

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kota Medan sebagai ibu kota provinsi Sumatera Utara memiliki penduduk yang cukup banyak, menurut Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat Kota Medan berpenduduk 2.460.858 jiwa pada tahun ini. Dengan jumlah penduduk yang cukup banyak dan pembangunan sarana fasilitas umum seperti pusat pembelanjaan, tempat rekreasi, dan taman hiburan, namun lahan atau tempat parkir kurang memadai.

Lahan parkir saat ini sudah menjadi kebutuhan primer masyarakat pemilik kendaraan bermotor, hal ini terjadi karena banyaknya masyarakat Kota Medan yang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum sehingga meningkatnya daya beli kendaraan oleh masyarakat dari tahun ke tahun disebabkan kemudahan untuk memiliki kendaraan pribadi seperti tersedianya mobil murah dan persyaratan cicilan kredit yang semakin mudah. Membuat permintaan terhadap infrastruktur pendukungnya berbanding lurus, seperti lahan parkir yang terus meningkat.

Adanya peningkatan penggunaan kendaraan bermotor menyebabkan terjadinya kemacetan. Kemacetan yang terjadi tidak hanya disebabkan oleh banyaknya kendaraan pribadi namun juga disebabkan manajemen parkir yang buruk. Contohnya parkir liar hal ini terjadi karena lahan parkir yang tidak cukup mendukung untuk menampung jumlah kendaraan pribadi sehingga di parkirkan di tepi jalan umum. Hal ini menyebabkan terganggunya fungsi jalan. (Hukum online,

2017). Ini menjadi persoalan klasik yang umum dihadapi oleh setiap kota di Indonesia. Disebutkan sebagai persoalan klasik karena persoalan ini tidak pernah akan selesai tuntas dan selalu hadir membayangi perkembangan wilayah perkotaan.

Menurut situs resmin dari *e-parking* (eparkir.id) Berbagai upaya dan cara pengelolaan sistem parkir yang telah dilaksanakan selama ini dirasa masih belum optimal dan maksimal. Beragam permasalahan dan tantangan bagi pemerintah daerah dalam pengelolaan parkir sering di hadapkan pada :

1. Permasalahan keterbatasan lahan atau tempat untuk parkir.
2. Masih terdapat parkir liar dan oknum juru parkir liar yang memungut tarif parkir yang tidak sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah.
3. Bagaimana mencegah kebocoran PAD dari retribusi parkir.
4. Bagaimana meningkatkan pendapatan pemda dari retribusi parkir.
5. Bagaimana mengendalikan kinerja juru parkir dengan mudah, cepat dan akurat.
6. Bagaimana memonitor setiap transaksi pembayaran parkir di semua lokasi parkir.
7. Bagaimana mendorong partisipasi masyarakat untuk mengawasi layanan parkir.

Oleh sebab itu pemerintah Kota Medan berinisiatif melakukan penarikan retribusi daerah berupa parkir elektronik (*e-parking*). Melalui peraturan pemerintah Wali Kota Medan No. 45 Tahun 2021 Tentang Tata Cara

Penyelenggaraan Parkir Umum, Pemko Medan memastikan jika seluruh parkir di Kota Medan akan segera menggunakan sistem transaksi Nontunai atau *E-parking* disetiap sudut jalan di Kota Medan , termasuk parkir pinggir jalan.

Elektronik parkir (*e-parking*) adalah solusi pengelolaan retribusi parkir secara elektronik untuk pemerintah daerah. Layanan *e-parking* hadir sebagai inovasi terbaru untuk menyelesaikan berbagai permasalahan terkait pengelolaan parkir bagi pemerintah daerah dengan beragam fitur/fasilitas/modul pada aplikasi online *e-parking*. *E-parking* adalah keinginan dari pemerintah untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat dengan memanfaatkan kecanggihan teknologi untuk menuju *smart city* (Artamlia & Prabawati, 2019).

Perkembangan zaman yang diiringi dengan kemajuan sistem teknologi dan informasi yang sangat pesat sehingga membawa perubahan yang besar juga di berbagai sektor dalam kehidupan. Semakin canggih teknologi dapat mempermudah kita dalam melakukan kegiatan sehari hari, salah satunya dalam sistem parkir.

Dengan memanfaatkan perkembangan teknologi maka pelayanan akan berjalan secara efektif dan efisien atau sering disebut *e-government*. *E-government* adalah penggunaan teknologi digital untuk mengubah kegiatan pemerintah yang bertujuan untuk meningkatkan transparansi, efisiensi, dan kelancaran layanan (AS, 2013).

Agar tidak adanya oknum juru parkir liar yang memasang tarif parkir yang tidak sesuai aturan dan mengoptimalkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari retribusi parkir di pinggir jalan, yang selama ini ditenggarai banyak kebocoran.

Dengan adanya *e-parking* diharapkan membawa perubahan lebih baik dalam hal kenyamanan, keamanan, serta dapat menciptakan kawasan parkir yang tertib dan pelayanan pada masyarakat yang lebih efektif dan efisien, dimana pembayaran parkir dapat lebih transparan sehingga mempermudah pihak-pihak terkait untuk mengawasi dan mengetahui lebih detail setiap transaksi pembayaran *e-parking* dan retribusinya untuk pendapatan daerah.

Adapun sasaran dari *e-parking* ini adalah yang utama untuk masyarakat sebagai konsumen, karena *e-parking* merupakan pelayanan publik yang dibuat pemerintah untuk masyarakat (Dewi, Silvanda & Utomo 2021).

