

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Konsep kota cerdas atau smart city mulai diterapkan diberbagai kota besar di Indonesia. Penggagas dari smart city merupakan guru besar sekolah teknik elektro dan informatika (STEI) ITB. Beliau adalah Prof. Dr. Ir. Suhono H. Supangkat atau biasa dipanggil dengan Prof. Suhono. Menurut Prof. Suhono, konsep yang disebut sebagai kota cerdas adalah sebuah konsep tatanan kota berbasis pelayanan yang bersifat transparan dan berperan dalam memudahkan masyarakat untuk mendapatkan informasi secara cepat dan tepat. Dalam hal ini kota memberikan pelayanan publik yang mudah diakses. Beberapa kota besar di Indonesia yang sudah menerapkan konsep smart city antara lain Jakarta, Bandung, Surabaya, Makassar. (sumber: www.itb.ac.id diakses pada 15 Mei 2019 pukul 21.00)

Indonesia memiliki kota-kota besar ditiap gugusan pulau besar. Kota-kota besar ini tersebar di seluruh Indonesia mulai dari Sabang hingga Merauke. Di pulau sumatera ada Palembang, di pulau Kalimantan ada Balikpapan, di pulau Sulawesi ada Makassar, di pulau Papua ada Merauke. Dan yang terakhir di pulau jawa ada Jakarta, Bandung, Surabaya. Nama-nama kota tersebut merupakan kota yang sudah menerapkan konsep *smart city*. Konsep *smart city* yang diusung masing-masing kota memiliki perbedaan. Perbedaan ini diterapkan karena kebijakan dari pemerintah daerah dan demografi masing-masing kota berbeda-beda.

Setiap kota memiliki identitas perbedaan smart city diantaranya kota Jakarta, kota ini menyediakan sebuah portal untuk fasilitas warga DKI Jakarta. Dengan tujuan supaya warga Jakarta lebih mudah dalam menggunakan kepentingan umum. Warga bisa mengadu masalah-masalah yang ada via aplikasi Qlue seperti masalah banjir, kemacetan, kebakaran, dll. Diujung timur pulau jawa, kota Surabaya berfokus kepada aspek-aspek *traffic light* yang diatur dengan *Closed Circuit Televition (CCTV)* dan *Integrated Traffic System Management*. Dimana ketika antrian panjang di lampu lalu

lintas, maka secara otomatis lampu berwarna merah akan berjalan lebih pendek. Dan jika kita lihat di luar pulau jawa, kota Makassar mempunyai program *Smart Card* dengan tujuan melayani masyarakat untuk kepentingan dalam urusan sistem pemerintahan dan pembayaran. Sedangkan kota Bandung yang merupakan pioneer *Smart City* di Indonesia telah memiliki 5000 wifi di setiap ruang tempat umum. Kemudian fasilitas setiap dinas memiliki data digital otomatis seperti dinas perhubungan memiliki terminal parkir elektronik guna mendata secara digital. Pentingnya perhatian terhadap konsep *Smart City* menjadi salah satu pekerjaan rumah, bukan hanya bagi pemerintah, tetapi juga dari kesadaran masyarakat sendiri. Perkembangan kota menjadi *Smart City* didukung oleh masyarakat yang cerdas, berpendidikan dan bermoral baik. Peran *Smart City* dalam mewujudkannya dapat membantu masyarakat dalam mengelola sumber daya yang telah ada secara efektif dan efisien. (sumber: <https://radarmalang.id/delapan-kota-yang-sudah-terapkan-smart-city/> pada 26 Juni 2019 pukul 22.00)

Program yang diusung pemerintah dalam menerapkan *smart city* memiliki karakteristik masing-masing. Mulai dari portal internet pemerintah, integritas sistem lalu lintas, kartu *smart* untuk tujuan integritas pelayanan, menyediakan wifi di ruang publik hingga sistem parkir digital. Rata-rata program ini baru dimulai di tahun 2015. Akan tetapi pemerintah bekerja secara serius untuk mewujudkannya. Dampak dari program *smart city* mulai perlahan dapat dirasakan pada saat ini.

