

BAB III

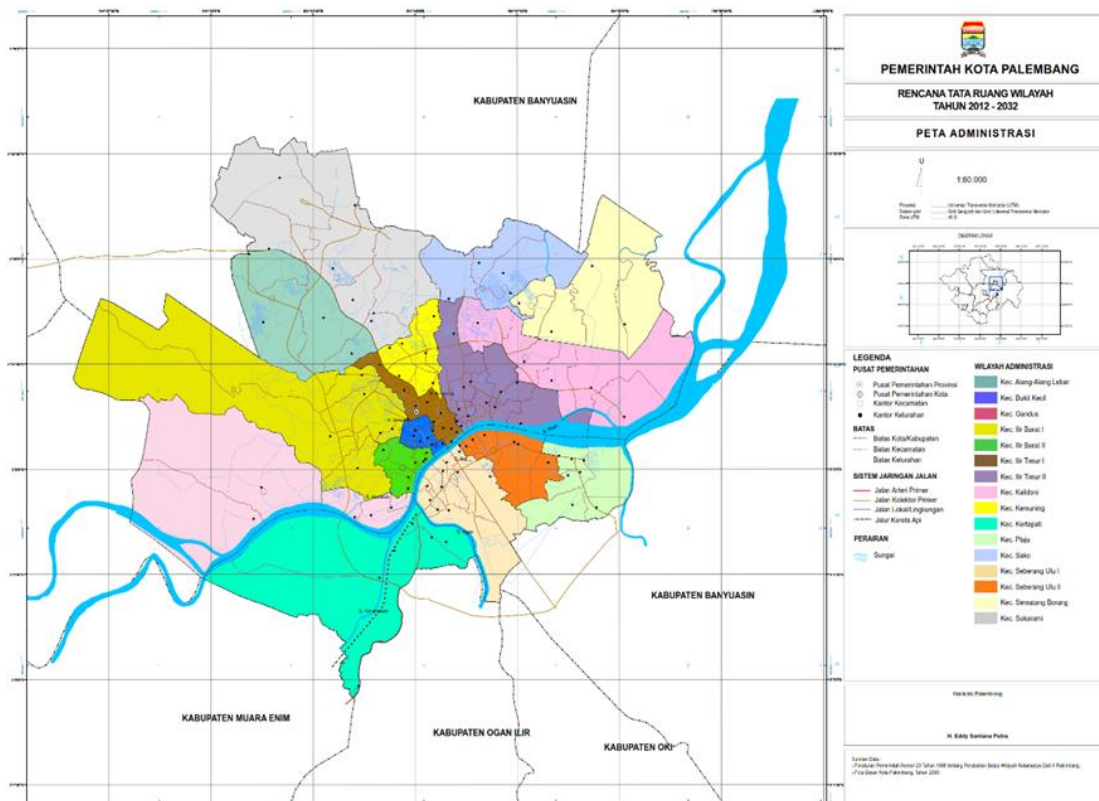
GAMBARAN UMUM

3.1. Administrasi Kota

Kota Palembang merupakan salah satu kota metropolitan yang berada di Provinsi Sumatera Selatan. Kota Palembang terletak pada 2°59'27"LS dan 104°45'24"BT dengan ketinggian rata-rata 8 meter dari permukaan laut. Kota Palembang memiliki 16 kecamatan dan 107 kelurahan dengan total luas wilayahnya sebesar 400,61 Km². Secara administrasi, Kota Palembang memiliki batas wilayah sebagai berikut:

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Desa Pangkalan Benteng, Desa Gasing dan Desa Kenten Kecamatan Talang Kelapa, Kabupaten Banyuasin.
- b. Sebelah Selatan berbatasan dengan Desa Bakung Kecamatan Indralaya Kabupaten Ogan Komering Ilir dan Kecamatan Gelumbang Kabupaten Muara Enim.
- c. Sebelah Timur berbatasan dengan Balai Makmur Kecamatan Banyuasin I Kabupaten Banyuasin.
- d. Sebelah Barat berbatasan dengan Desa Sukajadi Kecamatan Talang Kelapa Kabupaten Banyuasin.

Kota Palembang merupakan wilayah yang strategis karena dilalui oleh jalur jalan Lintas Pulau Sumatera yang menghubungkan antar daerah di Pulau Sumatera. Selain itu, di Kota Palembang juga terdapat Sungai Musi yang



GAMBAR 3.1

PETA STRUKTUR RUANG KOTA PALEMBANG

berfungsi sebagai sarana transportasi dan perdagangan antar wilayah dan merupakan Kota Air.

3.2. Sosial dan Kependudukan

A. Jumlah penduduk Kota Palembang

Aspek kependudukan merupakan hal paling mendasar dalam pembangunan. Dalam nilai universal, penduduk merupakan pelaku dan sasaran pembangunan sekaligus yang menikmati hasil pembangunan. Dalam kaitan peran penduduk tersebut, kualitas mereka perlu ditingkatkan melalui berbagai sumber daya yang melekat, dan perwujudan keluarga kecil yang berkualitas, serta upaya untuk menskenario kuantitas penduduk dan persebaran kependudukan.

Pertumbuhan penduduk ialah segala hal yang terkait dengan penambahan dan pengurangan jumlah penduduk mulai dari migrasi, kelahiran dan kematian.

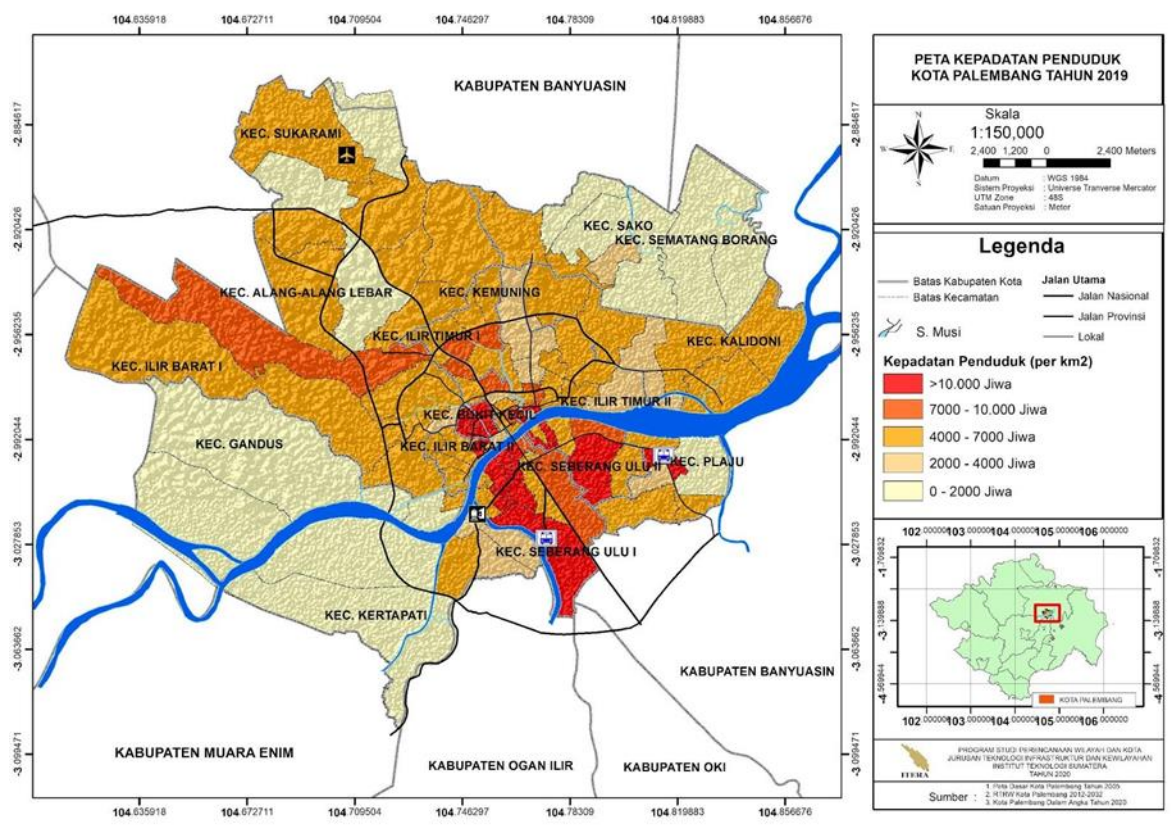
Dapat dilihat pada tabel berikut merupakan tabel Jumlah penduduk per Kecamatan di Kota Palembang.

TABEL 3. 1

JUMLAH PENDUDUK PER KECAMATAN KOTA PALEMBANG

No.	Kecamatan	2014	2015	2016	2017	2018
1	Ilir Barat II	65555	65991	66891	71267	72387
2	Gandus	61813	62146	62994	64020	64994
3	Seberang Ulu I	174945	176749	179160	91619	93013
4	Kertapati	83784	84698	85853	89597	90978
5	Jakabaring	-	-	-	90791	92172
6	Seberang Ulu II	97898	99222	100575	104209	105815
7	Plaju	81281	81891	83008	88265	89643
8	Ilir Barat I	135080	135385	137231	137863	139933
9	Bukit Kecil	43929	43967	44567	48874	49657
10	Ilir Timur I	68506	71418	72391	77102	78314
11	Kemuning	84562	85002	86161	91419	92846
12	Ilir Timur II	163934	165238	167491	93352	94810
13	Kalidoni	109644	110982	112495	111030	111691
14	Ilir Timur III	-	-	-	83640	84938
15	Sako	89990	91087	92329	91754	92301
16	Sematang Borang	36983	37434	37945	35821	36033
17	Sukarami	159339	164139	166378	155590	156509
18	Alang-Alang Lebar	101251	105168	106602	96886	97455
19	Kota Palembang	1558494	1580517	1602071	1623099	1643488

*Sumber: BPS Kota Palembang Dalam Angka 2019,
2020*



GAMBAR 3. 2

PETA KEPADATAN PENDUDUK KOTA PALEMBANG

Setiap harinya, rata-rata Transmusi mengangkut penumpang sebanyak 15.000 orang (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2011). Jumlah pada koridor penelitian ini untuk koridor Alang-alang Lebar – Dempo Lingkaran yaitu 2.800 – 3.000 orang per hari, koridor Pusri – PS Mall mengangkut penumpang 750 – 1.000 orang per hari, dan koridor Sako – PIM mengangkut penumpang sebanyak 1.300 – 1.500 orang per hari.

