

KAJIAN STRATEGI PENGELOLAAN PERPARKIRAN KOTA SEMARANG

K. Hari Basuki^{1*}, H. Kurniawan²

^{1,2}Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

Alamat: Jl. Prof. Soedarto No. 13 Tembalang - Semarang

Jurnal Riptek

Volume 18 No. 1 (19 – 8)

Tersedia online di:

<http://riptek.semarangkota.go.id>

Info Artikel:

Diterima: 12 Juli 2024

Disetujui: 20 Agustus 2024

Tersedia online: 30 Agustus 2024

Kata Kunci:

Parkir, Pengelolaan, Prioritas, Kebutuhan, Perparkiran

Korespondensi penulis:

*Email:

hendartohendarto46@gmail.com

Abstract. Penyediaan fasilitas parkir dapat berfungsi sebagai salah satu alat pengendali lalu lintas. Fasilitas parkir ini pada dasarnya dapat diklasifikasikan menjadi beberapa jenis, yaitu parkir menurut penempatannya, statusnya, kendaraannya, tujuannya, jenis pemilikan dan pengoperasiannya. Kota Semarang merupakan kota MICE (*meeting, incentive, convention, dan exhibition*) menimbulkan potensi kebutuhan ruang parkir. Kebutuhan ruang parkir cenderung meningkat dari tahun ke tahun sehingga perlu diupayakan untuk mengatur layout ruang parkir dan mekanisme pengelolaan perparkiran. Berdasarkan pada latar belakang tersebut, tulisan ini bertujuan untuk mengidentifikasi potensi titik parkir yang sesuai dengan kondisi prioritas kebutuhan perparkiran di badan jalan dengan memperhatikan aktifitas dan ruang jalan dan menetapkan mekanisme yang terukur berdasarkan pola ruang perparkiran guna peningkatan Pendapatan Asli Daerah. Kajian penelitian ini menghasilkan informasi terkait jumlah titik parkir on street di Kota Semarang sebanyak 3.162 titik dan setidaknya kurang lebih 11.048 SRP mobil dan 43.240 SRP motor. Dengan analisa mekanisme pemungutan parkir pada Skenario I (ekspektasi moderat) diperkirakan pendapatan parkir mencapai Rp. 872.125.000,-/bulan, dan Skenario II (parkir berlangganan) mencapai Rp. 43.66.760.000,-/bulan. Dari hasil analisis tersebut, dapat disimpulkan adanya potensi penataan ruang parkir dan mekanisme pengelolaannya yang dapat memberikan yang cukup signifikan terhadap PAD Kota Semarang. Sehingga perlu adanya upaya pengaturan parkir baik secara teknis maupun perizinan dan manajemen pengelolaan parkir yang tentunya harus mengintegrasikan dengan beberapa aktivitas penggunaan lahan disekitar lokasi / kawasan parkir.

Cara mengutip:

Basuki K. H., Kurniawan H. (2024) Kajian Strategi Pengelolaan Perparkiran Kota Semarang. Vol. 18 (1) Halaman 19-28.

<http://riptek.semarangkota.go.id>

Pendahuluan

Kebutuhan infrastruktur parkir di perkotaan pada jaringan jalan yang sudah ada, menjadi prioritas utama bagi pembangunan infrastruktur di Indonesia, termasuk di Kota Semarang. Parkir sangat dibutuhkan untuk pola pergerakan yang berbeda, yang pertama pola pergerakan sepanjang hari kerja, dimana perjalanan yang terjadi cenderung untuk mendukung kegiatan bekerja yang lebih dominan (*working trip base*), sedang pola yang kedua adalah parkir untuk kendaraan yang bersifat kepentingan wisata (*leisure trip base*).

Menjadi catatan penting bahwa Kota Semarang menjadi kota MICE (*meeting, incentive, convention, dan exhibition*) merupakan salah satu sektor strategis yang memiliki *multiplier effect* tinggi terhadap sektor lain.

Informasi data terbaru aktifitas perkotaan dibutuhkan guna mengidentifikasi potensi parkir yang sudah ada. Namun langkah tersebut memerlukan metode efektif dalam pendataan maupun perencanaannya agar diperoleh hasil yang representatif terhadap perilaku berkendara, tetapi memenuhi unsur keselamatan lalu lintas dan

akurasi data satuan ruang parkir yang ada, baik yang sudah terdata maupun yang belum terdata.

