



# **Palembang City Centre Parking Management Study**

**Palembang,  
April 18, 2012**

**Paul Barter  
M. Nanang Prayudyanto  
Arimbi Jinca**



# Outline

- Context (*konteks*)
- Fundamentals (*fundamental/dasar*)
- Existing conditions (*kondisi eksisting/saat ini*)
- Main preliminary recommendations (short term)  
(*rekomendasi utama tahap awal – jangka pendek*)
- Longer term changes (*perubahan jangka panjang*)
- Complementary policies (*kebijakan yang mendukung*)



- GIZ-SUTIP mission to Palembang (*Misi GIZ-SUTIP ke Palembang*)
- TransMusi
- Jl. Sudirman: “main street” but in decline  
(*Jl. Sudirman: “jalan utama” namun mengalami penurunan*)
  - Designed for traffic flow not as city’s heart  
(*Didesain untuk kelancaran lalu lintas, tidak sebagai “jantung kota”*)
- Pushed to forbid parking on national roads  
(*Didorong untuk melarang parkir di jalan nasional*)
  - Hence a search for off-street parking sites (*Namun cari tempat untuk parkir diluar badan jalan*)
- Towards parking policy for sustainable transport (*Menuju kebijakan parkir untuk transportasi berkelanjutan*)
- But missing fundamentals: (*Tetapi fundamental yang masih kurang*)
  - Leaky parking payments system (*ada kebocoran sistem pembayaran parkir*)
  - Lack of time-based parking fees on-street (*Kurangnya pembayaran parkir progresif pada parkir on-street/parkir di badan jalan*)

# **giz** Fundamentals: Parking is best treated as a commodity

*(Fundamental : Parkir merupakan upaya terbaik sebagai komoditi)*

- Parking is not a basic need *(Parkir bukanlah kebutuhan dasar)*
- It is used by individuals for personal/private purposes *(Parkir digunakan oleh individu untuk tujuan pribadi / swasta)*
- Best to think of parking as a commodity that motorists must 'rent' at a market price *(Pemikiran terbaik yaitu parkir sebagai komoditi bagi pengendara kendaraan bermotor yang harus 'di sewa' sesuai dengan harga pasar)*
- No reason for government to subsidize downtown parking supply. *(Tidak ada alasan bagi pemerintah untuk mensubsidi penyediaan parkir di perkotaan. Pengendara kendaraan bermotor hendaknya membayar untuk ruang parkir yang mereka gunakan)*

# **giz** For example, Tokyo has commercial parking in most areas



*(Contoh : Tokyo mempunyai parkir yang komersil di hampir seluruh wilayah)*



Even for residential parking  
*(bahkan untuk parkir perumahan)*



Tokyo



# **giz** Fundamentals: effective, trusted pricing mechanism with time-based tariffs not one-time payments

*Fundamental : efektif, mekanisme pembayaran yang handal dengan basis waktu dan tidak dengan sistem pembayaran satu kali (flat)*

Singapura



Makati,  
Metro  
Manila,  
Philippines





If you want cheap parking then supply must be high and will need subsidy *(jika anda ingin parkir murah, maka suplai harus tinggi dan akan perlu subsidi )*

OR ATAU

Aiming for the amount that best serves our policy goals is a good idea but difficult to achieve *(Bertujuan untuk jumlah yang paling melayani tujuan kebijakan kami adalah ide yang baik tetapi sulit untuk dicapai)*

OR ATAU

It may be best to allow supply to adapt to context via market processes (with market prices)

*Ini mungkin yang terbaik untuk memungkinkan pasokan beradaptasi dengan konteks melalui proses pasar (dengan harga pasar)*



Local governments often try to boost supply of parking. But how much is enough? And at what price?

*Pemerintah lokal sering mencoba untuk menambah suplai parkir. Tapi bagaimana itu bisa cukup? Dan berapa harganya?*

In the past, the Tokyo Government built public underground parking. Today, such parking has prices close to market prices. *Di masa lalu, Pemerintah Tokyo membangun parkir umum di bawah tanah. Hari ini, parkir tersebut memiliki harga yang mendekati harga pasar.*

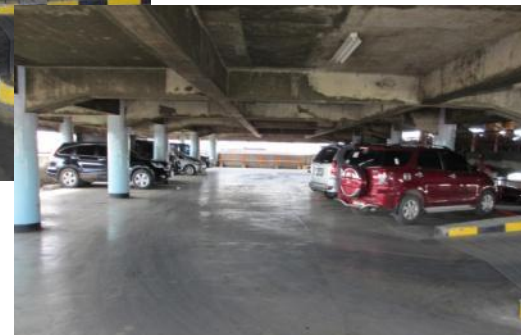


# Off-street parking is often under-utilized even when nearby streets are saturated

*(Off-street parkir sering tidak digunakan walaupun dekat dengan jalan yang sudah penuh sesak parkir)*



Dhaka





# Fundamentals: Downtowns are best when planned to be “Walkable Park-Once Districts”

*(Fundamental : Pusat kota adalah kawasan terbaik ketika direncanakan sebagai “parkir sekali”/park-one)*