Sehingga kepercayaan dan respon maupun saran dari masyarakat sangat diperlukan untuk penerapan *e-parking* lebih baik lagi kedepannya dan meningkatkan kesadaran masyarakat untuk beralih menggunakan parkir berbasis elektronik (*e-parking*). Sikap pengguna merupakan suatu respon terhadap objek yang nantinya akan diterima atau ditolak

Hal inilah yang menarik penulis untuk membuat penulisan mengenai respon masyarakat terkait diberlakukannya *e-parking* di setiap sudut Kota Medan. Berkaitan dengan uraian diatas, penulisan tulisan ini dibuat dengan judul “**Respon Masyarakat Pengguna Kendaraan Bermotor Terhadap Penerapan Elektronik Parkir (*E-parking*) di Kota Medan**”

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka dapat disimpulkan identifikasi masalah sebagai berikut :

1. Respon masyarakat pengguna kendaraan bermotor Besar dividen yang dibagikan kepada investor bergantung pada kemampu tentang berlakunya elektronik parker (*e-parking*) di Kota Medan .
2. Masih terdapat parker liar dan oknum parker liar.
3. Kurangnya sosialisasi pada masyarakat tentang *e-parking*, sehingga masih terdapat masyarakat yang belum mengetahui *e-parking*.
4. Kurangnya kesadaran masyarakat untuk menggunakan *e-parking*.

1.3 Batasan Masalah

Pembatasan masalah ini dilakukan agar penulis mendapatkan penelitian yang fokus sehingga ruang lingkup penelitian tidak meluas. Penelitian yang lebih fokus untuk menghindari hasil yang tidak diinginkan atau menyimpang dari pokok permasalahan. Berdasarkan identifikasi masalah, penelitian membatasi masalah Respon Masyarakat Pengguna Kendaraan Bermotor terhadap Penerapan Elektronik Parkir (*E-parking*). Objek penelitian ini adalah masyarakat pengguna kendaraan bermotor di Kota Medan.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, rumusan masalah yang dapat di kemukakan yaitu :

1. Bagaimana respon masyarakat pengguna kendaraan bemotor terkait penerapan *e-parking* di Kota Medan ?

1.5 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu :

1. Untuk mengetahui respon masyarakat pengguna *e-parking* di Kota medan
2. Untuk mengetahui pemahaman masyarakat terkait cara mnggunakan *e-parking*.

3. Untuk mengetahui tingkat pemahaman dan kemanfaatan masyarakat terhadap penggunaan *e-parking*.

1.6 Manfaat Penelitian

Dari penelitian yang telah dilakukan diharapkan dapat memberikan manfaat secara teoritis ataupun secara praktis. Adapun manfaat dari penulisan penelitian ini sebagai berikut :

1. Secara Teoritis

- 1) Diharapkan mampu menambah wawasan serta pengetahuan bagi penulis dan pembaca terkait respon masyarakat pengguna kendaraan bermotor terhadap penerapan elektronik parkir (*e-parking*) di Kota Medan.
- 2) Diharapkan dapat menambah kepustakaan dan dapat dijadikan referensi serta acuan bagi peneliti selanjutnya, sehingga dapat membantu peneliti selanjutnya dalam pengembangan ilmu terkait topik penelitian yang sama.

2. Secara Praktis

Diharapkan bagi pemerintah Kota Medan khususnya untuk Dinas Perhubungan Kota Medan dapat dimanfaatkan sebagai masukan dan saran untuk dijadikan pertimbangan dalam melakukan perkembangan pelaksanaan system pengelolaan parkir elektronik (*e-parking*) pada masa yang akan datang.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Uraian Teoritis

2.1.1 Respon

Respon berasal dari kata *response*, yang berarti jawaban, balasan atau tanggapan (*reaction*) (Echols dan Shadily 2003:481). Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2005:952) respon berarti tanggapan, reaksi dan jawaban.

Respon secara pemahaman luas dapat diartikan pula ketika seseorang memberikan reaksinya melalui pemikiran, sikap, dan perilaku. Sikap yang ada pada diri seseorang akan memberikan warna pada perilaku atau perbuatan seseorang. Secara umum respon atau tanggapan dapat diartikan sebagai hasil atau kesan yang didapat dari sebuah pengamatan. Adapun dalam hal ini yang dimaksud dengan tanggapan ialah pengamatan tentang subjek, peristiwa-peristiwa yang diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkan pesan. Segala sesuatu yang pernah kita alami akan selalu meninggalkan jejak atau kesan dalam pikiran kita. Kesan atau jejak itulah yang dapat timbul kembali dan berperan sebagai sebuah tanggapan atau bisa disebut respon. (Alisuf Sabri 2004:60).

Menurut Khusniati Rofiah (2010:15) menyebutkan bahwa respon adalah istilah yang digunakan oleh psikologi untuk menamakan reaksi terhadap rangsang yang diterima oleh panca indera. Respon biasanya diwujudkan dalam bentuk perilaku yang dimunculkan setelah melakukan rangsangan.

Dapat disimpulkan dari beberapa pendapat diatas respon adalah suatu keadaan ketika seorang individu memberikan tanggapan, jawaban, atau reaksi

terbuka dengan cepat dan lugas karena adanya penilaian atau kesan pada suatu kejadian yang terjadi melalui pikirannya. Respon itu terbentuk dari adanya proses rangsangan atau pemberian sebab akibat dari proses rangsangan tersebut. Respon selain dapat bersifat positif berupa pujian, tetapi juga dapat bersifat negatif atau konstruktif berupa kritik atau sugesti yang diberikan komunikator melalui komunikasi.

Menurut Sarlito (1999:49) menyatakan respon di pengaruhi oleh beberapa sebab yaitu :

1. Perhatian, biasanya perhatian seseorang tidak mengungkapkan seluruh rangsangan yang ada di sekitarnya sekaligus secara bersamaan, tetapi kita akan memfokuskan perhatian pada satu atau dua objek saja. Perbedaan fokus inilah yang menyebabkan perbedaan respon antara satu dengan lainnya.
2. Kebutuhan, setiap orang memiliki kebutuhan yang berbeda sehingga memunculkan persepsi berbeda juga hal ini tentu berdampak pada perbedaan respon yang diberikan seseorang terhadap suatu objek.
3. “*set*” , yaitu harapan seseorang akan rangsangan yang akan timbul. Perbedaan “*set*” akan menyebabkan perbedaan respon.
4. Sistem nilai, sistem nilai yang berlaku dan masyarakat juga mempengaruhi respon.

