

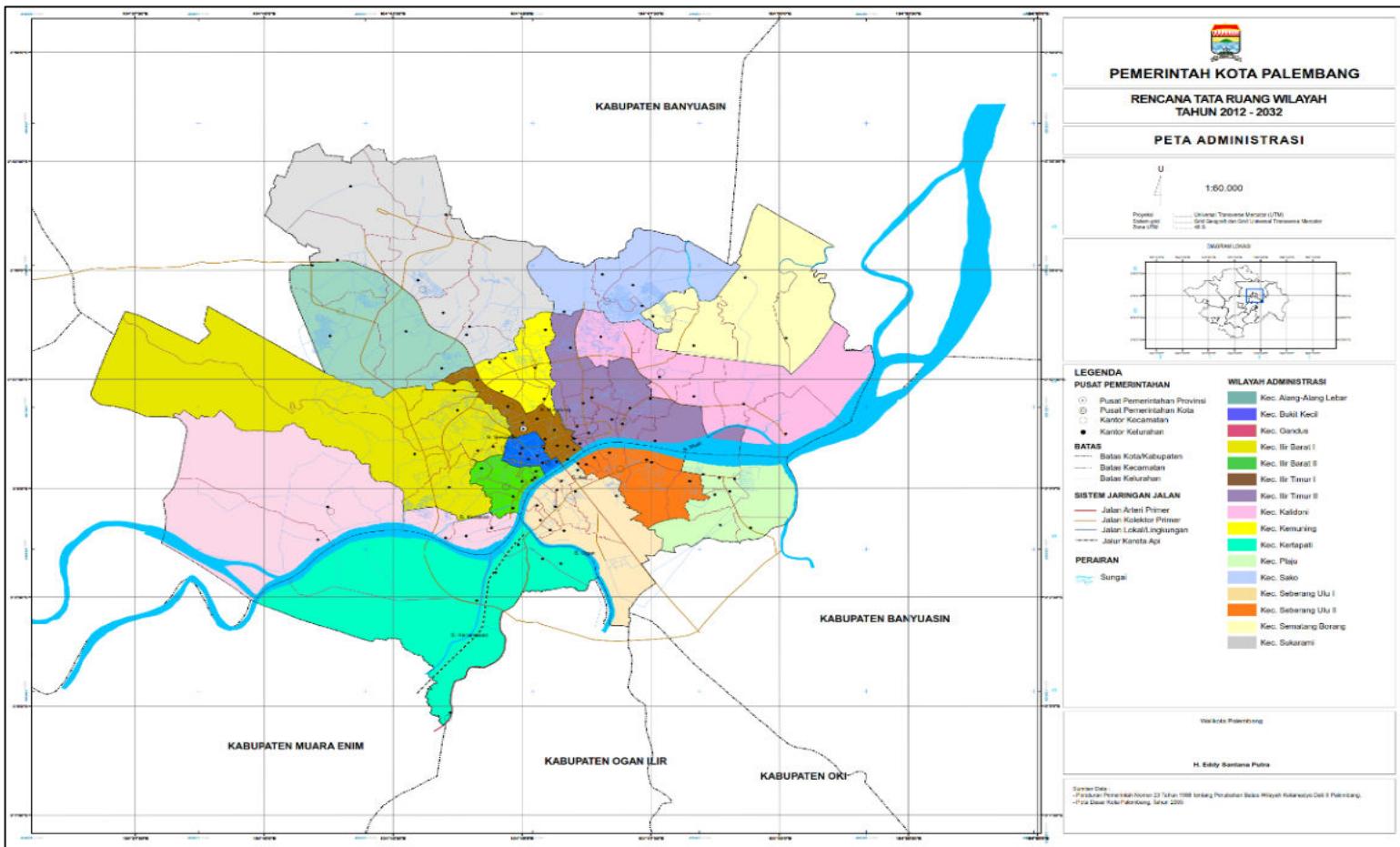
## **BAB III**

### **GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI**

Pada gambaran umum wilayah studi akan menjelaskan mengenai kondisi umum wilayah studi pada penelitian ini yaitu Kota Palembang dan wilayah studi mikro berupa rute/koridor Bus Transit yang diambil pada penelitian ini beserta karakteristik pengguna.

#### **3.1 Administrasi Kota Palembang**

Kota Palembang merupakan ibukota dari Provinsi Sumatera Selatan. Secara geografis, Kota Palembang terletak antara  $2^{\circ} 52'$  LS sampai  $3^{\circ}5'$  LS dan  $104^{\circ}$  BT dengan ketinggian rata rata 8 meter dari permukaan laut. Kota Palembang dialiri oleh Sungai Musi yang membagi Kota Palembang menjadi dua, yakni Seberang Ilir dan Seberang Ulu.



Sumber: RTRW Kota Palembang 2012-2032

**GAMBAR 3.1**  
**PETA ADMINISTRASI KOTA PALEMBANG**

Secara administrasi Kota Palembang berbatasan dengan

- a) Sebelah Utara : Kabupaten Banyuasin
- b) Sebelah Timur : Kabupaten Banyuasin
- c) Sebelah Barat : Kabupaten Banyuasin
- d) Sebelah Selatan : Kabupaten Ogan Ilir dan Muara Enim

**TABEL III. 1**  
**LUAS WILAYAH PER KECAMATAN**

No	Kecamatan	Luas (Km2)
1	Ilir Barat II	6,22
2	Gandus	68,78
3	Seberang Ulu I	8,28
4	Kertapati	42,65
5	Jakabaring	9,16
6	Seberang Ulu II	10,69
7	Plaju	15,17
8	Ilir Barat I	19,77
9	Bukit kecil	9,92
10	Ilir Timur I	6,5
11	Kemuning	9
12	Ilir Timur II	10,82
13	Kalidoni	27,92
14	Ilir Timur III	14,76
15	Sako	18,04
16	Sematang Borang	36,98
17	Sukarami	51,46
18	Alang Alang Lebar	34,58
<b>Palembang</b>		400,7

*Sumber: Kota Palembang Dalam Angka 2020*

### 3.2 Kondisi Sosial dan Kependudukan Kota Palembang

Penduduk Kota Palembang berdasarkan data kependudukan Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2019 sebanyak 1.662.893 jiwa, yang terdiri atas 834.175 jiwa penduduk laki-laki dan 828.718 jiwa penduduk perempuan. Dibandingkan dengan jumlah penduduk pada tahun 2018 yaitu sebanyak 1.643.488 jiwa, dari jumlah tersebut penduduk Kota Palembang mengalami pertumbuhan sebesar 1,18 persen dari tahun 2018 hingga tahun 2019. Sementara itu besarnya kepadatan penduduk rata rata Kota Palembang di tahun 2019 adalah sebesar 4.153 jiwa per  $\text{km}^2$ . Jumlah penduduk dan kepadatan penduduk Kota Palembang dapat dilihat pada tabel dan peta berikut ini

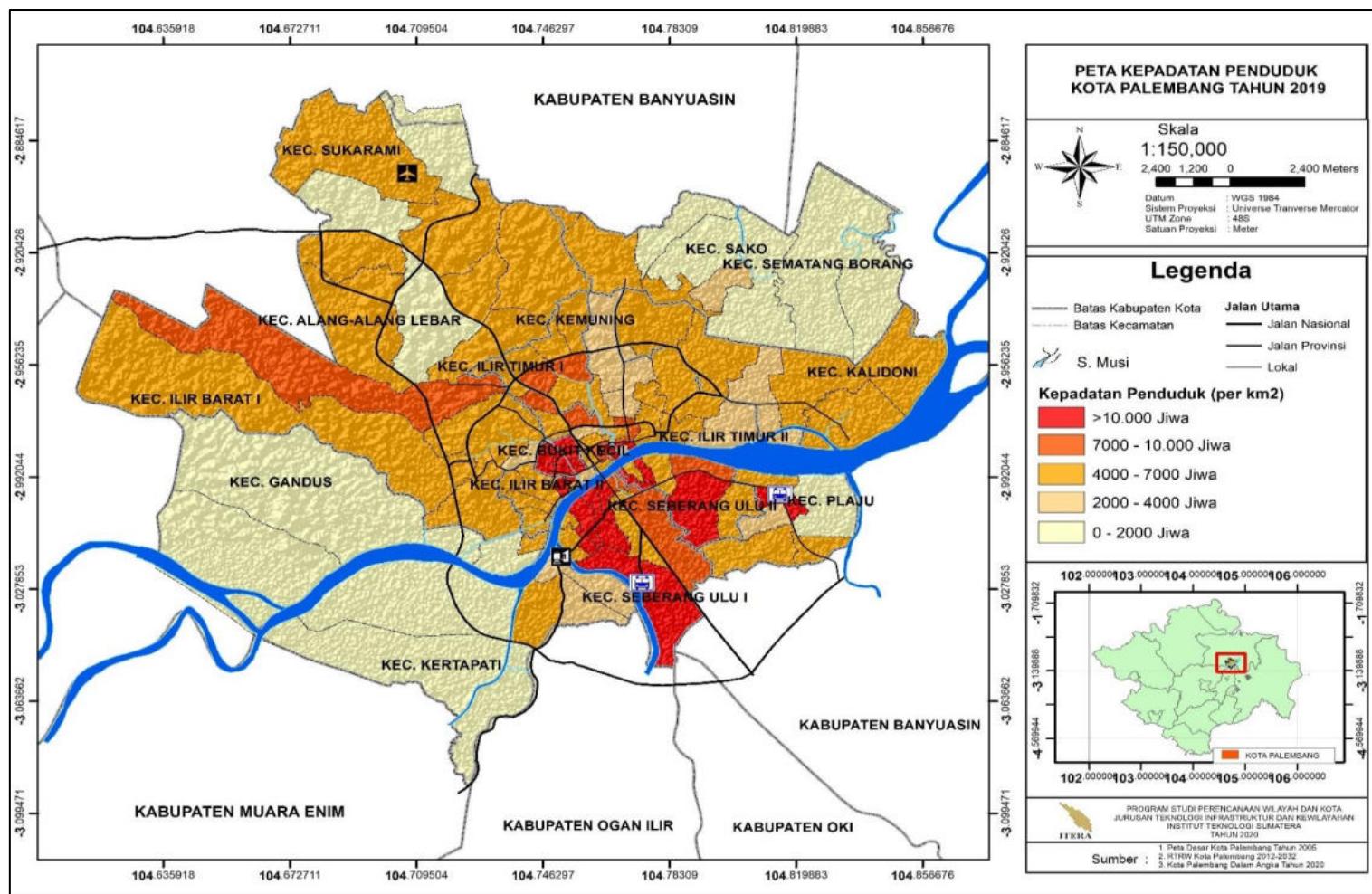
**TABEL III. 2**  
**JUMLAH DAN KEPADATAN PENDUDUK KOTA PALEMBANG**

No	Kecamatan	Penduduk (Jiwa)			
		Laki - Laki	Perempuan	Jumlah	Kepadatan (per $\text{km}^2$ )
1	Ilir Barat Dua	36.696	36.573	73.269	10.679
2	Gandus	33.455	32.327	65.782	993
3	Seberang Ulu Satu	47.496	46.462	94.122	10.854
4	Kertapati	46.853	45.231	92.084	2.082
5	Jakabaring	47.173	46.098	93.271	9.480
6	Seberang Ulu Dua	53.897	53.204	107.101	9.274
7	Plaju	45.416	45.318	90.734	6.045
8	Ilir Barat Satu	70.675	70.869	141.544	7.005
9	Bukit Kecil	24.719	25.582	50.301	3.881
10	Ilir Timur Satu	38.646	40.622	79.268	10.330
11	Kemuning	46.938	47.059	93.977	9.006
12	Ilir Timur Dua	47.879	48.066	95.963	7.857
13	Kalidoni	56.899	56.033	112.932	4.217
14	Ilir Timur Tiga	43.495	42.476	85.971	4.966
15	Sako	46.644	46.682	93.326	5.765
16	Sematang Borang	18.364	18.081	36.445	1.383