3.3. Gambaran Umum Kawasan Strategis Kota Palembang

Berdasarkan kebijakan RTRW Kota Palembang, Kawasan Pusat Kota (CBD) diarahkan pada Kawasan Sudirman dimana kawasan pusat kota Kota Palembang berkembang pada poros utama selatan – utara antara Jembatan Musi dan Jalan Sudirman – Jalan Veteran berperan sebagai “citysquare”. Sedangkan

Demang Daun Lebar – Jalan Basuki Rahmat merupakan kawasan perluasan dari kegiatan CBD dengan perkembangan yang sangat intensif.

Berdasarkan RTRW Kota Palembang, pengembangan wilayah untuk kepentingan ekonomi lebih berfokus kepada pengembangan kawasan industri dilanjutkan dengan pengembangan kawasan perumahan dan permukiman, perdagangan dan jasa, agropolitan dan minapolitan. Sektor yang paling berpengaruh terhadap PDRB Kota Palembang pada tahun 2018 yaitu pada sektor industri pengolahan.

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) sendiri merupakan indikator utama untuk mengukur pertumbuhan perekonomian di suatu wilayah. Selama empat tahun terakhir, PDRB Kota Palembang dengan migas atas dasar harga berlaku mengalami peningkatan. Pada tahun 2014 nilai tambah yang terbentuk sebesar Rp. 95.072. 888 juta rupiah. Pada tahun 2015, angka ini sebesar Rp. 108.143.796 juta rupiah, tahun 2016 sebesar Rp. 118.344.291 juta rupiah dan tahun 2017 sebesar Rp. 129.450. 326 juta rupiah. Pada tahun 2018, nilainya menjadi sebesar Rp. 142.238.397 juta rupiah. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) sendiri merupakan indikator utama untuk mengukur pertumbuhan perekonomian di suatu wilayah. Dibawah ini merupakan tabel PDRB Kota Palembang Tahun 2010-2018.

TABEL 3. 2

TABEL PDRB ATAS DASAR HARGA BERLAKU KOTA PALEMBANG 2013-2018.

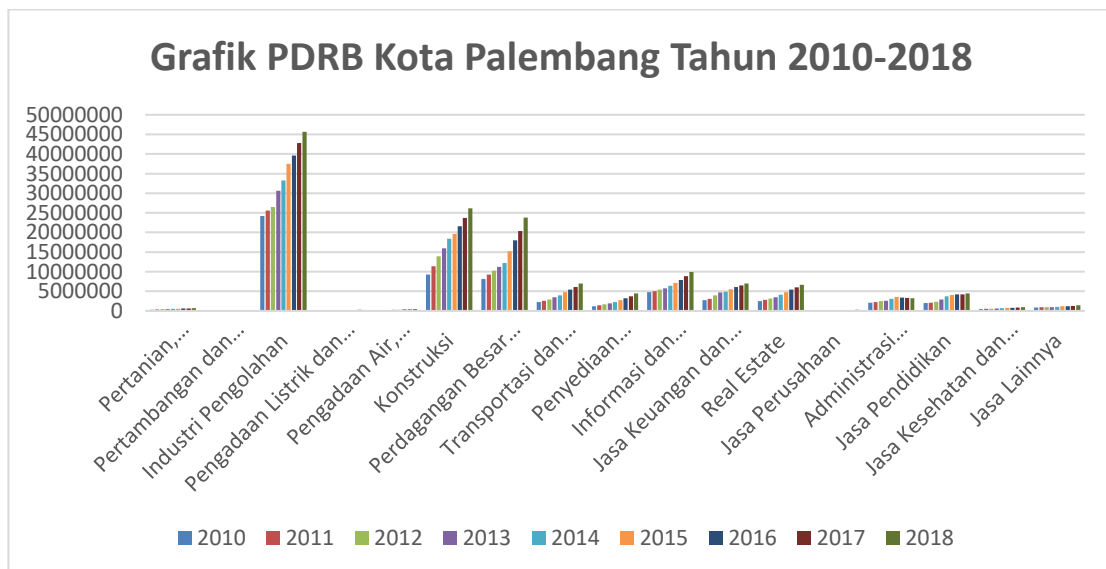
Sektor PDRB	PDRB Atas Dasar Harga Berlaku (juta rupiah)					
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Pertanian, Kehutanan, Dan Perikanan	482984	531206,4	576820	624851	655608	689014
Pertambangan Dan Penggalian	4123,1	4864,3	5825,86	6239,4	6473,5	6828,2
Industri Pengolahan	30636666	33293445,9	37486111,8	39625537,6	42830598,3	45639794,7

Sektor PDRB	PDRB Atas Dasar Harga Berlaku (juta rupiah)					
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Pengadaan Listrik Dan Gas	101115,2	116606,3	141286,97	200740,4	237223,6	255550,3
Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah, Dan Daur Ulang	214226,2	259084,7	302129,85	340282,4	373000,7	426544,7
Konstruksi	15919918,3	18396966,6	19648669,2	21626436,2	23739100,1	26164631,2
Perdagangan Besar Dan Eceran; Reparasi Mobil Dan Sepeda Motor	11223272	12215705,6	15245999,7	18016359	20370783,2	23774428,2
Transportasi Dan Pergudangan	3497477,9	3948785,9	4774378,02	5415477,2	6092612,2	6975400,1
Penyediaan Akomodasi Dan Makan Minum	1921301,7	2235079,7	2717003,72	3218188,2	3740406,3	4429398,3
Informasi Dan Komunikasi	5778608,9	6382551,7	7155364,26	7846937,8	8889612,8	9922288,7
Jasa Keuangan Dan Asuransi	4663825,2	4895342,2	5486286,25	6114731,3	6535212,9	6948959,2
Real Estate	3487180,6	4101198,1	4814075,39	5447207,8	6011782,9	6680883,7
Jasa Perusahaan	144132,8	163110,8	181650,01	205073,2	228654,7	263529,4
Administrasi Pemerintahan, Pertahanan, Dan Jaminan Sosial Wajib	2619208,3	3078619,1	3558768,23	3425798,3	3311885,7	3266848,9
Jasa Pendidikan	2902613,9	3683309,3	4081160,59	4199353	4241997,1	4426805
Jasa Kesehatan Dan Kegiatan Sosial	614954,2	696713,7	782733,95	811142,9	880803,8	916630,6
Jasa Lainnya	981708,2	1070297,7	1185531,91	1219935,2	1304570,4	1450861,3

Sektor PDRB	PDRB Atas Dasar Harga Berlaku (juta rupiah)					
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total PDRB	85193317,4	95072888	108143796	118344290,9	129450326	142238396,9

Sumber : BPS Kota Palembang Dalam Angka 2019, 2020

Data dari tabel PDRB Kota Palembang diatas dapat dilihat bahwa pada tahun 2010 total PDRB sebesar 61145135,7; pada tahun 2011 total PDRB sebesar 67798974,4; pada tahun 2012 total PDRB sebesar 75268384; pada tahun 2013 total PDRB 85193317,4; pada tahun 2014 total PDRB sebesar 95072888; pada tahun 2015 total PDRB sebesar 108143796; pada tahun 2016 total PDRB sebesar 118344290,9; pada tahun 2017 total PDRB sebesar 129450326,1; lalu pada tahun 2018 total PDRB sebesar 142238396,9. Hal tersebut dapat disimpulkan bahwa PDRB total mengalami kenaikan pada setiap tahunnya. Untuk dapat dianalisis lebih jelas lagi, PDRB Kota Palembang diubah dalam bentuk grafik sebagai berikut.



Sumber : BPS Kota Palembang Dalam Angka 2019, 2020

Berdasarkan grafik diatas, sektor PDRB dengan jumlah paling tinggi yaitu sektor industri pengolahan. Sektor industri pengolahan setiap tahunnya selalu

mengalami peningkatan. Sektor PDRB tertinggi kedua ialah sektor konstruksi, yang sama halnya pada setiap tahun sektor tersebut mengalami peningkatan. Berdasarkan PDRB Kota Palembang Dapat dilihat bahwa sektor penyumbang PDRB terbesar adalah sektor Industri Pengolahan, hal ini dapat mengindikasikan besarnya peranan sektor industri terhadap perekonomian kota Palembang.