Teknologi informasi dan komunikasi (TIK) merupakan alat atau cara yang digunakan manusia untuk menyampaikan, menerima, dan mencari informasi serta berkomunikasi dalam kehidupan sehari-hari. Di era globalisasi seperti ini, telekomunikasi dan informatika adalah dua faktor penting perkembangan zaman. Selain itu, manusia sebagai makhluk hidup membutuhkan alat komunikasi untuk mendapatkan informasi. Teknologi seperti ini tidak dapat kita hindari dalam kehidupan kita, kemajuan teknologi akan berjalan sesuai dengan kemajuan ilmu pengetahuan. Secara global teknologi informasi dan komunikasi adalah semua aspek yang melibatkan teknologi, rekayasa, dan teknik pengelolaan yang digunakan dalam pengendalian dan pemrosesan informasi serta penggunaannya. Perkembangan TIK ini berdampak terhadap seluruh

aspek kehidupan manusia. Ketika globalisasi memicu pertukaran informasi dengan cepat dan akurat sehingga bisa diakses secara *real time*, maka dari itu teknologi informasi menjadi kunci dalam pembangunan suatu negara.

Indonesia sebagai negara yang saat ini sedang didominasi dengan teknologi digital, membuat semua aspek berdampak kepada kehidupan masyarakat. Lapisan pemerintah juga terus mengalami perubahan. Perubahan yang dialami oleh pemerintah adalah kemajuan teknologi yang ada di kota-kota besar. Perubahan ini dapat dirasakan oleh masyarakat dengan kemudahan yang ada pada saat ini.

Kota merupakan pusat dari peradaban dan pusat kehidupan manusia selain daerah pendukung seperti desa. Keberadaan kota saat ini terus berubah dan mengalami perkembangan yang signifikan serta membawa pengaruh besar dalam kehidupan manusia. Menurut peraturan menteri dalam negeri nomor 2 tahun 1987 pasal 1, berdasarkan pengertiannya kota merupakan pusat permukiman juga kegiatan penduduk yang memiliki batasan administrasi yang telah diatur dalam perundang-undangan serta permukiman yang telah memperlihatkan watak serta ciri kehidupan kota. Keberadaan kota saat ini membawa pengaruh besar dalam kehidupan manusia. Beberapa dampak dari perkembangan teknologi komunikasi informasi adalah diterapkannya *e-government*. *E-government* merupakan penyelenggaraan pemerintah berbasis teknologi komunikasi dan informasi elektronik. Dalam lingkup luas, dampak dari perkembangan teknologi komunikasi informasi adalah lahirnya *smart city*. (sumber: <https://portal-ilmu.com/pengertian-kota/> pada 19 Juni 2019 pukul 20.13)

Berdasarkan pengertian kota diatas, kota dapat memberikan dampak positif terhadap manusia. Pada saat ini *smart city* memang baru dimulai di Indonesia. *Smart City* juga merupakan salah satu strategi pembangunan dan manajemen kota yang masih baru. Salah satu dampak positif hadirnya *smart city* yaitu meningkatkan efisien dalam pengelolaan pemerintahan. Pemerintah semakin mudah dalam mengatur segala aspek yang ada di kota.

Bandung merupakan salah satu pengagas *Smart City* di Indonesia sejak tahun 2013. Bandung berhasil mencapai peringkat 6 besar dunia dalam inovasi *smart city* dari *World Smart City Organization* 2015, dengan mengusung *Connected Citizens*

Encouraging Participatory Governance for Smarter Urban Dynamics yang dilaksanakan di Barcelona, Spanyol pada 18 November 2015. Bandung merupakan kota yang penuh daya pikat seperti cuaca yang sejuk dikelilingi panorama alam, berbagai kuliner, hingga disebut sebagai *paris van java*. Kota Bandung bersaing dengan Moskow (Rusia), Buenos Aires (Argentina), Dubai (Uni Emirat Arab), Curitiba (Brasil), dan Peterborough (Inggris). Kota Bandung mewakili Indonesia di kategori Inovasi *Smart City*. (sumber: <http://jabarekspres.com/2015/kota-bandung-mewakili-indonesia-jadi-finalis-smart-city-di-barcelona/> pada 7 juli 2019 pukul 19.48).

