

BAB II

GAMBARAN UMUM

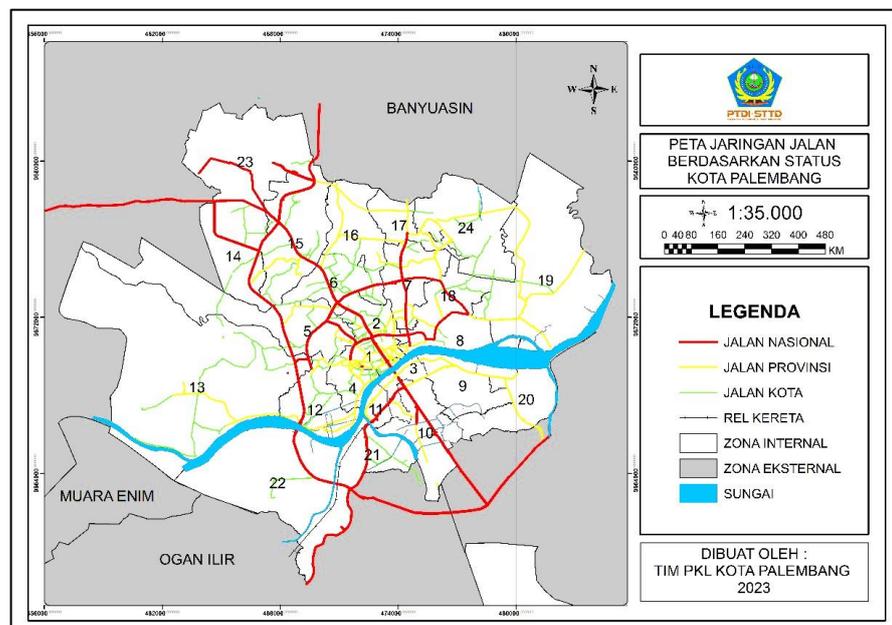
2.1 Kondisi Transportasi

Transportasi memiliki peran signifikan dalam mempengaruhi kemajuan suatu wilayah, oleh karena itu, perlu dilakukan upaya untuk meningkatkan pembangunan infrastruktur transportasi. Dengan pembangunan sarana transportasi tersebut diharapkan dapat mengoptimalkan proses distribusi barang dan jasa, sehingga tingkat kesejahteraan masyarakat dapat meningkat. Ketersediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai tentu akan memberikan dukungan penting bagi mobilitas kegiatan sosial, ekonomi, dan budaya masyarakat. Salah satu prasarana utama yaitu jalan, karena jalan merupakan prasarana untuk melakukan perpindahan sehingga memiliki peran yang penting untuk menunjang kegiatan penduduk baik ekonomi maupun yang lainnya.

Kota Palembang memiliki luas wilayah administratif sebesar 400,61 km² yang secara administrasi terbagi atas 18 kecamatan dan 107 kelurahan yang menyebabkan hampir setiap kecamatan memiliki pusat kegiatan. Karakteristik volume lalu lintas di Kota Palembang dapat diamati dari perbedaan pada waktu jam puncak. Pada *peak* pagi, mayoritas pergerakan di dalam kota menuju Kawasan CBD dan kawasan pemerintahan, sementara pergerakan dari luar kota ke daerah dalam kota cenderung lebih sedikit. Pergerakan aktivitas masyarakat Kota Palembang lebih didominasi oleh orang yang pergi bekerja dan bersekolah serta kegiatan komersil. Pada *peak* siang, jumlah pergerakan tidak sebanyak *peak* pagi karena sebagian besar pergerakan berasal dari dalam kota itu sendiri. Pada *peak* sore, pergerakan didalam kota sebagian besar keluar dari kawasan CBD dan keluar kota Begitu juga dengan angkutan barang yang banyak menuju kearah keluar kota.