No	Kecamatan	Penduduk (Jiwa)			
		Laki - Laki	Perempuan	Jumlah	Kepadatan (per km <sup>2</sup> )
17	Sukarami	79.537	79.537	158.246	3.361
18	Alang Alang Lebar	49.375	49.375	98.537	2.879
Jumlah Total		1.662.893 jiwa			4.153 jiwa (per km <sup>2</sup> )

*Sumber: Kota Palembang Dalam Angka, 2020*

Diatas merupakan tabel jumlah penduduk berdasarkan jenis kelamin di Kota Palembang ditiap kecamatan yang ada dan juga terlampir kepadatan penduduk di masing-masing Kecamatan tersebut. Diketahui pada tabel tersebut jumlah penduduk total yang ada di Kota Palembang berjumlah 1.662.893 jiwa pada tahun 2019 dengan tingkat kepadatan 4.153 jiwa (per km<sup>2</sup>). Tingkat kepadatan penduduk di Kota Palembang dapat dilihat pada peta berikut;



Sumber: Kota Palembang Dalam Angka 2020

**GAMBAR 3.2**  
**PETA KEPADATAN PENDUDUK KOTA PALEMBANG 2019**

Pada peta kepadatan penduduk dapat dilihat bahwa Kecamatan yang dilalui oleh koridor 3&4 Bus Trans Musi Kota Palembang khususnya pada kecamatan yang berada di pusat Kota Palembang yaitu pada Kecamatan Bukit Kecil dan Ilir Barat I memiliki tingkat kepadatan yang cukup tinggi, sedangkan pada Kecamatan Seberang Ulu I dan II, Kecamatan Jakabaring, serta Kecamatan Plaju, yang merupakan kawasan *peri-urban* Kota Palembang yang dilalui oleh trayek koridor 3 Bus Transit Pemerintah Kota Palembang dan koridor 3 Bus Buy The Service memiliki kepadatan penduduk rata-rata 4000-9000 jiwa/km<sup>2</sup>.



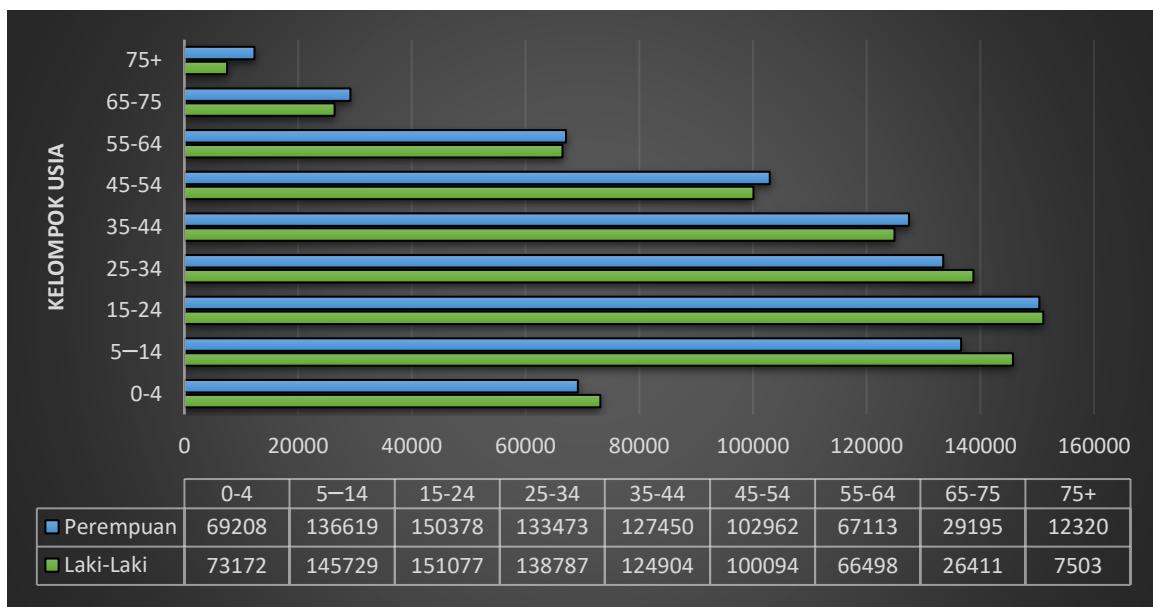
Sumber: Kota Palembang Dalam Angka 2019

**GAMBAR 3.3**  
**GRAFIK JUMLAH PENDUDUK KOTA PALEMBANG MENURUT KECAMATAN**  
**TAHUN 2019**

Pada tabel dan grafik di atas dapat dilihat Kecamatan di Kota Palembang dengan jumlah penduduk terbesar yaitu Kecamatan Sukarami dengan jumlah penduduk sebanyak 158.246 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 3.361 jiwa per km<sup>2</sup>. Dan jumlah penduduk terkecil yaitu Kecamatan Sematang Borang dengan jumlah penduduk sebanyak 36.445 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 1.383 jiwa per km<sup>2</sup>.

Untuk Kecamatan yang dilalui oleh trayek koridor 3 Bus Transit Pemerintah Kota Palembang dan koridor 3 Bus Buy The Service yang melalui Pusat Kota pada Kecamatan Bukit Kecil dan kawasan *peri-urban* pada Kecamatan

Seberang Ulu I dan II, Kecamatan Plaju, dan Kecamatan Jakbaring cukup beragam. Pada kecamatan Bukit Kecil memiliki jumlah penduduk sebanyak 50.301 jiwa dengan kepadatan penduduk 3.881 jiwa per  $\text{km}^2$ , lalu Kecamatan Seberang Ulu Satu memiliki jumlah penduduk sebanyak 94.122 jiwa dengan kepadatan 10.854 jiwa per  $\text{km}^2$ , Kecamatan Seberang Ulu Dua memiliki jumlah penduduk sebanyak 107.101 jiwa dengan kepadatan 9.274 jiwa per  $\text{km}^2$ , Kecamatan Plaju memiliki jumlah penduduk sebanyak 90.734 jiwa dengan kepadatan 6.045 jiwa per  $\text{km}^2$ , dan Kecamatan Kertapati memiliki jumlah penduduk sebanyak 92.084 jiwa dengan kepadatan 6.045 jiwa per  $\text{km}^2$ .



Sumber: Kota Palembang Dalam Angka 2020

**GAMBAR 3. 4**  
**GRAFIK JUMLAH PENDUDUK KOTA PALEMBANG MENURUT KELOMPOK USIA**  
**TAHUN 2020**

Sebaran penduduk Kota Palembang berdasarkan kelompok usia terbesar terdapat pada rentang usia 15-24 tahun dan terkecil pada rentang usia 75 tahun keatas. Berdasarkan grafik diatas dapat dilihat bahwa jumlah penduduk pada usia produktif (15-65 tahun) lebih besar daripada jumlah penduduk pada usia tidak produktif.

### 3.3 Kondisi Sosial Ekonomi Kota Palembang

Berdasarkan kebijakan RTRW Kota Palembang, pembagian Kawasan Strategis Kota untuk kepentingan ekonomi dibagi kedalam :

- a. Kawasan Jakabaring diarahkan menjadi kawasan terpadu dengan berbagai fasilitas perkantoran pemerintahan provinsi, perdagangan skala regional, pusat kegiatan olah raga dan pusat perumahan;
- b. Kawasan Agropolitan Gandus diarahkan menjadi kawasan sentral pertanian terpadu berkonsep agropolitan di Kelurahan Gandus dan Pulo Kerto, pengembangan wisata agro dan minapolitan;
- c. Kawasan Kasib-Lisiba Talang Kelapa diarahkan menjadi kawasan perumahan dan permukiman untuk jangka pendek, menengah dan panjang, dengan pengembangan pemukiman skala besar melalui Kawasan Siap Bangun (Kasiba) dan Lingkungan Siap Bangunan (Lisiba) yang berlokasi di Kelurahan Talang Kelapa Kecamatan Alang-Alang Lebar Palembang;
- d. 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 sebagian “*citysquare*”. Sedangkan Demang Daun Lebar – Jalan Basuki Rahmat merupakan kawasan perluasan dari kegiatan CBD dengan perkembangan yang sangat intensif; dan
- e. Kawasan Industri Keramasan Karya Jaya diarahkan untuk kegiatan industri meliputi komplek industri, *estate industry*, peruntukan lahan industri dan kawasan berikat.
- f. Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu Karya Jaya, diarahkan terutama untuk kegiatan terminal terpadu, jasa dan perdagangan serta komplek pergudangan.
- g. Kawasan Industri Sukarami, di Kecamatan Sukarami, diarahkan untuk kegiatan industri teknologi dan industri ringan.

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.

Pada Kecamatan wilayah studi khususnya pada kawasan pinggiran yang dilalui oleh koridor 3&4 Bus Trans Musi yaitu pada Kecamatan Plaju, Kecamatan Seberang Ulu I dan II serta Kecamatan Kertapati merupakan kawasan perumahan berkepadatan sedang hingga tinggi (RTRW Kota Palembang tahun 2012-2032).