3.3. Struktur Ruang

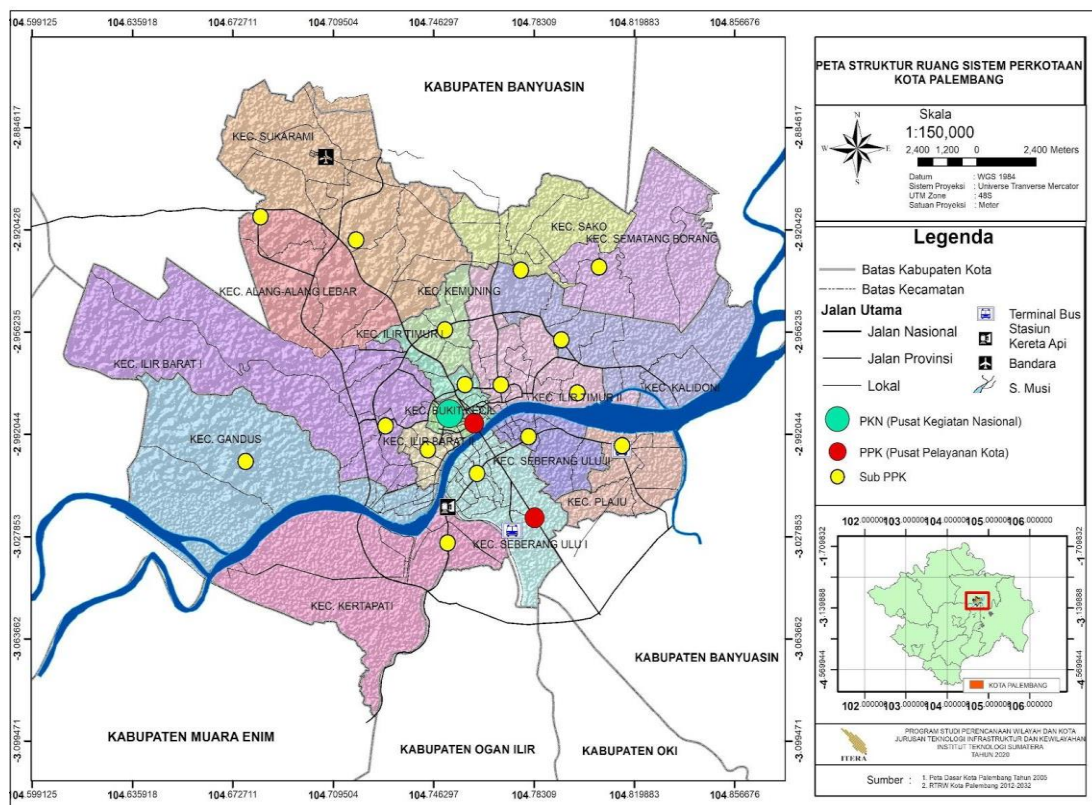
Hirarki sistem pusat-pusat pelayanan Kota Palembang yang dilayani oleh Transmusi dapat dilihat pada tabel berikut ini;

TABEL 3. 3
SISTEM PUSAT-PUSAT PELAYANAN KOTA YANG DILAYANI TRANSMUSI

Pusat Pelayanan Kota (PPK)	Sub Pusat Pelayanan Kota (Sub-PPK)	Koridor Transmusi
1 .Merdeka	A. Sub-PPK Sukarami B. Sub PPK Alang-Alang Lebar C. Sub PPK Ilir Barat I D. Sub-PPK Gandus E. Sub PPK Ilir Barat II\ F. Sub PPK Bukit Kecil G. Sub PPK Ilir Timur I H. Sub PPK Kemuning I. Sub PPK Ilir Timur II J. Sub PPK Kalidoni K. Sub-PPK Sako L. Sub PPK Sematang Borang	Alang-Alang Lebar – Dempo Pusri – PS Mall Sako – PIM Sako – Asrama Haji Alang-Alang Lebar – Talang Jambe

Pusat Pelayanan Kota (PPK)	Sub Pusat Pelayanan Kota (Sub-PPK)	Koridor Transmusi
Pusat Pelayanan Kota (PPK)	Sub Pusat Pelayanan Kota (SPPK)	Koridor Transmusi
2. Jakabaring	A. Sub-PPK Plaju B. Sub PPK Seberang Ulu II C. Sub PPK Seberang Ulu I D. Sub PPK Kertapati	A. Plaju – PS Mall B. Plaju – Pasar Induk

Sumber: RTRW Kota Palembang Tahun 2012-2032



GAMBAR 3. 3

PETA STRUKTUR RUANG KOTA PALEMBANG

3.3.1 Pusat Pelayanan Kota

Menurut Peraturan Menteri PU No.17/PRT/M/2007 tentang Pedoman Penyusunan RTRW Kota, Pusat Pelayanan Kota (PPK) adalah pusat pelayanan ekonomi, sosial dan atau administrasi yang memberikan pelayanan skala kota dan atau regional. Sebagai Pusat Pelayanan Kota di Kota Palembang adalah:

1. Pusat Pelayanan Kota (PPK) Merdeka, melayani kebutuhan masyarakat seluruh Kecamatan di Seberang Ilir Kota Palembang. Meliputi 9 kelurahan yaitu kelurahan 13 Ilir, 14 Ilir, 15 Ilir, 16 Ilir, 17 Ilir, 18 Ilir, 19 Ilir, 22 Ilir, dan 23 Ilir. PPK Merdeka memiliki rencana fungsi utama sebagai: Kawasan Central Bussiness District/CBD, Kawasan pusat perkantoran, Kawasan Pusat kegiatan perdagangan dan jasa di Kota Palembang skala regional, Nasional dan Internasional, dan Kawasan pusat kegiatan pariwisata ini dilayani oleh koridor Transmusi Alang-Alang Lebar – Dempo, Pusri – PS Mall, Sako – PIM, Sako – Asrama Haji, Alang-Alang Lebar – Talang Jambe.
2. Pusat Pelayanan Kota (PPK) Jakabaring, melayani kebutuhan masyarakat seluruh Kecamatan di Seberang Ulu Kota Palembang. Meliputi 3 kelurahan yaitu Kelurahan 8 Ulu, 15 Ulu dan Silaberanti. PPK Jakabaring memiliki rencana fungsi utama sebagai; Kawasan *sport centre*, Kawasan perkantoran, Kawasan Perumahan, Kawasan perdagangan dan jasa,, Kawasan pariwisata, Kawasan pendidikan dilayani oleh koridor Transmusi Plaju – PS Mall dan Plaju – Pasar Induk

3.3.2 Sub Pusat Pelayanan Kota

Sub Pusat Pelayanan Kota adalah pusat pelayanan ekonomi, sosial dan administrasi yang melayani sub wilayah kota. Terdapat 16 Sub wilayah kota yang

berfungsi sebagai sub pusat pelayanan kota dan dilayani oleh Transmisi koridor Alang-Alang Lebar – Talang Jambe dan Sako – Asrama Haji , yaitu:

1. Sub-PPK Sukarami, meliputi 7 Kelurahan yaitu Kelurahan Sukarami, Kebun Bunga Sukabangun, Sukajaya, Talang Betutu, Talang Jambe dan Sukadadi. Pusat Sub-PPK di sekitar Kebun Bunga dan sepanjang koridor jalan Kol.Burlian. Rencana fungsi utama, sebagai:
 - Kawasan Khusus Bandara
 - Kawasan Khusus Militer
 - Kawasan perumahan.
 - Kawasan perdagangan dan jasa.
 - Kawasan industri.
2. Sub-PPK Alang-Alang Lebar, terdiri dari 4 kelurahan yaitu Kelurahan AlangAlang Lebar, Talang Kelapa, Karya Baru dan Srijaya, pusat pelayanan di sekitar pasar dan Terminal Alang-Alang Lebar yang dilayani oleh Transmisi koridor Alang-Alang Lebar – Dempo dan Alang-Alang Lebar – Talang Jambe. Rencana fungsi utama, sebagai:
 - Kawasan perumahan.
 - Kawasan perdagangan dan jasa.
3. Sub PPK Ilir Barat I, meliputi 6 Kelurahan yaitu Kelurahan Bukit Lama, Demang Lebar Daun, Lorok Pakjo, 26 Ilir D1, Bukit Baru dan Kelurahan Siring Agung yang dilayani oleh Transmisi koridor Alang-Alang Lebar – Dempo dan koridor PIM - Sako. Rencana fungsi utama, sebagai:
 - Kawasan perdagangan dan jasa
 - Kawasan perumahan
 - Kawasan pendidikan
 - Pengembangan kota baru (*new town*)
4. Sub-PPK Gandus, terdiri dari 5 kelurahan yaitu Kelurahan Gandus, Pulokerto, Karang Jaya, Karang Anyar dan Kelurahan 36 Ilir dengan

pusat Sub-PPK di sekitar kantor kecamatan Gandus. Sub-PPK Gandus belum terlayani Transmusi dengan rencana fungsi utama, sebagai:

- Kawasan perumahan dan kota baru (*new town*)
 - Kawasan militer
 - Kawasan Industri
 - Kawasan perdagangan dan jasa
 - Kawasan pengembangan agropolitan
 - Kawasan Pariwisata
5. Sub PPK Ilir Barat II, meliputi 7 kelurahan yaitu Kelurahan 27 Ilir, 28 Ilir, 29 Ilir, 30 Ilir, 32 Ilir, 35 Ilir dan Kemang Manis yang dilayani oleh Transmusi Koridor Alang-Alang Lebar – Dempo, koridor Sako – PIM, dan Pusri – PS Mall. Rencana fungsi utama, sebagai:
- Kawasan perdagangan dan jasa.
 - Kawasan perumahan
 - Kawasan Industri kecil
6. Sub PPK Bukit Kecil meliputi 3 kelurahan yaitu Kelurahan 24 Ilir, 26 Ilir dan Talang Semut yang dilayani oleh Transmusi koridor Alang-Alang – Lebar, Plaju – PS Mall, Pusri PS Mall, dan Sako – PIM dengan rencana fungsi utama, sebagai:
- Kawasan perdagangan dan jasa.
 - Kawasan perumahan
 - Kawasan perkantoran
 - Kawasan pariwisata
7. Sub PPK Ilir Timur I meliputi 5 kelurahan, yaitu Kelurahan Sei Pangeran, 20 Ilir D1, 20 Ilir D III dan 20 Ilir D IV, dan Kepandean Baru yang dilayani oleh Alang-Alang – Lebar, Plaju – PS Mall, Pusri PS Mall, dan Sako – PIM dengan rencana fungsi utama, sebagai:
- Kawasan perdagangan dan jasa.
 - Kawasan perumahan
 - Kawasan perkantoran