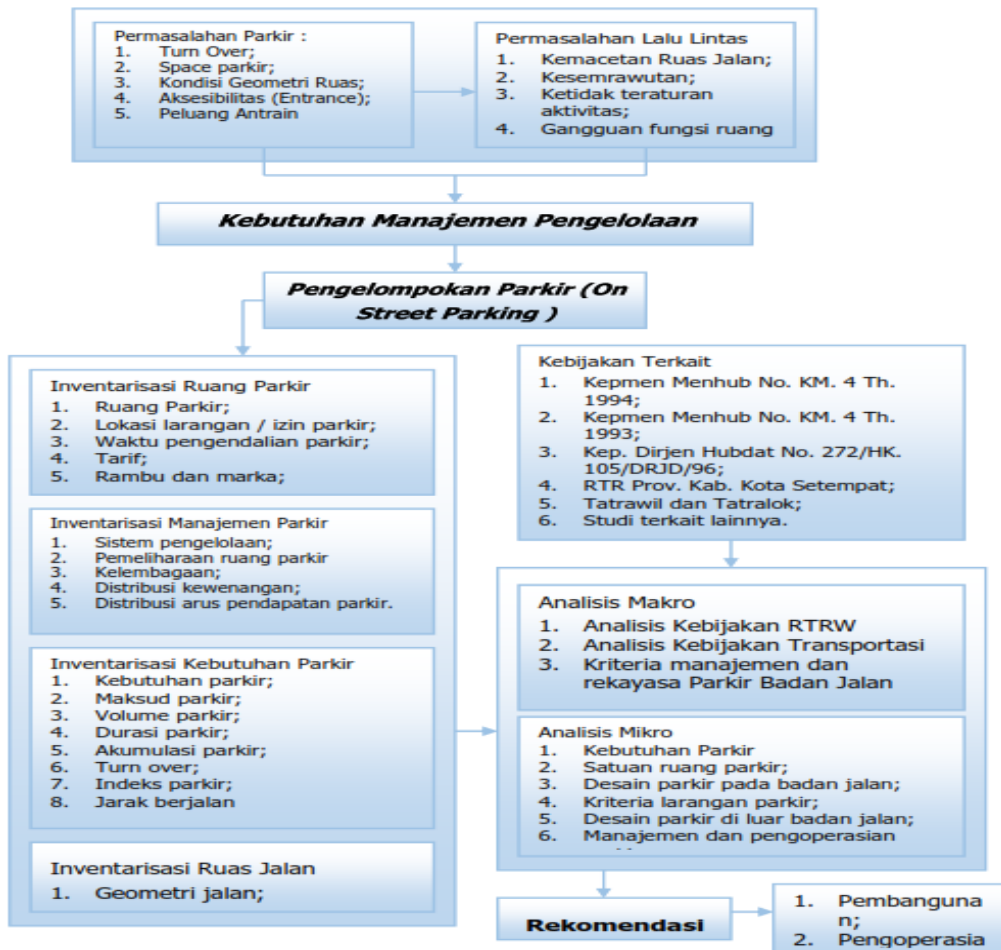
Berdasarkan hasil identifikasi terhadap perkembangan di wilayah Kota Semarang, kecenderungan pola perkembangan fisik yang terjadi adalah mengikuti pola bersifat terpusat (konsentris) seperti pada Kawasan Pasar Johar dan Kawasan Pusat Oleh-Oleh di Jl. Pandanaran. Kawasan tersebut kondisinya jalannya sangat terbebani akibat parkir di badan jalan, sehingga secara fungsi lalu lintas menjadi kurang efektif, namun di sisi lain kawasan ini mempunyai peran yang cukup strategis sebagai pendukung pertumbuhan ekonomi dan wisata. Selain dua kawasan tersebut, masih banyak terdapat lokasi atau kawasan-kawasan dengan fungsi kegiatan tertentu yang masih memanfaatkan badan jalan sebagai area parkir. Kebutuhan ruang parkir cenderung meningkat setiap tahun dan tidak diimbangi dengan penyediaan area parkir yang cukup di pusat-pusat kegiatan. Ketersediaan ruang parkir bagi kendaraan pribadi merupakan salah satu fasilitas yang sangat diharapkan oleh para pengunjung suatu pusat kegiatan.