2.1.1 Kondisi Jaringan Jalan

Kota Palembang memiliki panjang jalan mencapai 835,25 km. Dari seluruh panjang jalan yang menjadi tanggung jawab Pemerintah Kota Palembang 38,11% telah diaspal. Karakteristik jalan di wilayah Kota Palembang terdiri dari tipe 4/2 T, 4/2 TT dan 2/2 TT. Ruas jalan studi penelitian berada di Kawasan Pasar 10 Ulu, Umumnya ruas jalan ini ramai dilewati oleh kendaraan yang bervariasi mulai dari motor, mobil penumpang pribadi, *pick up* pengangkut barang, serta bus kecil. Jaringan jalan Kota Palembang dapat dilihat pada **Gambar II. 1** berikut.



Sumber: Tim PKL Kota Palembang, 2023

Gambar II. 1 Peta Jaringan Jalan Kota Palembang

Menurut Kota Palembang dalam Angka Tahun 2023, Panjang Jalan keseluruhan Kota Palembang sebesar 835,25 km. Panjang jalan di Kota Palembang pada tahun 2023 dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel II. 1 Panjang Jalan Tahun 2023

No	Tingkat Kewenangan Pemerintah	2023
1	Jalan Nasional	96,20 km
2	Jalan Provinsi	57,30 km
3	Jalan Kabupaten	681,75 km
Jumlah/Total		835,25 km

Sumber: Laporan Umum PKL Kota Palembang 2023

2.1.2 Pola Jaringan Jalan

Karakteristik jaringan jalan di Kota Palembang memiliki pola jaringan jalan radial yang cocok dengan pola perjalanan yang sangat terpancar sehingga memiliki aksesibilitas yang cukup tinggi. Pada daerah *Central Business District* (CBD) Kota Palembang memiliki mobilitas kendaraan yang tergolong tinggi, karena di dominasi oleh pertokoan dan tempat wisata.

2.1.3 Sistem Perparkiran

Wilayah Kota Palembang memiliki dua sistem parkir, yaitu parkir di badan jalan (*on street*) dan parkir di luar badan jalan (*off street*). Pada parkir di badan jalan (*on street*), sudut parkir yang digunakan adalah sudut parkir yang bermacam – macam, yaitu 0° ; 45° ; 60° dan 90° . Parkir *on street* dan parkir *off street* ini terletak diberbagai lokasi yang ada di Kota Palembang.

2.2 Kondisi Wilayah Kajian

Pasar 10 Ulu Kota Palembang yang terletak di Jalan K.H. Azhari RT/RW 37/14 Kelurahan 9-10 Ulu Kecamatan Seberang Ulu I Kota Palembang dengan batasan daerah dibatasi pada bagian sebelah utara berbatasan langsung dengan anak Sungai Musi, sebelah selatan dibatasi oleh Jalan K.H. Azhari, sebelah barat dibatasan oleh lingkungan permukiman RT 26 Kelurahan 3-4 Ulu serta sebelah timur dibatasi oleh lingkungan permukiman RT 24 3-4 Ulu Kota Palembang.

Jaringan jalan kawasan Pasar 10 Ulu dilalui oleh 2 segmen ruas jalan arteri, dan 4 segmen ruas jalan lokal, Untuk ruas jalan yang berpengaruh pada kegiatan Pasar 10 Ulu yaitu Jalan K.H. Azhari. Ruas jalan yang berpengaruh menjadi lokasi yang cukup strategis dimana berada di Kawasan Pasar 10 Ulu dan ramai dikunjungi masyarakat untuk bertujuan berbelanja dan membeli berbagai kebutuhan harian.

Jaringan Jalan Kawasan Pasar 10 Ulu mengalami puncak volume lalu lintas pada pagi hari. Aktivitas lalu lintas, dan masyarakat yang menggunakan badan jalan untuk memarkirkan kendaraan menyebabkan tingginya hambatan samping dan pengurangan lebar efektif sehingga

berdampak pada tingginya kepadatan lalu lintas. Kurangnya pengaturan dan fasilitas parkir pengunjung pada Jalan K.H. Azhari mempengaruhi kinerja ruas jalan.

Jenis kendaraan yang melintasi Kawasan Pasar 10 Ulu meliputi kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Adapun kendaraan bermotor terdiri dari kendaraan pribadi, dan kendaraan barang (*pick up*, truk kecil dan truk sedang). Sedangkan kendaraan tidak bermotor terdiri dari becak dan sepeda.

