum
7	Pengawas Lapangan	39	Jabatan Fungsional Umum
<b>Jumlah</b>		<b>50</b>	

**Sumber:** Sub Bagian Tata Usaha UPTD. Perparkiran, 2014

Data pada table di atas memberikan gambaran bahwa tugas pokok dan fungsi organisasi UPTD. Perpakiran Dinas Perhubungan Kota Bandung telah dibagi habis tugas secara operasional ke pejabat struktural eselonering 1 orang,

pejabat struktural non eselonering 4 orang, dan pejabatan fungsional umum 11 orang. Pembagian tugas ke dalam jabatan tersebut memberikan gambaran bahwa aktivitas kerja UPTD. Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Bandung lebih mengarah kepada pelaksanaan kerja operasional secara khusus yaitu bidang perparkiran.

Kepangkatan pegawai merupakan gambaran mengenai prestasi pegawai dalam melaksanakan tugas dan rasa tanggung jawabnya. Komposisi kepegawaian berdasarkan kepangkatan pada UPTD. Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Bandung dapat dilihat sebagaimana pada table berikut.

**Tabel 3.3. Komposisi Kepegawaian Berdasarkan Kepangkatan**

No	Pangkat/Golongan/Ruang Gaji	Jumlah (Orang)
1	Penata – III/a,b,c	14
2	Pengatur Tingkat I – II/d	2
3	Pengatur – II/b	26
4	Pengatur Muda Tingkat I – II/b	4
5	Pengatur Muda – II/a	3
<b>Jumlah</b>		<b>50</b>

**Sumber:** Sub Bagian Tata Usaha UPTD. Perparkiran, 2014

Data kepangkatan pegawai UPTD. Perparkiran Dinas Perhubungan di atas menunjukkan prestasi baik. Hal tersebut ditandai dengan Kepala UPTD. Perparkiran yang telah mencapai pangkat Penata – III/c. Kemudian pegawai yang menduduki pangkat Pengatur Tingkat I-II/d ada 2 orang, Pengatur – II/b ada 26 orang, Pengatur Muda Tingkat I – II/b ada 4 orang, dan Pengatur Muda –II/a ada 3 orang. Kemudian prestasi pegawai tersebut dapat dibuktikan dengan pengalaman

kerja. Komposisi kepegawaian berdasarkan pengalaman kerja sebagaimana pada table berikut.

**Tabel 3.4. Komposisi Kepegawaian Berdasarkan Masa Kerja**

No	Masa Kerja	Jumlah
1	< 1 tahun	6
2	1 – 5 Tahun	9
3	6 – 10 Tahun	21
4	11 – 15 Tahun	9
5	>16 Tahun	5
<b>Jumlah</b>		<b>50</b>

**Sumber:** Sub Bagian Tata Usaha UPTD. Perparkiran, 2014

Data pada table di atas memberikan gambaran bahwa PNS yang ditugaskan pada UPTD. Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Bandung memiliki prersasi yang baik. Sekalipun masa kerja pegawai belum mencapai satu tahun, tetapi untuk menjadi PNS harus menempuh prosedur tertentu yang ditunjukkan dalam bentuk pengetahuan, sikap, dan keterampilan dalam bekerja. PNS yang ditugaskan pada UPTD. Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Bandung yang memiliki pengalaman kurang dari 1 tahun terdapat 6 orang, pengalaman 1 – 5 tahun ada 9 orang, 6 – 10 tahun ada 21 orang, 11 – 15 tahun ada 9 orang, dan palig senior memiliki pengalaman lebih dari 16 tahun ada 5 orang.