Dari uraian di atas, hal yang menjadi fokus utama masalah adalah ketersediaan ruang parkir bagi kendaraan pribadi yang merupakan salah satu fasilitas yang sangat diharapkan oleh para pengunjung suatu pusat kegiatan. Sejalan dengan hal tersebut di atas, kiranya perlu dilakukan suatu Kajian Strategi Pengelolaan Perparkiran di Kota Semarang untuk mengantisipasi perkembangan wilayah yang pesat di Kota Semarang. Kajian ini

dititikberatkan pada kajian parkir di badan jalan (*on street parking*) agar lebih fokus.

Data dan Metode Penelitian

Metode analisa yang dilakukan untuk mengkaji strategi pengelolaan perpajakan di Kota Semarang dengan metode analisa deskriptif dan kuantitatif yang terdiri dari 2 tahapan yaitu analisis makro dan analisis mikro kajian perparkiran.



Sumber : Data Diolah, 2024

Gambar 1. Kerangka Pikir Penyusunan Kajian Strategi Pengelolaan Perparkiran di Kota Semarang

Hasil dan Pembahasan

Kebijakan Perparkiran Kota Semarang

Kebijakan terkait dengan perparkiran di Kota Semarang sudah terealisasi didalam beberapa peraturan dan kebijakan, seperti Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK), *Zoning Regulation*, Rencana Teknik Ruang Kota (RTRK), serta kajian Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan dan kajian rencana terkait lainnya. Selain kebijakan tersebut tentunya terdapat beberapa kebijakan lain yg mengatur parkir di Kota Semarang dari tahun 2004

sampai 2023. Namun kebijakan tersebut tidak terintegrasi dan terkesan terpisah-pisah pengaturannya, sehingga memungkinkan terjadi overlap kewenangan dengan beberapa peraturan kebijakan lainnya. Oleh sebab itu diperlukan kajian mengenai perparkiran menjadi 1 (satu) bentuk peraturan yang lengkap dan terintegrasi dengan beberapa kajian maupun peraturan daerah setempat lainnya. Dalam hal ini kebijakan mengenai perparkiran akan diacu dalam perumusan dan penyusunan kegiatan perparkiran maupun kebijakan lainnya di Kota Semarang.