Kurang memadainya fasilitas pejalan kaki yang mana belum adanya trotoar untuk pejalan kaki sehingga menimbulkan beberapa masalah. Hal ini menyebabkan terganggunya aktivitas pejalan kaki sehingga pejalan kaki menggunakan badan jalan untuk berjalan. Penggunaan badan jalan oleh pejalan kaki menimbulkan konflik lalu lintas berupa masalah penurunan kecepatan kendaraan yang menyebabkan meningkatnya kepadatan arus lalu lintas seperti yang terdapat pada visualisasi di bawah ini.



Gambar II. 2 Kondisi Pasar 10 Ulu

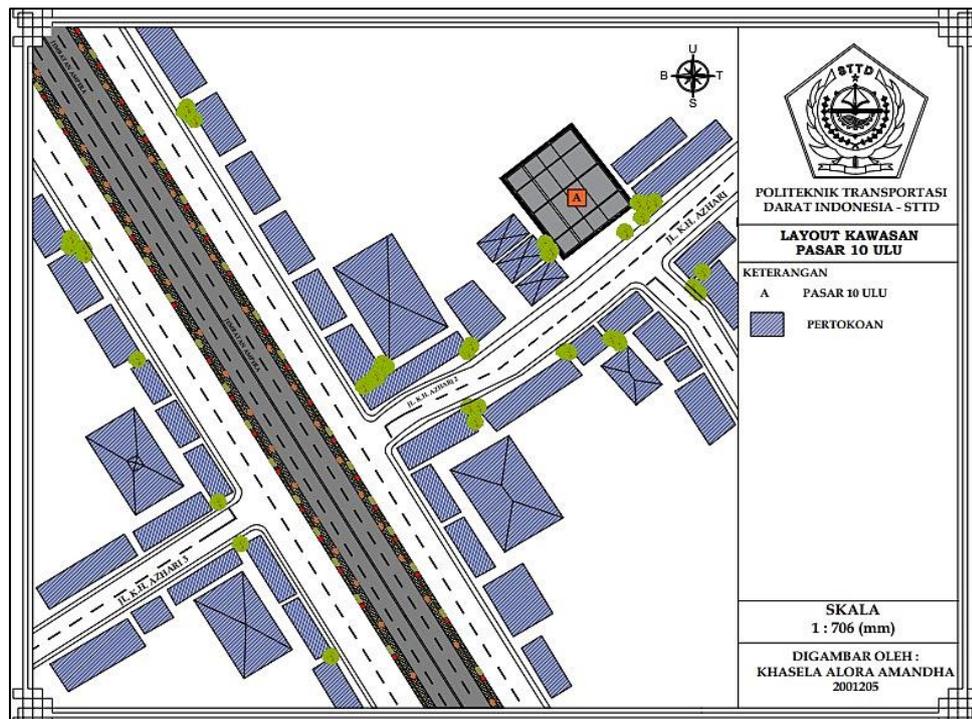
Dari visualisasi di atas, terlihat bahwa padatnya kegiatan masyarakat dan arus lalu lintas di Kawasan Pasar 10 Ulu Kota Palembang, mulai dari aktivitas jual beli oleh pedagang kaki lima di bahu jalan, kendaraan yang parkir di badan jalan sehingga menyebabkan arus lalu lintas di ruas jalan tersebut padat, kegiatan tersebut berlangsung pada jam puncak.



Sumber: Google Earth, 2023

Gambar II. 3 Lokasi Wilayah Kajian

Dari **Gambar II. 3** di atas dapat di gambaran lokasi kajian yang di peroleh dari *google earth*, maka dapat digambarkan layout Kawasan Pasar 10 Ulu seperti di bawah ini.