Sarlito Wirawan mengatakan bahwa respon terbagi menjadi dua bentuk, yaitu :

1. Respon positif, dapat dikatakan respon positif jikalau masyarakat menanggapi suatu hal dengan antusias dan memberikan dukungan terhadapnya.
2. Respon negatif, dapat dikatakan respon negatif jikalau tanggapan masyarakat dengan tidak ikut berpartisipasi atau mendukung suatu kejadian. Tentunya ini sikap penolakan atas objek tersebut.

Menurut Serlito Wirawan Srawono (1999:49) setiap perbedaan respon disebabkan oleh :

1. Perhatian, biasanya tidak menangkap seluruh rangsangan yang ada disekitar kita, tetapi tidak akan memfokuskan antara satu orang dengan orang lain menyebabkan perbedaan respon setiap orang.
2. Kebutuhan, sesaat ataupun menetap akan mempengaruhi respon orang tersebut.
3. Sistem nilai yang berlaku dalam suatu masyarakat, berpengaruh juga pada respon orang tersebut.
4. Ciri – ciri kepribadian dalam kehidupan sehari hari seseorang akan memberikan pengalaman untuk orang tersebut, sehingga akan melahirkan sebuah sikap, atau dalam bahasa Inggris disebut *attitude* adalah suatu cara memberikan reaksi terhadap suatu rangsangan.
5. Perhatian, biasanya tidak menangkap seluruh rangsangan yang ada disekitar kita, tetapi tidak akan memfokuskan antara satu orang dengan orang lain menyebabkan perbedaan respon setiap orang.

6. Kebutuhan, sesaat ataupun menetap akan mempengaruhi respon orang tersebut.
7. Sistem nilai yang berlaku dalam suatu masyarakat, berpengaruh juga pada respon orang tersebut.
8. Ciri – ciri kepribadian dalam kehidupan sehari-hari seseorang akan memberikan pengalaman untuk orang tersebut, sehingga akan melahirkan sebuah sikap, atau dalam bahasa Inggris disebut *attitude* adalah suatu cara memberikan reaksi terhadap suatu rangsangan.

Dapat disimpulkan dari beberapa pendapat di atas respon adalah suatu keadaan ketika seorang individu memberikan tanggapan, jawaban, atau reaksi terbuka dengan cepat dan lugas karena adanya penilaian atau kesan pada suatu kejadian yang terjadi melalui pikirannya. Respon itu terbentuk dari adanya proses rangsangan atau pemberian sebab akibat dari proses rangsangan tersebut. Respon selain dapat bersifat positif berupa pujian, tetapi juga dapat bersifat negatif atau konstruktif berupa kritik atau sugesti yang diberikan komunikator melalui komunikasi.

2.1.2 Masyarakat

Secara umum pengertian masyarakat adalah sekumpulan individu – individu yang hidup bersama, bekerja sama untuk memperoleh kepentingan bersama yang telah memiliki tatanan hidup, norma, dan adat istiadat yang ditaati dalam lingkungannya. Secara sederhana masyarakat adalah sekumpulan individu yang saling berkomunikasi dan berinteraksi antara satu dengan lainnya, atau

bergaul dengan minat serta kepentingan yang sama. Terbentuknya masyarakat karena manusia memanfaatkan perasaan, pikiran dan keinginannya berinteraksi dalam lingkungannya (Prasetyo dan Irwansyah 2020:163-175).

Ada pendapat lainnya yang menyatakan bahwa masyarakat adalah suatu kesatuan keberadaan manusia yang berhubungan menurut suatu tatanan adat tertentu yang tidak henti-hentinya dan dibatasi oleh perasaan watak atau identitas yang sama. (Koentjaraningrat, 2013).

Seorjono Soekanto (1986:27) menyatakan bahwa ciri – ciri kehidupan masyarakat yaitu :

1. Manusia yang hidup bersama - sama sekurang – kurangnya terdiri dari dua orang.
2. Bercampur, berinteraksi atau bergaul dalam waktu yang cukup lama.
3. Menyadari kehidupan mereka merupakan satu kesatuan.
4. Merupakan sistem bersama yang menimbulkan kebudayaan sebagai akibat dari adanya perasaan saling terkait antara satu dengan yang lainnya.

Dapat disimpulkan masyarakat adalah sekumpulan individu yang hidup bersama sama pada satu daerah yang sama, saling berhubungan bekerja sama untuk mencapai kepentingan bersama yang memiliki tatanan hidup, kebiasaan, norma dan adat istiadat yang ditaati serta memiliki perasaan kesatuan yang sama.

2.1.3 Parkir Elektronik

2.1.3.1 Pengertian Parkir Elektronik

Parkir merupakan kondisi suatu kendaraan yang terhenti atau tidak bergerak, dan memiliki sifat sementara sebab ditinggalkan oleh pengemudinya (Warpani,1990). Parkir adalah tempat pemberhentian sementara kendaraan

beberapa saat, tempat mangkalnya atau menempatkan dengan memberhentikan kendaraan untuk menurunkan angkutan atau barang, bermotor atau tidak bermotor pada suatu tempat dalam jangka waktu yang lama atau sebentar tergantung keadaan dan kebutuhan pengendara (Wicaksono, 1989 dalam Iswanto 2007).

Sedangkan pengertian elektronik parkir (*e-parking*) menurut situs resmi *e-parking* (eparkir.id) yaitu solusi pengelolaan retribusi parkir secara elektronik untuk pemerintah daerah. Pemanfaatan teknologi informasi pada sektor pemerintahan sebagai solusi dari permasalahan pelayanan pemerintahan dalam pelayanan parkir kendaraan. Elektronik parkir (*e-parking*) adalah sistem parkir berbasis meter yang bekerja secara elektronik dan dirancang dengan sistem mekanisme komputer dengan waktu yang sebenarnya (*realtime*), dilengkapi dengan layar video berwarna, pembayaran dengan menggunakan kartu uang elektronik atau *e-money*, tombol yang dikendalikan *software* atau sudah terprogram (Qohar 2018:44).