Sumber : Data Diolah, 2024

Gambar 2. Kerangka Konsep Penyusunan Kebijakan Perpajakan di Kota Semarang

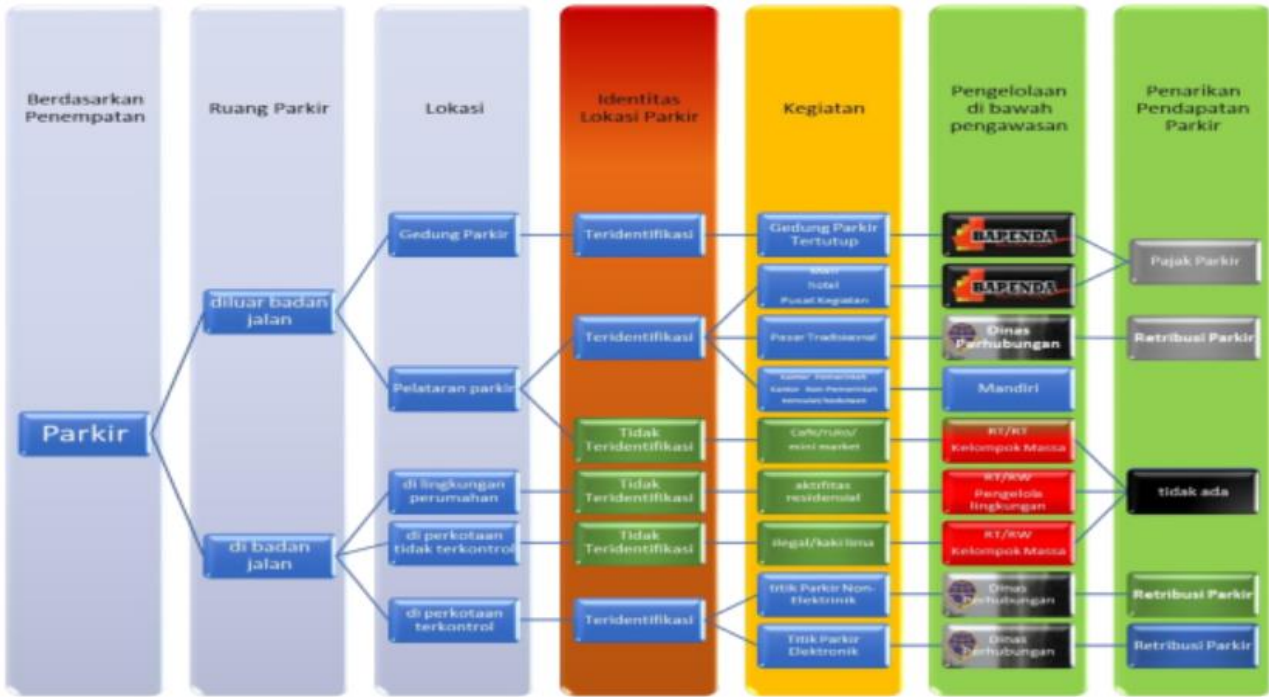
Kelembagaan Dan Pengelolaan

Kewenangan Pengelolaan penyelenggaraan parkir dapat berbeda-beda tergantung pada peraturan dan regulasi yang berlaku di setiap daerah. Secara umum, pengelolaan dan penyelenggaraan parkir di Kota Semarang di bawah Badan Pendapatan Daerah untuk parkir di tempat khusus, dan Dinas Perhubungan untuk parkir di luar tempat khusus. Organisasi Perangkat Daerah tersebut menerapkan aspek pengaturan, pengelolaan, dan pengawasan area parkir untuk kendaraan bermotor.

Berdasarkan Peraturan Walikota Semarang No 106 Tahun 2021 tentang SOTK di lingkungan Dinas Perhubungan, susunan organisasi dan kedudukan Bidang Parkir yang mempunyai dua

seksi yaitu: 1) Seksi Pemungutan dan 2) Seksi Penataan dan Perijinan.

Perangkat organisasi di lingkungan Dinas Perhubungan yaitu Bidang Parkir melakukan penertiban, sebagai pihak yang hanya dapat memberikan teguran dan diminta pindah ke lokasi yang tidak dilarang parkir serta mengurus perizinan. Dalam hal ini, dalam tugas dan kewenangannya, Bidang Parkir tidak mempunyai SOP dalam penindakan, karena hanya ada Seksi Pungutan dan Seksi Perijinan/penataan. Hal ini menjadi lemah dalam penyelenggaraan parkir di badan jalan. Penindakan berupa teguran biasa dikerjakan oleh Satpol PP. Sementara itu yang menyangkut pelanggaran parkir yang menyangkut lalu lintas ditindak oleh Polisi sebagai pengejawantahan UU 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.



Sumber : Data Diolah, 2024

Gambar 3. Kewenangan Pengelolaan Perpajakan di Kota Semarang

Penataan dan Pengaturan Pola Perpajakan di Badan Jalan

Penataan dan pengaturan pola perpajakan di Kota Semarang dilakukan dengan beberapa kriteria, serta kajian *on street* dan *off street parking*. Pada jalan-jalan yang lebarnya kurang, hanya parkir

sejajar saja yang dapat digunakan, karena parkir bersudut kurang aman jika dibandingkan dengan penggunaan parkir sejajar untuk suatu daerah dengan kecepatan kendaraan yang tinggi. Parkir bersudut hanya diperbolehkan pada jalan-jalan kolektor dan lokal yang lebar kapasitasnya mencukupi.



Sumber : Data Diolah, 2024

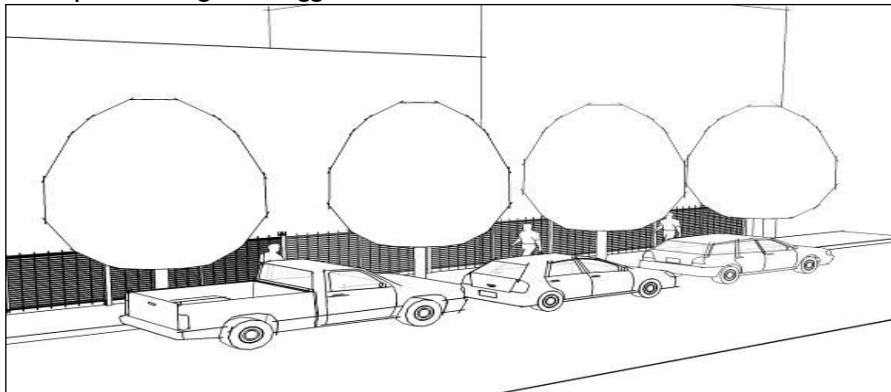
Gambar 4. Sketsa Pengaturan Sirkulasi Pejalan Kaki terhadap Lokasi-Lokasi Parkir