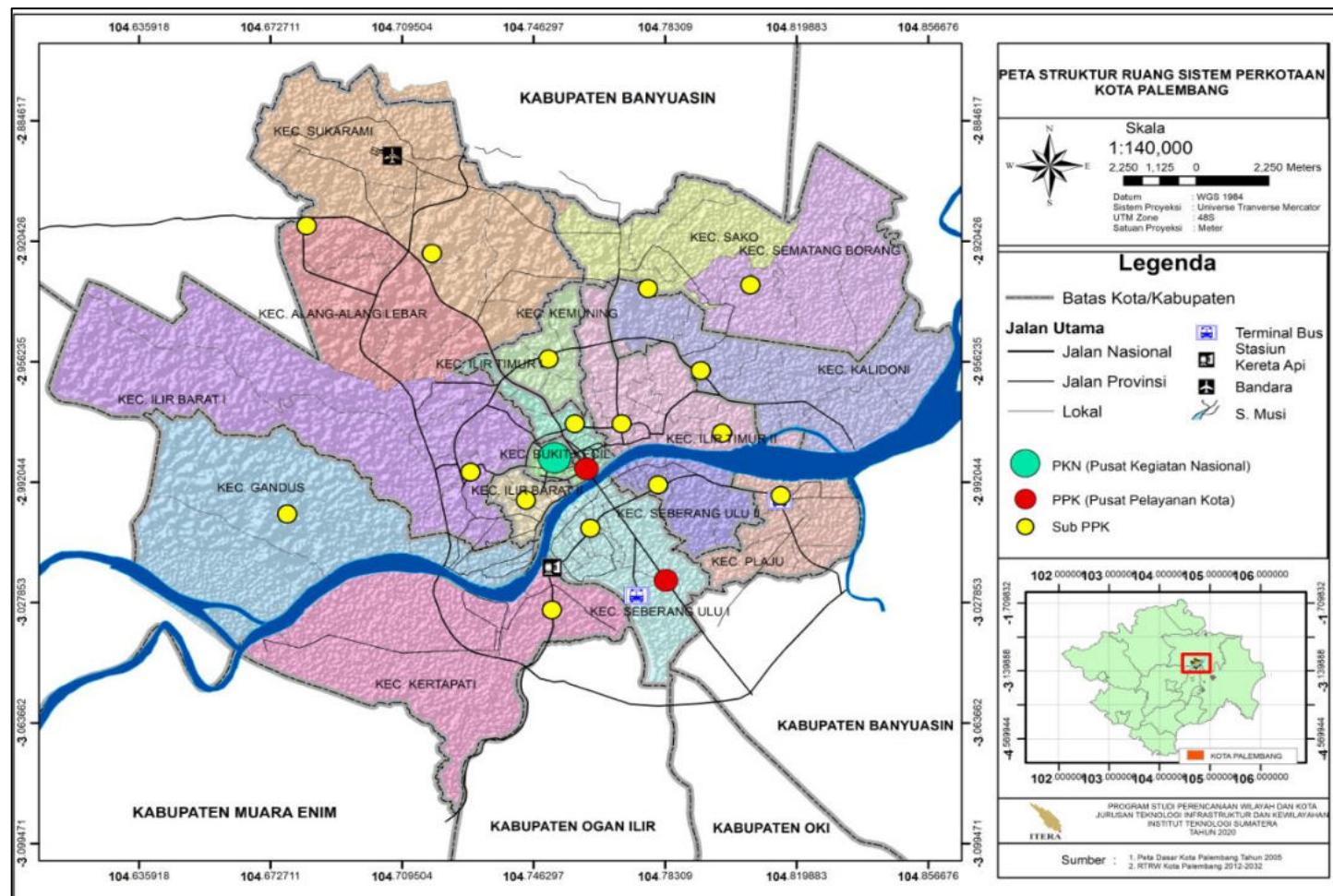
### 3.4 Struktur Ruang Kota Palembang

Didalam Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang penataan ruang, dinyatakan bahwa hirarki sistem pusat-pusat pelayanan terdiri dari 1). Pusat Pelayanan Kota; 2) Sub Pusat Pelayanan Kota; dan 3). Pusat Pelayanan Lingkungan. Hirarki sistem pusat-pusat pelayanan Kota Palembang dapat dilihat pada tabel berikut ini;

**TABEL III.3  
SISTEM PUSAT-PUSAT PELAYANAN KOTA**

Pusat Pelayanan Kota (PPK)	Sub Pusat Pelayanan Kota (Sub-PPK)	Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL)
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 m. Sub-PPK Plaju n. Sub PPK Seberang Ulu II o. Sub PPK Seberang Ulu I p. Sub PPK Kertapati	Tersebar di seluruh wilayah Kota Palembang
2. Jakabaring		

*Sumber: RTRW Kota Palembang 2012-203*



Sumber: RTRW Kota Palembang Tahun 2012-2032

**GAMBAR 3.5**  
**PETA STRUKTUR RUANG KOTA PALEMBANG**

### 3.4.1 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 Business District/CBD
  - Kawasan pusat perkantoran.
  - Kawasan Pusat kegiatan perdagangan dan jasa di Kota Palembang skala regional, Nasional dan Internasional.
  - Kawasan pusat kegiatan pariwisata.
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

Kedua PPK tersebut yaitu pada PPK Merdeka dan PPK Jakabaring, keduanya dilalui oleh Bus Transit Pemerintah Kota Palembang (Koridor 3 PS Mall – Terminal Jakabaring). Sedangkan pada Bus Transit Buy The Service (Koridor 3 Terminal Plaju – Pasar Induk Jakabaring) hanya melalui PPK Jakabaring saja.

### 3.4.2 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, 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. 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. Rencana fungsi utama, sebagai:
- Kawasan perdagangan dan jasa.
  - Kawasan perumahan
  - Kawasan industry

- Kawasan pelabuhan
10. Sub PPK Kalidoni meliputi 5 Kelurahan, yaitu Kelurahan Bukit Sangkal, Kalidoni, Sei Selayur, Sei Lais dan Sei Selincah. 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. 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. Rencana fungsi utama, sebagai:
- Kawasan perumahan
  - Kawasan perdagangan dan jasa.
13. Sub PPK Plaju, meliputi 7 kelurahan yaitu Kelurahan Plaju Ulu, Plaju Ilir, Kompera, Bagus Kuning, Talang Bubuk, Talang Putri, dan Plaju Darat. Rencana 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. 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. 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. Rencana Fungsi Utama, sebagai:

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

Sub PPK yang dilalui oleh Bus Transit Pemerintah Kota Palembang (Koridor 3 PS Mall - Terminal Plaju) meliputi Sub PPK Ilir Barat I, Sub PPK Bukit Kecil, Sub PPK Seberang Ulu II, dan Sub PPK Plaju. Sedangkan pada Bus Transit Buy The Service (Koridor 3 Terminal Plaju-Pasar Induk Jakabaring) hanya melalui Sub PPK Plaju.

### **3.4.3 Pusat Pelayanan Lingkungan**

Pusat pelayanan lingkungan berfungsi untuk melayani cangkupan lingkungan disekitarnya. Pusat pelayanan lingkungan yang tersebar di seluruh wilayah Kota Palembang, terutama di kawasan permukiman dan di kawasan *peri-urban* di Kota Palembang. Pusat pelayanan lingkungan juga berfungsi untuk membantu pusat pelayanan kota yang ada jika terjadi kendala, khususnya dalam bidang perekonomian.

## **3.5 Karakteristik Transportasi Kota Palembang**

Pada prinsipnya sistem transportasi di suatu kota dipengaruhi oleh faktor sarana dan prasarana dalam kota tersebut, seperti terminal, jaringan jalan, angkutan umum, dan kendaraan pribadi. Faktor yang mempengaruhi sistem transportasi perkotaan lainnya adalah pengaruh berupa daya tarik kota itu sendiri, yang menyebabkan adanya pergerakan pada sistem transportasi di Kota Palembang dan sekitarnya. Peningkatan pergerakan pada sistem transportasi umumnya terjadi saat jam sibuk, terutama pada hari kerja.

### 3.5.1 Sistem Jaringan Transportasi jalan

Sistem jaringan transportasi di suatu perkotaan akan dipengaruhi oleh faktor sarana dan prasarana yang ada pada kota tersebut, seperti terminal, jaringan jalan, angkutan umum, serta kendaraan pribadi. Faktor yang dapat mempengaruhi sistem jaringan transportasi perkotaan lainnya dapat berupa daya tarik yang ada pada kota itu sendiri, yang menyebabkan adanya pertumbuhan dan perpindahan jumlah penduduk sehingga dapat menimbulkan peningkatan mobilitas pergerakan pada sistem transportasi khususnya yang ada di Kota Palembang dan sekitarnya. Peningkatan pergerakan pada sistem transportasi umumnya terjadi saat jam sibuk, terutama pada hari kerja. Pergerakan transportasi juga dibutuhkan sebagai simpul penghubung antara pusat kota dan kawasan pinggiran lainnya.

#### A. 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.

#### B. Hierarki Jalan

Klasifikasi jaringan jalan akan ditentukan oleh berbagai faktor dan keadaan pada kondisi lokasi yang ada. Berikut adalah klasifikasi hierarki jalan:

- Fungsi kota dalam cangkupan wilayah yang lebih luas
- Hubungan dengan kota lain
- Jumlah penduduk
- Dominasi kegiatan ekonomi

Berdasarkan faktor di atas, hierarki jalan yang ada di Kota Palembang adalah sebagai berikut:

- Jalan arteri primer

Termasuk jalan arteri primer pada Kota Palembang yaitu Jalan. Ki. Merogan (Km 14-Simpang Musi II), Jalan. Parameswara, Jalan lingkar barat, Jalan. Kol. Barlian ( Sp Tg Api-Api- Batas Kota), Jalan. SMB II, Jalan Demang

Lebar Daun (Basuki Rahmat-Sukamto), Jalan Residen Rozak, Jalan Martadinata (Yos SudarsoBrigen. M. Dani).

- Jalan arteri sekunder

Termasuk jalan arteri sekunder pada Kota Palembang yaitu Jalan Kol H Barlian (Sp Tg Api Api-Km5), Jalan Jendral Sudirman, Jalan Poros Jaka Baring, Jalan Ki Merogan Sampai Simpang Musi II, Jalan Ki Wahid Hasyim, Jalan Pangeran Ratu, Jalan Jend A Yani, Jalan DI Panjaitan

- Jalan kolektor primer

Termasuk jalan kolektor primer pada Kota Palembang yaitu Jalan Kapten Abdulah sampai batas kota (talang Putri, Jalan Plaju ke Kayu Agung)

- 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.

### C. Pola Angkutan Umum

Untuk Skala regional penduduk Kota Palembang biasanya menggunakan fasilitas bus kota yang ada di setiap terminal yang tersedia di Kota Palembang. Moda angkutan yang melayani pergerakan penduduk Kota Palembang meliputi angkutan pribadi dan angkutan umum. Angkutan umum yang dimaksud dapat berupa Light Rail Transit (LRT) ataupun angkutan berbasis jalan Bus Transit dan angkutan kota dll.