E-parking adalah keinginan dari pemerintah untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat dengan menggunakan kecanggihan teknologi untuk menuju *smart city* (Artamlia & Prabawati, 2019). Inovasi parkir elektronik (*e-parking*) diharapkan mampu mengurangi penggunaan parkir liar dan berdampak pada berkurangnya pelanggaran karena pembayaran dilakukan secara nontunai dengan menggunakan uang elektronik (*e-money*). Ini akan membuat kota menjadi aman, nyaman, dan mudah dikelola dalam menjalankan program yang berbasis teknologi (Suherman, 2020).

Pelaksanaan *e-parking* umumnya dilatar belakangi oleh minimnya lahan parkir yang tidak sebanding dengan pertumbuhan jumlah kendaraan, penerimaan daerah dari retribusi parkir belum optimal yang ditenggarai kebocoran dan adanya pemungutan liar oleh juru parkir liar. Tujuan lain ditetapkannya *e-parking* adalah upaya untuk sistem penataan parkir dan akan meningkatkan jumlah Pendapatan Asli Daerah (PAD) karena sistem ini memakai tarif progresif yang berkelipatan setaip jamnya serta pengelolaannya yang transparan(Astuti, Dewi, & Julianto, 2019). *E-parking* merupakan penyempurnaan sistem dari parkir lama ke parkir elektronik dengan menggunakan mesin parkir untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat serta mengelola parkir menjadi lebih baik dan transparan.

Dengan adanya *smart parking system* melalui *e-parking* memberikan manfaat dalam melakukan pengelolaan parkir. Menurut *San Fransisco Municipal Transportation Agency* dalam (dalam Kireina, 2017) menyatakan dengan adanya *smart parking system* bertujuan memudahkan melakukan pengelolaan parkir, diantaranya :

1. *Easier payment methods*, dengan diberlakukannya sistem parkir elektronik memudahkan masyarakat pengguna *e-parking* dalam melakukan pembayaran karena dalam proses pembayarannya sudah menggunakan kartu parkir atau uang digital (nontunai) sehingga saldo akan terpotong otomatis sesuai tarif parkir.
2. *Improved Municipal speed and reliability*, mempermudah dan mempercepat proses parkir serta pembayaran terutama pada situasi ramai atau mendesak.

3. *Reduced illegal parking*, bertujuan untuk mengurangi masyarakat yang terbiasa menggunakan parkir liar, karena sudah disediakan lahan khusus untuk *e-parking* dan berdekatan dengan mesin parkir elektronik.
4. *Increasing economic vitality and competitiveness*, meningkatkan akses ke daerah komersil yang ramai, ini akan mengubah cara pandang masyarakat pengguna *e-parking* tentang suatu keadaan parkir di tempat tertentu serta meningkatkan daya saing di daerah tersebut.
5. *Improved safety for all road users*, mengurangi kecelakaan yang sering terjadi di jalan, terutama untuk para pejalan kaki, pengendara sepeda dan pengemudi lainnya.

2.1.3.2 Efektivitas dan Kelebihan Elektronik Parkir (*E-Parking*)

Menurut Dewi, Silvanda & Utomo (2021) efektivitas *e-parking* dalam mengelola parkir adalah sebagai berikut :

- Ketetapan Sasaran Program

Pada pelaksanaan *e-parking* yang menjadi target utama yaitu masyarakat, karena program *e-parking* adalah pelayanan yang diberikan pemerintah untuk masyarakat dibidang parkir demi meningkatkan ketertiban, kenyamanan, keamanan sehingga lebih efektif dan efisien. Selain untuk masyarakat *e-parking* juga diperuntukkan untuk Dinas Perhubungan Kota Medan yang berperan sebagai pengawas, penyelenggara dan penanggung jawab program. Sasaran terakhir adalah untuk juru parkir dan pihak pengelola, hal ini dibuktikan dengan rasa puas dari juru parkir yang mengoperasikan alat serta membantu pengguna jasa parkir.

- Sosialisasi Program

Sosialisasi harus dilakukan diawal pengenalan program *e-parking* dengan baik, sistematis dan terencana sehingga informasi yang disampaikan mengenai tata cara penggunaan, pelaksanaan dan tujuan program dapat dipahami oleh sasaran program.

- Tujuan program

E-parking memiliki tujuan untuk terciptanya kawasan parkir yang tertib, aman, nyaman, dengan memberikan pelayanan yang efektif dan efisien dengan kepastian pembayaran parkir yang lebih transparan dan juru parkir nakal yang dapat dihilangkan, memaksimalkan PAD, dan meminimalisir perselisihan antara juru parkir dengan masyarakat.

Susanto, Binabar, & Maulana (2017) menyatakan, tentunya kebijakan yang di buat oleh pemerintah ini memiliki banyak manfaat dan kelebihan, yaitu :

- 1) Kelebihan *E-parking* Bagi Dinas Perhubungan / Pemerintah Kota
 - a. Sistem elektronik parkir lebih mudah dirawat dan dikembangkan sesuai dengan perkembangan zaman yang ada.
 - b. Alat pendukung *e-parking* mudah di dapat dengan harga yang lebih terjangkau.
 - c. Penerapan *e-parking* dapat diterima dengan baik oleh juru parkir yang ada karena keberadaan juru parkir tetap diperlukan.
 - d. Pengawasan transaksi dapat dilakukan dengan lebih mudah dan sesuai dengan waktu yang sebenarnya (real time).
 - e. Keluhan dan saran dari masyarakat dapat diketahui secara langsung sehingga dapat melakukan pembenahan yang lebih baik.