Untuk pola parkir *on street*, pola parkir yang direncanakan harus memperhatikan hirarki jalan yang ada. Pola parkir yang sesuai untuk pola parkir

on street adalah pola parkir paralel karena tidak terlalu banyak menggunakan badan jalan sehingga badan jalan yang tersedia masih cukup lebar. Untuk

parkir pada ruas jalan Kabupaten, pola parkir yang sesuai adalah pola parkir paralel mengingat lebar jalan pada ruas jalan ini yang relatif lebih sempit. Di samping itu, penataan parkir dengan menggunakan

sistem satu jalur untuk parkir dapat mengurangi pemakaian badan jalan untuk parkir. Sehingga badan jalan yang tersisa lebih banyak.



Sumber : Data Diolah, 2024

Gambar 5. Pola Parkir Ideal pada Badan Jalan (*On Street*) di Kota Semarang

Dari kondisi ini tentunya untuk ruas-ruas jalan di Kota Semarang perlu diidentifikasi kemudian dalam upaya perencanaan kebutuhan ruang-ruang parkir *on street parking* pada tahapan perencanaan dan pengembangan selanjutnya dengan memperhatikan beberapa hal, sebagai berikut:

1. Pengembangan *on street parking* perlu dikendalikan, terutama pada zona-zona wilayah padat;

2. Pembatasan dilakukan dengan alasan mengingat pada wilayah ini aktivitas pergerakan manusia dan barang sangat tinggi yang dilihat dari hasil pemodelan pembebanan jaringan jalan sebelumnya;
3. Beban lalu lintas yang tinggi diakibatkan adanya tarikan dan bangkitan perjalanan pada ruas-ruas jalan dari zona-zona asal dan tujuan, seperti kawasan-kawasan industri yang ada di wilayah tersebut.



Sumber: Data Diolah, 2024

Gambar 5. Tipikal Bentuk Pengecualian Jika Intervensi Lahan di Kota Semarang disekitar Ruas Jalan dilakukan

Konsep Desain Area Parkir Secara Umum

Desain area parkir kendaraan pribadi hendaknya dapat memberikan kesan yang luas (mampu menampung jumlah kendaraan) dan memberikan jaminan keamanan kepada pemilik kendaraan tersebut. Sistem informasi area parkir kendaraan hendaknya cukup jelas. Beberapa hal

yang perlu diperhatikan dalam perencanaan area parkir kendaraan, yaitu:

1. Penyediaan akses fasilitas yang memadai;
2. Layout area parkir dan disain parkir;
3. Keamanan kendaraan;
4. Penerangan area parkir.

Layout area parkir dirancang sedemikian rupa untuk memudahkan pemilik kendaraan melakukan manuver parkir di area tersebut. Kemudian mencari tempat parkir dan mengetahui keberadaan kendaraan pribadinya saat diparkir, menjadi faktor penting yang seringkali diperhatikan oleh pemilik kendaraan. Penyediaan akses tunggal yang menerus menuju area parkir dari titik masuk fasilitas akan memberikan kemudahan dan efisiensi dalam pengoperasiannya. Perlu disediakan akses khusus yang terhindar dari konflik (pertemuan dengan moda lain) selama pergerakan menuju area parkir.

Retribusi dan Tarif Parkir

Berdasarkan pengolahan data dan informasi dapat diidentifikasi bahwa, penerapan tarif yang ada menggunakan patokan harga yang bervariasi, tidak berdasarkan peraturan yang telah ditetapkan, khususnya pada saat ada even khusus, dimana rata-rata patokan harga untuk kendaraan roda empat antara Rp. 10.000,- sampai Rp. 25.000,- harga tersebut bervariasi tergantung dimana lokasi parkir tersebut dan tingkat pelayanan yang diberikan kepada pengguna jasa parkir. Sementara itu untuk sepeda motor sekitar Rp 3000,- sd Rp. 5000,-. Di sisi lain juga terdapat hal yang menguntungkan bagi pelaku parkir, yaitu belum diterapkannya sistem penambahan tarif parkir berdasarkan penambahan dan lamanya waktu parkir, seperti yang telah disebutkan pada peraturan-peraturan di atas. Penerapan tarif parkir seharga tersebut adalah untuk mobil, sedangkan berdasarkan peraturan untuk kendaraan roda 4 atau lebih dibedakan. Secara prinsip perlu digaris bawahi, bahwa aturan sesuai dengan ketentuan yang berlaku terkait pentarifan parkir pada badan jalan sudah secara umum mengacu pada Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2021 tentang tentang Tarif Retribusi Tempat Khusus Parkir di Kota Semarang.