8. Sub PPK Kemuning meliputi 6 kelurahan, yaitu Kelurahan Pipa Reja, Ario Kemuning, Pahlawan, 20 Ilir DII, Sekip Jaya dan Talang Aman yang dilayani Transmisi koridor Alang-Alang Lebar – Dempo dengan rencana fungsi utama, sebagai:
 - Kawasan perumahan
 - Kawasan hankam/militer
 - Kawasan perdagangan dan jasa
9. Sub PPK Ilir Timur II meliputi 12 kelurahan yaitu Kelurahan 1, Ilir, 2 Ilir, 3 Ilir, 5 Ilir, 8 Ilir, 9 Ilir, 10 Ilir, 11 Ilir, Kuto Batu, Lawang Kidul, Sungai Buah dan Duku yang dilayani Transmisi Koridor Sako – PIM dengan rencana fungsi utama, sebagai:
 - Kawasan perdagangan dan jasa.
 - Kawasan perumahan
 - Kawasan industri
 - Kawasan pelabuhan
10. Sub PPK Kalidoni meliputi 5 Kelurahan, yaitu Kelurahan Bukit Sangkal, Kalidoni, Sei Selayur, Sei Lais dan Sei Selincih yang dilayani Transmisi koridor Pusri – PS Mall dengan rencana fungsi utama, sebagai:
 - Kawasan perumahan
 - Kawasan industri
 - Kawasan perdagangan dan jasa.
11. Sub PPK Sako, meliputi 4 kelurahan yaitu Kelurahan Sako, Sako Baru, Sialang dan Sukamaju yang dilayani Transmisi koridor Asrama Haji – Sako dan koridor Sako – PIM dengan rencana fungsi utama, sebagai:
 - Kawasan perumahan
 - Kawasan perdagangan dan jasa.

12. Sub PPK Sematang Borang meliputi 4 kelurahan, yaitu Kelurahan Lebong Gajah, Srimulya, Sukamulya dan Karya Mulya belum terlayani Transmudi dencana fungsi utama, sebagai:
- Kawasan perumahan
 - Kawasan perdagangan dan jasa.
13. Sub PPK Plaju, meliputi 7 kelurahan yaitu Kelurahan Plaju Ulu, Plaju Ilir, Komperta, Bagus Kuning, Talang Bubuk, Talang Putri, dan Plaju Darat yang dilayani Transmudi koridor Plaju – PS Mall dan Plaju – Ps. Induk dencana fungsi utama, sebagai:
- Kawasan perdagangan dan jasa.
 - Kawasan perumahan
 - Kawasan industri
14. Sub PPK Seberang Ulu II meliputi 7 kelurahan, yaitu Kelurahan 11 Ulu, 12 Ulu, 13 Ulu, 14 Ulu dan Tangga Takat, 16 Ulu dan Sentosa yang dilayani oleh Transmudi koridor Plaju – PS Mall dengan rencana fungsi utama, sebagai:
- Kawasan perumahan
 - Kawasan perdagangan dan jasa.
15. Sub PPK Seberang Ulu I meliputi 7 kelurahan, yaitu Kelurahan 1 Ulu, 2 Ulu, 3-4 Ulu, 5 Ulu, 7 Ulu, 9-10 Ulu dan Tuan Kentang yang terlayani Transmudi Jakabaring – Karyajaya yang tidak beroperasi lagi dengan rencana fungsi utama, sebagai:
- Kawasan perumahan
 - Kawasan wisata

- Kawasan perdagangan dan jasa.

16. Sub-PPK Kertapati, terdiri dari 6 kelurahan yaitu Kelurahan Kertapati, Kemas Rindo, Ogan Baru, Kemang Agung, Keramasan, dan Karyajaya yang terlayani Transmusi Jakabaring – Karyajaya yang tidak beroperasi lagi rencana fungsi utama, sebagai:

- Kawasan perdagangan dan jasa.
- Kawasan perumahan.
- Kawasan industri.

3.4. Karakteristik Transportasi CBD Kota Palembang

Pada CBD Kota Palembang, transportasi lalu lintas jalan raya memegang peranan yang besar. Karena transportasi dengan lalu lintas dapat menyebabkan terjadinya perpindahan orang, barang dan jasa ke tempat lain dengan waktu yang lebih cepat sehingga efektivitas waktu dapat dicapai, dengan asumsi jaringan sarana dan prasarana jalan harus tersedia dan dapat mendukung tingkat aktivitas yang akan terjadi di CBD Kota Palembang.

jaringan transportasi yang sangat dominan dibandingkan dengan jaringan transportasi lainnya (laut dan sungai). Ini dikarenakan jaringan jalan di Kota Palembang dapat menjangkau seluruh kecamatan yang ada. Sedangkan, transportasi laut dan sungai yang terdapat di Kota Palembang sangat terbatas daerah yang akan dituju. Untuk jenis moda transportasi kereta api dapat digunakan untuk tujuan akhir ke Bandar Lampung dan Lubuk Linggau dan dalam kota dengan LRT Sumatera Selatan. Sedangkan moda transportasi laut melayani jurusan Bangka, Pulau Batam dan ke daerah sepanjang anak Sungai Musi. Transportasi udara dengan Bandar Udara SM. Baharuddin II melayani penerbangan domestic (Jakarta, Batam, Bangka dll) serta luar negeri (Singapura, Kuala Lumpur)..

3.4.2. Pola Jaringan Jalan

Jaringan jalan memiliki kaitan dengan pergerakan lalu lintas. Pergerakan lalu lintas di Kota Palembang mengalir ke satu titik yang merupakan daerah pusat kota sehingga jaringan jalan di Kota Palembang dapat terindikasi memiliki pola radial dan pola grid. Manajemen lalu lintas untuk kedua pola ini memiliki kecenderungan menyebabkan kemacetan lalu lintas. Kecenderungan ini disebabkan oleh lalu lintas ke pusat kota semakin padat. Jaringan jalan di Kota Palembang memperlihatkan kecenderungan berbentuk kombinasi radial konsentris sesuai dengan guna lahan yaitu menuju ke CBD Kota Palembang. Pola jaringan jalan yang berbentuk radial konsentris tersebut menyebabkan banyaknya persimpangan yang dapat ditemui di sepanjang jaringan jalan utama di dalam kota dengan jarak antar tiap persimpangan sangat dekat. Pola ini secara manajemen lalu lintas, memiliki kecenderungan menyebabkan kemacetan, terutama di kawasan pusat kota. Hal ini disebabkan arus lalu lintas makin ke pusat makin padat dan jarak tempuh antar dua kawasan menjadi makin jauh karena tidak adanya jaringan jalan yang langsung menghubungkan kedua kawasan tersebut, selain itu

banyaknya persimpangan juga dapat menimbulkan meningkatnya tundaan yang dapat menyebabkan kemacetan/ perlambatan arus.

3.4.3. Hirarki Jalan

CBD Kota Palembang memiliki jaringan jalan sebagai berikut:

a. Jalan arteri primer

Termasuk jalan arteri primer pada Kota Palembang yaitu, Jalan. Parameswara, Jalan lingkaran barat, Jalan Kol. Barlian (Sp Tg Api-Api- Batas Kota), Jalan Demang Lebar Daun (Basuki Rahmat-Sukanto), Jalan Residen Rozak, Jalan Martadinata (Yos Sudarso - Brigjen. M. Dani).

b. Jalan arteri sekunder

Termasuk jalan arteri sekunder pada Kota Palembang yaitu Jalan Kol H Barlian (Sp Tg Api Api-Km5), Jalan Jendral Sudirman, Jalan Ki Wahid Hasyim, Jalan Pangeran Ratu, Jalan Jend A Yani, Jalan DI Panjaitan.

c. Jalan kolektor sekunder

Termasuk jalan kolektor sekunder pada Kota Palembang yaitu jalan Perintis kemerdekaan, Jalan Veteran, Jalan Kapten A. Rivai, Jalan Talang Kerangga, Jalan Dr. M. Isa, Jalan Kedaton, Jalan Ki Gedeng Ing. Suro, Jalan Tangga Buntung, Jalan Gandus, Jalan Merdeka, Jalan Diponogoro, Jalan KH A Dahlan, Jalan Sultan Mahmud Mansyur, Jalan Angkatan 45.

3.4.4. Pola Angkutan Umum

Untuk skala regional, penduduk Kota Palembang biasanya menggunakan fasilitas bus antar kota yang ada di Terminal Karya Jaya dalam melakukan pergerakan. Moda angkutan yang melayani pergerakan penduduk Kota Palembang meliputi angkutan pribadi dan angkutan umum.

Pola lintasan rute angkutan kota di Kota Palembang mengikuti kecenderungan pola jaringan jalan yaitu menunjukkan dua macam pola yaitu pola radial dan pola modifikasi radial. Pola lintasan radial merupakan pola lintasan

trayek yang menghubungkan antar kawasan dan pusat-pusat tertentu di pinggiran kota secara radial ke pusat kota mengikuti pola, jaringan jalan di Kota Palembang. Pola lintasan seperti ini menyebabkan beban lalu lintas yang besar di pusat kota sehingga menyebabkan penurunan kinerja jaringan jalan dan kemacetan di beberapa tempat. Pola lintasan modifikasi radial merupakan lintasan trayek-trayek yang menghubungkan sub-sub kegiatan di luar pusat kota secara konsentris.

Palembang Mass Transit Network Map



Angkutan umum yang dimaksud yaitu angkutan berbasis rel yaitu *Light Rail Transit* (LRT) maupun berbasis jalan yaitu bus seperti

Bus Transit dan non bus dengan beberapa trayek angkutan dalam melayani pergerakan penduduk untuk keluar maupun ke dalam.

