

EVALUASI PROGRAM TERMINAL PARKIR ELEKTRONIK (TPE) SEBAGAI SARANA PENERIMAAN RETRIBUSI PARKIR KOTA BANDUNG TAHUN 2017-2024

Fiega Aktiabawi¹, Syifa Rachmania Komara²

^{1,2,3}Administrasi Keuangan Publik, Universitas Padjadjaran

Email Korespondensi fioga22001@mail.unpad.ac.id

Email: syifa.rachmania@unpad.ac.id

ABSTRACT

The Electronic Parking Terminal (TPE) Program is an innovation implemented by the Bandung City Transportation Agency to improve transparency, accountability, and the optimization of parking levy revenues through a cashless payment system. However, after several years of implementation, various issues have emerged, including a high number of non-functional machines, low public utilization of TPE, and suboptimal parking levy revenue achievement. This study aims to evaluate the TPE Program as a means of collecting parking levies in Bandung City from 2017 to 2024. This study employs a qualitative descriptive approach. Data were collected through interviews, observations, and documentation. Data analysis was conducted using the interactive model of Miles and Huberman. Program evaluation was carried out using the CIPP model (Context, Input, Process, Product) developed by Stufflebeam. The findings indicate that from the context aspect, the TPE Program is aligned with the need to improve transparency and control parking levy revenues. From the input aspect, the program is supported by adequate human resources, budget, infrastructure, and implementation strategies. From the process aspect, several obstacles remain, including machine malfunctions, network disruptions, vandalism, limited supervision, and low public adaptation to electronic payment systems. From the product aspect, the program has improved transaction transparency and reduced parking levy leakage potential, but has not yet achieved revenue targets optimally. Based on the evaluation results, the TPE Program has not yet operated optimally due to various operational constraints, although it continues to provide benefits in supporting a more transparent and accountable parking levy management system.

Keywords: Program Evaluation, Electronic Parking Terminal, Parking Levy, CIPP, Bandung City.

ABSTRAK

Program Terminal Parkir Elektronik (TPE) merupakan inovasi baru yang diterapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung untuk meningkatkan transparansi, akuntabilitas, serta optimalisasi penerimaan retribusi parkir melalui sistem pembayaran non tunai. Namun, setelah beberapa tahun pelaksanaannya, masih ditemukan berbagai permasalahan seperti tingginya jumlah mesin yang tidak berfungsi, rendahnya penggunaan TPE oleh masyarakat, serta belum optimalnya capaian penerimaan retribusi parkir. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi Program Terminal Parkir Elektronik (TPE) sebagai sarana penerimaan retribusi parkir Kota Bandung tahun 2017-2024. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Data diperoleh melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Analisis data dilakukan menggunakan model Miles and Huberman. Evaluasi program dilakukan menggunakan model CIPP (*Context, Input, Process, Product*) yang dikembangkan oleh Stufflebeam. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari aspek konteks, Program TPE telah sesuai dengan kebutuhan peningkatan transparansi dan pengendalian penerimaan retribusi parkir. Dari aspek input, program didukung oleh sumber daya manusia, anggaran, sarana prasarana, dan strategi pelaksanaan yang memadai. Namun, pada aspek proses masih ditemukan berbagai hambatan berupa kerusakan mesin, gangguan jaringan, vandalisme, keterbatasan pengawasan, serta rendahnya adaptasi masyarakat terhadap pembayaran elektronik. Pada aspek produk, Program TPE mampu meningkatkan transparansi transaksi

Penerbit:

LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)

redaksigovernance@gmail.com/admin@lkispol.or.id

447

Indexed



dan mengurangi potensi kebocoran retribusi parkir, tetapi belum mampu mencapai target penerimaan retribusi secara optimal. Berdasarkan hasil evaluasi, Program TPE belum berjalan optimal karena masih menghadapi berbagai kendala operasional, meskipun memberikan manfaat dalam mendukung pengelolaan retribusi parkir yang lebih transparan dan akuntabel.

Kata kunci: Evaluasi Program, Terminal Parkir Elektronik, Retribusi Parkir, CIPP, Kota Bandung.