### **3.2. Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif yaitu penelitian dengan cara menggambarkan objek penelitian secara tepat akurat. Alasan penggunaan metode deskriptif, karena peneliti memungkinkan menjadi pengamat, bukan sebagai penguji yang mengakibatkan perspektif peneliti tidak tersaring. Dalam hal ini

peneliti bertindak sekaligus sebagai instrumen, mengikuti asumsi kultural dalam upaya mencapai wawasan imajinatif ke dalam dunia sosial informan dan peneliti diharapkan fleksibel dan reflektif tetapi tetap mampu mengatur jarak. Sedangkan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif dimaksudkan selain dapat mengungkapkan peristiwa real, melainkan diharapkan juga dapat mengungkapkan nilai-nilai yang terkandung terhadap masalah yang diteliti. Secara teoritis penelitian kualitatif dianggap melakukan pengamatan melalui lensa-lensa, mencari pola-pola hubungan antara konsep yang sebelumnya tidak ditentukan. Metode analisis deskriptif harus memiliki kadar keterlibatan secara obyektif dalam bertanya (apakah, mengapa, bagaimana), mendengar, mencatat, mengobservasi, menghayati, berpikir dan mengambil informasi dari objek penelitian. Peneliti melakukan pendekatan kualitatif karena peneliti dapat mendeskripsikan fenomena mengenai pelaksanaan penertiban parkir di sekitar jalan Otto Iskandar Dinata Bandung dalam rangka mewujudkan kenyamanan masyarakat secara menyeluruh.

### **3.2.1. Teknik Pengumpulan Data**

#### **3.2.1.1. Studi Pustaka**

Penelitian yang bersifat teoritis dilakukan melalui studi pustaka yaitu penelitian dilakukan pada teori ilmu pemerintahan secara umum. Fokus utama dalam penelitian melalui studi pustaka ini adalah penelitian yang berkaitan langsung dengan teori ilmu pemerintahan, teori kinerja pemerintah. Studi pustaka untuk ilmu murni bersumber pada buku ilmiah, majalah ilmiah, jurnal ilmiah, internet, serta sumber ilmiah lain yang dapat dipertanggungjawabkan

keilmiahannya. Kemudian studi pustaka yang bersifat praktis dilakukan pada peraturan perundang-undangan dan berbagai kebijakan yang menjadi dasar dalam penertiban parkir.

### **3.2.1.2. Studi Lapangan**

Penelitian dengan studi lapangan dilakukan dengan melalui observasi dan wawancara dengan berbagai pihak yang berkaitan dengan objek penelitian, serta studi dokumentasi.

- a. Observasi yaitu mencari data untuk memperoleh keterangan melalui pengamatan langsung serta mencatat aspek-aspek yang tampak di lokasi atau objek penelitian. Objek observasi dalam penelitian ini sebagai *place* adalah area parkir sekitar jalan Otto Iskandar Dinata Kota Bandung dengan fokus pada kinerja pemerintah dalam penertiban parkir di sekitar jalan Otto Iskandar Dinata oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung. *Actor* adalah seluruh aparat Dinas Perhubungan Kota Bandung. *Activity* yaitu pelaksanaan penertiban parkir di sekitar sekitar jalan Otto Iskandar Dinata yang kurang tertib, sehingga dapat meresahkan masyarakat karena kemacetan, kehilangan, kejahatan, serta keusakan kendaraan.
- b. Wawancara yaitu digunakan sebagai teknik pengumpulan data mengenai objek penelitian untuk studi pendahuluan dan menemukan permasalahan yang harus diteliti yaitu mengenai kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam penertiban parkir di sekitar Jalan Otto Iskandar Dinata.

c. Studi dokumentasi yaitu teknik pengumpulan data dengan cara membaca, mempelajari, dan mengkaji dokumen, arsip, serta sumber data sekunder lainnya yang berhubungan dengan kinerja aparatur. Studi dokumentasi dan riset data sekunder ini digunakan untuk mendukung studi pustaka, sehingga dapat mempertajam analisis. Sumber data sekunder terdiri dari dokumen pemerintah, peraturan perundang-undangan.

### **3.2.2. Teknik Penentuan Informan**

Penelitian ini merupakan penelitian yang berkaitan dengan pelaksanaan kebijakan dalam melaksanakan penertiban parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung. Teknik penelitian dengan informan ditentukan dari dua pihak yang terkait dengan penertiban parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung. Teknik penentuan informan ditetapkan dalam dua sistem yaitu *purposive* dan *accidental*.