3.4.5. Kondisi Angkutan Kota

Jenis angkutan umum yang ada di pusat Kota Palembang saat ini adalah menggunakan angkutan kota dengan kapasitas tempat duduk minimal 9 dan maksimal 33. Dengan lintasan jaringan trayek angkutan umum secara lengkap dalam kota di Wilayah Kota Palembang yaitu:

- a. *Light Rail Transit (LRT)*
 - Bandara - OPI
- b. *Bus Transit*
 - Koridor 1: Terminal AAL – Ampera
 - Koridor 2: Terminal Sako
 - Koridor 3: Plaju – PS Mall
 - Koridor 4: Jakabaring – Karya Jaya
 - Koridor 5: Bandara – AAL
 - Koridor 6: AAL – Karya Jaya
 - Koridor 7: Pusri – PS Mall
 - Koridor 9: AAL - OPI
- c. Bus dan Non-Bus (moda yang lain)
 - 7 Ulu – Komp.OPI
 - 7 Ulu – Tegal Binangun
 - Ampera – Bukit Besar
 - Ampera – Karya Jaya
 - Ampera – KM 5
 - Ampera – Lemabang
 - Ampera Pakjo
 - Ampera – Pasar Induk
 - Ampera – Perumnas

- Ampera – Plaju
- Ampera – Sekip
- Ampera – Tg.Buntung
- Karya Jaya – BLK
- KARYA Jaya – PUSRI
- Kemang Agung – 1 Ulu – 7 Ulu
- KM 5 – Talang Betutu
- Lemabang – Sei Lais
- Lemabang – Sekojo
- Pasar Kuto – Kenten Laut
- Pasar Kuto – Perumnas
- Plaju – AAL
- Plaju – PUSRI
- PUSRI – Pasar Sekip
- RRI – Musi II
- Sayangan – Lemabang
- Tangga Buntung – Gandus
- Tangga Takat – 7 Ulu

3.4. Gambaran Transmisi Pendukung CBD Kota Palembang

3.4.1.Regulator

Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan (pasal 158 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Untuk mengimplementasikan transportasi umum perkotaan, diterbitkan PM Perhubungan Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan. Angkutan Massal Perkotaan merupakan public goods, sehingga pemerintah menjadi penanggung risiko dalam penyediaannya. Program Buy the Service (BTS) dilakukan dengan membeli layanan (memberikan subsidi 100%) dari operator dengan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.

Bus Transit Pemerintah Kota Palembang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Palembang. Pemerintah Kota Palembang sendiri berperan sebagai pengambil keputusan dan pemangku kebijakan. Tujuan dikembangkannya Bus Transit Transmisi Pemkot Palembang adalah untuk meningkatkan pelayanan transportasi yang baik kepada masyarakat dengan menciptakan suatu sistem angkutan umum yang efisien, berkualitas, dan berkelanjutan.

Bus Transit Buy The Service (BTS) merupakan program baru pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan untuk menekan tingkat kemacetan dengan menerapkan standar pelayanan minimal yang diterapkan. Keberadaan Bus Transit Buy the Service (BTS) di Kota Palembang ditujukan untuk menunjang LRT sebagai moda transportasi utama di Kota Palembang. Bus Transit Buy The Service (BTS) Kota Palembang mulai diselenggarakan per tanggal 1 Juni 2020 yang diresmikan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat dan Walikota Palembang.

A. Fasilitas Pelengkap Transmisi Koridor 1 BTS, Koridor 2, dan Koridor 7

1. Rambu (Bus Stop)

Rambu berhenti merupakan isyarat kepada pengemudi bus dan calon penumpang bus tentang dimana bus akan berhenti, sehingga pengemudi dapat lebih mudah mengidentifikasi batas pemberhentian, sehingga posisi pintu bus berhenti tepat di halte. Gerbang naik dan turun penumpang. Rambu halte ini juga dapat digunakan sebagai rambu batas bagi kendaraan lain yang tidak boleh berhenti di depan halte. Selain itu, halte juga berbeda dengan halte sehingga calon penumpang dapat naik dan turun bus dan menunggu bus di halte atau halte..

2. Halte

Kondisi halte Transmisi saat ini dinilai belum memadai. Beberapa keluhan penumpang terhadap layanan dinilai dari aspek-aspek seperti saat menunggu yang lama, jarak tempuh panjang, keselamatan dan keamanan, kenyamanan, sistem keterangan yang kurang memadai, dan aksesibilitas halte yang dirasakan belum optimal. Dari segi manajemen pengelolaannya juga syarat

pengoperasiannya. Didukung menggunakan fasilitas pada halte bus yang masih seadanya, keadaan ini mengakibatkan kualitas pelayanan pada warga pengguna angkutan umum rendah, sebagai akibatnya dalam akhirnya mulai ditinggalkan masyarakat kota.



GAMBAR 3. 6

HALTE TRANSMUSI PENDUKUNG CBD KOTA PALEMBANG

Sesuai dengan keadaan halte eksisting yang ada di Palembang saat ini maka penulis menganjurkan untuk memenuhi sarana yang terdapat di terminal tersebut dengan mengadakan tempat sampah pada halte- halte yang belum disediakan tempat sampah serta search engine display dimana di dalam search engine tersebut ada sarana berbentuk tourism map, data tempat- tempat wisata di Palembang serta koridor Transmusi sehingga hal ini bisa mempermudah para turis, para pendatang, serta pula para pengguna angkutan yang lain. Setelah itu terdapat pula sistem keamanan yang ditawarkan, keadaan terminal yang perlu dikembangkan, serta pula suatu pelayanan suara otomatis. Seluruh pemecahan itu ditawarkan dengan tujuan membagikan kenyamanan serta keamanan kepada para pengguna Transmusi..

B. Simpul Transportasi Transmusi Pendukung CBD Kota Palembang

1. Terminal Alang-Alang Lebar

Terminal Alang-alang Lebar merupakan terminal tipe A yang melayani angkutan antar kota antar provinsi (AKAP), antar kota dalam provinsi (AKDP), bus kota dan angkutan pedesaan (Angdes). Terminal ini mulai beroperasi pada tanggal 15 September 2003 dan terletak di jalur yang menghubungkan Palembang dengan kota-kota lain seperti Sekayu, Jambi dan lainnya. Terminal ini juga berlokasi di dekat area pengembangan kawasan pinggir kota Kelurahan Talang Kelapa dan Alang-Alang Lebar Kecamatan Sukarame Km. 14 berdekatan dengan Bandara Sultan Machmud Badaruddin II.

Luas lahan Terminal Alang-Alang lebar kurang lebih lima hektar dengan fasilitas terminal yang ada antara lain: kendaraan kedatangan, lokasi, jalur angkot dan keberangkatan, ruang tunggu, penumpang, mushola , sakelar AKAP / AKDP. Penjualan tiket, toilet/toilet, kios/kios, stasiun pembayaran dan tempat parkir atau tamu.

2. Terminal Sako

Terminal Sako adalah terminal tipe C yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau pedesaan. Terminal Sako

melayani wilayah Sako, Kenten, dan sekitarnya. Terminal Sako hanya memiliki bangunan untuk tempat tunggu penumpang. Fasilitas yang ada di terminal Sako adalah tempat kedatangan kendaraan, toilet/kamar kecil.

3. Stasiun LRT Asrama Haji, Demang, Cinde

Pada Transmisi Koridor 1 BTS, Koridor 2 dan Koridor 7 melewati Stasiun LRT Asrama Haji, Demang, dan Cinde dari 13 stasiun yang ada di jalur LRT Sumatera Selatan. Setiap rangkaian kereta akan berhenti selama 1 menit di setiap stasiun. Setiap rangkaian kereta mampu mengangkut hingga 722 penumpang: 231 penumpang di gerbong pertama dan ketiga, dan 260 orang di gerbong kedua. Sementara, kapasitas tempat duduk sebanyak 78 penumpang.

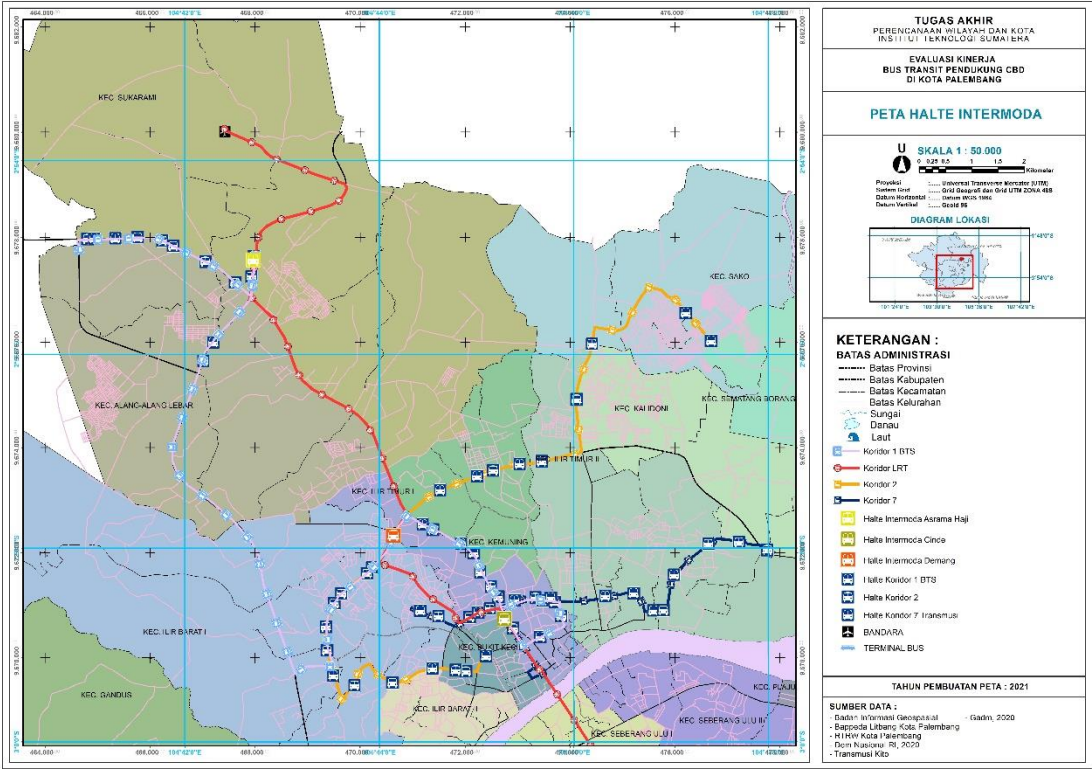
Fasilitas yang ada di stasiun LRT Sumatera Selatan adalah Fasilitas penyeberangan, trotoar, bus stop, Fasilitas loket, tempat duduk, toilet, hall, Fasilitas pintu masuk dan petugas pemeriksa tiket KA.