PENDAHULUAN

Kemacetan di daerah kota-kota besar adalah salah satu permasalahan yang tidak kunjung selesai di Indonesia hingga saat ini. Permasalahan tersebut mendapati Kota Bandung sebagai kota besar yang masuk dalam peringkat 20 tingkat kemacetan tertinggi di Dunia (Putra, 2025). Faktor penyebab kemacetan Kota Bandung adalah banyaknya kendaraan yang parkir di badan jalan, karena kurangnya ketersediaan lahan parkir yang memadai dan tidak bertambah (Rachmadona et al., 2022). Melihat kondisi kurangnya ketersediaan lahan parkir, menjadikan ruang parkir sangat dibutuhkan untuk memberikan kesan nyaman bagi pengendara bermotor (Rachmadona et al., 2022).

Penyediaan lahan parkir merupakan pemanfaatan yang sangat baik untuk dilakukan agar memberikan timbal balik bagi Pemerintah Kota, salah satunya melalui penerimaan retribusi parkir. Regulasi yang mengatur mengenai retribusi parkir adalah Peraturan Daerah Kota Bandung no 9 tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dan Retribusi Tempat Khusus Parkir. Penyediaan lahan parkir yang minim di Kota Bandung menimbulkan masalah yang serius, dimana kondisi keterbatasan ini dimanfaatkan oleh oknum tidak bertanggung jawab. Oknum tersebut membuka lahan parkir liar yang biasanya beroperasi di badan jalan raya, trotoar, hingga pertokoan. Tarif parkir yang dikenakan dalam pungutan parkir liar sering kali tidak masuk akal. Pungutan liar juga sering terjadi di area yang seharusnya di kelola oleh pemerintah daerah (Bagaskara, 2025).

Tidak hanya itu dengan adanya pungutan liar menimbulkan potensi kerugian Pemerintah Kota Bandung yang diakibatkan dari kebocoran retribusi parkir, yang memiliki jalur distribusi penerimaan yang panjang dan minim pengawasan (Qohar, 2018). Masalah tersebut harus segera dicegah dan diatasi dalam retribusi parkir, karena dapat berpotensi sebagai *fraud* atau tindakan yang menyimpang. Salah satu faktor yang dapat menyebabkan terjadinya *fraud* retribusi parkir adalah faktor pengawasan, jumlah koordinator parkir yang sedikit menyebabkan rendahnya tingkat pengawasan dan ketidakefektifan yang memungkinkan terjadinya potensi kecurangan (Majdi & Biana, 2024). Berdasarkan masalah sebelumnya, diketahui bahwa Pemerintah Kota Bandung di akhir tahun 2017 melakukan pemanfaatan potensi masalah fasilitas parkir, dengan melakukan realisasi program bersama Dinas Perhubungan Kota Bandung pada bidang transportasi. Program yang dilakukan adalah inovasi baru berbasis teknologi, salah satunya dengan memasang mesin parkir elektronik yang mulai diuji cobakan di beberapa wilayah Kota Bandung (Suherman, 2020).