- f. Pendapatan Asli Daerah (PAD) dapat meningkat dan mencegah kebocoran aliran dana.

2) Kelebihan *E-parking* Bagi Masyarakat

- a. Smart card yang digunakan untuk transaksi pembayaran mudah di dapatkan diberbagai tempat.
- b. Pembayaran lebih mudah karena dilakukan secara nontunai, sehingga tidak perlu menyediakan uang kecil atau uang kembalian.
- c. Tarif parkir yang berlaku sesuai dengan ketentuan yang sudah berlaku.
- d. Memeriksa saldo jauh lebih mudah dan mengisi ulang saldo smart card lebih mudah.
- e. Masyarakat dapat memberikan saran maupun keluhan terhadap pelayanan parkir yang dirasa kurang baik.

3) Kelebihan *E-parking* Bagi Juru Parkir

Kelebihan bagi juru parkir yaitu tetap diperkerjakan untuk membantu berjalannya sistem *e-parking*.

Adapun pendapat lain yang menyatakan kelebihan dari sistem *e-parking*, (Astuti, Dewi, & Julianto, 2019 dalam Dewi, Silvanda & Utomo 2021) menyatakan penerapan *e-parking* memiliki beberapa kelebihan pada pembayaran retribusi parkir adalah sebagai berikut :

1. Biaya Tarif Parkir Berlaku Secara Progresif

Dengan di tetapkannya *e-parking* pada pembayaran retribusi parkir maka pendapatan kas daerah menjadi lebih progresif dimana sesuai dengan

durasi para pengguna saat parkir. Sehingga dengan diterapkan *e-parking* masyarakat dapat lebih bijak memanfaatkan lahan parkir yang tersedia.

2. Dukungan Terhadap Gerakan Nasional Non Tunai (GNNT)

Gerakan Nasional Non Tunai (GNNT) merupakan gerakan penggunaan alat pembayaran non tunai yang digencarkan oleh Bank Indonesia dimana bertujuan menumbuhkan kesadaran serta meningkatkan penggunaan pembayaran nontunai baik di kalangan masyarakat, pelaku bisnis maupun pemerintah.

3. Memastikan Retribusi Parkir Masuk Ke Kas Daerah

Sistem *e-parking* dapat mengurangi tindak kecurangan yang dilakukan oleh oknum – oknum yang tidak bertanggung jawab pada saat melakukan pemungutan retribusi parkir, sehingga pemungutan tersebut tidak masuk penyetoran daerah melainkan masuk ke kas pribadi. Dengan adanya sistem *e-parking* memudahkan pemerintah dalam menyetorkan hasil pendapatan dari retribusi daerah ke tempat penyetoran kas daerah (Astuti, Dewi, & Julianto, 2019) dalam Dewi, Silvanda & Utomo 2021:32-33)

2.1.4 Penerapan Elektronik Parkir (*E-parking*) Di Kota Medan

Sesuai dengan surat edaran peraturan pemerintah Wali Kota Medan No. 45 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Penyelenggaraan Parkir Umum, Pemko Medan memastikan jika seluruh parkir di Kota Medan akan segera menggunakan sistem transaksi Nontunai atau *E-parking* disetiap sudut jalan di Kota Medan , termasuk parkir pinggir jalan. Dengan berlakunya peraturan pemerintah tersebut maka

sistem parkir elektronik di Kota Medan telah resmi ditetapkan dengan sistem pembayaran nontunai pada Senin, 18 Oktober 2021.

Menurut Tribun Medan (2022) saat ini sudah ada 65 ruas jalan di Kota Medan yang sudah menggunakan sistem elektronik parkir yaitu :

:

1. Jalan Merak Jingga, sp Jalan Puteri Hijau s/d Jalan Perintis Kemerdekaan.
2. Jalan Merak Jingga Dalam.
3. Jalan Puteri Hijau, Jalan Perintis Kemerdekaan s/d Sp.Merak Jingga.
4. Jalan Puteri Hijau II.
5. Jalan HM. Yamin md. Sp. Jalan Balaikota s/d Sp. Jalan Stasiun Kereta Api.
6. Jalan Prof. HM. Yamin md. Sp. Jalan Sutomo s/d Sp. Jalan Timor.
7. Jalan Timor md. Sp. Jalan Prof. HM. Yamin s/d Sp. Jalan Veteran.
8. Jalan Veteran md. Sp. Jalan Irian Barat s/d Sp. Jalan Timor (Bangka) md. Sp.Jalan Timor s/d Sp. Jalan Sutomo.
9. Jalan Sutomo md. Sp. Jalan Veteran s/d Sp. Jalan Prof. HM. Yamin.
10. Jalan Pandu md. Sp. Jalan Sutomo s/d Sp. Jalan Martapura md. Sp. Jalan Martapura s/d Sp. Jalan Martapura.
11. Jalan Sutomo md. Sp. Jalan Rahmadsyah, Jalan Pandu s/d Jalan Kapuas.
12. Jalan Rahmadsyah md. Sp. Jalan Amuntai s/d Sp. Jalan Sutomo.
13. Jalan Samarinda md. Sp. Jalan Sutomo s/d Sp. Jalan Sp. Amuntai.
14. Jalan Sambas md. Sp. Jalan Amuntai s/d Sp. Jalan Banjarmasin.
15. Jalan Amuntai md. Sp. Jalan Rahmadsyah s/d Sp. Jalan Sawah Lunt.