C. Kemudahan Berpindah Moda di Kawasan Perkotaan

Definisi istilah angkutan multimoda berbeda-beda, tetapi pada prinsipnya terdapat keterkaitan dan manajemen yang baik antara moda transportasi yang berbeda (transportasi multimoda). Oleh karena itu, transportasi multimoda dapat dikatakan sebagai transportasi multimoda yang dikelola dengan baik untuk memenuhi kebutuhan transportasi secara efektif. Keunggulan transportasi multimoda adalah dapat meningkatkan pendapatan angkutan penumpang atau barang dengan fokus pada peningkatan konektivitas fisik, koordinasi dan integrasi operasi, serta peningkatan sistem informasi dan komunikasi operator dan penumpang..

Menurut RTRW Kota Palembang 2012 – 2032, Pengembangan angkutan massal telah mempertimbangkan integrasi antar moda angkutan massal sehingga memudahkan pengguna (user) untuk berpindah moda untuk mencapai tujuan perjalanannya. Sebagai langkah implementasi dari sistem integrasi antar moda di Kota Palembang maka dibangun beberapa terminal yang

mengintegrasikan moda angkutan umum di Kota Palembang khususnya integrasi Transmusi dengan LRT.



GAMBAR 3. 7

PETA HALTE INTERMODA

TABEL 3. 4

INTEGASI ANTAR MODA KORIDOR TRANSMUSI PENDUKUNG CBD KOTA PALEMBANG

No	Lokasi	Integrasi Moda	Kondisi Eksisting
1	Terminal Alang-Alang Lebar	<ul style="list-style-type: none">- Terminal Bus AKAP & AKDP- Transmusi- Angkutan Kota	<ul style="list-style-type: none">- Jarak dari terminal ke halte terdekat adalah ± 300 m

No	Lokasi	Integrasi Moda	Kondisi Eksisting
2	Asrama Haji	- LRT Sumatera Selatan - Transmusi	- Jarak stasiun LRT ke halte bus terdekat adalah 100 m
3	Demang Lebar Daun	- LRT Sumatera Selatan - Transmusi	- Jarak stasiun LRT ke halte bus sangat dekat
4	Cinde	- LRT Sumatera Selatan - Transmusi	- Jarak stasiun LRT ke halte bus sangat dekat
5	Terminal Sako	- Terminal	- Jarak drop off angkutan kota dengan Transmusi 100 m

3.4.2. Operator

A. Deskripsi Operator

Transmusi adalah sistem transportasi berjenis bus transit di Kota Palembang di bawah operator PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (PT SP2J). PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya Berdasarkan surat Wali Kota Palembang tanggal 22 Oktober 2009 No.551-2/002394 /Dishub ditunjuk untuk pengoperasian *Bus Rapid Transit* (BRT) Transmusi Palembang baik pengadaan APBD tahun 2009 maupun bantuan Kementerian Perhubungan, dibawah Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Palembang (UPTD Angkutan Massal). PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (PT SP2J) merupakan salah satu Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Pemkot Palembang yang didirikan berdasarkan Perda Kota Palembang No. 4 Tahun 2006 tentang Pendirian Perseroan Terbatas (PT) Sarana Pembangunan Palembang Jaya.

Perusahaan ini memiliki tujuan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah dan mereferensi para investor agar lebih tertarik untuk menanamkan modal. PT. SP2J diharapkan dapat menjadi motor dan fasilitator dalam meningkatkan perekonomian di Palembang terutama dalam hal investasi serta memberikan kontribusi yang nyata terhadap peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) bagi Pemkot Palembang.

PT SP2J mengoperasikan Transmusi dengan sembilan koridor reguler. Koridor 1: Bawah Jembatan AMPERA - Terminal Alang Alang Lebar (KM 12) (tidak beroperasi), Koridor 2: Terminal Sako - Palembang Indah Mall (PIM), Koridor 3: Terminal Plaju - Palembang Square (PS) Mall, Koridor 4: Terminal Jakabaring - Kantor Camat Kertapati (tidak beroperasi), Koridor 5: Terminal Alang Alang Lebar - Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II (SMB II)(tidak beroperasi), Koridor 6: PUSRI - PS Mall, Koridor 7: Kenten - JM Plaza (tidak beroperasi), Koridor 8: Terminal Alang Alang Lebar - Terminal Karya Jaya (Tidak beroperasi), Koridor 9: Terminal Alang Alang Lebar - Ogan Permata Indah (OPI) Mall (tidak beroperasi).

Selain PT SP2J, operator bus yang ada di Kota Palembang adalah PT Tranmusi Palembang Jaya (PT TMPJ). PT TMPJ mengoperasikan TEMAN BUS yang menjadi layanan pertama di Kota Palembang dalam program Buy The Service (BTS). TEMAN BUS hadir sebagai Angkutan *Bus Rapid Transit* (BRT) untuk penunjang mobilisasi masyarakat yang terintegrasi dengan layanan angkutan massal LRT. TEMAN BUS merupakan langkah awal implementasi dari program Buy The Service (BTS) yang memberikan subsidi penuh terhadap biaya operasional layanan yang dilaksanakan oleh Operator dengan standar pelayanan yang telah ditetapkan. Standar pelayanan inilah yang menjadi acuan pelayanan operator untuk layanan yang lebih baik kepada masyarakat, sehingga diharapkan lebih banyak penumpang yang beralih ke moda transportasi publik.

PT SP2J mengoperasikan Transmusi dengan empat koridor BTS. Koridor 1 (Alang-Alang Lebar – Dempo Lingkaran), Koridor 2 (Terminal Sako Asrama Haji), Koridor 3 (Terminal Alang-Alang Lebar – Talang Jambe), Koridor 4 (Terminal Plaju – Pasar Induk).

B. Karakteristik Moda Transmusi

Transmusi pada Koridor 1 BTS menggunakan bus Hino tipe RK 8 dengan jumlah 45 tempat duduk. Fasilitas di dalam bus terdapat pintu otomatis, tempat duduk prioritas, ruang disabilitas, Air Conditioner (AC), pintu darurat, palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, serta gantungan tangan. Halte yang dilalui Koridor 1 BTS diantaranya adalah Terminal Alang Alang Lebar (KM 12), Simpang Alang-Alang Lebar A, Masjid Dakwah A, Masjid Dakwah B, Simpang Kades A, Simpang Kades B, Sembaja A, Sembaja B, Griya Bahagia A, Griya Bahagia B, Simpang TNI AU, Asrama Haji (Transit K1/K5), Kampus IGM (Transit K1/K5), Dolog Simpang Tanjung Api-Api B, Gloria/Polda (Transit K1/K2), PDAM/Polda (Transit K1/K2), Makam Pahlawan A, Makam Pahlawan B, SMA Negeri 3 A, SMA Negeri 3 B, RSUP Muhammad Hoesin A, RSUP Muhammad Hoesin B, Kodam 2 Sriwijaya, Simpang Sekip A, Simpang Sekip B, KONI Provinsi Sumsel, Hotel Jayakarta Daira, RS Charitas A, RS Charitas B, JPO BNI Syariah (Transit K1/K6), JPO Pasar Cinde, Pasar Cinde, Dempo Lingkaran.

Transmusi pada Koridor 2 BTS menggunakan bus Hino tipe RK 8 dengan jumlah 45 tempat duduk. Fasilitas di dalam bus terdapat pintu otomatis, tempat duduk prioritas, ruang disabilitas, Air Conditioner (AC), pintu darurat, palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, serta gantungan tangan. Halte yang dilalui Koridor 2 diantaranya adalah Terminal Sako, Simpang Bombat, Simpang Sapta Marga, RSAB Azzahra, Grand Garden A, Grand Garden B, Simpang Celentang A, Simpang Celentang B, SMA Kusuma Bangsa A, SMA Kusuma Bangsa B, Komplek Kedamaian, SMA Tunas Bangsa, JM Kenten, Raja Studio/Simpang Patal, Palembang Trade Center (PTC) A, Palembang

Trade Center (PTC) B, R. Sukanto, Kantor Bea Cukai A, BLPT A, BLPT B, Simpang SMP Negeri 9, Sersan Sani, Palcomtech, RS Hermina, Rimba Kemuning A, Rimba Kemuning B, Gloria/Polda (Transit K1/K2), PDAM/Polda (Transit K1/K2), Taman Polda, SMA Karya Sejati, SMK Negeri 2 A, SMK Negeri 2 B, RS Siti Khadijah A, RS Siti Khadijah B, Istana Gubernur A, Istana Gubernur B, Perpustakaan Daerah A, Perpustakaan Daerah B, Capil, Kancil Putih, Kantor PMK, SPBU Bengkel Pass, Parameswara A, Parameswara B, Simpang SMA Negeri 10 A, Simpang SMA Negeri 10 B, Pasca Sarjana B, SMK Negeri 3, UNSRI A, UNSRI B, Padang Selasa A, Padang Selasa B, Kemang Manis A, Kemang Manis B, Simpang Nias Telaga A, Simpang Nias Telaga B, Pasar Gubah A (Transit K2/K3), Pasar Gubah B (Transit K2/K3), RM Ampera, SD Xaverius, Palembang Indah Mall.