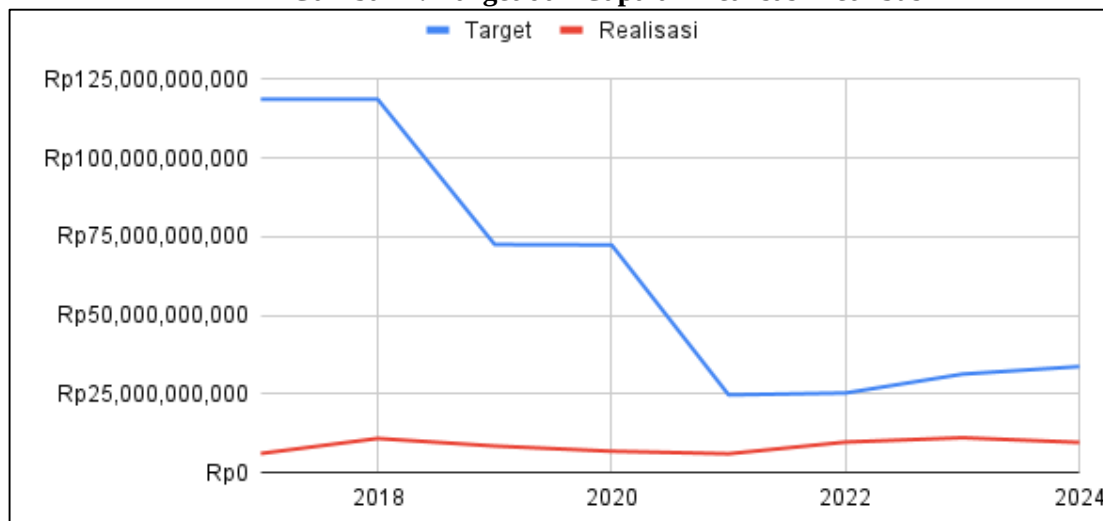
Penerapan Terminal Parkir Elektronik bertujuan untuk memperbaiki sistem administrasi perparkiran yang sebelumnya terasa kurang tepat dan untuk meminimalkan retribusi liar (Kristian et al., n.d.). Penerapan ini juga memaksimalkan retribusi parkir dan mencegah potensi penyalahgunaan dana yang dikelola, juga memastikan retribusi yang dibayarkan pengguna layanan parkir diterima oleh Pemerintah Kota Bandung (Qohar, 2018). Pengadaan mesin parkir dilakukan atas arahan dan perencanaan dari Wali Kota Bandung pada akhir Desember 2016, perencanaan ini diperkuat dengan Peraturan wali Kota Bandung No. 876 tahun 2017 tentang pelaksanaan transaksi non tunai di lingkungan pemerintah Kota Bandung, disebutkan pada pasal 3 ayat 4 huruf (b) retribusi daerah. Menurut informasi dari UPT Perparkiran, pengadaan Mesin Parkir Elektronik dilakukan secara serentak sebanyak 455 mesin. Mesin TPE ini bermerek *Cale* yang berasal dari Swedia (Qohar, 2018) Dana yang digunakan dalam pengadaan mesin parkir menghabiskan 80 miliar rupiah dan bersumber dari APBD Kota Bandung (Fadilah, 2023). Mesin parkir yang tersebar di beberapa titik Kota Bandung pada awalnya mempekerjakan 700 juru parkir, juru

parkir ini resmi berseragam oranye dengan pemberian gaji sebesar Rp1.800.000 per bulan (Suherman, 2020).

Program Terminal Parkir Elektronik ini secara fundamental sebagai respons terhadap kondisi sebelumnya, dimana setiap tahunnya penerimaan retribusi parkir semakin menurun menyebabkan penerimaan retribusi tidak optimal masuk ke kas daerah (Humairah et al., 2021). Program ini diharapkan akan berpengaruh pada parkir liar yang ada di setiap ruas jalan Kota Bandung, dengan memperkecil peluang mereka untuk melakukan pemungutan parkir ilegal dan menjadi solusi transformatif untuk meningkatkan transparansi dan akuntabilitas retribusi parkir Kota Bandung (Pribawana dalam Kristian, 2024). Penetapan lokasi parkir untuk penerapan program diatur dalam Keputusan Wali Kota Bandung Nomor 551/Kep.890-DisHub/2021 tentang Penetapan Lokasi dan Posisi Parkir di Tepi Jalan Umum dan Tempat Khusus Parkir di Kota Bandung. Pengaturan mengenai lokasi dari parkir ini menunjukkan upaya serius Kota Bandung untuk menciptakan sistem parkir yang lebih terintegrasi demi mendukung mobilitas perkotaan yang baik.

Lokasi penerapan program Terminal Parkir Elektronik tersebar di beberapa wilayah Kota Bandung. Terdapat 445 Terminal Parkir Elektronik yang tersebar ke 57 titik ruas jalan Kota Bandung (Miftah, 2017). Berdasarkan informasi dari Unit Pelayanan Teknis Parkir Dinas Perhubungan menyatakan bahwa rekap Terminal Parkir Elektronik Ruas Jalan per 1 November 2024 terdapat TPE aktif dan yang tidak aktif. Terdapat 250 TPE aktif yang tersebar di 50 ruas jalan, yang terdiri dari 195 di zona pusat dan 55 di zona penyangga. Sedangkan TPE yang non aktif terdapat 195 Unit di 48 ruas jalan, yakni 66 zona pusat dan 129 pusat. Keoptimalan Terminal Parkir Elektronik jika dilihat dari target penerimaan retribusi parkir yang ditetapkan setiap tahun sering tidak terealisasi secara maksimal. Capaian retribusi parkir cenderung fluktuatif dari tahun ke tahun dan belum mencapai target yang direncanakan.