# **Existing conditions:** impacts of 'sudut' parking in Jl. Sudirman

*(Kondisi saat ini : Dampak dari parkir sudut di Jalan Sudirman)*



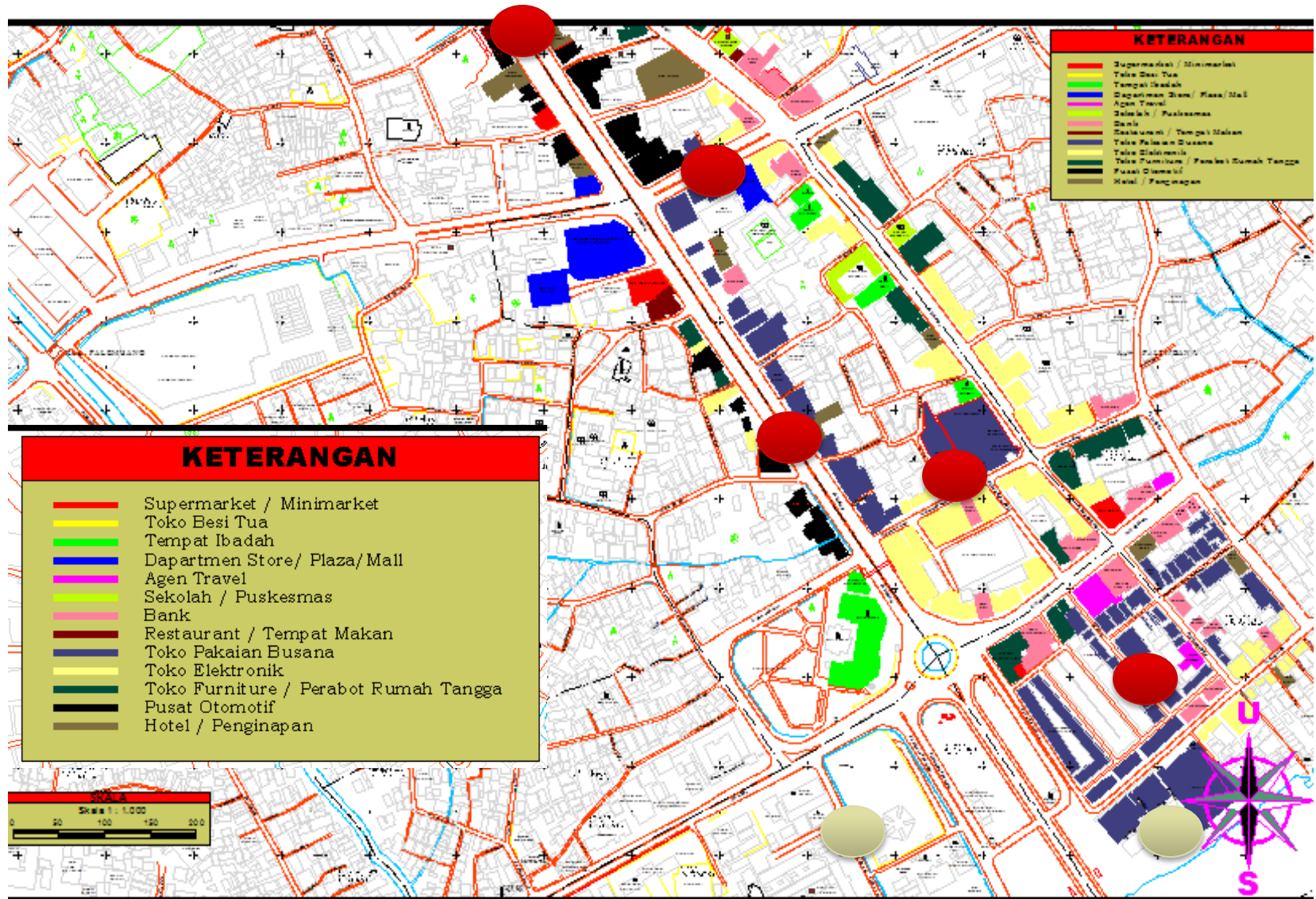


# Existing conditions: spare capacity but regular localized saturation

*(Kondisi saat ini : kapasitas masih senggang tersisa namun kondisi lokal sekitar jenuh/sesak)*