Transmusi pada Koridor 7 menggunakan bus Hino tipe FC 190 dengan jumlah 22 tempat duduk. Fasilitas didalam bus terdapat pintu otomatis, tempat duduk prioritas, ruang disabilitas, Air Conditioner (AC), pintu darurat, palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, serta gantungan tangan. Halte yang dilalui Koridor 2 diantaranya adalah Sekojo B, Tirta Musi, Kalidoni A, Kalidoni B, PDAM Kalidoni A, PDAM Kalidoni B, PHDM A, PHDM B, Arafuru, Yayasan, Gotong Royong A, Gotong Royong B, Lemabang A, Lemabang B, Kantor Camat Ilir Timur 2, Kawah Tengkreup, Boom Baru, Distrik Navigasi, Gudang Cat A, Gudang Cat B, Bulog B, Ruko Rajawali A, Ruko Rajawali B, Simpang Rajawali, Veteran A, Veteran B, JPO BNI Syariah (Transit K1/K6), Pasar Cinde, JPO Pasar Cinde, JPO Marathon A, JPO Marathon B, JPO Pusri A, Masjid Agung (Transit K1/K3/K6), JPO Pusri B, Kantor Gubernur, Jasa Rahaja, PS Mall.

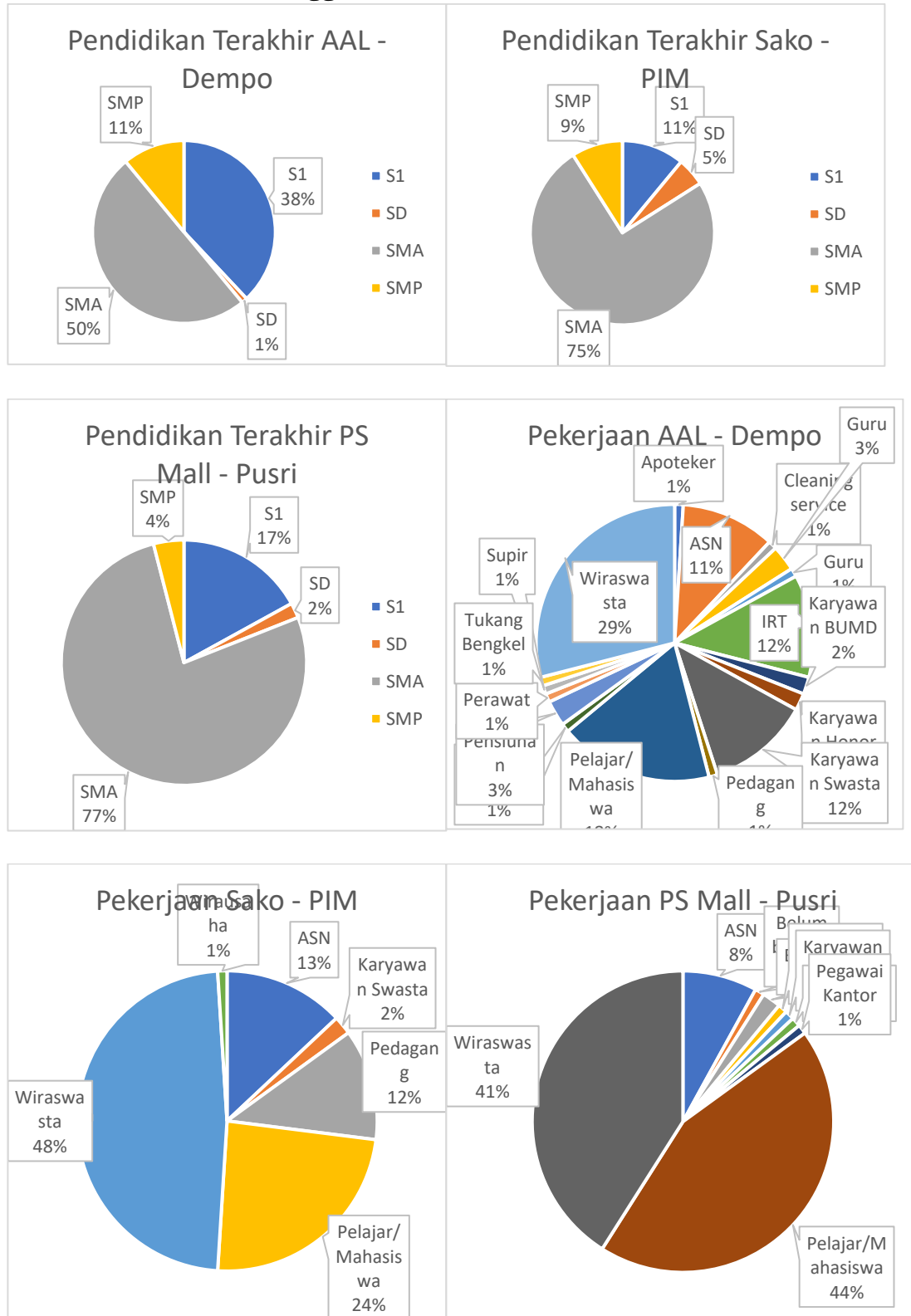
Biaya untuk Transmusi non-BTS adalah Rp5000 per trip dan tidak dikenakan biaya tambahan untuk transit. Saat ini operasional *Bus Rapid Transit* (BRT) Transmusi masih menggunakan dua sistem pembayaran melalui tiket manual dan Smard Card, dalam pengembangan selanjutnya sistem pembayaran

Bus Rapid Transit (BRT) Transmusi akan menggunakan Smart Card. Dengan menggunakan sistem ini tidak akan terjadi transaksi uang antara penumpang dengan awak bus tetapi penumpang dapat melakukan isi ulang Smart Card yang mereka miliki pada tempat-tempat yang telah ditentukan.

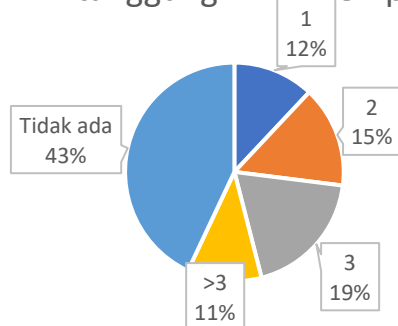
Pengemudi merupakan bagian penting dari kesuksesan Transmusi. Karena itu, SP2J dan TMPJ sangat pemilih dalam mencari kemungkinan driver Transmusi dan harus melewati serangkaian tes. Sebelum menjadi pengemudi Transmusi, calon harus lulus tes keterampilan mengemudi umum dan pemahaman rambu lalu lintas. Polisi dan Mabes TNI melakukan pemeriksaan kesehatan terhadap calon pengemudi dua kali sebulan dan bebas psikotropika. Selain itu, dinas kesehatan mendapat pelatihan penanganan kecelakaan. Setelah melewati serangkaian tes dan pelatihan, pengemudi akan mendapatkan sertifikat Pengemudi Angkutan Umum (SPAU) sebagai kelulusan.

Pengemudi Transmusi tidak bisa berakselerasi atau menyalip sesuka hati, karena semuanya dikendalikan dan dipantau oleh kantor pusat melalui alat Global Positioning System (GPS) yang diletakkan di seluruh bus. Bahkan jika pengemudi harus melewati bus di yang ada di depannya, dia harus mendapatkan izin dari pusat. Dengan peralatan di dalam mobil, pengemudi Transmusi dapat mengirimkan sinyal ke pusat kendali operasi dan kemudian memberi tahu mereka bahwa misal kejahatan terjadi di bus yang dikendarainya. Karena Transmusi tidak memiliki tempat untuk turun, pengguna harus pergi ke halte yang disediakan.

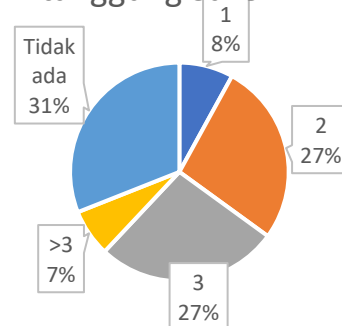
3.4.3. Karakteristik Pengguna (User)



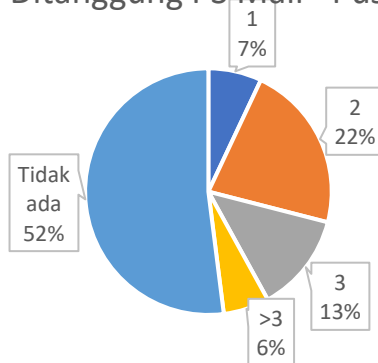
Jumlah Keluarga yang
Ditanggung AAL - Dempo



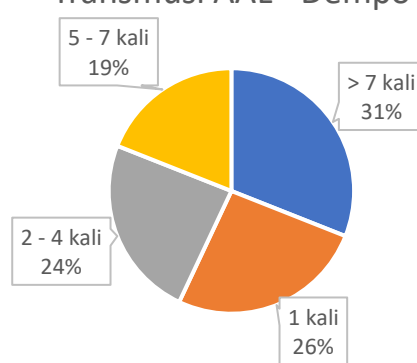
Jumlah Keluarga yang
Ditanggung Sako - PIM