Gambar 1: Target dan Capaian Realisasi Retribusi



Sumber: diolah oleh peneliti berdasarkan data BLUD UPT Parkir, 2026

Berdasarkan data pada tabel di atas, dapat diketahui bahwa realisasi penerimaan retribusi parkir di Kota Bandung selama periode tahun 2017 hingga 2024 tidak selalu mencapai target yang telah ditetapkan. Pada tahun 2017 hingga 2019, target penerimaan retribusi parkir masih berada di angka yang cukup tinggi, namun tingkat realisasinya relatif rendah, dengan capaian tertinggi hanya sebesar 12% pada tahun 2019. Memasuki tahun 2020, target penerimaan mengalami penurunan seiring dengan perubahan status Unit Pelaksana Teknis (UPT) Parkir menjadi Badan Layanan Umum Daerah (BLUD), yang menyebabkan pengelolaan keuangan dilakukan secara mandiri tanpa dukungan dana dari APBD.

Pencapaian target retribusi parkir yang kurang optimal, menandakan adanya permasalahan yang terjadi dalam pemungutan parkir, terutama dengan metode konvensional. Metode ini umumnya dilakukan

secara manual, di mana juru parkir memungut uang retribusi secara langsung dari pengguna kendaraan tanpa bantuan elektronik atau sistem pencatatan digital. Jika dilihat pembayaran parkir langsung tergolong cukup sederhana dan mudah diterapkan, akan tetapi sistem parkir ini justru menimbulkan berbagai permasalahan, terutama dalam aspek akuntabilitas, transparansi, dan potensi kebocoran pendapatan daerah. Berdasarkan situasi di Kota Bandung, khususnya tentang Terminal Parkir Elektronik yang dikemukakan sebelumnya menjadi salah satu alasan penulis memilih topik ini. Seperti yang diketahui bahwa sistem parkir elektronik di Kota Bandung masih belum optimal penggunaannya. Maka dari itu dengan adanya fenomena sebelumnya tersebut Penulis ingin mengevaluasi penggunaan Terminal Parkir Elektronik sebagai sarana Penerimaan retribusi parkir Kota Bandung.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif untuk mengevaluasi pelaksanaan Program Terminal Parkir Elektronik (TPE) di Kota Bandung. Objek penelitian adalah Program TPE yang dikelola oleh UPT Parkir Dinas Perhubungan Kota Bandung, dengan fokus pada efektivitas, kendala, dan dampak program terhadap penerimaan retribusi parkir periode 2017–2024. Data dikumpulkan melalui tiga teknik, yaitu wawancara semi terstruktur, observasi non partisipan, dan dokumentasi. Informan penelitian terdiri dari Kepala Bidang Perparkiran, Staf Teknis Pengelola TPE, Staf Keuangan, tiga hingga lima juru parkir resmi, dan tiga hingga lima pengguna parkir. Pemilihan informan dilakukan secara purposive berdasarkan keterlibatan dan pengetahuan langsung terhadap program. Analisis data menggunakan model interaktif Miles, (Miles Matthew. B et al., 2014, pp. 31-33) yang meliputi tiga tahap: kondensasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Keabsahan data dijamin melalui triangulasi sumber dan triangulasi metode, dengan membandingkan informasi dari berbagai narasumber dan teknik pengumpulan data yang berbeda. Evaluasi program dilakukan menggunakan model CIPP (Context, Input, Process, Product) yang dikembangkan oleh (Stufflebeam, 2003), mencakup penilaian terhadap konteks kebijakan, kesiapan sumber daya, pelaksanaan program di lapangan, serta capaian dan dampak program secara keseluruhan

PEMBAHASAN

Context Evaluation

Evaluasi konteks menunjukkan bahwa Program TPE lahir dari tiga permasalahan nyata yang saling berkaitan: meningkatnya jumlah kendaraan, tingginya potensi kebocoran retribusi pada sistem manual, dan dorongan kebijakan smart city era Wali Kota Ridwan Kamil. Ketiga faktor ini bersifat top-down, di mana program dirancang serentak dengan pengadaan 455 mesin tanpa mempertimbangkan kesiapan ekosistem pendukung secara menyeluruh. Dari sisi kebutuhan, pemerintah dan masyarakat memiliki orientasi yang berbeda. Pemerintah memprioritaskan pencegahan kebocoran PAD dan pengawasan transaksi secara real time, sementara masyarakat lebih merasakan manfaat pada transparansi tarif. Perbedaan ini berimplikasi pada cara mengukur keberhasilan program — jika diukur dari capaian PAD semata program tampak gagal, namun jika diukur dari transparansi layanan program memberikan nilai tambah yang nyata.