Di dalam pengelolaan lokasi parkir baik oleh perorangan maupun swasta tentunya perlu adanya bagi hasil antara masyarakat atau swasta dengan pemerintah. Berdasarkan hasil survei primer yang dilakukan dapat diidentifikasi bahwa terdapat beberapa pihak swasta yang menyetorkan atau melakukan pembagian kompensasi dengan Pemerintah Daerah, sebesar:

- 0-25% sebesar 32%;
- 25-50% sebesar 7%.

Namun terdapat beberapa angka prosentase berdasarkan hasil survei sebesar 22% yang tidak memberikan pola bagi hasil kepada Pemerintah Daerah setempat dan 39% lainnya

tidak diketahui proses pembagian nilai kompensasi hasil retribusi parkir tersebut.

Skenario 1 Pendapatan Parkir Berdasarkan Penarikan Retribusi Parkir Secara Konvensional

Estimasi Sederhana pendapatan hasil dari retribusi parkir yang dapat dihasilkan dengan asumsi bahwa dalam 1 (satu) hari setiap Satuan Ruang Parkir terjadi setidaknya 2 kali pergantian periodik per jam pengguna lahan parkir *on street*. Ketetapan nilai dan asumsi yang digunakan adalah sebagai berikut:

- 1) Biaya parkir sejumlah Rp 2.000,- untuk sepeda motor, sedangkan untuk kendaraan jenis mobil peneanaan tarif parkir adalah sejumlah Rp 3.000,-.
- 2) Biaya parkir dikenakan pada 1(satu) kejadian parkir baik itu sepeda motor maupun mobil penumpang berdasarkan SRP yang telah didata pada survei sejumlah 1401 titik parkir
- 3) Dibedakan titik parkir pada siang dengan malam hari
- 4) Terdapat 2 shift untuk parkir siang, dan 1 shift untuk parkir malam
- 5) Jam operasi tiap titik parkir adalah 4 jam per hari
- 6) Tingkat tur over kendaraan, atau lama parkir rata-rata adalah 1 jam siang dan 0,5 jam untuk malam
- 7) Tingkat isian SRP adalah 0,75%
- 8) Hari efektif 25 hari/bulan
- 9) Hari hujan 102 hari/tahun sehingga tingkat isian SRP menjadi 0,5.

Berdasarkan ekspektasi moderat kontribusi retribusi parkir untuk PAD sebesar 10% dengan pungutan retribusi flat Rp.30.000,00/hari/titik, maka diharapkan diperoleh bahwa pendapatan parkir perhari adalah Rp34.885.000,00 /hari. Dengan pendekatan tersebut maka dapat diperkirakan pendapatan parkir perbulan sebesar Rp872.125.000,00 /bulan dan pertahun sebesar Rp11.720.802.739,73 /tahun.

Skenario 2 Pendapatan Parkir Berdasarkan Penarikan Retribusi Parkir Secara Berlangganan

Pendapatan hasil dari retribusi parkir secara berlangganan atau biasa disebut parkir berlangganan dilakukan dengan asumsi bahwa:

- 1) Biaya parkir sejumlah Rp 2.000,- untuk sepeda motor, sedangkan untuk kendaraan jenis mobil

pengenaan tarif parkir adalah sejumlah Rp 3.000,-.

- 2) Biaya parkir dikenakan pada 1(satu) kejadian parkir baik itu sepeda motor maupun mobil penumpang berdasarkan SRP di badan jalan yang telah dilakukan survei primer dan data sekunder sejumlah 11048 SRP mobil dan 43240 SRP sepeda motor.
- 3) Jumlah kendaraan didasarkan pada kepemilikan kendaraan (CarOwnership) di wilayah Kota Semarang berdasarkan data terbaru tahun 2023 dari Kepolisian.
- 4) Waktu operasi pelayanan parkir berlangganan dilakukan secara elektronik sepanjang 365 hari pertahun.