Bandung merupakan salah satu kota besar dan menjadi ibu kota provinsi di Jawa Barat. Kota Bandung dijamin pemerintahan Ridwan Kamil secara serius menggarap program-program *smart city*. Hingga pada saat pemerintahan sekarang yang dipimpin oleh Oded sebagai walikota tetap mendukung program *smart city* yang telah dilakukan oleh Ridwan Kamil. Dalam rangka perwujudan *smart city*, dibutuhkan perencanaan dan komitmen yang sungguh-sungguh dari pemerintah kota. Tak jarang *smart city* diartikan dengan penggunaan teknologi dalam pengelolaan kota dan partisipasi masyarakat dalam proses pembangunan kota.

Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kota Bandung Tahun 2015

Kelompok Umur	Jenis Kelamin		Jumlah
	Laki-Laki	Perempuan	
(1)	(2)	(3)	(4)
0-4	108 858	104 298	213 156
5-9	100 151	94 921	195 072
10-14	91 862	89 224	181 086
15-19	113 372	116 723	230 095
20-24	135 914	127 721	263 635
25-29	122 215	112 619	234 834
30-34	114 632	107 780	222 412
35-39	101 066	97 977	199 043
40-44	90 731	89 685	180 416
45-49	75 851	77 848	153 699
50-54	64 659	65 480	130 139
55-59	51 485	51 071	102 556
60-64	32 401	31 556	63 957
65+	50 077	61 292	111 369
Kota Bandung	1 253 274	1 228 195	2 481 469

Gambar 1.1 Data Penduduk Kota Bandung

Sumber: bandungkota.bps.go.id

(Diakses pada tanggal 7 juli 2019 pukul 19.34)

Berdasarkan data diatas yaitu penduduk kota Bandung memiliki kelompok umur dibawah 40 tahun dengan jumlah 1.739.333. Dengan presentase sebesar 70% penduduk dibawah umur 40 tidak salah jika Ridwan Kamil menerapkan kota Bandung untuk diterapkan konsep *smart city*. Umur dibawah 40 merupakan generasi yang melek akan teknologi informasi dan komunikasi, sehingga secara mudah dapat menerima program *smart city* yang diadakan oleh pemerintah. Untuk mewujudkan *smart city*, perlu diterapkan kedalam *grand design* yang telah dibuat. *Grand design* yang ditawarkan oleh pemerintah kota Bandung yaitu pemerintah (*smart governance*), pendidikan (*smart education*), transportasi (*smart transportation*), kesehatan (*smart health*), infrastruktur (*smart infrastructure*), komunitas atau sosial (*smart society, smart reporting, Bandung passport*), lingkungan (*smart environment*). (sumber: <https://bandungkota.bps.go.id/statictable/2017/03/31/18/penduduk-kota-bandung-menurut-kelompok-umur-dan-jenis-kelamin-tahun-2015.html> diakses pada 7 Juli 2019 pukul 19.34)

Di era pemerintahan sekarang yang dipimpipin oleh Jokowi selaku Presiden, beliau mempunyai visi misi dalam pembangunan infrastruktur. Memang pada pemerintah Jokowi kita bisa merasakan adanya perubahan besar-besaran terhadap pembangunan infrastruktur. Di skala nasional Jokowi sedang gencar-gencarnya membangun infrastruktur jalan tol. Begitu pula dengan kota Bandung yang mendukung pemerintahan Jokowi dalam pembangunan infrastruktur. Dalam rangka pewujudkannya kota Bandung, pembangunan infrastruktur yang dilakukan oleh kota Bandung adalah sistem *e-parking* di Terminal Parkir Elektronik (TPE).

Pemerintah kota Bandung melalui Dinas Perhubungan meluncurkan Terminal Parkir Elektronik dengan pembayaran melalui sistem elektronik. Bandung merupakan pelopor dalam penerapan Terminal Parkir Elektronik yang diberlakukan pada badan jalan yang telah diatur (*on-street-parking*). Diresmikan oleh Wali Kota Bandung, Ridwan Kamil pada 24 Desember 2013. Diluncurkan di sepanjang jalan Braga dengan mesin sejumlah 4 buah, terminal parkir elektronik ini menarik perhatian masyarakat. (sumber: <https://news.detik.com/berita/2962246/wajah-e-parking-bandung-yang-jadi-pelopor-di-indonesia> diakses pada 28 Mei 2019 pukul 08.03)