Dari sisi regulasi, program didukung landasan hukum yang lengkap mencakup Perwal No. 876 Tahun 2017, Perwal No. 66 Tahun 2021, dan Kepwal No. 551/Kep.890-Dishub/2021. Pembagian kewenangan antar lembaga juga terstruktur, di mana pengelolaan dan pemeliharaan menjadi tanggung jawab UPT Parkir sementara pengawasan dilakukan oleh BPK dan Inspektorat. Namun regulasi yang ada lebih banyak mengatur aspek tarif dan lokasi, tanpa menyentuh standar pemeliharaan mesin atau mekanisme evaluasi berkala program. Secara keseluruhan, konteks program dinilai memadai karena dibangun di atas permasalahan nyata, meski belum sepenuhnya mempertimbangkan kesiapan ekosistem pendukung sebelum program diluncurkan.

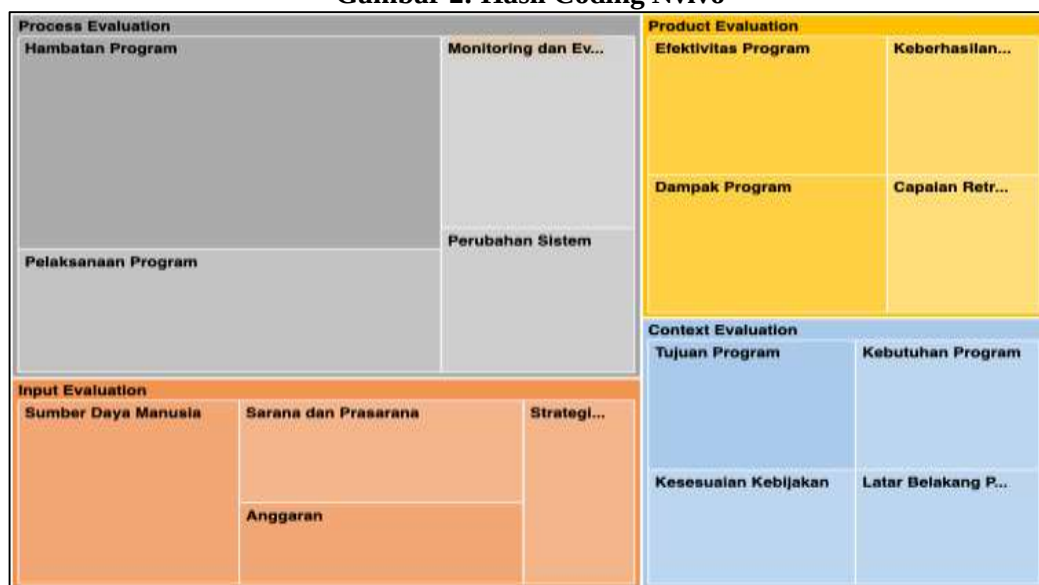
Input Evaluation

Evaluasi input menunjukkan bahwa persiapan awal program cukup komprehensif namun mengandung kelemahan mendasar yang baru terasa dampaknya dalam jangka panjang. Dari sisi SDM, pemerintah melakukan sosialisasi kepada juru parkir sebelum program berjalan dan mengirim teknisi ke Swedia selama 13 hari untuk memahami sistem mesin secara langsung. Namun triangulasi sumber mengungkap kesenjangan yang signifikan: pihak pengelola menyatakan pelatihan dilakukan minimal dua kali setahun, sementara juru parkir mengakui pelatihan hanya dilakukan sekali saat program pertama berjalan. Kondisi ini mengindikasikan bahwa pembinaan SDM belum terdistribusi secara merata, dan fokus pelatihan lebih banyak pada ketertiban parkir daripada pengoperasian mesin TPE itu sendiri.