Selanjutnya yang dijadikan sumber data dari *purposive* dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Seksi Tata Teknik Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Bandung sebagai pemegang kebijakan dalam penertiban parkir di sekitar jalan Otto Iskandar Dinata Bandung.
2. KA. Sub Bagian Tata Usaha UPT Perparkiran sebagai pengatur operasional dalam penertiban perparkiran di Kota Bandung.
3. Pengurus Umum UPT Perparkiran sebagai pelaksana tugas operasional dalam penertiban perparkiran di Kota Bandung.

4. Petugas Penertiban lapangan dalam pelayanan parkir di sekitar jalan Otto Iskandar Dinata Kota Bandung.

Kemudian tetapkan informan dengan *accidental* sbagai berikut:

1. Pelaksana parkir resmi di sekitar sekitar jalan Otto Iskandar Dinata.
2. Pengguna jasa parkir di sekitar jalan Otto Iskandar Dinata.

### **3.2.3. Teknik Analisis Data**

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif analisis dengan pendekatan kualitatif, karena hasil penelitian akan memberikan gambaran mengenai kondisi nyata mengenai penertiban parkir di sekitar jalan Otto Iskandar Dinata. Hasil analisis data sebagai dasar menarik kesimpulan dan penyampaian saran bagi objek penelitian. Langkah kerja tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. *Data Reduction* (Reduksi Data) yaitu data yang diperoleh di lapangan jumlahnya cukup banyak, sehingga perlu dicatat secara teliti dan rinci. Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memokuskan pada hal yang penting, dicari tema dan polanya. Data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas dan memudahkan penelitian untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya dan mencari bila diperlukan.
- b. *Data Display* (Penyajian data) yaitu penyajian data penelitian yang dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori. Penyajian data demikian dikarenakan penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif yang bersifat naratif.

c. *Conclusion Drawing/Verification* (Penarikan kesimpulan) yaitu akhir penelitian dengan menarik kesimpulan atau verifikasi. Kesimpulan awal dengan bukti yang dapat dipertanggungjawabkan kevaliditasan dengan kekonsistennya, sehingga kesimpulan dibuat merupakan kesimpulan kredibel.

Teknik analisis data di atas merupakan teknik analisis data yang digunakan dalam analisis data hasil penelitian ini. Tujuannya adalah untuk menjamin agar hasil penelitian ini teruji dan melahirkan kesimpulan yang bersifat ilmiah.

#### **3.2.4. Keabsahan Data**

Teknik analisis data di atas merupakan teknik analisis data yang digunakan dalam analisis data hasil penelitian ini. Tujuannya adalah untuk menjamin agar hasil penelitian Kinerja Aparatur Dinas Perhubungan dalam penertiban parkir di sekitar jalan Otto Iskandar Dinata teruji dan melahirkan kesimpulan yang bersifat ilmiah. Untuk memvalidkan data yang telah diolah maka peneliti menggunakan metode triangulasi data, triangulasi dalam pengujian kredibilitas ini diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara, dan berbagai waktu.

Dalam penelitian ini yang digunakan adalah triangulasi sumber. Hal ini dilakukan karena pengambilan data dalam penelitian menggunakan wawancara, dokumentasi dan observasi yang dilakukan terhadap aparatur Dinas Perhubungan Kota Bandung, petugas lapangan pelayanan sekitar jalan Otto Iskandar Dinata serta pelaksana parkir dan pengguna jasa parkir di sekitar jalan Otto Iskandar Dinata.

### 3.3. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di sekitar perparkiran sekitar jalan Otto Iskandar Dinata Kota Bandung. Waktu penelitian dilakukan selama 5 bulan yaitu mulai bulan Pebruari – Juli 2014 dengan jadwal sebagaimana pada tabel berikut.

**Tabel 3.1. Jadwal Penelitian**

No	KEGIATAN	TAHUN 2014																							
		Pebruari				Maret				April				Mei				Juni				Juli			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	
1	Pengajuan Judul	■	■																						
2	Observasi Awal			■	■																				
3	Penyusunan UP			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■												
4	Seminar UP											■	■												
5	Pengumpulan Data			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■								
6	Pengolahan Data			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■								
7	Analisis Data					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				
8	Penyusunan Skripsi			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
9	Sidang Skripsi																					■	■	■	