Gambar II. 4 Layout Wilayah Kajian

Berikut merupakan profil ruas jalan dan simpang yang dikaji pada Kawasan Pasar 10 Ulu Kota Palembang:

2.2.1 Kinerja Ruas Jalan

Tabel II. 2 Profil Ruas Jalan yang di Kaji

No	Nama Ruas	Status Jalan	Tipe Jalan	Lebar Jalur Efektif	Panjang Jalan
1	Jl. K.H. Azhari 1	Kota	2/2 TT	6	3.010
2	Jl. K.H. Azhari 2	Kota	2/2 TT	6	1.710
3	Jl. K.H. Azhari 3	Kota	2/2 TT	6	1.020
4	Jl. Tembok Baru	Kota	2/2 TT	6	950
5	Jl. Mayjen H.M Ryacudu 1	Provinsi	4/2 TT	13	750
6	Jl. Mayjen H.M Ryacudu 2	Provinsi	4/2 TT	13	1.010

Dari tabel di atas, diketahui Kawasan Pasar 10 Ulu Kota Palembang dilalui oleh 4 ruas jalan lokal dan 2 jalan arteri, untuk ruas jalan lokal yang menjadi kajian yaitu Jalan K.H. Azhari 1, Jalan K.H. Azhari 2, Jalan K.H. Azhari 3 dan Jalan Tembok Baru, sedangkan untuk ruas jalan arteri yang dikaji yaitu Jalan Mayjen H.M. Ryacudu 1 dan Jalan Mayjen H.M. Ryacudu 2.

Tabel II. 3 Kapasitas Ruas Jalan Kawasan Pasar 10 Ulu

No	Nama Ruas	Tipe Jalan	Kapasitas (smp/jam)
1	Jl. K.H. Azhari 1	2/2 TT	1997,52
2	Jl. K.H. Azhari 2	2/2 TT	1285,76
3	Jl. K.H. Azhari 3	2/2 TT	1997,52
4	Jl. Tembok Baru	2/2 TT	1997,52
5	Jl. Mayjen H.M Ryacudu 1	4/2 TT	4857,60
6	Jl. Mayjen H.M Ryacudu 2	4/2 TT	5068,80

Dari tabel diatas, diketahui jalan yang memiliki kapasitas tertinggi adalah Jalan Mayjen H.M Ryacudu 2 dengan kapasitas ruas sebesar 5068,80 smp/jam. Sedangkan untuk kapasitas terendah terdapat pada Jalan K.H Azhari 2 dengan kapasitas ruas sebesar 1285,76 smp/jam.

Tabel II. 4 Volume Lalu Lintas Ruas Jalan di Kawasan Pasar 10 Ulu

No	Nama Ruas	Volume (smp/jam)
1	Jl. K.H. Azhari 1	915,55
2	Jl. K.H. Azhari 2	1.115,75

No	Nama Ruas	Volume (smp/jam)
3	Jl. K.H. Azhari 3	763,55
4	Jl. Tembok Baru	740,60
5	Jl. Mayjen H.M Ryacudu 1	3.914,40
6	Jl. Mayjen H.M Ryacudu 2	3.881,00

Dari tabel diatas, dapat diketahui bahwa ruas jalan yang memiliki volume lalu lintas tertinggi yakni Jalan Mayjen H.M Ryacudu 1 dengan volume kendaraan sebesar 3.914,40 smp/jam sedangkan, volume lalu lintas terendah yaitu Jalan Tembok Baru dengan volume kendaraan sebesar 740,60 smp/jam.

Tabel II. 5 Derajat Kejenuhan Ruas Jalan di Kawasan Pasar 10 Ulu

No	Nama Ruas	Derajat Kejenuhan
1	Jl. K.H. Azhari 1	0,46
2	Jl. K.H. Azhari 2	0,87
3	Jl. K.H. Azhari 3	0,38
4	Jl. Tembok Baru	0,37
5	Jl. Mayjen H.M Ryacudu 1	0,81
6	Jl. Mayjen H.M Ryacudu 2	0,77

Dari tabel diatas, dapat diketahui bahwa ruas jalan yang memiliki derajat kejenuhan tertinggi yakni Jalan K.H. Azhari 2 dengan derajat kejenuhan 0,87. Dan ruas jalan yang memiliki derajat kejenuhan terendah yakni Jalan Tembok Baru dengan derajat kejenuhan sebesar 0,37.