# giz Existing conditions: Building Uses



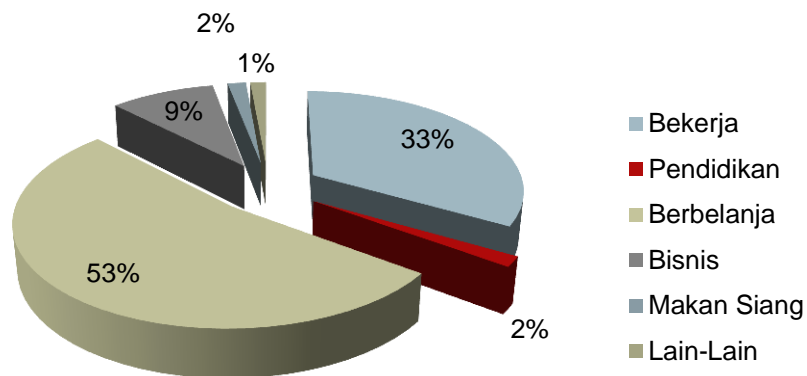


# Existing conditions:

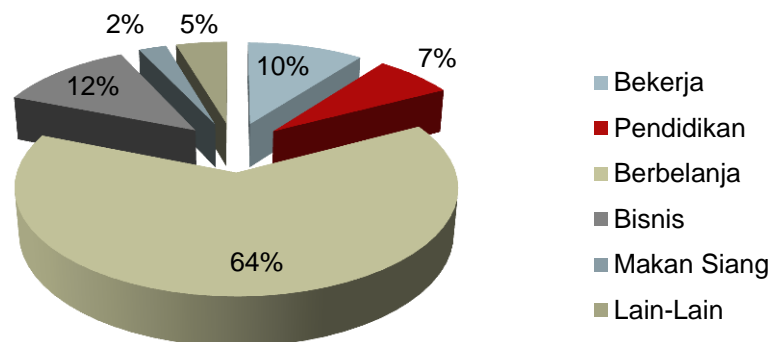
## Maksud Perjalanan



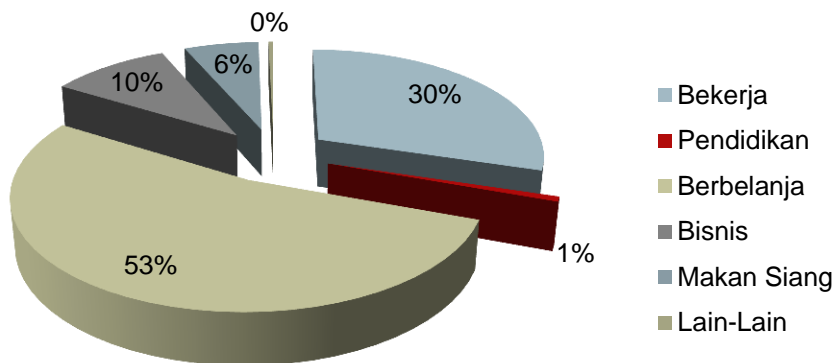
**16 Ilir**



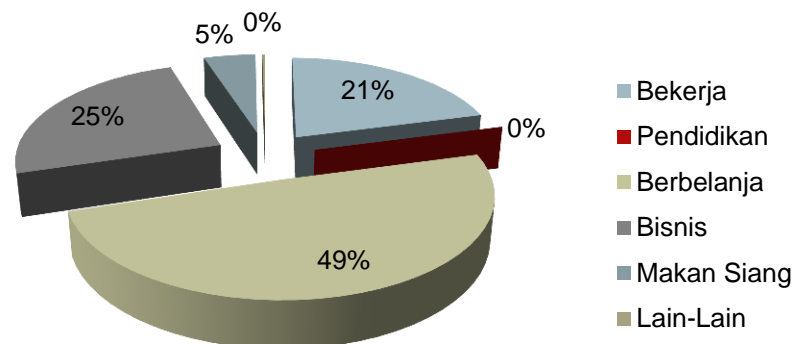
**Rustam Effendi**



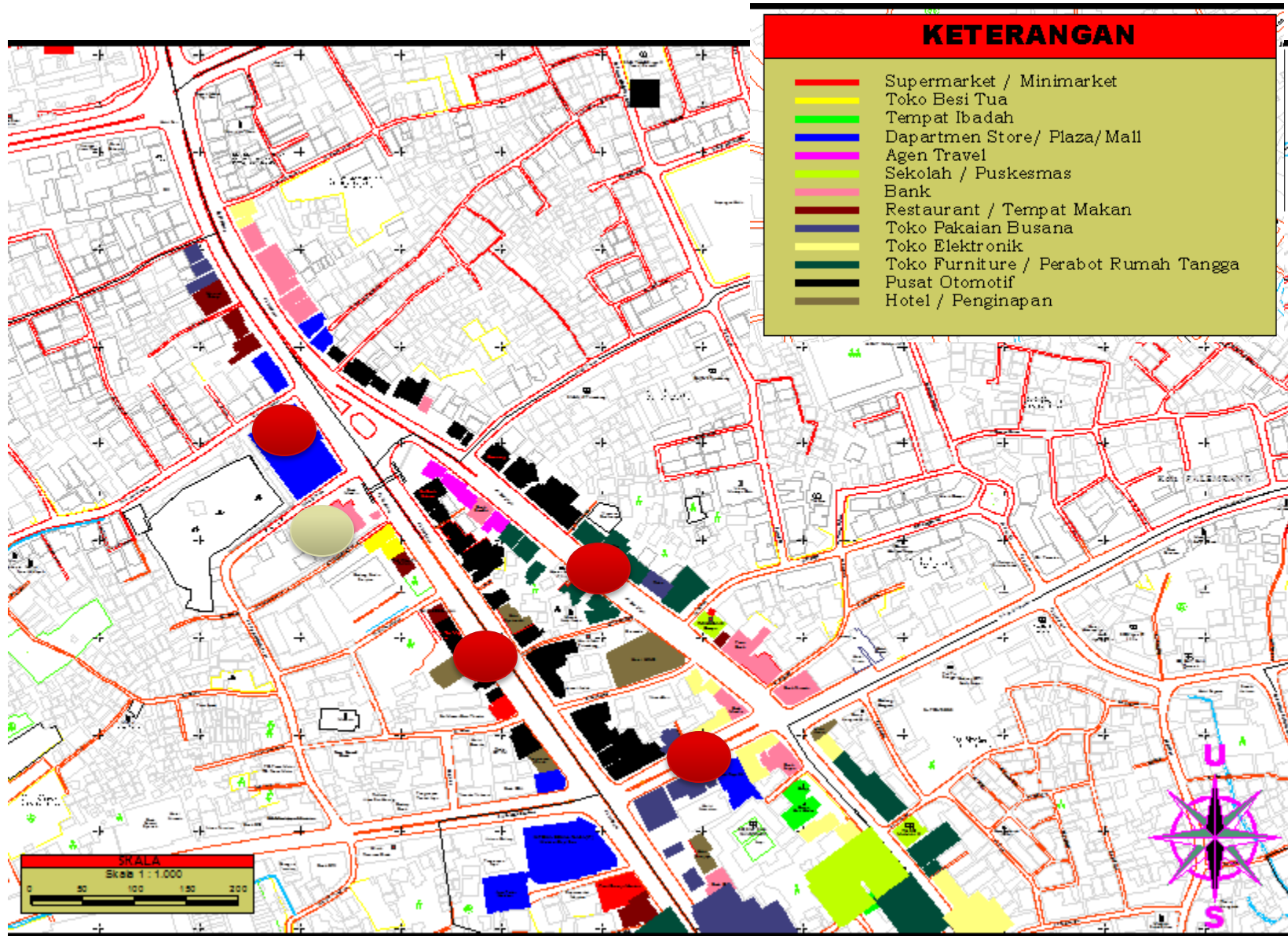
**Sudirman Selatan**



**Maksud Perjalanan di Sudirman (Utara)**



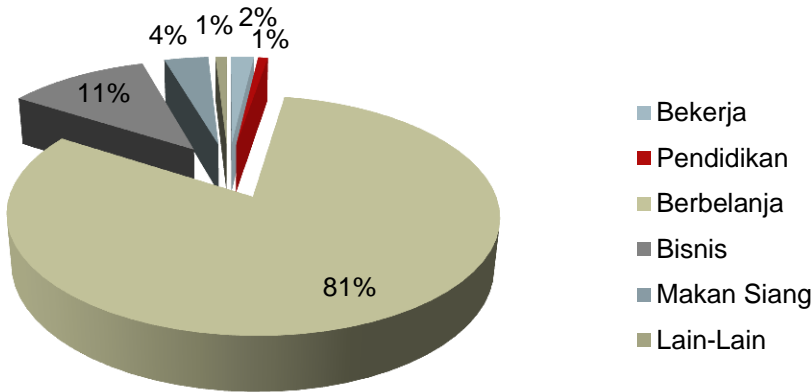
# **giz** Existing conditions: Building Uses



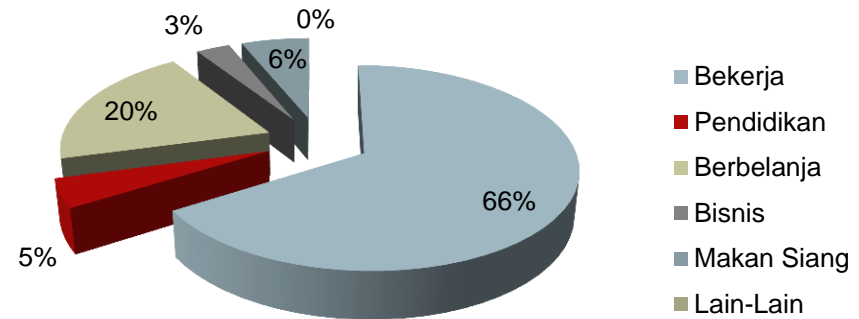


## Maksud Perjalanan

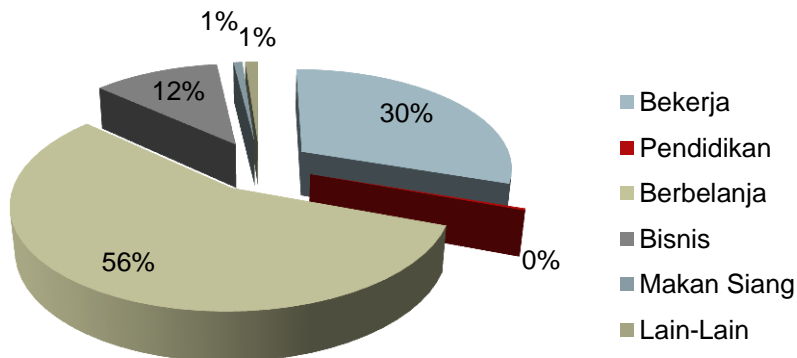
### Maksud Perjalanan di Pasar Cinde



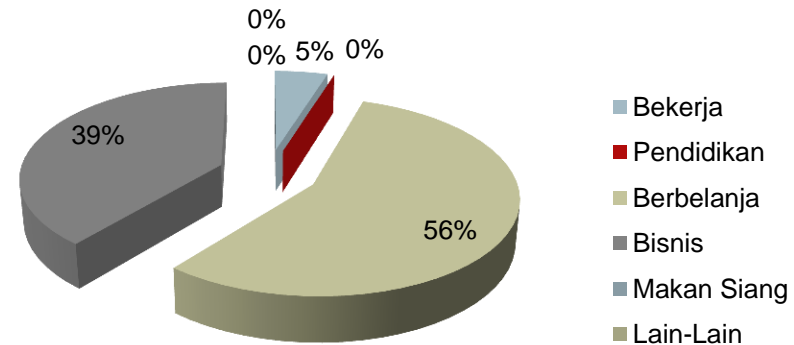
### Maksud Perjalanan di Cineplex



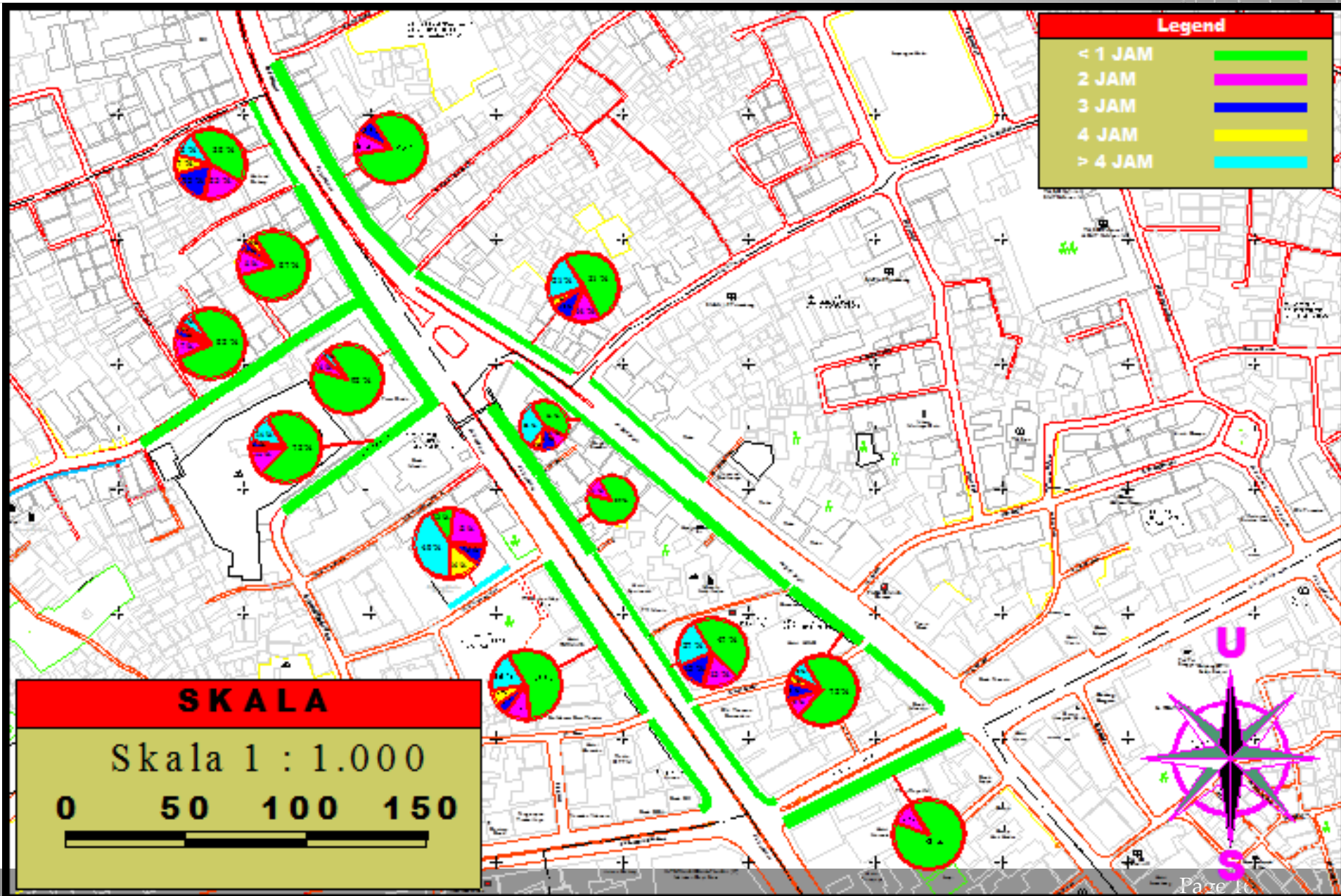
### Maksud Perjalanan di Kol Atmo (Utara)