### D. Terminal

Terminal yang ada di Kota Palembang memiliki 3 (tiga) tipe pelayanan seperti pada tipe umumnya, berikut adalah tipe layanan terminal yang ada di Kota Palembang:

- Tipe A: berlokasi di Kecamatan Kertapati dan Alang-Alang Lebar.
- Tipe B: di bagian Selatan kota yang merupakan akses ke Plaju (Terminal Plaju) dan Terminal Jakabaring.
- Tipe C: berlokasi di KM 5, Lemabang, Kertapati, Tangga Buntung, Sako, dan kenten. yang dapat dilihat pada tabel dibawah ini

**TABEL III. 4**  
**TERMINAL DI KOTA PALEMBANG**

No	Nama Terminal	Tipe	Luas (m <sup>2</sup> )
1.	Alang-Alang Lebar	A	8.000
2.	Karya Jaya	A	18.000
3.	Km.5	C	1.800
4.	Sako Kenten	C	2.400
5.	Lemabang	C	1.600
6.	Plaju	B	3.750
7.	Jakabaring	B	2350
7.	Kertapati	C	820
8.	Tangga Buntung	C	780

*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Palembang, 2007*

### **3.6 Gambaran Umum Bus Transit Kota Palembang**

Bus Transit Kota Palembang atau Bus Trans Musi yang ada di Kota Palembang terdiri dari dua jenis bus yaitu Bus Trans Musi Pemerintah Kota Palembang (Bus Biru) dan Bus Transit Buy The Service (BTS)/Bus Merah merupakan jenis moda angkutan yang sama tetapi memiliki beberapa karakteristik yang berbeda. Sehingga berikut diuraikan mengenai gambaran umum dari Bus Transit Pemerintah Kota Palembang/Bus Biru dan Bus Transit Buy The Service (BTS)/Bus Merah;

#### **3.6.1 Bus Transit Pemerintah Kota Palembang (Bus Biru)**

Bus Transit Pemerintah Kota Palembang dioperasi oleh PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya (PT. SP2J). 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 memiliki banyak unit usaha salah satunya yaitu Bus Transit.

Bus Transit yang berupa Bus Trans Musi Pemerintah Kota Palembang/bus biru diadakan berdasarkan S.K. Walikota Palembang tanggal 22 Oktober 2009 No.551-2/002394/. Dishub ditunjuk untuk pengoperasian Bus Transit Pemerintah Kota Palembang/bus biru yang melayani Kota Palembang dengan pengadaan dana

bersumber dari APBD tahun 2009 maupun bantuan Kementerian Perhubungan, dibawah pengawasan Dinas Perhubungan Kota Palembang (UPTD Angkutan Massal). Launching pertama Bus Trans Musi Pemkot Palembang sendiri dilakukan pada tanggal 22 Februari 2010 dengan 1 koridor yang dilayani 10 unit bus siap operasi disusul dengan launching kedua pada 23 Februari 2011 dengan penambahan 65 unit bus dan launching ketiga yaitu pada 22 Februari 2016 dengan penambahan 50 unit bus. Tujuan dikembangkannya Bus Transit Trans Musi Pemkot Palembang adalah untuk meningkatkan pelayanan transportasi yang baik kepada masyarakat dengan menciptakan suatu sistem angkutan umum yang efisien, berkualitas, dan berkelanjutan, sehingga dapat mendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, nyaman, cepat, lancar serta dapat diandalkan.

### **3.6.1.1 Pelayanan Koridor 3 Bus Transit Pemkot Palembang (Bus Biru)**

Waktu pelayanan Bus Transit Pemerintah Kota Palembang (bus biru) beroperasi tiap hari dari pukul 06:00 WIB hingga 17:00 WIB (11 Jam Operasional). Bus Transit Pemerintah Kota Palembang sendiri pada awalnya hanya melayani 1 koridor dalam pengoperasiannya hingga penambahan koridor menjadi 9 koridor. Tetapi pada saat ini hanya terdapat 3 koridor aktif yaitu Koridor 2,3, dan 7. Pada koridor 3 sendiri merupakan koridor yang melayani trayek antar pusat kota dan kawasan *peri-urban/pinggiran* Kota Palembang yang dimulai dari halte PS Mall hingga halte Terminal Palju. Jumlah armada operasional pada koridor 3 tersebut adalah 11 unit bus sedang dengan jumlah penumpang maksimum yang diangkut pada bus koridor 3 trayek PS Mall – Terminal Plaju adalah maksimal 40 orang; duduk 20 orang, berdiri 20 orang. Dimana dimasa pandemi saat ini dilakukan pembatasan penumpang dengan hanya 20 orang saja; duduk 10 orang, berdiri 10 orang. Waktu operasional pelayanan pada Bus Transit Pemerintah Kota Palembang (Bus Biru) adalah 11 jam yaitu dari pukul 06:00 WIB hingga pukul 17:00 WIB. Saat ini operasional Bus Trans Musi Pemerintah Kota Palembang (bus biru) masih menggunakan sistem pembayaran melalui tiket secara pembayaran tunai, Dalam pengembangan selanjutnya sistem pembayaran Trans Musi akan menggunakan Smart Card/Kartu Elektronik. Tarif yang diberlakukan saat ini adalah sebesar Rp5000./orang.

### 3.6.1.2 Fasilitas Koridor 3 Bus Transit Pemkot Palembang (Bus Biru)

Berikut beberapa fasilitas dari Bus Transit Pemerintah Kota Palembang/bus biru yang disediakan bagi pengguna. Khususnya pengoperasian Bus Transit pada koridor 3 (PS Mall-T,Plaju);

#### A. Armada Bus

Model Bus yang melayani koridor 3 Bus Transit Pemerintah Kota Palembang (Bus Biru) adalah bus ukuran sedang. 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.



(b) Tampak Samping



(b) Tampak Belakang



(c) Tampak Depan

*Sumber : Hasil Observasi Peneliti, 2021*

**GAMBAR 3.6**  
**KONDISI ARMADA BUS TRANSI PEMKOT PALEMBANG**

Gambaran kondisi eksisting bus yang melayani koridor 3 Bus Transit Pemerintah Kota Palembang (Bus Biru) yang dapat dilihat pada gambar diatas. Untuk beberapa kondisi eksisting seluruh bus yang beroperasional tidak seluruhnya dalam keadaan baik. Ada beberapa dari kondisi eksisting bus yang memiliki kendala pada fasilitas yang ada khususnya pada pintu tengah otomatis yang tidak berfungsi dengan sempurna.



*Sumber : Hasil Observasi Peneliti, 2021*

**GAMBAR 3.7**  
**KONDISI PINTU OTOMATIS YANG TIDAK TERTUTUP SEMPURNA SAAT DALAM PERJALANAN**

Gambar diatas merupakan pintu tengah otomatis pada salah satu armada bus yang beroperasi pada koridor 3 Bus Transit Pemerintah Kota Palembang (bus biru). Pada beberapa Bus Transit terdapat pintu otomatis yang tidak dapat tertutup rapat atau tertutup dengan baik. Sehingga dalam perjalanan dapat terbuka seperti yang ada pada gambar di atas. Untuk kondisi pintu otomatis yang tidak dapat berfungsi dengan normal mengakibatkan pengguna yang ada hanya dapat masuk melalui pintu depan bus. Untuk sistem pengangkutan penumpang Bus Transit Pemerintah Kota Palembang/bus biru menggunakan sistem tertutup (pengguna hanya diperbolehkan naik turun di halte/pemberhentian yang disediakan)

## B. Halte

Halte disediakan guna menunjang fasilitas pendukung pengguna Bus Transit untuk naik dan turun penumpang. Halte yang terdapat pada sepanjang trayek koridor 3 Bus Transit Pemerintah Kota Palembang (Bus Biru) dengan jumlah halte yang dilalui berjumlah 32 halte. Pada seluruh halte yang dilalui pada koridor 3 tersebut terdapat beberapa halte dengan kondisi eksisting bermacam-macam. Berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan diketahui bahwa pada kondisi eksisting yang ada terdapat halte dengan kondisi yang kurang baik dan halte dengan kondisi yang cukup baik/layak bagi pengguna Bus Trans Musi Kota Palembang. Berikut merupakan gambaran hasil observasi kondisi eksisting beberapa halte yang dinilai belum cukup layak bagi pengguna Bus Trans Musi Kota Palembang;



(a) Halte Bina Darma yang hanya tangga naik turun



(b) Halte Giant yang dijadikan pangkalan ojek online menunggu penumpang



*Sumber : Hasil Observasi Peneliti, 2021*

(c) Halte UBD dengan kondisi yang cukup kotor akibat vandalisme

**GAMBAR 3.8**

**KONDISI EKSISTING HALTE BUS TRANSIT PEMERINTAH KOTA PALEMBANG KORIDOR 03 YANG KURANG BAIK**

Dapat dilihat pada kondisi eksisting bahwa terdapat beberapa halte dengan kondisi yang kurang layak yang terdapat pada gambar di atas. Halte yang kurang layak tersebut biasanya akibat adanya halte yang tidak terawat dan juga adanya vandalisme. Adapun beberapa halte yang dilalui koridor 3 Bus Trans Musi Pemkot Kota Palembang (bus biru) dengan kondisi yang cukup layak beberapa di antaranya adalah halte cinde, halte terminal plaju, halte bappeda, dll