Selain sebagai pelopor dalam penerapan terminal parkir elektronik, Kota Bandung memiliki visi misi yaitu mewujudkan Bandung nyaman melalui perencanaan tata ruang, pembangunan infrastruktur serta pengendalian pemanfaatan ruang yang berkualitas dan berwawasan lingkungan. Guna mendukung visi misi pemerintah kota bandung, penerapan terminal parkir elektronik yang bertujuan dalam pembangunan infrastruktur serta pengendalian pemanfaatan ruang ditujukan untuk meningkatkan penggunaan *cash less society* dan pemanfaatan bahu jalan yang bisa dimanfaatkan untuk lahan parkir. Tujuan ini selaras dengan penerapan konsep *smart city* di Indonesia.

Pada dasarnya, Terminal Parkir Elektronik ini merupakan mesin yang berfungsi untuk pembayaran parkir dengan sistem pembayaran melalui *e-money*. Infrastruktur yang berbentuk mesin kotak setinggi 1 meter berwarna oranye ini berada di tepi jalanan kota Bandung. Tujuan dari adanya penggunaan Terminal Parkir Elektronik untuk mengendalikan kepadatan lalu lintas di titik-titik kemacetan, memberikan kemudahan dan kecepatan dalam hal pembayaran, dan mengurangi kobocoran penerimaan retribusi dalam Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Berdasarkan pada gambar dibawah, saat ini terminal parkir elektronik di bandung sudah mencapai 445 mesin parkir di 221 titik atau 57 jalan yang tersebar di seluruh kota Bandung. Lokasi penyebaran terminal parkir elektronik terbagi menjadi dua zona wilayah yaitu zona pusat dan penyangga. Dinas Perhubungan memperkejakan 700 juru parkir yang disetiap titik rata-rata dijaga mulai dari 2 sampai 9 orang. Saat ini pembayaran terminal parkir elektronik menggunakan sistem bayar dengan uang elektronik seperti *e-money*, *flazz*, *brizzi*, dan lain-lain. (sumber: <https://daerah.sindonews.com/read/1220728/21/445-mesin-parkir-di-kota-bandung-mulai-dioperasikan-1500028731> diakses pada 15 Mei 2019 pukul 14.34)



Gambar 1.2 Terminal Pakir Elektronik

Sumber: Instagram Dishub Kota Bandung

(diakses pada 15 Mei 2019 pukul 14.07)

Terminal parkir elektronik atau mesin parkir merupakan program *smart city* dibawah naungan Dinas Perhubungan kota Bandung. Pengadaan terminal parkir elektronik merupakan solusi dan mengintegritaskan retribusi parkir. Ini merupakan salah satu masalah yang dihadapi Dinas Perhubungan dalam pendapatan asli daerah dari parkir. Salah satu tujuan lain adanya terminal parkir elektronik guna masyarakat mulai berubah dari pembayaran sistem konvensional ke sistem digital. Terminal parkir elektronik merupakan investasi infrastruktur pemerintah dalam program *smart city*.

Terminal parkir elektronik atau *e-parking* digunakan pertama kali di Oklahoma City, Oklahoma, Amerika Serikat pada tahun 1935. Model terminal parkir elektronik yang pertama digunakan dengan mesin penerima uang logam yang ditambah tuas pemutar untuk menjalankan alat, panah penunjuk, dan tanda yang menunjukkan habisnya waktu parkir. Di pertengahan tahun 1980, terminal parkir elektronik diperbarui menggunakan versi digital dengan komponen papan ketik dan angka. Pada saat ini, *e-parking* dinegara maju seperti jepang memiliki teknologi parkir yang lebih canggih. Mobil hanya diletakkan di ruangan mesin parallel parkir, dan otomatis mobil akan diangkat dan dibawa ketempat parkir dengan sebuah mesin parallel tersebut. (sumber:

<http://gbparking.co.id/all-about-parking/sejarah-parkir-di-dunia/> pada 19 Juni 2019 pukul 22.09)