### Letkol Iskandar (Timur)



# giz Existing conditions: Durasi parkir

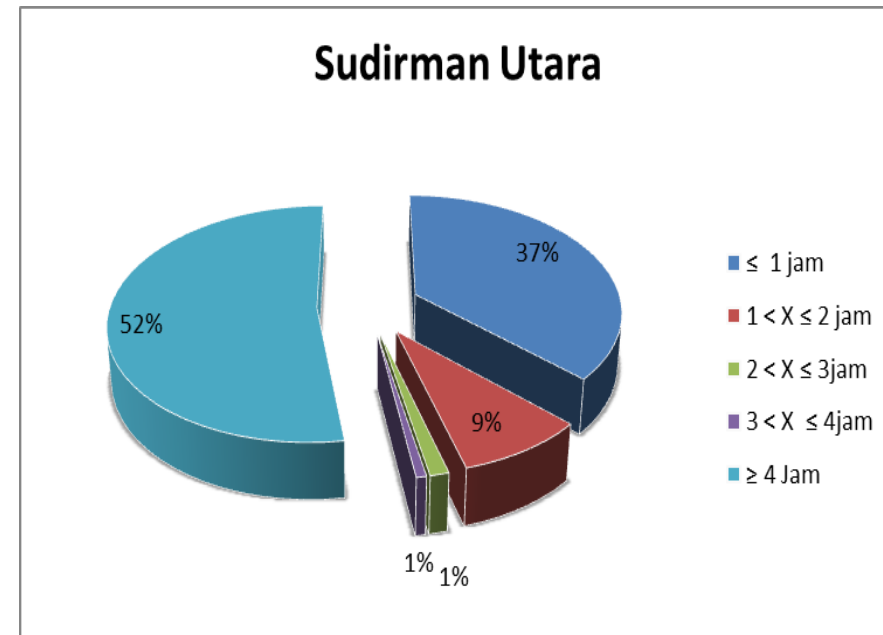




**Existing conditions:** despite short average durations, often 40% of space is long-term parking *(Kondisi saat ini: walaupun durasi parkir rata-rata singkat, seringkali 40% ruang digunakan untuk parkir dengan durasi yang lama)*

Segmen	Durasi Parkir Per Segmen (MOBIL)				
	$\leq 1$ jam	$1 < X \leq 2$ jam	$2 < X \leq 3$ jam	$3 < X \leq 4$ jam	$\geq 4$ Jam
Sudirman (Utara)	68%	8%	1%	1%	23%

The graph below shows the % of space used by long-term parking. It is higher than you would think if you only look at durations (table on the left) *Grafik ini menunjukkan 5 penggunaan ruang pada parkir dgn durasi yang lama. Ini lebih banyak dari yang anda pikirkan perihal durasi (lihat tabel disamping)*



Long-term parking is easier to shift away from the street (via time-based pricing for example) than short-term parking *(Parkir durasi lama lebih mudah untuk dipindahkan dari jalan (sbg contoh melalui pembayaran berdasarkan waktu) dibandingkan dengan parkir durasi singkat)*

# Existing conditions: weak payments system limits parking policy choices

*(Kondisi parkir saat ini :*

*Sistem pembayaran yang kurang handal membatasi pilihan kebijakan)*

- This makes price changes politically difficult *(ini membuat perubahan harga yang sulit secara politik )*
- It means pricing changes might not increase revenues *(maksudnya perubahan parkir mungkin tidak meningkatkan pendapatan)*
- Without time-based fees on-street it is difficult to encourage long-duration parking to shift to off street locations *(tanpa pengenaan tarif berbasis waktu pada on-street adalah sulit untuk mendorong parkir dengan durasi yang lama untuk di pindah ke lokasi parkir off-street)*





- Dasar Pertimbangan:

1. Walikota: target penerimaan pendapatan parkir on-street dari 3,5 M menjadi 11,0 M (3 kali lipat)

- Fakta:

1. Retribusi Parkir On-Street tidak hanya dikelola oleh Dishub ttp juga oleh Dinas Pasar, Dinas Pariwisata, BAP (Badan Aset Propinsi).
2. Keterbatasan petugas Dishub (UPT Parkir) menangani lapak on-street sebanyak 517 titik.
3. Banyaknya kepentingan penguasa yang harus diakomodir Dishub.
4. Pemilik lahan yang menyatakan keberatan dengan target yang ditetapkan Dishub. (Dishub sebagai regulator, bukan pemilik lahan).
5. Honor juru parkir yang masih dibawah UMR.

# Existing conditions: off-street parking financially unattractive for now

*Kondisi saat ini : off-street parkir tidak atraktif secara finansial*

- At current parking prices, user fees might cover operating and construction costs but not land costs *Pada kondisi tarif parkir saat ini, tarif mungkin meliputi biaya operasional dan konstruksi namun tidak untuk biaya lahan*
- City Govt. should avoid investing in loss-making parking facilities. *(Pemerintah Kota harus menghindari investasi pada fasilitas parkir yang menyebabkan kerugian*
- To do so would be another subsidy for private motorists *dalam hal ini bisa mensubsidi untuk pengguna kendaraan bermotor*
- Subsidy would contradict goal of making parking an important source of revenue *Subsidi akan bertentangan dengan tujuan untuk membuat parkir sebagai sumber penting pendapatan daerah*



# Existing conditions: Jl. Sudirman is too hard to cross. It is a barrier

*(Kondisi saat ini: Jl. Sudirman sulit untuk di seberangi. Ini merupakan rintangan)*

- This undermines TransMusi  
*(ini mengurangi pengguna TransMusi)*
- Difficult to make this area a 'walkable park-once district'  
*(Sulit untuk membuat kawasan ramah pejalan kaki dengan kawasan parkir sekali)*
- It is incompatible with Jl. Sudirman's status as an important place at the heart of the city  
*(tidak sesuai dengan status Jl. Sudirman sebagai bagian terpenting di jantung kota)*









- **Lay foundations for stronger parking policy** (for future role in achieving more sustainable transport) *Fondasi kuat untuk peran kebijakan parkir yang kuat (dalam agenda transportasi berkelanjutan)*
  - For example, a more reliable payments mechanism *sebagai contoh, sebuah mekanisme pembayaran yang lebih handal*
  
- **Step-by-step approach on parking supply changes in order to enable gradual adjustments** *(Pendekatan secara bertahap pada perubahan suplai parkir yang memungkinkan penyesuaian bertahap)*