(a) Halte Pasar Cinde merupakan halte dengan kondisi yang cukup layak

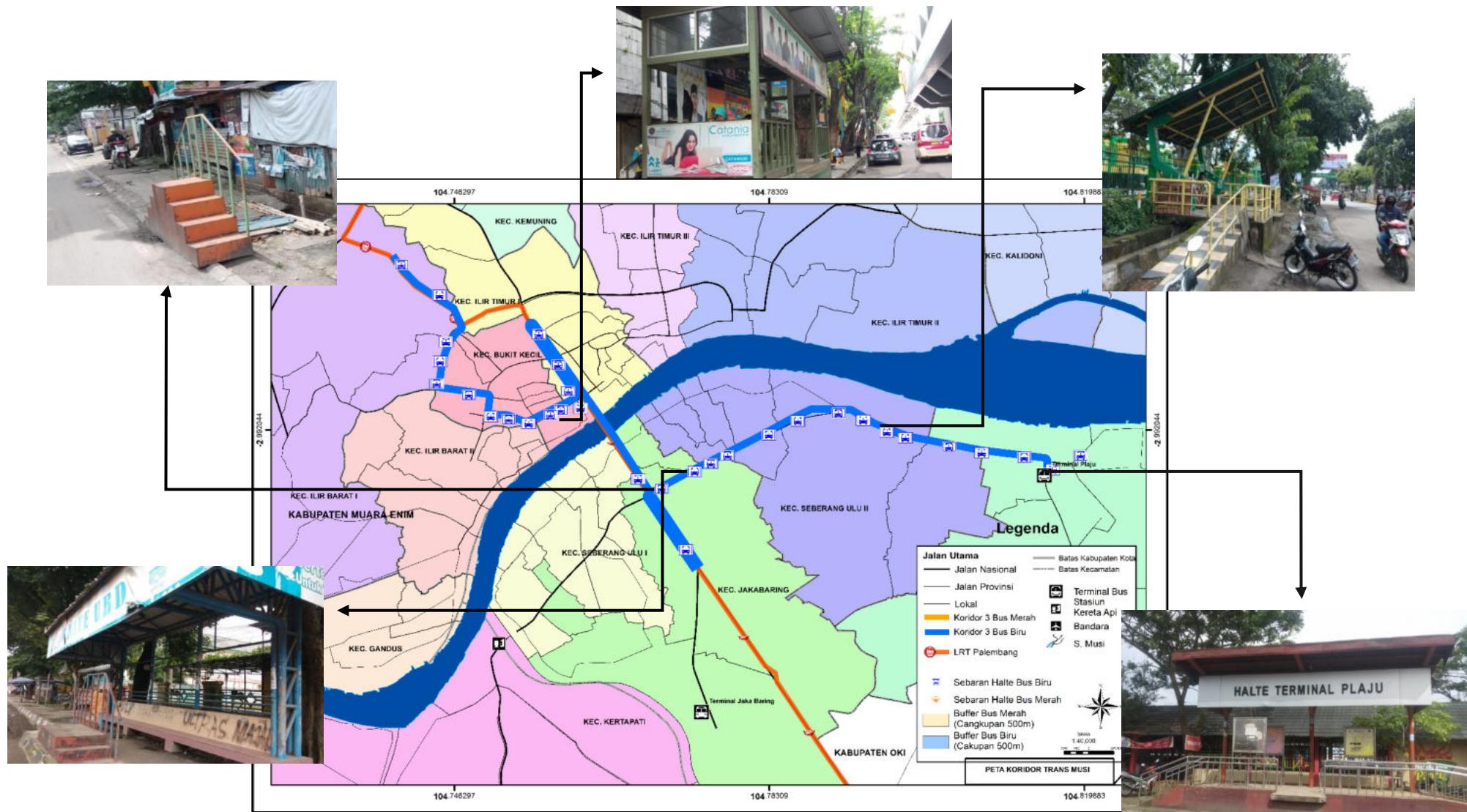


(b) Halte Terminal Plaju yang dilengkapi dengan papan informasi

*Sumber : Hasil Observasi Peneliti 2021*

**GAMBAR 3. 9**  
**KONDISI EKSISTING HALTE BUS TRANS MUSI PEMKOT PALEMBANG KORIDOR 03 YANG CUKUP BAIK**

Diatas merupakan beberapa kondisi eksisting halte dengan kondisi yang cukup baik dan layak. Berikut adalah peta persebaran halte yang kurang layak dan halte yang cukup baik yang dilalui oleh koridor 3 Bus Trans Musi Pemkot Kota Palembang;



Sumber : Hasil Analisis Peneliti, 2021

**GAMBAR 3. 10**  
**PETA PERSEBARAN HALTE EKSISTING BUS TRANS PEMKOT PALEMBANG KORIDOR 03**

### C. Terminal Plaju

Terminal yang melayani Bus Trans Musi Pemerintah Kota Palembang (bus biru) koridor 3 yaitu Terminal Plaju. Seperti yang telah dijelaskan bahwa Trayek tersebut memiliki titik akhir di Terminal Plaju. Terminal Plaju merupakan terminal tipe B yang berada di Kecamatan Plaju dengan luas sekitar 3750 m<sup>2</sup>. berikut adalah kondisi eksisting dari Terminal Plaju;



*Sumber:Hasil Observasi Peneliti 2021.*

**GAMBAR 3. 11 KONDISI EKSISTING TERMINAL PLAJU**

#### 3.6.2 Bus Transit Buy The Service (BTS/Bus Merah)

Bus Transit Buy The Service (BTS) merupakan langkah pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan untuk menekan tingkat kemacetan dengan menerapkan standar pelayanan minimal yang diterapkan. Bus Transit Buy The Service (BTS) dalam rencana pengembangannya akan dilaksanakan di 5 Kota besar Indonesia, salah satunya di Kota Palembang. 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) Palembang dioperatori oleh PT. Trans Musi Palembang Jaya (PT. TMPJ) yang mana perusahaan tersebut dipilih untuk menjadi pihak operator dari pengoperasian program kementerian perhubungan yaitu Bus Transit Buy The Service di Kota Palembang dengan empat koridor yang dilalui yakni AAL-Dempo, AAL-Talang

Jambe, Asrama Haji-Terminal Sako dan Plaju-Jakabaring dengan dukungan 66 Bus Transit siap operasi. Progres implementasi Bus Buy The Service dilakukan dalam beberapa tahapan yaitu proses perencanaan, persiapan , dan implementasi dengan melakukan kordinasi dengan pemerintah daerah kota yang bersangkutan dan seluruh stake holder terkait, Bus Transit Buy The Service (BTS) Kota Palembang mulai di selenggarakan per tanggal 1 Juni 2020 yang diresmikan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat dan Walikota Palembang.

### **3.6.2.1 Pelayanan Koridor 3 Bus Transit Buy The Service (BTS)**

Bus Transit Buy The Service (BTS) menerapkan sistem standar pelayanan minimal, yaitu merupakan standar yang ditetapkan oleh pemerintah agar layanan angkutan memiliki kualitas dan pelayanan yang prima. Standar pelayanan minimal yang ditetapkan antara lain keamanan yaitu dengan ketersediaan CCTV dan identitas driver dalam bus, keselamatan dengan penerapan SOP ketat pengoperasian kendaraan, kenyamanan dengan selalu menjaga kebersihan dalam bus setiap satu kali ritase, keterjangkauan yaitu adanya aksesibilitas mudah dan tarif terjangkau, kesetaraan dengan menyediakan ruang disabilitas, dan keteraturan yaitu penerapan waktu tunggu, kecepatan bus, dan waktu perjalanan yang teratur.

Waktu pelayanan Bus Transit Pemerintah Kota Palembang (Bus Biru) beroperasi tiap hari dari pukul 05:30 WIB hingga 19:30 WIB (14 Jam Operasional). Bus Transit Buy The Service (BTS) melayani 4 koridor, pada Koridor 3 merupakan koridor yang melayani trayek Terminal Plaju hingga Terminal Jakabaring. Jumlah armada operasional pada koridor 3 adalah 13 unit bus sedang dengan jumlah penumpang maksimum yang diangkut pada bus koridor 3 trayek Terminal Plaju – Terminal Jakabaring adalah maksimal 40 orang; duduk 20 orang, berdiri 20 orang. Dimana dimasa pandemi saat ini dilakukan pembatasan penumpang dengan hanya 20 orang saja; duduk 10 orang, berdiri 10 orang. Saat ini operasional Koridor 3 Bus Transit Buy The Service (BTS) menggunakan sistem pembayaran kartu pembayaran elektronik (E-Money) dengan besaran tarif yang masih diberlakukan 0 rupiah (gratis), Pemberlakuan tarif yang masih digratiskan ini dikarenakan Bus Transit Buy The Service (BTS) masih awal dalam beroperasi dan masih dalam tahap uji coba untuk mengetahui besaran tarif yang sesuai untuk diberlakukan.

### 3.6.2.2 Fasilitas Koridor 3 Bus Transit Buy The Service (BTS)

Berikut beberapa fasilitas dari Bus Transit Pemerintah Kota Palembang/bus biru yang disediakan bagi pengguna. Khususnya pengoperasian Bus Transit pada koridor 3 (PS Mall-T,Plaju);

#### A. Armada Bus

Model Bus yang melayani koridor 3 Bus Transit Buy The Service (BTS) ialah bus ukuran sedang. Fasilitas didalam bus terdapat pintu otomatis, tempat duduk prioritas, ruang disabilitas, Air Conditioner (AC), pintu darurat, palu pemecah kaca, alat pemadam kebakaran, CCTV, fasilitas penunjang protokol kesehatan (handsanitizer), brosur bacaan, serta gantungan tangan. Fasilitas pada Bus Transit Buy The Service juga dilengkapi dengan peralatan Internet on Things (IOT) yang ada dalam setiap bus operasional. Peralatan tersebut antara lain; passenger counting (penghitung jumlah penumpang, mobile DVR (perangkat elektronik pengirim sinyal, GPS Tracking (perangkat hardware untuk mendeteksi keberadaan bus, CP4 (perangkat monitoring driver).



(a) Tampak depan dan tampak belakang Bus Transit Buy The Service (BTS)



(b ) Tampak Samping Bus Transit Buy The Service (BTS) koridor

*Sumber : Hasil Observasi Peneliti 2021*

**GAMBAR 3. 12**  
**ARMADA PADA KORIDOR 03 BUS TRANSIT BUY THE SERVICE (BTS)/BUS MERAH**

Diatas merupakan kondisi eksisting bus yang beroperasional melayani koridor 3 Bus Transit Buy The Service (BTS) trayek Terminal Plaju – Terminal Jakabaring. Untuk kondisi dan tipe bus yang dipakai tidak jauh berbeda dengan Bus Transit Pemkot Kota Palembang (bus biru). Pada Bus Buy The Service (BTS) selalu mengalami masa perawatan berkala, pembersihan rutin, dan memberikan fasilitas yang cukup lengkap.



(c) peralatan Internet on Things (IOT) yang ada di dalam bus untuk memonitoring pergerakan bus

*Sumber : Hasil Analisis Peneliti 2021*

**GAMBAR 3. 13**  
**KONDISI EKSISTING PADA KORIDOR 03 BUS TRANSIT BUY THE SERVICE (BTS)/BUS MERAH**

Pada gambar di atas merupakan gambaran kondisi eksisting Bus Transit Buy The Service (BTS) yang melayani koridor 3 Terminal Plaju – Jakabaring. Terdapat beberapa fasilitas utama dan fasilitas pendukung berupa internet on things (IOT) seperti kamera pengawasan, tracking gps, perangkat monitor drIVer, dll. Fasilitas tersebut ditambahkan pada bus guna memaksimalkan kualitas pelayanan yang ada dengan menerapkan standar pelayanan minimal penumpang.