16. Jalan Perniagaan md. Sp. Jalan Palang Merah s/d Sp. Jalan Ahmad Yani III md. Sp. Jalan Ahmad Yani III s/d Sp. Jalan Pulo Penang.
17. Jalan Guang Zhu (Jalan Ahmad Yani V) md. Jalan Perniagaan s/d Jalan Ahmad Yani md. Jalan Stasiun Kereta Api s/d Jalan Perniagaan.
18. Jalan Ahmad Yani III (Jl. Perdagangan) md. Sp. Jalan Ahmad Yani s/d Sp. Jalan Stasiun Kereta Api.
19. Jalan Kumango md. Sp. Jalan Pulau Pinang s/d Sp. Jalan Guang Zhu.
20. Jalan Perniagaan Baru md. Sp. Jalan Perniagaan s/d Sp. Jalan Stasiun Kereta Api.
21. Jalan Pembelian md. Sp. Jalan Stasiun Kereta Api s/d Sp. Jalan Perniagaan.
22. Jalan Ahmad Yani II md. Sp. Jalan Perniagaan s/d Sp. Jalan Ahmad Yani.
23. Jalan Bukit Barisan md. Sudut Kantor Pos s/d Sisi Kanan Pintu BCA md. Kantor BCA s/d Sp. Jalan Stasiun Kereta Api.
24. Jalan Stasiun Kereta Api md. Sp. Jalan Bukit Barisan s/d Titi Gantung md. Sp. Jalan Ahmad Yani III s/d Sp. Jalan Palang Merah.
25. Jalan Pulau Penang md. Sp. Jalan Stasiun Kereta Api s/d Sp. Jalan Ahmad Yani VII.
26. Jalan Palang Merah md. Sp. Jalan Ahmad Yani s/d Sp. Jalan Perniagaan md. Sp. Jalan Perniagaan s/d Sp. Jalan Stasiun Kereta Api.
27. Jalan DI. Panjaitan md. Sp. Jalan Abdullah Lubis s/d Sp. Jalan Sei Lopian.
28. Jalan Pringgandaru md. Sp. Jalan Iskandar Muda s/d Sp. Jalan DI. Panjaitan.

29. Jalan Iskandar Muda (Sisi Kanan Barat) md. Sp. Jalan Syailendra s/d Sp. Jalan Gajah Mada (Sisi Kiri Barat) md. Sp. Jalan Syailendra s/d Sp. Jalan Gajah Mada.
30. Jalan Orion m/d Sp. Jalan Nibung Raya s/d Sp. Jalan Dazam Raya.
31. Jalan Rotan Proyek md. Sp. Jalan Nibung Utama s/d Sp. Jalan Rotan.
32. Jalan Rotan md. Sp. Jalan Gelugur s/d Sp. Jalan Rotan Proyek.
33. Jalan Kota Baru III md. Sp. Jalan Merbau Baru s/d Sp. Jalan Razak Baru.
34. Jalan Nibung Utama md. Sp. Jalan Nibung Raya s/d Sp. Jl. Merbau Baru.
35. Jalan nazak Baru md. Sp. Jalan Gatot Subroto s/d Sp. Jalan Rotan.
36. Jalan Majapahit md. Sp. Jalan Gajah Mada s/d Sp. Jalan S. Parman.
37. Jalan Gatot Subroto md. Sp. Jalan Glugur s/d Sp. Jalan Nibung Rayanmd Sp. Jalan Nibung Raya s/d Titi Jembatan Turunan md. Sp. Jalan Glugur s/d Jembatan.
38. Jalan Iskandar Muda md. Sp. Jalan Orion s/d Sp. Jalan Gajah Mada.
39. Jalan S.Parman md. Sp. Jalan Glugur s/d Sp. Jalan Gatot Subroto (Tugu) md. Sp. Jalan Glugur s/d Pintu Sekolah Persit md. Sp. Jalan Gajah Mada s/d Pintu Sekolah Persit.
40. Jalan Pabrik Tenun md. Sp. Jalan Sekip s/d Sp. Jalan Ayahanda.
41. Jalan Karya md. Sp. Jalan Amir Hamzah s/d SPBU md. SPBU s/d Jembatan Batas Kota.
42. Jalan Sekip md. Sp. Jalan Gatot Subroto s/d Rel KA XII.
43. Jalan Guru Patimpus md. Sp. Jalan Laboratorium s/d Jalan Laboratorium .
44. Jalan Porsea md. Sp. Jalan Bandung s/d Sp. Jalan Bogor.

45. Jalan Bandung md. Sp. Jalan Semarang s/d Sp. Jalan Surabaya Koperasi Bersama Sukses Mandiri Pemenang.
46. Jalan Zainul Arifin md. Sp. Jl. Diponegoro s/d sp. Jalan T. Umar md. sp. Jalan T. Umar /d sp. Jalan S. Parman.
47. Jalan Setia Budinmd. Sp. Jalan Sunggal s/d sp. Jalan Sei Bilahnmd. Sp. Jalan Sei Bilah s/d sp. Jalan Dr. Mansyur.
48. Jalan Irian Barat (md. Sp. Jalan MT. Haryono s/d Jalan Veteran).
49. Jalan Jawa (md. Sp., Jl. HM. Yamin s/d sp. Jl. Veteran).
50. Jalan Pemuda md. Sp. Jl. Mangkubumi s/d sp. Jl. Palang Merah (Sisi Barat) md. Sp. Jl. Pandu s/d sp. Jl. Palang Merah (Sisi Timur).
51. Jalan Pemuda Baru III.
52. Jalan Pemuda Baru II.
53. Jalan Pemuda Baru I.
54. Jalan Cirebon md. Sp. Jl. MT. Haryono s/d sp. Jalan Pandu.
55. Jalan Palangkaraya md. Sp. Jalan MT. Haryono s/d sp. Jalan Kotanopan I md. Sp. Kotanopan I s/d sp. Jalan Pandu.
56. Jalan Palangkaraya Baru md. Sp. Jalan Palangkaraya s/d sp. Jalan Cirebon.
57. Jalan Bandung md. Sp. Jalan Palangkaraya s/d sp. Jalan Cirebon.
58. Jalan Jember md. Sp. Jalan Palangkaraya s/d sp. Jalan Cirebon.
59. Jalan Bogor md. Sp. Jalan Palangkaraya s/d sp. Jalan Cirebon.
60. Jalan Kotanopan I.
61. Jalan Kotanopan II.
62. Jalan Pakantan md sp. Jl. Pandu s/d sp. Jl. Kotanopan II.