- Establish low-leakage, reliable pricing with time-based fees via contracting out to private sector *(mengembangkan tingkat kebocoran yg rendah, tarif yang layak berdasarkan durasi melalui kontrak dengan pihak swasta)*
- Reduce impacts of parking in Sudirman by shifting to parallel parking within a narrow service lane *(mengurangi dampak parking di Sudirman dengan menggeser ke parkir paralel dalam layanan jalur yang sempit)*
- Enable interim off-street surface parking areas to test market conditions for off-street parking investments *(##### menggunakan area-area parkir off-street untuk menguji kondisi pasar untuk investasi parkir off-street)*
- Encourage better use of existing off-street parking *(mendorong penggunaan yang lebih baik pada parkir off-street yang sudah ada)*

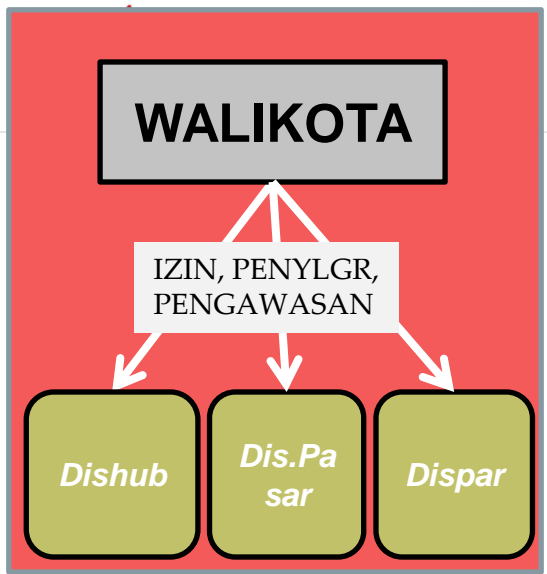




contracting out *Tarif parkir yang handal/memadai pada on-street melalui penetapan tarif durasi berdasarkan kontrak dengan pihak swasta*

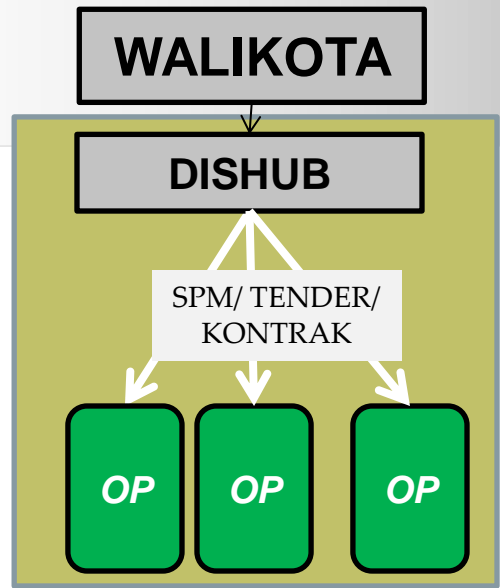
- Competitive tenders for 3 year contracts for 9 zones  
*(Tender kompetitif untuk kontrak 3 tahun untuk 9 zona)*
- Conditions:
  - Low-tech proof of payment system initially  
*(Teknologi sederhana pada awal sistem pembayaran)*
  - Revenue targets but auditable (proof of transactions) *Target pendapatan tetapi mudah diaudit (bukti transaksi)*
  - Time-based fees via tickets or coupons initially  
*(Biaya berdasarkan durasi melalui tiket atau kupon di awal)*
  - Re-employ most existing real jukir *(Merekrut kembali petugas jukir yang ada)*
- 9 contracts easier to control than 500 jukir licenses  
*(9 kontrak lebih mudah dikontrol daripada izin 500 jukir)*
- Ampera parking contract suggests tripling revenue may be realistic *Kontrak parkir di Ampera disarankan bisa menaikkan tiga kali lipat pendapatan yang bisa menunjukkan hasil nyata*