Sedangkan penggunaan *e-parking* di Indonesia untuk menggantikan sistem parkir manual dengan juru parkir yang berperan sebagai penerima retribusi parkir secara tunai. Dalam pelaksanaannya, tidak jauh berbeda dengan sistem *e-parking* di luar negeri. Setelah pengguna memarkirkan kendaraannya, kemudian menuju terminal parkir elektronik dan mengisi sesuai petunjuk yang tertera. Pertama, pengguna memilih jenis kendaraan yang akan diparkirkan seperti bus, truk, mobil dan motor. Setelah itu pengguna memasukkan nomor polisi kendaraan dan yang terakhir menentukan durasi waktu parkir. Pembayaran parkir hanya dapat menggunakan uang elektronik seperti *e-money*, *flazz bca*, *brizzi*, dan sejenisnya. Transaksi dilakukan hanya dengan men-*tapping* kartu pada mesin terminal parkir elektronik.

Menurut Harold Lasswell dalam karyanya, *The Structure and Function of Communication in Society* (Effendy, 2005: 10), mengatakan bahwa cara yang baik untuk menjelaskan komunikasi ialah menjawab pertanyaan sebagai berikut: “*Who Says What in Which Channel To Whom With What Effect*” atau “Siapa yang menyampaikan, apa yang disampaikan, melalui apa, kepada siapa, dan apa pengaruhnya”. Penggunaan terminal parkir elektronik di Bandung menggunakan juru parkir sebagai fasilitator. Tugas dari juru parkir di terminal parkir elektronik untuk membantu pengguna untuk memarkirkan kendaraan dan berkomunikasi dengan pengguna dalam membantu serta mengakses mesin parkir tersebut. Dengan komunikasi, kita dapat saling bertukar pesan antara komunikator dengan komunikan.

Tugas utama dari seorang fasilitator adalah memfasilitasi pengguna dengan tujuan tertentu. Dalam proses menjadi juru parkir sebagai fasilitator kota Bandung yang berjumlah 700, juru parkir melewati beberapa pelatihan. Seleksi yang dilakukan oleh Dishub Kota Bandung yaitu dengan cara memberikan pelatihan untuk menggunakan mesin parkir elektronik dan cara berkomunikasi dengan pengguna parkir. Juru parkir yang lolos dalam tahap seleksi diberikan pelatihan secara berkala, setiap 3 bulan juru parkir mendapatkan pelatihan di kantor dishub. Dalam tugas seorang juru parkir sebagai fasilitator yang paling utama adalah mengenai komunikasi dengan pengguna.

Komunikasi yang dibentuk antara juru parkir dengan pengguna merupakan komunikasi interpersonal. Komunikasi interpersonal dapat dibangun dalam sebuah lingkup kecil, yang didalamnya terdiri dari lebih 1 orang atau 2 orang. Komunikasi interpersonal merupakan salah satu bentuk komunikasi yang sering digunakan dalam kehidupan sehari-hari. Kebiasaan komunikasi akan dibangun oleh kelancaran komunikasi antara juru parkir dengan pengguna. Ketika seorang juru parkir memfasilitasi sesuai dengan tugasnya dengan komunikasi yang baik, maka pengguna dapat memahami pesan yang disampaikan mengenai terminal parkir elektronik.

Berdasarkan hal diatas, maka komunikasi yang dilakukan oleh juru parkir dengan pengguna merupakan hal penting dalam mensosialisasikan serta menggunakan terminal parkir elektronik. Untuk melihat bagaimana kondisi sebenarnya mengenai pola komunikasi yang terjadi antara juru parkir dan pengguna, peneliti melakukan *pra-survey* dengan mengamati langsung keadaan dilapangan. Peneliti melakukan wawancara kepada juru parkir. Wawancara yang dilakukan menggunakan bentuk semi struktur, yaitu pada awalnya peneliti menanyakan beberapa pertanyaan inti, kemudian diperdalam untuk mengetahui keterangan lebih lanjut. Dengan demikian jawaban yang diperoleh bisa meliputi semua variabel, dengan keterangan yang lengkap dan mendalam.