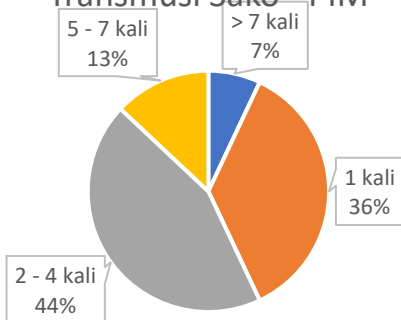
Jumlah Keluarga yang
Ditanggung PS Mall - Pusri



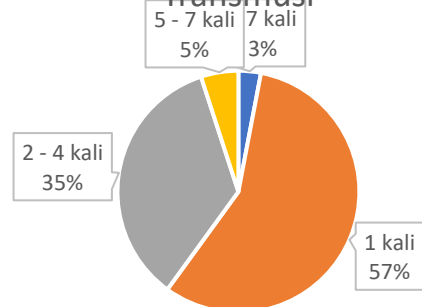
Frekuensi Penggunaan
Transmisi AAL - Dempo

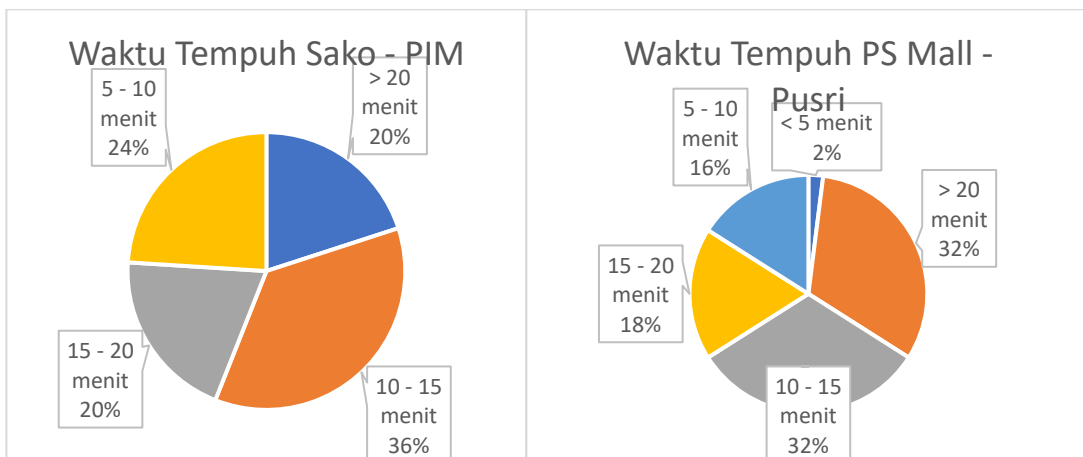
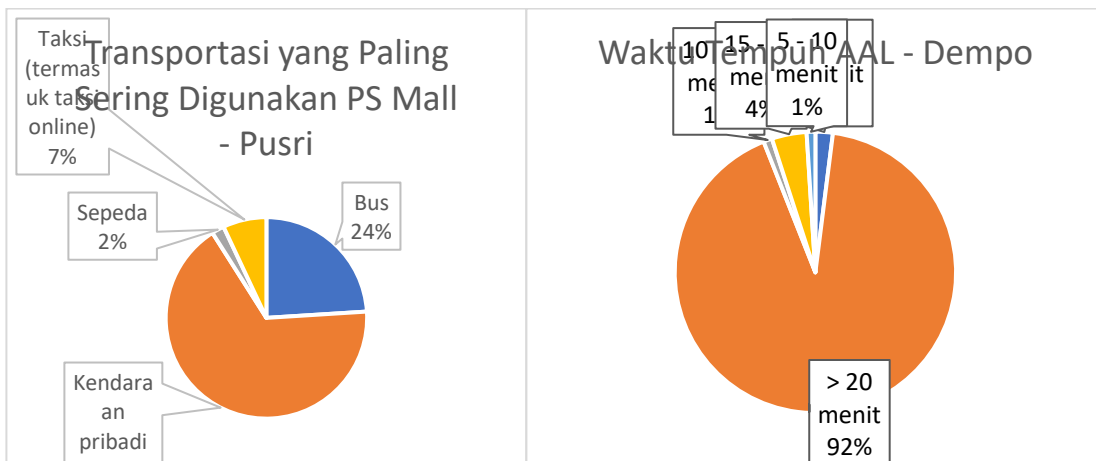
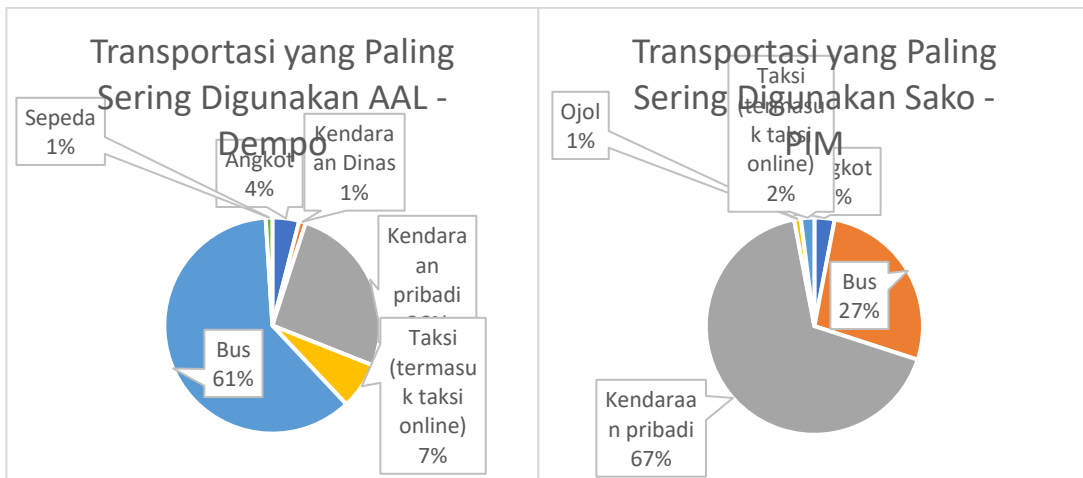


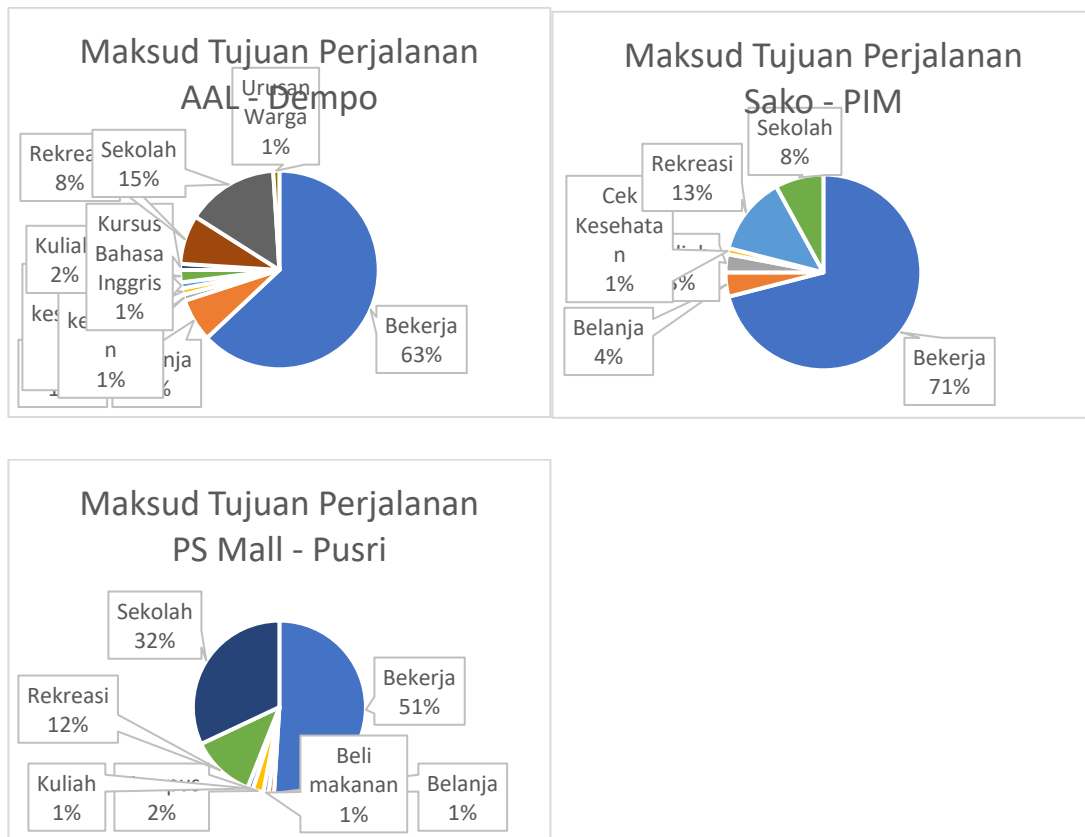
Frekuensi Penggunaan
Transmisi Sako - PIM



Frekuensi Penggunaan
Transmisi







GAMBAR 3. 8

GRAFIK KARAKTERISTIK RESPONDEN

Responden ketiga trayek didominasi oleh pekerja sebagai wiraswasta dengan pendidikan terakhir adalah SMA sehingga berpengaruh terhadap maksud perjalanan. Kebanyakan responden menggunakan Transmusi untuk bekerja dan menggunakan Transmusi lebih dari 7 kali dalam seminggu dengan waktu tempuh lebih dari 20 menit. Rata-rata waktu tempuh pengguna Transmusi dikarenakan mayoritas penumpang naik di halte awal trayek koridor dan turun di halte pemberhentian trayek koridor akhir. Waktu tempuh juga dipengaruhi karena Transmusi belum memiliki jalur khusus di seluruh jalanan yang dilewati, hal ini menyebabkan Transmusi juga terkena macet terutama melintasi jalanan di titik-titik kemacetan CBD Kota Palembang.