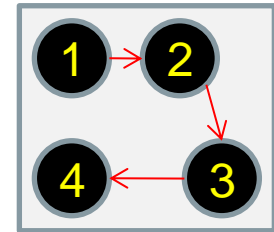
Tahap - 1

KONSOLIDASI

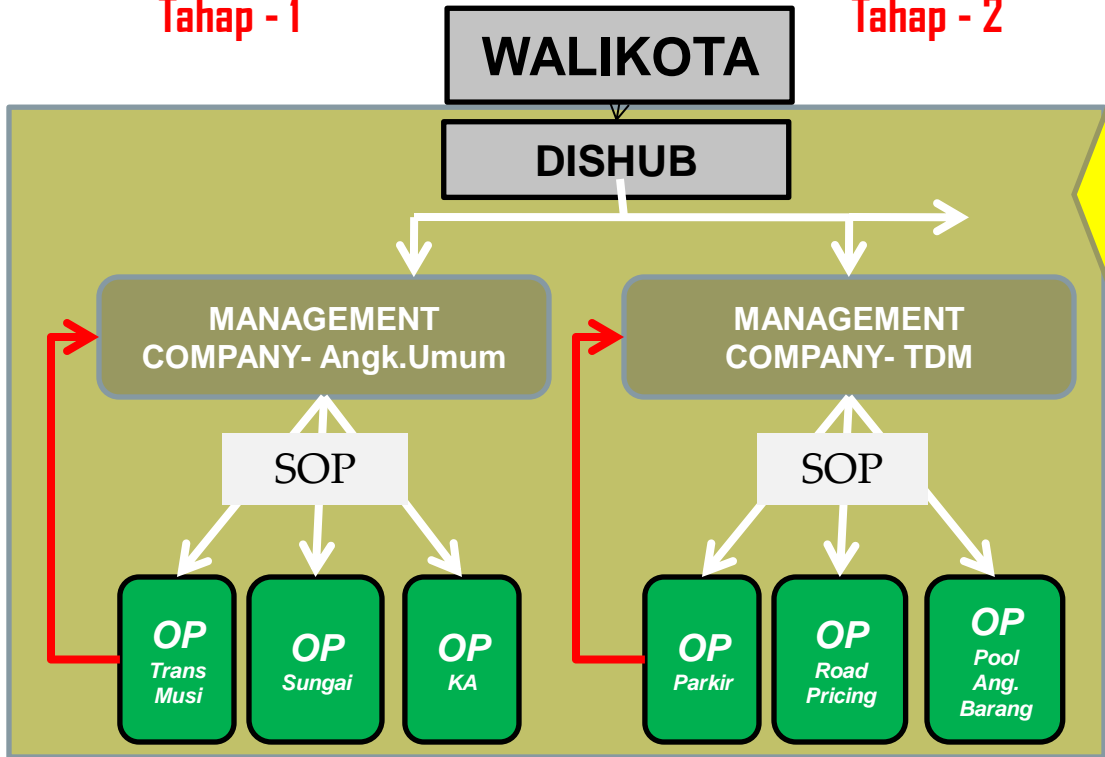


Tahap - 2

OP= Operator Parkir Berbadan Hukum

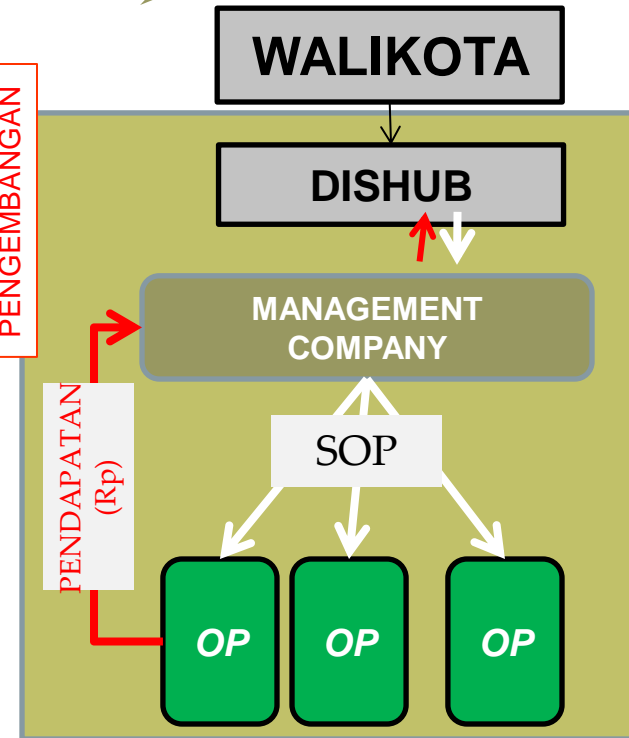


Skema pentahapan

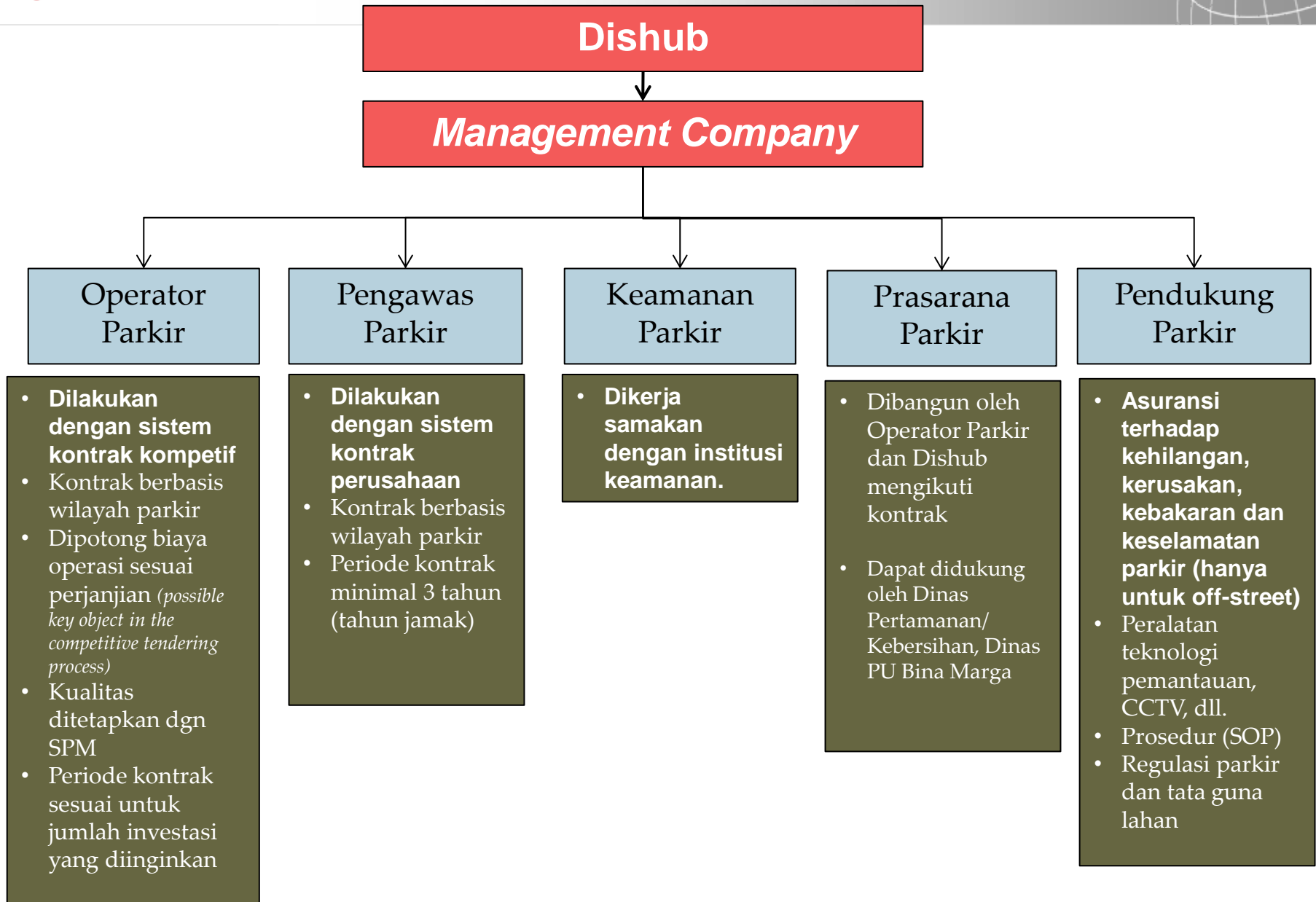


Tahap - 4

PENGEMBANGAN



Tahap - 3

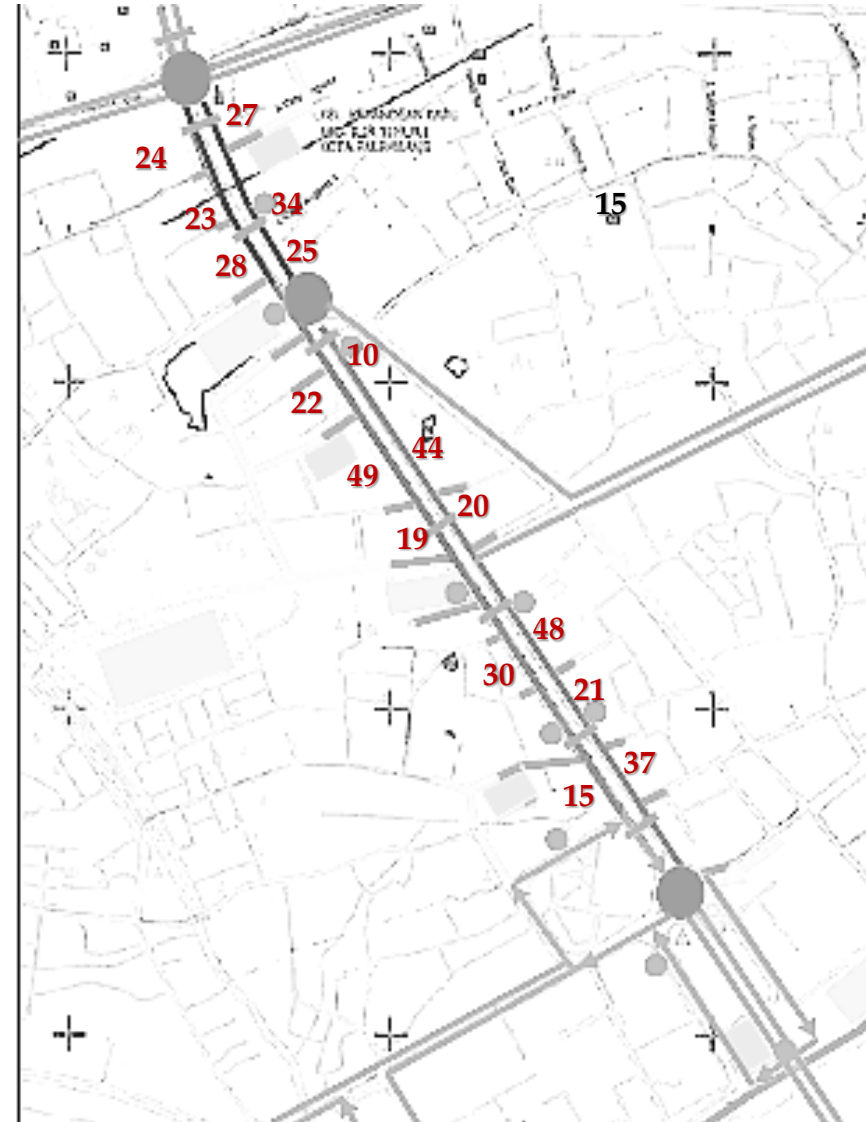




# Interim steps to reduce on-street parking in Sudirman

*(Langkah sementara untuk mengurangi parkir badan jalan di Jl. Sudirman)*

- How many parking spaces? *(Berapa jumlah ruang parkir di Jl. Sudirman)*
- CDIA:
  - ~646 based on length
  - 300 mobil, 300 motor (jukir)
- Paul Barter count (Charitas to Jl. Rustam Effendi): ~ 470 car spaces (in reality some used for motorcycles and other) *(total ruang parkir yang sesuai untuk mobil tetapi sebenarnya banyak ruang yang bisa digunakan oleh motor dll)*