63. Jalan Barus (md. SP. Jl. Jember s/d sp. Jl. Bogor).

64. Jalan Ahmad Yani.

65. Jalan Balai Kota (sisi kiri) md. Sp. Jalan Ahmad Yani VII s/d Sp. Jalan Raden Saleh (sisi kanan) md. Sp. Jalan Pulau Penang s/d Sp. Jalan Bukit Barisan.

2.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian tentang elektronik parkir (*e-parking*) sudah banyak dilakukan sebelumnya oleh peneliti terdahulu, penelitian terdahulu sangat penting sebagai dasar penulis dalam menyusun penelitian ini. Penulis akan melampirkan beberapa penelitian terdahulu yang dianggap relevan yang sesuai dengan judul penelitian penulis yaitu :

Table II.1
Penelitian Terdahulu

No	Judul Penelitian, Nama penulis dan Tahun	Hasil Penelitian	Persamaan dan Perbedaan
1.	Penerapan Parkir Elektronik (<i>E-Parking</i>) di Kota Surakarta Sebagai Implementasi Surat Edaran Menteri Dalam Negeri Nomor 910/186/SJ Tentang Implementasi Transaksi Non Tunai Pada Pemerintah Daerah Kabupaten / Kota oleh Roni Nur Rahman, Budi Ispriyarso, F.C Susila Adiyanta, Volume 8, No. 4,2019.	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dalam penerapan atau implementasi parkir elektronik di Kota Surakarta dilandasi dari surat edaran Menteri Dalam Negeri Nomor 910/1867/SJ tentang Implementasi Transaksi Non Tunai Pada Pemerintah Daerah Kabupaten / Kota, mengetahui apa saja kendala dalam menerapkan <i>e-parking</i> , kebijakan yang dapat di lakukan melalui <i>e-parking</i> untuk mencegah	<ul style="list-style-type: none"> • Persamaan : meneliti tentang <i>e-parking</i> sebagai surat edaran peraturan pemerintah. • Perbedaan : Pada penelitian ini meneliti tentang implementasi surat edaran pemerintah, kebijakan yang dapat dilakukan untuk meningkatkan

		kebocoran PAD serta mencegah adanya pemungutan liar tarif parkir. Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris dan metode analisis data deskriptif analitis.	PAD dari sektor parkir dan hal apa saja yang menjadi kendala melaksanakan <i>e-parking</i> .
2.	Analisis Efektivitas Penggunaan Sistem <i>E-Parking</i> Dalam Pembayaran Retribusi Parkir di Kabupaten Tabanan oleh Desak Putu Mery Astuti, Gusti Ayu Ketut Rencana Sari Dewi dan I Putu Julianto dari Jurnal Ilmiah Mahasiswa Akuntansi (JIMAT) Volum 10, Nomor 3, Tahun 2019.	Hasil dari penelitian ini adalah untuk mengetahui sistem informasi akuntansi, efektivitas <i>e-parking</i> dan kelebihan maupun kekurangan dari penggunaan <i>e-parking</i> . Hasil penelitian ini juga menunjukkan sistem akuntansi yang digunakan dalam pembayaran retribusi parkir bisa langsung disetorkan ke tempat penyetoran kas daerah seperti Bank BPD. <i>E-parking</i> mempunyai kelebihan yaitu biaya tarif progresif sebagai dukungan terhadap Gerakan Nasional Nontunai (GNNT). Serta kelemahan <i>e-parking</i> yaitu jumlah lahan parkir yang tidak sebanding dengan jumlah pertumbuhan kendaraan serta kurangnya kesadaran masyarakat untuk menggunakan <i>e-parking</i> dan kemampuan teknologi masyarakat yang relatif rendah. Belum optimalnya retribusi PAD dari sektor parkir. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan data primer dan data sekunder.	<ul style="list-style-type: none"> • Persamaan : Meneliti sistem <i>e-parking</i>. • Perbedaan : Pada penelitian ini meneliti tentang informasi akuntansi, efektivitas <i>e-parking</i>, dan retribusi parkir.
3.	Efektivitas Sistem Parkir Elektronik (<i>E-Parkir</i>) Dalam	Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, hasil penelitian yang	<ul style="list-style-type: none"> • Persamaan : Meneliti tentang sistem <i>e-</i>

	<p>Pengelolaan Parkir Di Kota Surakarta (Studi Kasus Jalan DR. Radjiman) oleh Silvanda Dewi Pradita dan Hadri Utomo dari Jurnal of Governance and Policy Innovation (JGPI), Volume 1, Nomor 1, April 2021.</p>	<p>menggunakan teori Budiani menunjukkan masih kurangnya keefektifan dinilai dari sosialisasi yang kurang kepada masyarakat sehingga masih banyak masyarakat yang belum mengetahui <i>e-parking</i>. Tujuan program <i>e-parking</i> yang belum tercapai semua rendahnya kesadaran masyarakat penggunaan <i>e-parking</i>. Namun ketetapan sasaran sudah tepat yaitu masyarakat, Dinas Perhubungan Kota Surakarta dan juru parkir.</p>	<p><i>parking</i>.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perbedaan : Pada penelitian ini meneliti tentang efektivitas sistem <i>e-parking</i> dan ketetapan sasarannya.
4.	<p>Prototipe <i>E-Parkir</i> Untuk Mendukung Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Pekalongan, oleh Eko Budi Susanto, Satriedi Wahyu Binabar, & M.Reza Maulana, Jurnal Litbang Kota Pekalongan, Volume 13, Tahun 2017.</p>	<p>Penelitian ini untuk mengoptimalkan dan meningkatkan PAD dengan pengelolaan pajak parkir, salah satu solusi untuk mengatasi kebocoran dana pajak parkir dengan menerapkan parkir elektronik (<i>e-parking</i>), sehingga pengawasan dapat dilakukan dengan lebih baik dan transparan yang diyakini akan berdampak pada peningkatan PAD dari sektor parkir.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Persamaan : Meneliti tentang sistem <i>e-parking</i>. • Perbedaan : Pada penelitian ini meneliti tentang cara meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dengan menggunakan sistem elektronik parkir (<i>e-parking</i>).
5.	<p>Evaluasi Program <i>E-Parking</i> Di Kawasan Parkir Balai Kota Surabaya oleh Deldha Eky Artamalia & Indah Prabawati, Jurnal Mahasiswa, Volume 7, Nomor 3, Tahun 2019.</p>	<p>Penelitian ini menunjukkan penggunaan alat parkir meter dirasa dapat lebih dipercaya dan dapat menekan angka ebocora PAD Kota Surabaya pada sektor parkir. Memberikan rasa percaya masyarakat kepada pemerintah untuk mengajarkan masyarakat menggunakan <i>e-parking</i> sehingga masyarakat dapat merasakan berbagai</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Persamaan : Meneliti tentang sistem <i>e-parking</i> serta kelebihan dari menggunakan <i>e-parking</i>. • Perbedaan : Penelitian ini meneliti tentang efektivitas, efisiensi, kecukupan,