Dari sisi anggaran, pengadaan 455 mesin menghabiskan Rp80 miliar dari APBD. Investasi besar ini tidak diimbangi perencanaan keberlanjutan teknologi yang memadai. Mesin impor dari Swedia tidak memiliki ketersediaan suku cadang secara lokal, sehingga ketika kerusakan terjadi mesin tidak dapat diperbaiki. Sistem monitoring real time yang awalnya menggunakan dashboard Cale Office juga berhenti ketika perusahaan tersebut tutup, tanpa rencana pengganti yang disiapkan sebelumnya. Dari sisi strategi, sosialisasi memang dilakukan melalui media nasional seperti CNN Indonesia dan Metro TV, serta kerja sama pembayaran dengan Bank Mandiri, BNI, dan BRI. Namun pada kenyataannya sebagian besar pengguna sepeda motor tidak memiliki kartu elektronik dari bank-bank tersebut, sehingga strategi pembayaran non tunai belum menjangkau segmen pengguna terbesar program ini.

Process Evaluation

Gambar 2: Hasil Coding Nvivo



Sumber: Diolah oleh penulis dari hasil wawancara, 2026

Evaluasi proses menemukan bahwa pelaksanaan program di lapangan belum berjalan sesuai mekanisme yang direncanakan. Hasil coding NVivo menunjukkan bahwa node hambatan program jauh lebih dominan dibandingkan aspek pelaksanaan, monitoring, maupun perubahan sistem — mengindikasikan bahwa kendala operasional menjadi warna utama dalam implementasi program TPE. Hambatan dapat dikelompokkan dalam tiga kategori. Pertama, hambatan teknis berupa kerusakan mesin yang masif di mana salah satu juru parkir mengungkapkan bahwa mesin yang dijaganya hanya menyala tiga bulan pertama saja, serta hilangnya sistem monitoring real time setelah Cale Office tutup dan digantikan sistem Aino yang hanya memperbarui data transaksi pada tanggal 1–15 setiap bulan. Kedua, hambatan sosial berupa rendahnya adaptasi masyarakat terhadap pembayaran non tunai — sebagian besar

Penerbit:

LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)

redaksigovernance@gmail.com/admin@lkispol.or.id

pengguna memilih membayar tunai langsung ke juru parkir — serta tindakan vandalisme yang terus berulang meski mesin sudah dibersihkan. Ketiga, hambatan kelembagaan berupa ketergantungan sistem pada pihak ketiga tanpa rencana kontinjensi, serta lemahnya sanksi terhadap oknum yang sengaja merusak mesin agar struk tidak keluar dan transaksi kembali dilakukan secara manual.

Triangulasi sumber mengungkap perbedaan perspektif yang bermakna: pengelola cenderung mengaitkan hambatan pada faktor eksternal seperti vandalisme dan rendahnya kesadaran masyarakat, juru parkir lebih menyoroti kondisi mesin yang sudah mati sejak awal program, sementara pengguna hanya merasakan bahwa pembayaran tetap berlangsung secara manual meski mesin tersedia. Kesenjangan perspektif ini mengindikasikan adanya gap informasi antara tingkat pengelola dan kondisi nyata di lapangan.

Product Evaluation

Evaluasi produk menunjukkan hasil yang bersifat campuran. Di sisi positif, program berhasil meningkatkan transparansi tarif parkir — pengguna mendapat struk sebagai bukti pembayaran dan tarif tidak bisa diperdebatkan karena sudah terstandar dalam sistem. Potensi kebocoran retribusi juga dinilai berkurang dibandingkan sistem manual, sebagaimana diakui pejabat keuangan bahwa tingkat kebocoran menjadi lebih minim sejak TPE diterapkan. Namun dari sisi capaian retribusi, program belum mencapai tujuan utamanya. Selama 2017–2024, realisasi tidak pernah melampaui 50% dari target. Data menunjukkan tiga fase: fase awal 2017–2019 dengan capaian 5–12% akibat masa adaptasi; fase pemulihan terhambat 2020–2021 dengan capaian 9–24% seiring perubahan status UPT menjadi BLUD; dan fase fluktuasi 2022–2024 di mana capaian sempat naik ke 38% pada 2022 lalu turun ke 29% pada 2024 — justru saat target sudah disesuaikan ke level lebih realistis.