Berdasarkan hasil pra-riset penelitian di lapangan, menurut penuturan Erwin Kusnadi selaku juru parkir di jalan Ahmad Yani Bandung, adalah:

“mesin parkir udah dari tahun 2017. Yang jaga 2 orang per mesin parkir. Nanti yang malam ada lagi, shift kedua. Bapak disini dari jam 9 sampai jam setengah 3. Kerja gak ada libur. Kalo ada libur, lebaran. Disini mang ya memarkirkan sama ngasih tau itu mesin. Ditanya dulu ada karcis “mang teu gaduh karcis” Kalo gak ada, bapak belikan saldo.”

Berdasarkan data *pra-survey*, pada pelaksanannya tugas dari seorang juru melakukan tugas lebih dari satu. Yang pertama adalah mereka memarkirkan dan menjaga kendaraan serta yang kedua yaitu juru parkir juga merangkap tugas sebagai fasilitator. Pada prosesnya, komunikasi yang dilakukan oleh juru parkir dengan sosialisasikan kepada pengguna dalam mengakses terminal parkir elektronik tersebut. Terdapat dua pilihan dalam mengakses terminal parkir elektronik, yang pertama menggunakan kartu *e-money* juru parkir atau pengguna. Dalam mengakses terminal

parkir elektronik, juru parkir membantu pengguna dalam penggunaan terminal parkir elektronik dengan pemilihan kendaraan, memasukkan nomor polisi dan durasi parkir. Setiap juru parkir memiliki target dalam penggunaan terminal parkir elektronik. Setoran atau pemasukan perhari dari masing-masing terminal parkir elektronik bervariasi mulai dari 100.000 ribu sampai dengan 500.000 ribu rupiah.

Akan tetapi dalam kenyataannya seorang juru parkir diseleksi oleh dinas perhubungan dengan kriteria yang rendah. Pemilihan juru parkir tidak berdasarkan tingkat pendidikan yang tinggi. Peneliti dalam melakukan *pra-survey* mendapatkan bahwa pendidikan seorang juru parkir hanya sampai dengan lulusan SD. Juru parkirpun yang ada dilapangan memiliki umur mulai dari 30 hingga 70 tahun. Ini merupakan generasi X yang memiliki profil yang rendah. Jika dilihat dari profil seorang juru parkir, maka juru parkir akan mengalami hambatan dalam menjalankan tugasnya yaitu memarkirkan serta mensosialisasikan terminal parkir elektronik.

Ada beberapa hambatan dalam proses komunikasi ini. Beberapa hambatan dalam proses komunikasi ini akan membuat pesan yang ingin disampaikan tidak dapat dipahami dengan jelas oleh penerima. Tidak mudah bagi juru parkir menjalani tugasnya sebagai fasilitasi, dalam tugasnya terdapat beberapa faktor yang diduga dapat mempengaruhi mensosialisasikan terminal parkir elektronik. Pengaruh status antara kedua pihak sering kali menjadi hambatan ketika berkomunikasi. Dalam setiap kegiatan, sering dijumpai adanya gangguan lingkungan, seperti hambatan ketika juru parkir berkomunikasi dengan pengguna dipinggir jalan yang dimana dalam kondisi ramai dan bising suara lawan bicara kurang bisa terdengar jelas. Selain itu ketika kondisi hujan dan petir, ini akan membuat komunikasi tersebut terhambat.

Sebagai sebuah pengaplikasian *smart city* di kota Bandung, terminal parkir elektronik memungkinkan pengguna tidak hanya mengetahui adanya terminal parkir elektronik, namun juga turut berpartisipasi dalam mengakses terminal parkir elektronik di setiap parkir. Seiring berjalannya waktu partisipasi masyarakat akan mendorong pendapatan asli daerah dan mewujudkan kota Bandung sebagai *smart city* Indonesia. Maka dari itu tugas juru parkir akan sangat penting terhadap mensosialisasikan penggunaan terminal parkir elektronik. Jika seorang juru parkir bisa mensosialisasikan

terminal parkir elektronik dengan baik maka akan berdampak kepada pengguna yang sebelumnya tidak mengetahui adanya terminal parkir elektronik di kota Bandung.