		manfaatnya seperti meningkatkan keamanan kendaraan, mengurangi antrian, tarif parkir yang sesuai ketentuan yang berlaku dan pembayaran tarif parkir yang lebih mudah.	perataan, reponsivitas dan ketepatan dari <i>e-parking</i> .
6.	Analisis Implementasi Kebijakan Terminal Parkir Elektronik di Kota Bandung oleh M. Taufan Qohar dari Jurnal Wacana Kinerja, Volume 21, Nomor 2, November 2018, Halaman 37-54.	Penelitian ini menunjukkan dengan menetapkan kebijakan elektronik parkir di 57 ruas jalan di Kota Bandung dipercaya dapat meningkatkan retribusi parkir meskipun pencapaian target retribusi parkir belum optimal tercapai. Faktor utama lainnya yang mempengaruhi berjalannya parkir elektronik adalah adanya kesadaran dari masyarakat untuk mendukung program pemerintah ini.	<ul style="list-style-type: none"> • Persamaan : Meneliti elektronik parkir sebagai kebijakan dari pemerintah. • Perbedan : Pada penelitian ini meneliti tentang implementasi kebijakan terminal parkir di Kota Bandung.

2.3 Kerangka Konseptual

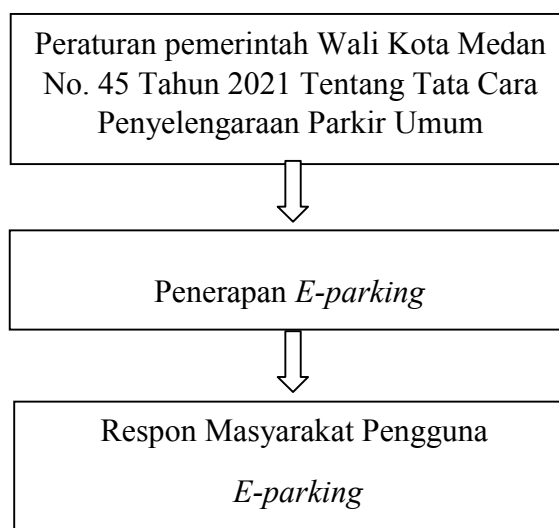
Banyaknya permasalahan yang timbul dan harus diperhatikan seperti tidak adanya bukti konkrit tentang penarikan tarif parkir yang sesuai peraturan pemerintah, masih adanya juru parkir nakal yang terkadang memasang tarif parkir yang tidak sesuai dengan tarif yang seharusnya membuat masyarakat menjadi resah, keamanan dan kenyamanan yang kurang terjamin, serta masih adanya kebocoran retribusi PAD dari sektor parkir.

Adanya permasalahan tersebut menjadi latar belakang pemerintah Kota Medan untuk membuat sistem parkir yang lebih baik demi meningkatkan kenyamanan dan keamanan bagi masyarakat pengguna parkir melalui sistem

elektronik parkir (*e-parking*) yang diharapkan dapat mempermudah masyarakat dalam membayar parkir, dapat menghindari juru parkir nakal, pembayaran yang dilakukan dapat lebih transparan serta akurat, sehingga pihak pihak terkait dapat mengetahui secara terperinci terkait jumlah retribusi parkir, dapat memaksimalkan PAD dari segi retribusi parkir, serta perselisihan masyarakat dan juru parkir dapat diminimalisir.

Berdasarkan proses pelaksanaannya yang menjadi sasaran utama program *e-parking* ini yaitu ditunjukkan kepada masyarakat, sebab *e-parking* merupakan pelayanan bagi masyarakat dibidang perparkiran yang lebih efektif dan efisien. Dengan berbagai kecanggihan dan keunggulan yang ditawarkan oleh sistem parkir berbasis elektronik (*e-parking*) ini tentunya masyarakat memiliki banyak penilaian, respon dan saran yang dapat diberikan guna untuk membuat sistem *e-parking* ini menjadi lebih baik serta dapat meningkatkan kesadaran masyarakat untuk menggunakan *e-parking*.

Berikut ini adalah skema kerangka konseptual untuk memudahkan dalam memahami penelitian yang akan dilakukan



Gambar 2.1

Kerangka Konseptual

2.4 Perumusan Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap masalah yang masih bersifat praduga karena masih harus dibuktikan kebenarannya. Dugaan jawaban tersebut merupakan jawaban yang sifatnya sementara, yang akan diuji kebenarannya dengan data yang dikumpulkan melalui penelitian. Dalam penelitian ini memiliki hipotesis yaitu masih banyaknya masyarakat yang kurang setuju menggunakan *e-parking* karena kurangnya pemahaman dan sosialisasi dari pihak pengelola.