#### A. Halte

Halte yang terdapat pada sepanjang trayek koridor 3 Bus Transit Buy The Service (BTS) dilalui halte yang berjumlah 15 halte. Pada seluruh halte yang dilalui pada koridor 3 tersebut, bus wajib melakukan pemberhentian sejenak pada halte-halte yang dilalui, walaupun tidak terdapat penumpang sekalipun. Hal tersebut sudah termasukan dari bagian SOP Bus Transit Buy The Service (BTS). Berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan diketahui bahwa pada kondisi eksisting yang ada terdapat halte dengan kondisi yang kurang baik dan halte dengan kondisi yang cukup baik/layak bagi pengguna Bus Transit. Halte kondisi eksisting dengan keadaan yang cukup baik dan kondisi eksisting beberapa halte yang dinilai belum cukup layak bagi pengguna Bus Transit Buy The Service (BTS);



*Sumber : Hasil Analisis Peneliti 2021.*

**GAMBAR 3.14**  
**KONDISI EKSISTING PADA KORIDOR 03 BUS TRANSIT BUY THE SERVICE**  
**(BTS)/BUS MERAH**

### B. Rambu/Bus Stop

Selain adanya halte, pada koridor 3 Bus Transit Buy The Service juga terdapat rambu pendukung berupa rambu *Bus Stop*. Rambu tersebut digunakan sebagai tanda tempat naik turun penumpang. Akses jalan yang sempit yang dilalui Bus Transit Buy The Service (koridor 3 Terminal Plaju – Pasar Induk Jakabaring) pada sepanjang Jalan Tegal Binangun membuat rambu pendukung *Bus Stop* digunakan sebagai tanda naik turun penumpang di sepanjang jalan tersebut. Berikut merupakan keadaan kondisi eksisting rambu pada sepanjang Jalan Tegal Binangun yang dilalui oleh Bus Transit Buy The Service Koridor 3



Sumber : Hasil Analisis Peneliti, 2021

**GAMBAR 3. 15**  
**RAMBU PENDUKUNG PADA KORIDOR 03 BUS TRANSIT BUY THE SERVICE (BTS)/BUS MERAH**

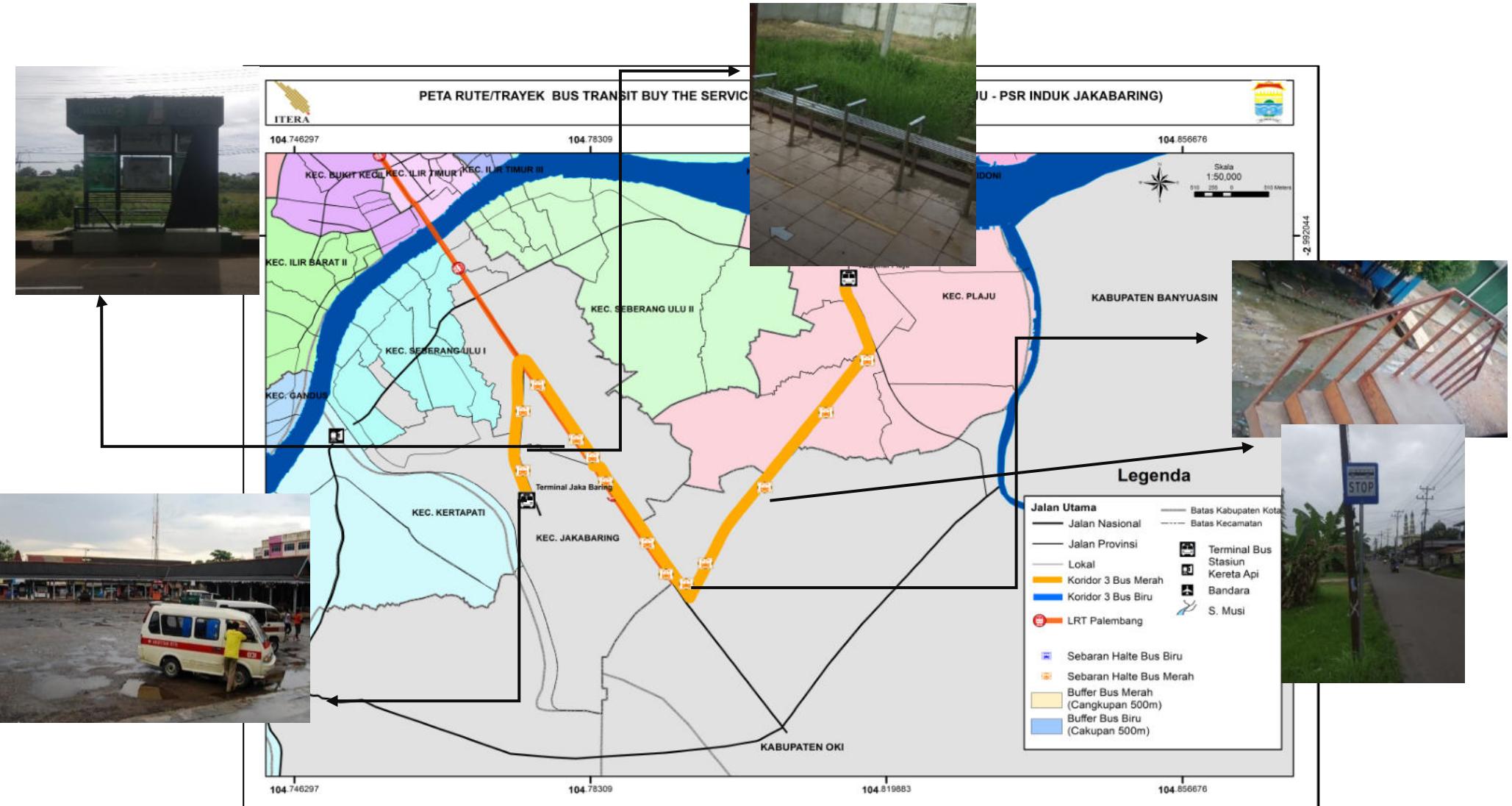
### C. Terminal

Terminal yang melayani Bus Trans Musi Buy The Service koridor 3 yaitu Terminal Jakabaring. Terminal Jakabaring merupakan terminal tipe B yang berada di Kecamatan Plaju dengan luas sekitar 2350 m<sup>2</sup>. berikut adalah kondisi eksisting dari Terminal Plaju



Sumber : Hasil Analisis Peneliti 2021

**GAMBAR 3. 16**  
**KONDISI EKSISTING TERMINAL JAKABARING YANG MELAYANI BUS TRANSIT BUY THE SERVICE (BTS)/BUS MERAH KORIDOR 03**



Sumber : Hasil Analisis Peneliti, 2021

**GAMBAR 3.17**  
**PETA PERSEBARAN HALTE EKSISTING BUS TRANSIT BUY THE SERVICE (BTS)/BUS MERAH KORIDOR 03**

### 3.7 Karakteristik Pengguna Kawasan *Peri-Urban*

Dalam penelitian ini yang dipilih sebagai objek penelitian oleh peneliti adalah pengguna Bus Transit Pemerintah Kota Palembang/bus biru Koridor 3 dan Bus Transit Buy the Service (BTS) Koridor 3. Dari pengguna yang dipilih merupakan pengguna yang pernah dan/ sedang menggunakan Bus Transit yang dapat menceminkan karakteristik khusus sebagai pengguna pada kawasan *peri-urban* yang diruakan sebagai berikut:

#### 3.7.1 Karakteristik Responden Bus Transit Pemerintah Kota Palembang/bus biru Koridor 3

Berikut ini merupakan gambaran umum responden pengguna Bus Trans Musi Biru K03. Pada penelitian ini, jumlah responden berjumlah 100 responden. Responden pada penelitian ini selanjutnya akan diklasifikasikan berdasarkan usia, jenis kelamin atau gender, jenis perkerjaan, tingkat pendidikan terakhir serta jumlah pendapatan per bulan.

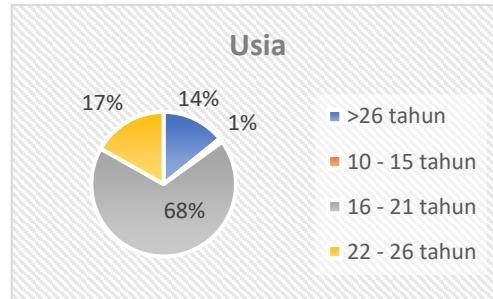
##### A. Karakteristik Berdasarkan Usia

Dari data yang didapatkan untuk 100 responden yang dibutuhkan dalam penelitian ini, untuk gambaran umum berdasarkan usia dikelompokkan menjadi 4 yakni usia 10 hingga 15 tahun, usia 16 hingga 21 tahun, usia 22 hingga 26 tahun dan usia lebih dari 26 tahun. Berikut data responden yang telah diklasifikasikan berdasarkan usia

**TABEL III.5**  
**JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT BIRU K03 BERDASARKAN USIA**

Usia	Jumlah Responden
10 – 15 Tahun	1
16 – 21 Tahun	68
22 – 26 tahun	17
> 26 Tahun	14
Total	100

*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*



Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021

**GAMBAR 3.18**  
**PERSENTASE JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT BIRU K03 BERDASARKAN USIA**

Dari diagram dan tabel di atas, diketahui bahwa mayoritas pengguna Bus Transit Pemerintah Kota Palembang K03 didominasi oleh pengguna dengan rentang usia 16 hingga 21 tahun dimana di usia tersebut merupakan usia pelajar atau mahasiswa. Hal ini dikarenakan bus trns musi biru K03 melewati sekolah dan universitas.

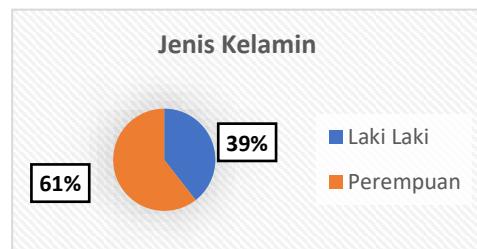
### B. Karakteristik Berdasarkan Jenis Kelamin

Dari data yang didapatkan, dengan 100 responden yang dibutuhkan dalam penelitian ini untuk gambaran umum berdasarkan jenis kelamin dikelompokkan menjadi dua, yakni laki laki dan perempuan. Berikut data responden yang didapatkan berdasarkan jenis kelamin

**TABEL III. 6**  
**JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT BIRU K03 BERDASARKAN JENIS KELAMIN**

Jenis kelamin	Jumlah
Perempuan	61
Laki Laki	39
<b>Total</b>	<b>100</b>

Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021



Sumber : Hasil pengolahan kuesioner, 2021

**GAMBAR 3.19**  
**PERSENTASE JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT BIRU K03 BERDASARKAN JENIS KELAMIN**

Dari diagram dan tabel di atas dapat diketahui mayoritas penumpang Bus Transit Pemerintah Kota/bus biru K03 didominasi oleh responden yang berjenis kelamin perempuan dengan persentase sebesar 61% dan jenis kelamin laki-laki dengan persentase sebesar 39%.

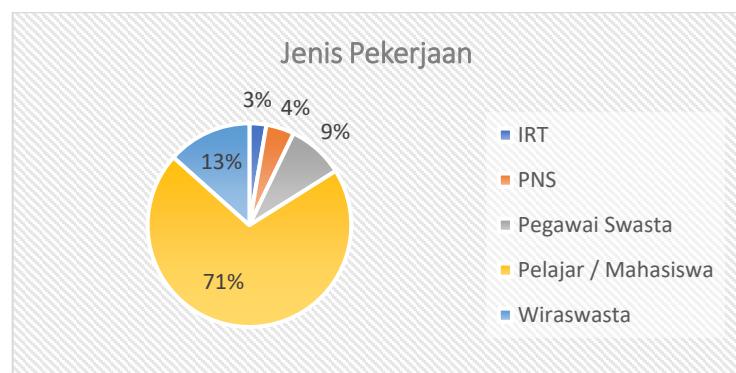
### C. Karakteristik Berdasarkan Jenis Pekerjaan

Dari data yang didapatkan untuk 100 responden yang dibutuhkan dalam penelitian ini, untuk gambaran umum berdasarkan jenis pekerjaan dikelompokkan menjadi 5 yakni IRT, PNS, Pegawai Swasta, Pelajar/ Mahasiswa dan Wiraswasta. Berikut data responden yang telah diklasifikasikan berdasarkan jenis pekerjaan.