Penarikan Pajak Parkir

Mekanisme penarikan pajak parkir oleh pemerintah daerah dapat bervariasi tergantung pada kebijakan dan aturan yang berlaku di setiap daerah. Namun, secara umum, berikut adalah langkah-langkah yang umumnya terlibat dalam mekanisme penarikan pajak parkir oleh pemerintah daerah:

- 1) Peraturan Perpajakan;
- 2) Pengenaan pajak;
- 3) Identifikasi dan Pemantauan;
- 4) Pengumpulan Pajak;
- 5) Pengelolaan dan Pelaporan

Penarikan Parkir Berlangganan

Mekanisme penarikan retribusi parkir berlangganan dapat bervariasi tergantung pada kebijakan dan sistem yang diterapkan oleh masing-masing pemerintah daerah atau pengelola parkir. Namun, secara umum, berikut adalah langkah-langkah yang umumnya terlibat dalam penarikan retribusi parkir berlangganan:

- 1) Pendaftaran
- 2) Verifikasi dan Pengesahan
- 3) Pembayaran
- 4) Penerbitan Kartu/Identifikasi
- 5) Akses Parkir

Pembayaran Otomatis

Pelayanan parkir telah mengadopsi berbagai teknologi untuk meningkatkan efisiensi dan kenyamanan bagi pengendara kendaraan. Berikut

adalah beberapa teknologi yang digunakan dalam pelayanan parkir.

- 1) Sensor Parkir
- 2) Mesin Parkir Otomatis
- 3) Sistem Pembayaran Elektronik
- 4) Aplikasi Seluler
- 5) Sistem Manajemen Parkir Berbasis Cloud
- 6) Pengenalan Plat Nomor Kendaraan
- 7) Teknologi *Cashless*

Penanganan Parkir Ilegal

Penanganan parkir ilegal dapat melibatkan langkah-langkah berikut untuk memastikan penegakan aturan dan keteraturan dalam penggunaan lahan parkir:

- 1) Pendidikan dan Kesadaran
- 2) Peningkatan Patroli
- 3) Penggunaan Teknologi Pendeteksi
- 4) Sanksi dan Denda Tegas
- 5) Penghapusan Parkir Ilegal Secara Fisik
- 6) Kolaborasi dengan Pihak Swasta
- 7) Evaluasi dan Perbaikan Infrastruktur Parkir