Dari sisi dampak, ketiga kelompok pemangku kepentingan merasakan dampak yang tidak merata. Pemerintah memperoleh manfaat transparansi pencatatan namun kehilangan kemampuan pengawasan real time. Juru parkir mendapat kemudahan standarisasi tarif namun menghadapi persoalan kesejahteraan akibat sistem gaji yang tidak konsisten. Masyarakat yang familiar dengan cashless merasakan manfaat nyata, sementara kelompok yang terbiasa tunai cenderung menghindari mesin. Dari sisi keberlanjutan, program tetap dijalankan karena mesin merupakan aset Pemerintah Kota Bandung yang tidak bisa begitu saja dihentikan. Upaya penyesuaian sedang dilakukan, termasuk rencana integrasi QRIS, penggunaan handheld, dan relokasi 112 mesin dari titik yang tidak efektif ke titik yang lebih berpotensi. Ketidaktercapaian target retribusi secara keseluruhan dapat dijelaskan melalui tiga jalur kausal: lemahnya pelatihan SDM yang menyebabkan transaksi tetap manual, ketidakberlanjutan teknologi yang menyebabkan mesin non-aktif massal, dan hilangnya monitoring real time yang menyebabkan kebocoran tidak terdeteksi tepat waktu — mempertegas bahwa kegagalan pada dimensi product merupakan akumulasi dari kelemahan yang bermula sejak dimensi input dan process.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian mengenai pembahasan Evaluasi Program Terminal Parkir Elektronik (TPE) di Kota Bandung tahun 2017-2024 dengan menggunakan model evaluasi CIPP (*Context, Input, Process, Product*) didapatkan kesimpulan sebagai berikut:

1. *Context Evaluation*: Penerapan Program TPE di Kota Bandung memiliki dasar konteks yang kuat. Program ini lahir sebagai respons terhadap permasalahan nyata di lapangan mengenai peningkatan jumlah kendaraan, tingginya potensi kebocoran retribusi akibat sistem manual, serta kebutuhan modernisasi pelayanan publik dalam mewujudkan konsep *smart city*. Tujuan program juga selaras dengan kebijakan daerah yang didukung oleh berbagai regulasi, mulai dari Perda, Perwal, hingga Kepwal.
2. *Input Evaluation*: Persiapan awal program telah dilakukan secara cukup komprehensif. Pemerintah Kota Bandung mengalokasikan anggaran APBD sebesar Rp80 miliar untuk pengadaan

mesin 455 mesin TPE, melatih teknisi hingga diberangkatkan ke negara asal mesin yaitu Swedia, melakukan sosialisasi pada juru parkir yang akan ditugaskan, serta menjalin kerja sama dengan beberapa bank di Indonesia untuk pembayaran non tunai. Meskipun begitu, kesiapan sumber daya manusia dinilai belum optimal karena pelatihan juru parkir hanya dilakukan saat program pertama kali berjalan dan belum dilaksanakan secara berkelanjutan.

3. *Process Evaluation*: Aspek proses menjadi dimensi yang paling banyak menghadapi permasalahan. Berbagai hambatan banyak ditemukan selama berjalannya program, antara lain kerusakan mesin yang cukup masif (dari 445 unit ada 195 unit yang tidak aktif), gangguan jaringan sistem pembayaran, rendahnya adaptasi masyarakat dalam melakukan pembayaran secara non tunai, tindakan vandalisme terhadap mesin, serta berhentinya sistem monitoring *real time* setelah kerja sama dengan cale berakhir. Kondisi ini menyebabkan pelaksanaan program di lapangan belum sepenuhnya berjalan sesuai dengan mekanisme yang telah direncanakan.
4. *Product Evaluation*: Hasil penerapan program TPE memberikan dua sisi yang berlawanan, dimana penerapan TPE sebenarnya berhasil meningkatkan transparansi tarif parkir, dan mengurangi potensi kebocoran retribusi di lapangan dengan menciptakan transaksi yang lebih terstruktur. Namun, di sisi lain realisasi penerimaan retribusi parkir 2017-2024 tidak pernah mencapai 50% dari target yang diterapkan, dengan capaian tertinggi hanya di 38% pada tahun 2022. Secara keseluruhan, program TPE belum bisa dikatakan berhasil sepenuhnya, karena masih memberikan manfaat tertentu. Program ini masih membutuhkan perhatian lebih untuk melakukan penyesuaian untuk mencapai tujuan yang diharapkan.