**TABEL III. 7**  
**JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT BIRU K03 BERDASARKAN JENIS PEKERJAAN**

Jenis Pekerjaan	Jumlah Responden
IRT	3
PNS	4
Pegawai Swasta	9
Pelajar / Mahasiswa	71
Wiraswata	13
<b>Total</b>	<b>100</b>

*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*



*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*

**GAMBAR 3. 20**  
**PERSENTASE JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT BIRU K03 BERDASARKAN JENIS PEKERJAAN**

Dari diagram di atas dapat diketahui bahwa mayoritas pengguna Bus Trans Musi Biru K03 didominasi oleh pelajar / mahasiswa. Hal ini dikarenakan Bus Transit Pemerintah Kota/Bus biru merupakan moda transportasi yang dianggap efisien bagi kalangan pelajar/mahasiswa.

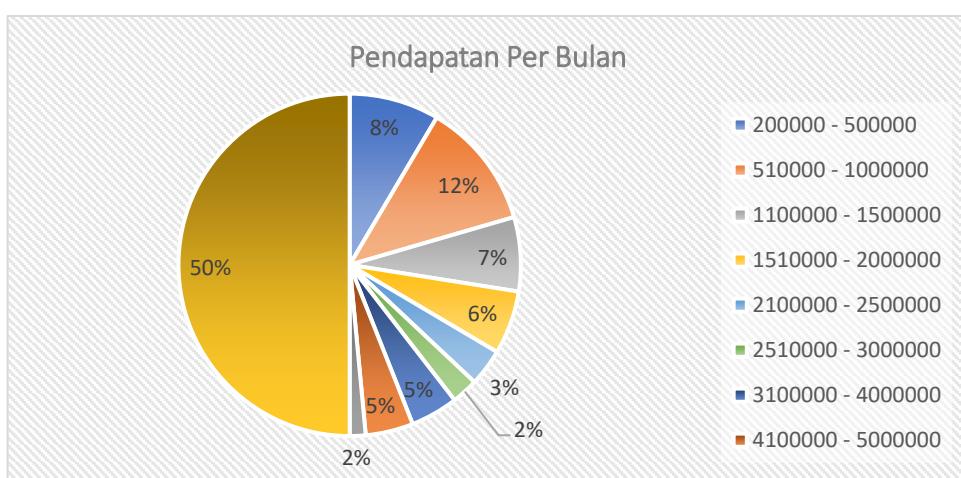
#### D. Karakteristik Pengguna Berdasarkan Jumlah Pendapatan

Dari data yang didapatkan untuk 100 responden yang dibutuhkan dalam penelitian ini, untuk gambaran umum berdasarkan tingkat pendapatan terakhir dikelompokkan menjadi 9 kelompok yang dapat dilihat pada tabel dan diagram berikut;

**TABEL III. 8**  
**JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT BIRU K03 BERDASARKAN JUMLAH PENDAPATAN PER BULAN**

Pendapatan Per Bulan	Jumlah
200000 – 500000	17
510000 – 1000000	24
1100000 – 1500000	14
1510000 – 2000000	12
2100000 – 2500000	7
2510000 – 3000000	5
3100000 – 4000000	9
4100000 – 5000000	9
> 5100000	3
Total	100

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner, 2021*



*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*

**GAMBAR 3. 21**  
**PERSENTASE JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT BIRU K03 BERDASARKAN JUMLAH PENDAPATAN PER BULAN**

Dari diagram di atas dapat diketahui bahwa mayoritas pengguna Bus Transit Pemerintah Kota/Bus biru K03 merupakan pengguna dengan rentang tingkat pendapatan per bulan sejumlah Rp 510.000 hingga Rp 1,000.000.. Hal menunjukkan bahwa mayoritas pengguna bus trans musi biru K03 merupakan pekerja yang memiliki gaji di bawah UMK. Serta mengindikasikan bahwa kawasan pinggiran yang dilalui koridor bus transit tersebut bermajoritas masyarakat dengan penghasilan menengah kebawah.

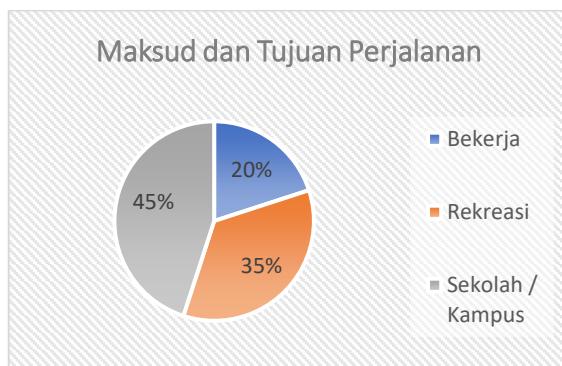
#### E. Gambaran Umum Maksud/tujuan perjalanan

Dari data yang didapatkan untuk 100 responden yang dibutuhkan dalam penelitian ini, untuk gambaran umum berdasarkan maksud dan tujuan perjalanan diklasifikasikan menjadi 3 kelompok yakni maksud tujuan untuk bekerja, rekreasi dan ke sekolah atau kampus.

**TABEL III. 9**  
**JUMLAH RESPONDEN BUS TRANS MUSI BIRU K03 BERDASARKAN MAKSUD DAN TUJUAN PERJALANAN**

Maksud / Tujuan	Jumlah
Bekerja	20
Rekreasi	35
Sekolah / Kampus	45
Total	100

*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*



*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*

**GAMBAR 3.25**  
**PERSENTASE JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT BIRU K03 BERDASARKAN MAKSUD DAN TUJUAN PERJEALANAN**

Dari diagram di atas dapat diketahui bahwa mayoritas pengguna Bus Trans Musi Biru K03 melakukan perjalanan dengan maksud atau tujuan untuk menuju ke sekolah atau ke kampus. Hal ini dikarenakan Bus Trans Musi Biru K03 melewati beberapa sekolah dan universitas

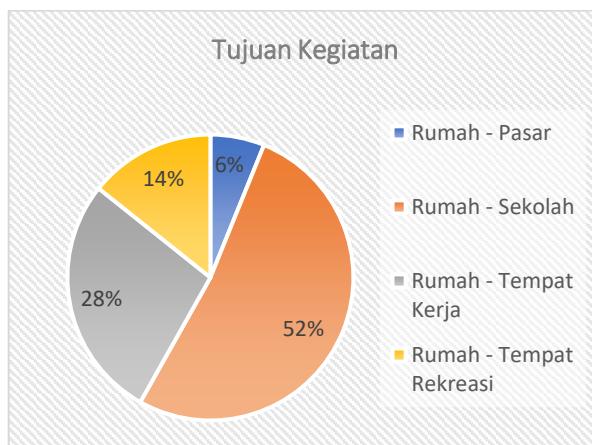
#### F. Gambaran Umum Tujuan Kegiatan menggunakan Bus Transit

Dari data yang didapatkan untuk 100 responden yang dibutuhkan dalam penelitian ini, untuk gambaran umum berdasarkan maksud dan tujuan perjalanan diklasifikasikan menjadi 4 kelompok yakni rumah menuju pasar atau sebaliknya, rumah menuju sekolah atau sebaliknya, rumah menuju tempat kerja atau sebaliknya, serta rumah menuju tempat rekreasi atau sebaliknya.

**TABEL III. 10**  
**JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT BIRU K03 BERDASARKAN TUJUAN KEGIATAN**

Tujuan Kegiatan	Jmlh Responden
Rumah - Pasar	6
Rumah - Sekolah	51
Rumah - Tempat Kerja	27
Rumah - Rekreasi	14
Total	100

*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*



*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*

**GAMBAR 3.28**  
**PERSENTASE JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT BIRU K03 BERDASARKAN TUJUAN KEGIATAN**

Dari tabel dan diagram di atas diketahui bahwa mayoritas pengguna Bus Trans Musi Biru K03 melakukan pergerakan dari rumah menuju sekolah / kampus atau sebaliknya. Hal ini dikarenakan trayek Bus Trans Musi Biru K03 melintasi beberapa sekolah dan universitas.

### 3.7.2 Karakteristik Responden Bus Transit Buy the Service (BTS) Koridor 3

Berikut ini merupakan gambaran umum responden pengguna Bus Transit Buy The Service/bus merah K03. Pada penelitian ini, jumlah responden berjumlah 100 responden. Responden pada penelitian ini selanjutnya akan diklasifikasikan berdasarkan usia, jenis kelamin atau gender, jenis perkerjaan, tingkat pendidikan terakhir serta jumlah pendapatan per bulan.

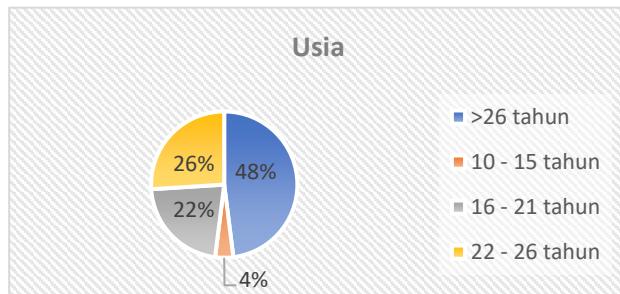
#### A. Karakteristik Berdasarkan Usia

Dari data yang didapatkan untuk 100 responden yang dibutuhkan dalam penelitian ini, untuk gambaran umum berdasarkan usia dikelompokkan menjadi 4 yakni usia 10 hingga 15 tahun, usia 16 hingga 21 tahun, usia 22 hingga 26 tahun dan usia lebih dari 26 tahun. Berikut data responden yang telah diklasifikasikan berdasarkan usia

**TABEL III. 11**  
**JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT MERAH BTS K03 BERDASARKAN USIA**

Usia	Jumlah Responden
>26 tahun	48
10 - 15 tahun	4
16 - 21 tahun	22
22 - 26 tahun	26
<b>Total</b>	<b>100</b>

*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*



*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*

**GAMBAR 3.22**  
**PERSENTASE JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT MERAH BTS K03**  
**BERDASARKAN USIA**

Dari diagram dan tabel di atas, maka dapat diketahui bahwa pengguna Bus Transit Buy The Service/bus merah K03 didominasi oleh pengguna dengan rentang usia lebih dari 26 tahun. Hal ini menunjukkan bahwa pengguna didominasi oleh pekerja.