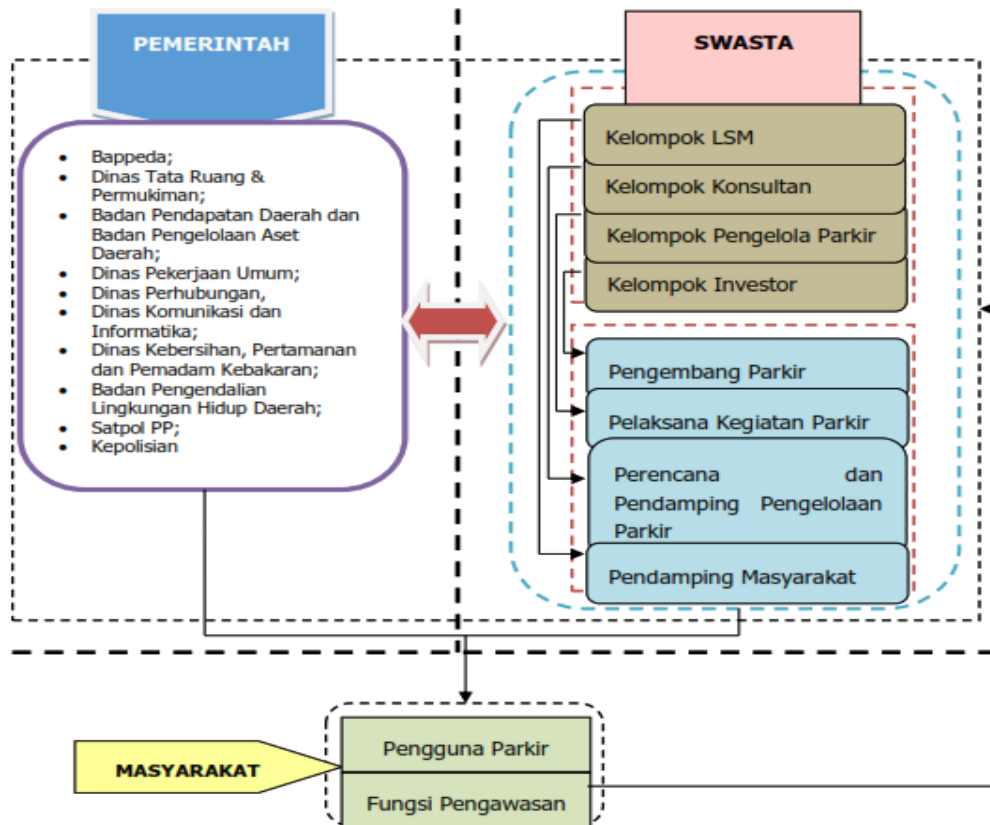
Peran Lembaga Konsumen

Peran masyarakat dan lembaga konsumen sangat penting dalam evaluasi pelayanan parkir. Berikut adalah beberapa peran yang dapat dimainkan oleh masyarakat dan lembaga konsumen dalam evaluasi pelayanan parkir:

- 1) Memberikan Umpan Balik;
- 2) Pelaporan Pelanggaran atau Kecurangan;
- 3) Partisipasi dalam Konsultasi dan Pertemuan;
- 4) Membentuk Lembaga Konsumen;
- 5) Melakukan Penelitian dan Studi Independen;
- 6) Monitoring dan Pengawasan.

Pengembangan Konsep Kelembagaan dan Pengelolaan Perpajakan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan sebelumnya, konsep pengembangan kelembagaan perlu sekali dilakukan dengan melibatkan dari pemerintah, swasta dan masyarakat. Konsep yang perlu diterapkan adalah pola pembangunan berkelanjutan dengan melibatkan peran aktif masyarakat dalam hal pengawasan dan keterlibatan secara aktif kaitannya dengan pengelolaan dan pengaturan parkir. Secara lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut ini:



Sumber: Data Diolah, 2024

Gambar 7. Kajian Kelembagaan dan Keterlibatan Stakeholder dalam Pengelolaan Parkir di Kota Semarang

Kesimpulan

Analisis Pengelolaan parkir dititikberatkan pada mekanisme pemungutan parkir yaitu dengan Skenario 1 dengan Retribusi Parkir, dan Skenario 2 dengan Parkir Berlangganan. Dengan potensi parkir dan ketersediaan satuan ruang parkir, baik itu sepeda motor maupun kendaraan ringan/mobil, maka terdapat potensi pendapatan kotor sebesar Rp106.722.147.945,21 per tahun.

Rekomendasi

Berdasarkan Laporan Akhir Strategi Pengelolaan Perparkiran di Kota Semarang Tahun 2023 dapat diberikan saran bahwa studi ini merupakan memuat kajian mengenai penataan maupun pengaturan parkir baik secara teknis maupun perizinan dan manajemen pengelolaan parkir yang tentunya harus mampu mengintegrasikan dengan beberapa aktivitas penggunaan lahan di sekitar lokasi / kawasan parkir. Selain itu kajian terhadap manajemen parkir ini juga harus terintegrasi dengan tata ruang disekitarnya. Identifikasi titik parkir dilakukan pada setiap pusat kegiatan dikota semarang seperti pasar tradisional, tempat ibadah, pusat perbelanjaan, tempat wisata, kuliner dan sekolah/pendidikan. Pemasangan sarana dan prasarana parkir di titik-titik tertentu, dengan pemasangan rambu larangan parkir di setiap jalan

arteri dan pemasangan rambu parkir dengan design yang menunjukkan jumlah SRP kendaraan, jam operasional dan ID parkir. Evaluasi penyelenggaraan parkir dengan dinas yang terkait berupa sosialisasi manajemen parkir, pemutahiran data SRP, dan evaluasi financial untuk mendapatkan hasil yang lebih baik pada masa depan.

Daftar Pustaka

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 4 Tahun 1994 tentang Tata Cara Parkir Kendaraan Bermotor di jalan

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272/HK. 105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir.

Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 4 Tahun 2022 tentang Retribusi Perizinan Tertentu

Peraturan Walikota Semarang Nomor 37 Tahun 2021 tentang Tarif Retribusi Tempat Khusus Parkir;

- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 7 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 3 Tahun 2012 tentang Retribusi Jasa Usaha di Kota Semarang
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Retribusi Perizinan Tertentu di Kota Semarang;
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 3 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Usaha di Kota Semarang;
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Umum di Kota Semarang;
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 10 Tahun 2011 Tentang Pajak Parkir di Kota Semarang;
- Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum.
- Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
- Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Halaman ini sengaja dikosongkan