REFERENSI

- Bagaskara, B. (2025, March 17). *Kondisi Parkir di Kota Bandung: Minim Lahan-Marak Pungli*. Detikjabar.
- Fadilah, J. N. (2023). *IMPLEMENTASI PROGRAM TERMINAL PARKIR ELEKTRONIK (TPE) UNTUK MENINGKATKAN RETRIBUSI PAJAK PARKIR DI KOTA BANDUNG PROVINSI JAWA BARAT*. <http://eprints.ipdn.ac.id/id/eprint/14949>
- Humairah, U. L., Kusumastuti, E. D., & Supriatna, I. (2021). Analisis Pengelolaan Retribusi Parkir Sebagai Strategi Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (Studi Kasus Pada Pemerintah Daerah Kota Bandung). *Indonesian Accounting Research Journal*, 1(3), 466–479. <http://www.djpk.kemenkeu.go.id>
- Kristian, I. (2024). *IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PROGRAM TERMINAL PARKIR ELEKTRONIK (TPE) DI KOTA BANDUNG*. *DISTINGSI: JOURNAL OF DIGITAL SOCIETY*, 2(2), 2024.
- Kristian, I., Gunawan, W., & Jenderal Achmad Yani, U. (n.d.). *IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PROGRAM TERMINAL PARKIR ELEKTRONIK (TPE) DI KOTA BANDUNG*. In *DISTINGSI: JOURNAL OF DIGITAL SOCIETY* (Vol. 2, Number 2).
- Majdi, A. H., & Biana, A. I. (2024). *DETERMINAN POTENSI FRAUD RETRIBUSI PARKIR DI KOTA MATARAM DETERMINANTS OF POTENTIAL PARKING FEE FRAUD IN THE CITY OF MATARAM*. In *Jurnal Akuntansi Universitas Jember* (Vol. 22, Number 2).
- Miftah. (2017, August 7). *KOTA BANDUNG SEMAKIN CERDAS DENGAN TERMINAL PARKIR ELEKTRONIK*. Portal Bandung.
- Miles Matthew. B, Huberman. A Michael, & Saldaña Johnny. (2014). *Qualitative Data Analysis* (3rd ed.). SAGE Publications, Inc.
- Pemerintah Daerah Kota Bandung. (2017). *Peraturan Wali Kota Bandung no 876 Tahun 2017*.
- Pemerintah Daerah Kota Bandung. (2021). *Keputusan Wali Kota Bandung 2021*.
- Pemerintah Kota Bandung. (2010). *PERATURAN DAERAH KOTA BANDUNG NOMOR : 09 TAHUN 2010*.
- Putra, W. (2025, January 10). *Bandung Masuk 12 Besar Kota Termacet Dunia*. Detik Jabar.

GOVERNANCE: Jurnal Ilmiah Kajian Politik Lokal dan Pembangunan

ISSN: 2406-8721 (Media Cetak) dan ISSN: 2406-8985 (Media Online)

Volume 13 Nomor 7 Juli 2026

- Qohar, M. T. (2018). ANALISIS IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TERMINAL PARKIR ELEKTRONIK DI KOTA BANDUNG. *Jurnal Wacana Kinerja: Kajian Praktis-Akademis Kinerja Dan Administrasi Pelayanan Publik*, 21(2), 37. <https://doi.org/10.31845/jwk.v21i2.108>
- Rachmadona, R., Irawati, I., & Suprayogi, Y. (2022). KINERJA BIDANG MANAJEMEN TRANSPORTASI DAN PARKIR PADA DINAS PERHUBUNGAN DALAM MENGATASI KEMACETAN DI KOTA BANDUNG. *JANE - Jurnal Administrasi Negara*, 13(2), 203. <https://doi.org/10.24198/jane.v13i2.28694>
- Stufflebeam, D. L. (2003). The CIPP Model for Evaluation. In *International Handbook of Educational Evaluation* (Vol. 9, p. 32). Springer Netherlands. https://doi.org/10.1007/978-94-010-0309-4_4
- Suherman, D. (2020). Evaluasi Dampak Kebijakan Mesin Parkir Elektronik di Kota Bandung. *Politicon : Jurnal Ilmu Politik*, 2(1), 86–97. <https://doi.org/10.15575/politicon.v2i1.7919>

Penerbit:

LKISPOL (Lembaga Kajian Ilmu Sosial dan Politik)

redaksigovernance@gmail.com/admin@lkispol.or.id

454

Indexed