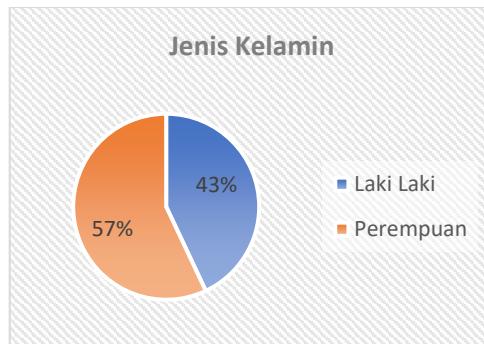
### B. Karakteristik Berdasarkan Jenis Kelamin

Dari data yang didapatkan, dengan 100 responden yang dibutuhkan dalam penelitian ini untuk gambaran umum berdasarkan jenis kelamin dikelompokkan menjadi dua, yakni laki laki dan perempuan. Berikut data responden yang didapatkan berdasarkan jenis kelamin

**TABEL III. 12**  
**JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT MERAH BTS K03 BERDASARKAN JENIS KELAMIN**

Jenis Kelamin	Jumlah Responden
Laki Laki	43
Perempuan	57
<b>Total</b>	<b>100</b>

*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*



*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*

**GAMBAR 3. 23**  
**PERSENTASE JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT MERAH BTS K03 BERDASARKAN JENIS KELAMIN**

Dari diagram dan tabel di atas dapat diketahui bahwa mayoritas penumpang Bus Transit Buy The Service/bus merah K03 didominasi oleh responden perempuan dengan persentase sebesar 57% dan laki laki sebesar 43%.

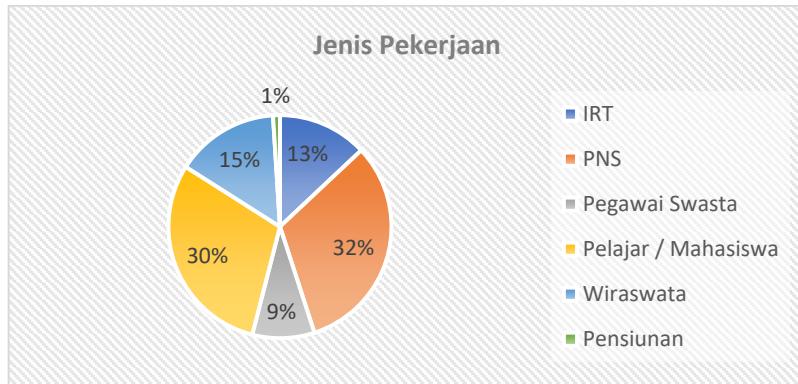
### C. Karakteristik Berdasarkan Jenis Pekerjaan

Dari data yang didapatkan untuk 100 responden yang dibutuhkan dalam penelitian ini, untuk gambaran umum berdasarkan jenis pekerjaan dikelompokkan menjadi 6 yakni IRT, PNS, Pegawai Swasta, Pelajar/ Mahasiswa, Wiraswasta dan Pensiunan. Berikut data responden yang telah diklasifikasikan berdasarkan jenis pekerjaan

**TABEL III. 13**  
**JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT MERAH BTS K03 BERDASARKAN JENIS PEKERJAAN**

<b>Jenis Pekerjaan</b>	<b>Jumlah Responden</b>
IRT	13
PNS	32
Pegawai Swasta	9
Pelajar / Mahasiswa	30
Wiraswasta	15
Pensiunan	1
<b>Total</b>	<b>100</b>

*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*



*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*

**GAMBAR 3. 24**  
**PERSENTASE JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT MERAH BTS K03 BERDASARKAN JENIS PEKERJAAN**

Dari diagram serta tabel di atas dapat diketahui bahwa mayoritas pengguna Bus Transit Buy The Service/bus merah K03 merupakan pegawai negeri sipil. Hal ini menunjukkan bahwa Bus Transit Buy The Service/bus merah K03 merupakan moda transportasi yang menjadi penghubung atau *feeders* moda angkutan LRT.

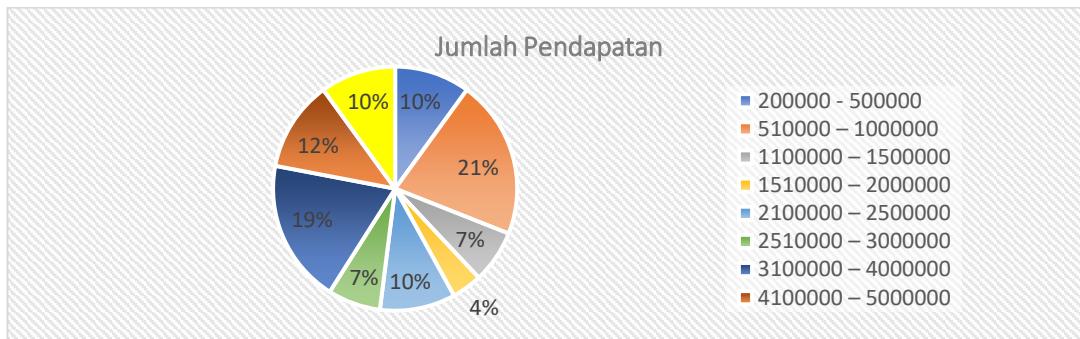
#### D. Karakteristik Berdasarkan Tingkat Pendapatan Per Bulan

Dari data yang didapatkan untuk 100 responden yang dibutuhkan dalam penelitian ini, untuk gambaran umum berdasarkan tingkat pendapatan dikelompokkan sebagai berikut

**TABEL III. 14**  
**JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT MERAH BTS K03 BERDASARKAN JUMLAH PENDAPATAN PER BULAN**

Pendapatan	Jumlah
200000 - 500000	10
510000 – 1000000	21
1100000 – 1500000	7
1510000 – 2000000	4
2100000 – 2500000	10
2510000 – 3000000	7
3100000 – 4000000	19
4100000 – 5000000	12
> 5100000	10
Total	100

*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*



*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*

**GAMBAR 3. 25**  
**PERSENTASE JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT MERAH BTS K03 BERDASARKAN JUMLAH PENDAPATAN PER BULAN**

Dari diagram dan tabel di atas dapat diketahui bahwa mayoritas pengguna Bus Transit Buy The Service K03 memiliki jumlah pendapatan perbulannya berkisar antara Rp. 500.000 hingga Rp. 1.000.000. Hal ini menunjukkan bahwa pengguna merupakan mayoritas masyarakat dengan perekonomian dibawah UMK. Serta mengindikasikan bahwa kawasan pinggiran yang dilalui koridor bus transit tersebut bermajoritas masyarakat dengan penghasilan menengah kebawah.

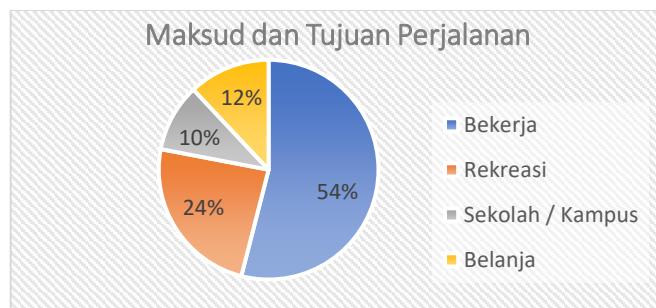
### E. Gambaran Umum Maksud dan Tujuan Perjalanan

Dari data yang didapatkan untuk 100 responden yang dibutuhkan dalam penelitian ini, untuk gambaran umum berdasarkan maksud dan tujuan perjalanan diklasifikasikan menjadi 4 kelompok yakni maksud tujuan untuk bekerja, rekreasi dan ke sekolah atau kampus dan belanja.

**TABEL III. 15**  
**JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT MERAH BTS K03 BERDASARKAN MAKSUD**  
**DAN TUJUAN**

Maksud / Tujuan	Jumlah Responden
Bekerja	54
Rekreasi	24
Sekolah / Kampus	10
Belanja	12
Total	100

*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*



*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*

**GAMBAR 3.35**  
**PERSENTASE JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT MERAH BTS K03**  
**BERDASARKAN MAKSUD DAN TUJUAN**

Dari diagram di atas dapat diketahui bahwa mayoritas pengguna Bus Transit Buy The Service K03 melakukan perjalanan dengan maksud atau tujuan untuk menuju ke tempat bekerja. Hal ini dikarenakan Bus Transit Buy The Service K03 merupakan *feeders* (penghubung) kawasan peri urban dengan moda transportasi LRT. Dimana moda transportasi LRT juga merupakan moda yang menghubungkan dengan pusat kota.

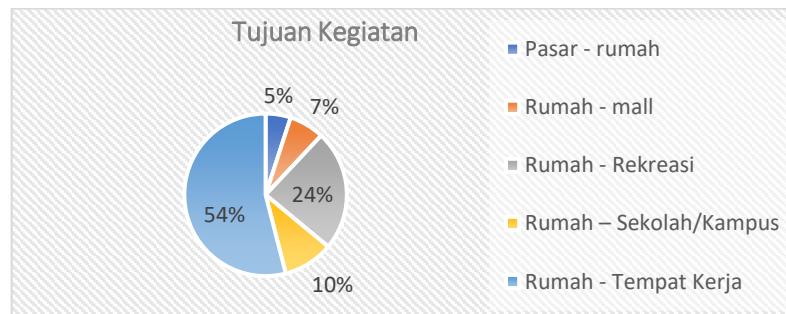
## F. Gambaran Umum Tujuan Kegiatan Menggunakan Bus Transit

Dari data yang didapatkan untuk 100 responden yang dibutuhkan dalam penelitian ini, untuk gambaran umum berdasarkan tujuan kegiatan menggunakan bus transit diklasifikasikan menjadi 5 kelompok yakni pasar menuju rumah atau sebaliknya, rumah menuju mall atau sebaliknya, rumah menuju tempat rekreasi atau sebaliknya, rumah menuju sekolah/kampus atau sebaliknya dan rumah menuju tempat kerja atau sebaliknya

**TABEL III. 16**  
**JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT MERAH BTS K03 BERDASARKAN TUJUAN**  
**KEGIATAN MENGGUNAKAN BUS TRANSIT**

Tujuan Kegiatan	Jumlah
Pasar – rumah	5
Rumah – mall	7
Rumah - Rekreasi	24
Rumah – Sekolah/Kampus	10
Rumah - Tempat Kerja	54
Total	100

*Sumber: Hasil pengolahan kuisioner, 2021*



*Sumber : Hasil pengolahan kuisioner, 2021*

**GAMBAR 3.37**  
**PERSENTASE JUMLAH RESPONDEN BUS TRANSIT MERAH BTS K03**  
**BERDASARKAN TUJUAN KEGIATAN MENGGUNAKAN BUS TRANSIT**

Dari diagram di atas dapat diketahui bahwa mayoritas pengguna Bus Transit Buy The Service K03 lebih sering melakukan tujuan kegiatan yakni dari tempat bekerja atau sebaliknya.