# Interim steps to reduce on-street parking in Sudirman

*(Langkah sementara untuk mengurangi parkir badan jalan di Jl. Sudirman)*

- Shift from 'sudut' to parallel (with barrier to make it self-enforcing) eliminates 7 m friction zone

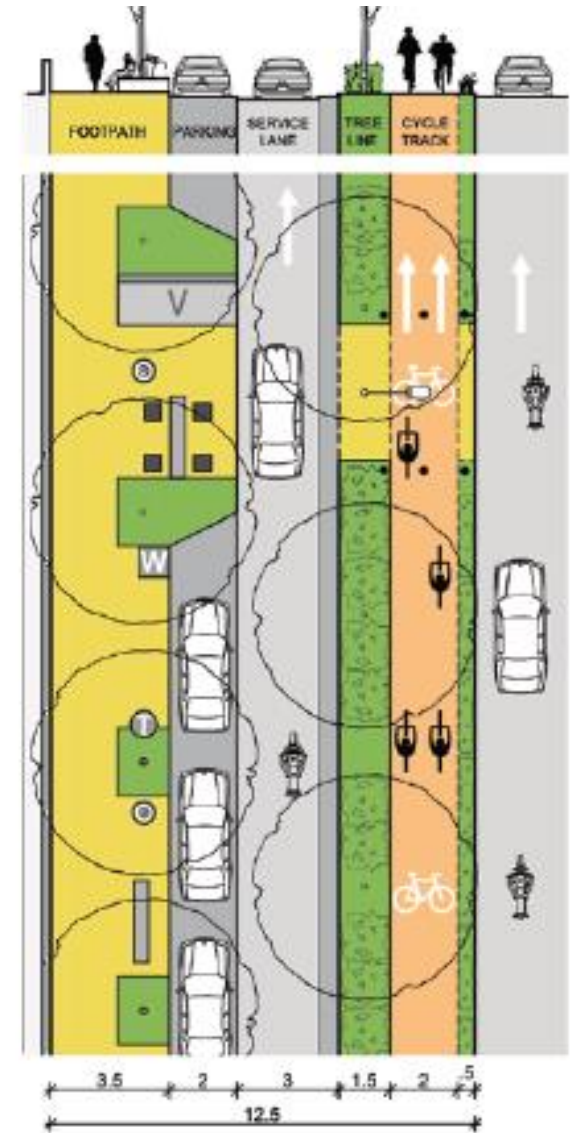
*Pergeseran dari parkir 'sudut' ke paralel (dengan penghalang untuk membuatnya menjadi terpaksa) eliminasi 7 m*

- It would remove 75% of car parking but keeps most motorcycle space

*Akan menghapus 75% parkir mobil tapi lebih banyak ruang parkir untuk motor*

- Do it gradually section-by-section, starting with areas causing most trouble and where nearby on-street and off-street alternatives are best

*Lakukan bertahap segmen demi segmen, mulai dengan area yang paling banyak masalahnya dan dimana on-street dan off-street yang paling dekat sebagai alternatif terbaik.*



# Interim steps to reduce on-street parking in Sudirman

*(Langkah sementara untuk mengurangi parkir badan jalan di Jl. Sudirman)*





# Interim steps to improve off-street alternatives

*Langkah sementara untuk memperbaiki alternatif parkir off-street*

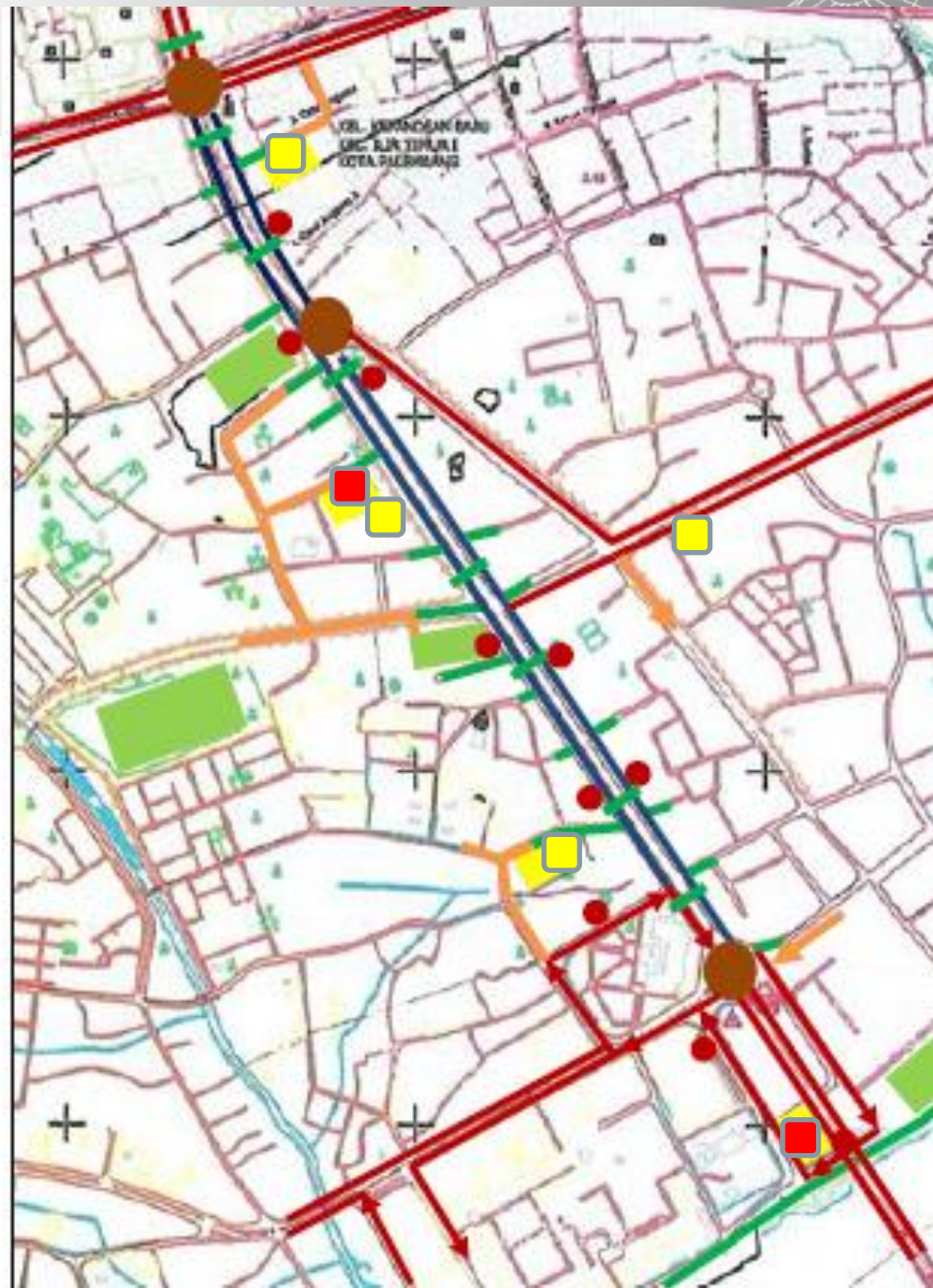
- Even small areas of private vacant land can be encouraged as temporary parking to help ease transition to less car parking in Sudirman

*Bahkan area kecil lahan kosong milik swasta dapat dipakai sebagai parkir sementara untuk membantu meringankan transisi untuk mengurangi parkir mobil di Sudirman*

- Even temporary facilities provide market insights on feasibility of parking structures for investors

*Bahkan fasilitas parkir sementara bisa memperlihatkan sudut pandang pasar akan kelayakan struktur parkir bagi para investor*