Sebagai juru parkir dimana tugasnya untuk memfasilitasi pengguna, dengan memberitahu dan membimbing tata cara penggunaan terminal parkir elektronik tentunya membutuhkan cara untuk berkomunikasi interpersonal yang baik untuk dilakukan secara berulang. Begitupun dengan pengguna, pastinya membutuhkan juru parkir untuk proses memfasilitasi. Mulai dari cara memparkirkan kendaraan pengguna, kemudahan dalam bertransaksi parkir serta pembayaran dalam parkir kendaraan di badan jalan. Tercatat dalam *pra-survey* yang telah dilakukan oleh peneliti, menunjukkan bahwa pengguna parkir menginginkan kepraktisan dalam hal parkir di badan jalan. Sebagian besar pengguna parkir yang melakukan parkir di badan jalan telah melakukan parkir dengan intensitas yang berulang.

Terminal parkir elektronik di Bandung menarik diteliti karena merupakan *pioneer* penerapan sistem *e-parking* di Indonesia yang diresmikan sejak 2013. Melihat konsep kota cerdas yang diusung Bandung untuk meningkatkan taraf kehidupan seseorang, dibutuhkan dukungan oleh pemerintah kota Bandung khususnya Dinas Perhubungan. Salah satu tujuan diadakannya terminal parkir elektronik adalah meningkatkan pendapatan daerah melalui parkir dan mengurangi adanya preman penjaga yang ada dilapangan. Selain itu pemerintah memiliki tujuan untuk membangun *smart city* yang berintegritas. Salah satunya melalui *smart infrastructure* pemerintah membangun terminal parkir elektronik dengan diadakan digitalisasi parkir yang disosialisasikan oleh juru parkir.

Dengan adanya fenomena ini di era digitalisasi dan pertimbangan mengenai situasi yang terjadi dilapangan, peneliti akan membahas mengenai sebuah pola komunikasi juru parkir dalam mensosialisasikan terminal parkir elektronik. Maka yang menjadi menarik dalam penelitian ini adalah adanya penerapan *smart city* dalam penggunaan terminal parkir elektronik. Penelitian ini penting dilakukan untuk mengetahui kegiatan sosialisasi terminal parkir elektronik apakah berjalan sesuai fungsinya.

Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti tertarik untuk meneliti bagaimana pola komunikasi juru parkir dalam kegiatan sosialisasi terminal parkir elektronik di kota Bandung. Untuk itu peneliti melakukan penelitian dengan judul “**Pola Komunikasi Juru Parkir Dalam Sosialisasi Terminal Parkir Elektronik**”.

1.2 Fokus Penelitian

Fokus penelitian dibutuhkan untuk membatasi penelitian agar tidak terlalu meluas dan agar penelitian terfokus pada aspek yang ingin diteliti saja. Maka dari itu fokus penelitian ini adalah pola komunikasi yang dilakukan juru parkir dalam mensosialisasikan terminal parkir elektronik kepada pengguna.

1.3 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah disampaikan sebelumnya, identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah “**Bagaimana Pola Komunikasi Juru Parkir Dalam Sosialisasi Terminal Parkir Elektronik?**”

1.4 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang ingin dicapai adalah untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana pola komunikasi interpersonal juru parkir dalam mensosialisasikan terminal parkir elektronik.

1.5 Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

Dengan adanya penelitian ini, peneliti mengharapkan penelitian ini dapat menjadi referensi tambahan untuk penelitian selanjutnya dan menambah masukan demi pengembangan ilmu komunikasi khususnya di pola komunikasi interpersonal. Dan hasil penelitian ini diharapkan dapat membantu penelitian selanjutnya dalam memahami terkait penelitian sejenis.

b. Manfaat Praktis

Memberikan pengetahuan mendalam kepada penulis tentang pola komunikasi. Peneliti mengharapkan dengan adanya penelitian ini dapat menjadi bahan rujukan dan referensi juru parkir dalam melakukan sosialisasi penggunaan

terminal parkir elektronik. Dan sebagai pengetahuan bagi khalayak pembaca tentang pola komunikasi yang terjadi pada juru parkir.

1.6 Waktu Penelitian

Waktu atau periode penelitian ini berlangsung selama 5 bulan yang dimulai dari bulan Mei 2019 hingga September 2019 dalam rangka mengumpulkan data lapangan dan wawancara kemudian menyusunnya dalam bentuk paper serta untuk mempersiapkan bahan presentasi dalam skripsi ini.