 Alternatif potensi off-street saat ini





## Encourage better use of existing off-street parking

*Mendorong penggunaan yang lebih baik pada parkir off-street yang ada saat ini*

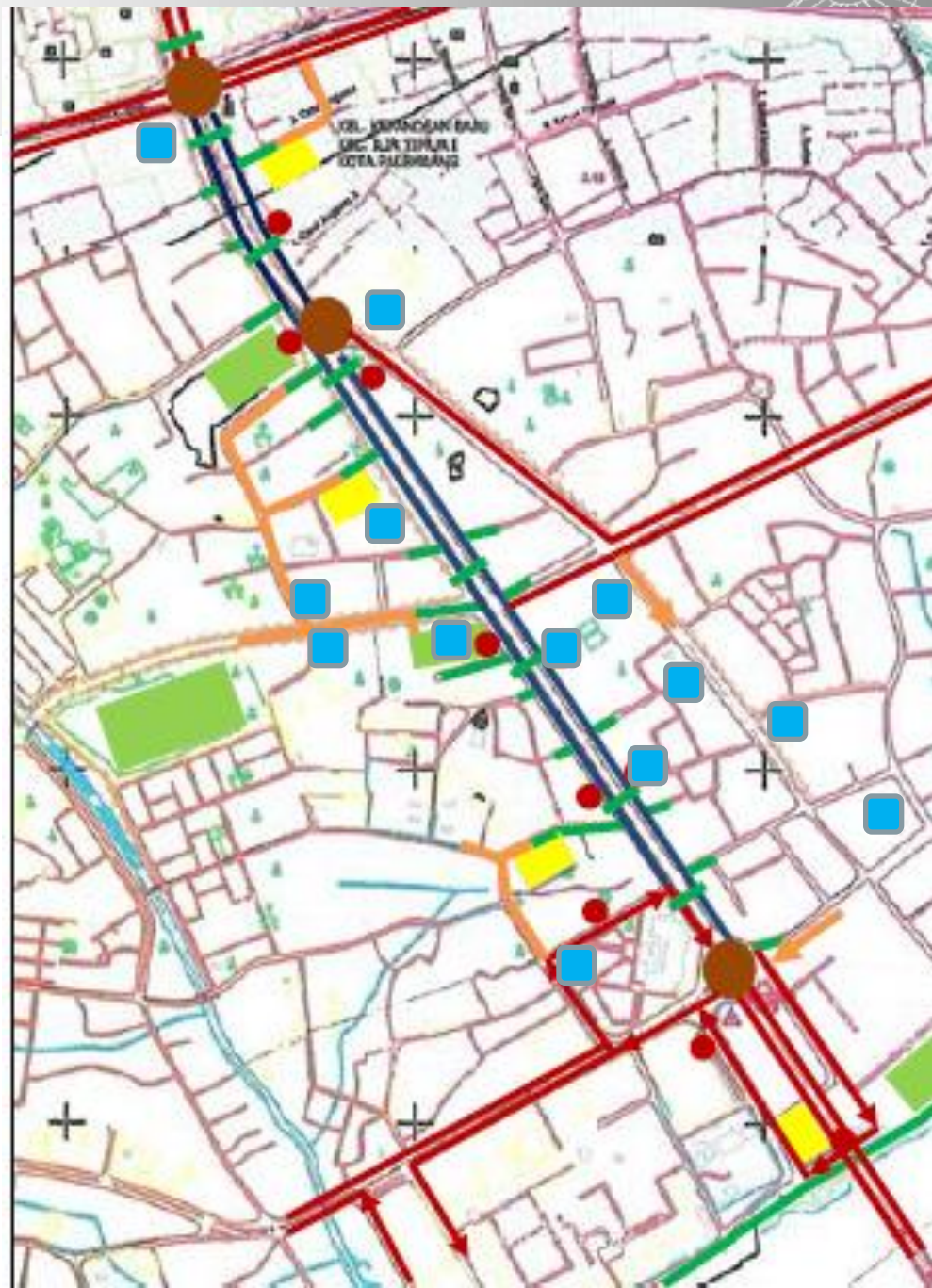
- Existing (and planned) malls and hotels have peak parking demand that complements the peak long-stay demand on Sudirman

*(Hotel dan Mall yang ada saat ini dan yang direncanakan mempunyai permintaan parkir yang tinggi di jam puncak yang bisa melengkapi kebutuhan parkir durasi lama di Sudirman)*

- Encourage halaman parking to be shared and priced (for example, in Iskandar Barat)

*Mendorong parkir "halaman" menjadi parkir bersama dan bertarif (contoh di Jl.Letkol Iskandar Bagian Barat)*

-  Contoh potensi parkir yang eksisting saat ini



Off-Street parking may:  
Parkir Off-Street bisa :

- Provide helpful support for urban economic centers
- BUT be careful! Can also:
  - Undermine public transportation if oversupplied
  - Harm precious cultural or urban resources
  - Deaden street space with blank walls

**Church replaced by  
parking garage,  
Milwaukee, Wisconsin**







- Change the price-setting principle: tariff rises based on occupancy, with the possibility of 'peak price' at saturated times and places

Merubah prinsip penetapan harga : tarif berdasarkan okupansi, dengan kemungkinan harga maksimum pada tempat dan jam puncak)

- Consider tying revenues to investments in local access improvements, especially popular ones!

Mempertimbangkan pendapatan yang mengikat pada investasi pada perbaikan akses lokal #####

- Evaluate feasibility/need for parking buildings in light of performance of interim sites. No subsidy!

Mengevaluasi kelayakan/kebutuhan untuk parkir gedung yang sejalan dengan kinerja awal di lapangan. **Tanpa Subsidi!**



- Avoid future parking oversupply! Review minimum parking requirements and review policy towards vacant lot parking.

*Menghindari penyediaan parkir yang berlebihan. Meninjau ketentuan kebutuhan minimum parkir dan meninjau kebijakan lahan parkir yang kosong*

- each new mall and hotel adds substantial supply

*setiap pembangunan mall dan hotel baru menambah jumlah penyediaan parkir*

- consider lowering parking minimum requirements and making small buildings exempt

*mempertimbangkan mengurangi ketentuan minimum parkir and membebaskan bangunan-bangunan kecil*

- If CBD parking prices rise enough, park-and-ride activity will begin spontaneously at TransMusik stops in outer areas. This will then require management (but not subsidy).

*Jika tarif parkir di pusat kota cukup tinggi, aktifitas P+R akan muncul secara spontan di koridor TRANSMUSIK di luar pusat kota. Hal ini nantinya akan membutuhkan manajemen/pengelolaan (namun tanpa subsidi)*



- Use parking change in Sudirman for bus priority, not for general traffic increases

*Perubahan penggunaan Parkir di Sudirman untuk prioritas bus, tidak untuk memperlancar lalu lintas dimana nantinya lalu lintas bisa bertambah*

- Urgently seek to make Sudirman easier to cross for people on foot (for the sake of TransMusi, to help make the CBD a 'walkable park-once district', because it is inhumane not to, and because Sudirman can't be Palembang's heart and soul if it is so difficult to cross)

*Penting untuk membuat Sudirman mudah untuk diseberangi masyarakat dengan berjalan (Demi eksistensi TRANSMUSI, untuk membantu kawasan perkotaan ramah pejalan kaki dengan parkir sekali, karena saat ini bersifat tidak manusiawi, dan saat ini Sudirman tidak dapat dianggap sebagai jantung dan hati kota Palembang jika sulit untuk diseberangi)*





- Context *(konteks)*
- Fundamentals *(fundamental/dasar)*
- Existing conditions *(kondisi eksisting/saat ini)*
- Main preliminary recommendations (short term)  
*(rekomendasi utama tahap awal – jangka pendek)*
- Longer term changes *(perubahan jangka panjang)*
- Complementary policies *(kebijakan yang mendukung (xxx))*