Tabel II. 6 Kecepatan Ruas Jalan di Kawasan Pasar 10 Ulu

No	Nama Ruas	Kecepatan (km/jam)
1	Jl. K.H. Azhari 1	17,05
2	Jl. K.H. Azhari 2	16,15
3	Jl. K.H. Azhari 3	17,25
4	Jl. Tembok Baru	30,20
5	Jl. Mayjen H.M Ryacudu 1	33,03
6	Jl. Mayjen H.M Ryacudu 2	32,80

Berdasarkan tabel diatas, dapat diketahui bahwa ruas jalan yang memiliki kecepatan tertinggi adalah Jalan Mayjen H.M Ryacudu 1 dengan kecepatan rata – rata sebesar 33,03 km/jam. Sedangkan kecepatan terendah adalah Jalan K.H. Azhari 2 dengan kecepatan rata – rata sebesar 16,15 km/jam.

Tabel II. 7 Kepadatan Ruas Jalan di Kawasan Pasar 10 Ulu

No	Nama Ruas	Kepadatan (smp/km)
1	Jl. K.H. Azhari 1	62,35
2	Jl. K.H. Azhari 2	77,40
3	Jl. K.H. Azhari 3	69,90
4	Jl. Tembok Baru	68,14
5	Jl. Mayjen H.M Ryacudu 1	164,45
6	Jl. Mayjen H.M Ryacudu 2	165,66

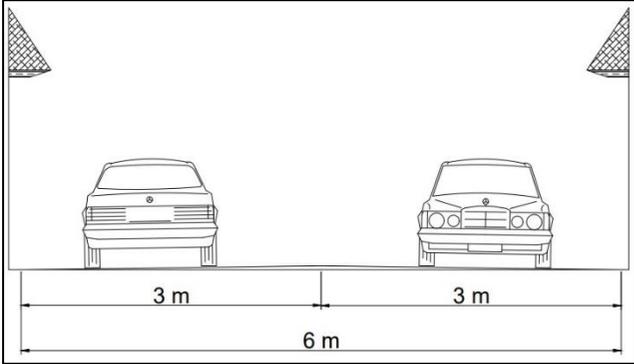
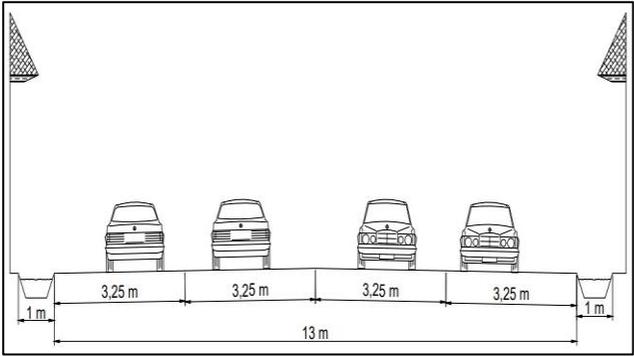
Tabel II. 7 menunjukkan bahwa ruas jalan terpadat di Kawasan Pasar 10 Ulu adalah Jalan Mayjen H.M Ryacudu 1 dengan nilai kepadatan sebesar 164,45 smp/km. Sedangkan ruas jalan dengan kepadatan terendah adalah Jalan K.H. Azhari 1 dengan nilai kepadatan sebesar 62,35 smp/km.

Tabel II. 8 Tingkat Pelayanan Ruas Jalan di Kawasan Pasar 10 Ulu

No	Nama Ruas	Derajat Kejejuhan	Kecepatan (km/jam)	Kepadatan (smp/km)	LOS
1	Jl. K.H. Azhari 1	0,46	17,05	62,35	F
2	Jl. K.H. Azhari 2	0,87	16,15	77,40	F
3	Jl. K.H. Azhari 3	0,38	17,25	69,90	F
4	Jl. Tembok Baru	0,37	30,20	68,14	E
5	Jl. Mayjen H.M Ryacudu 1	0,81	33,03	164,45	E
6	Jl. Mayjen H.M Ryacudu 2	0,77	32,80	165,66	E

Berdasarkan **Tabel II. 8** diketahui bahwa tingkat pelayanan ruas jalan pada Kawasan Pasar 10 Ulu memiliki tingkat pelayanan terburuk yaitu F yang terdapat pada jalan K.H Azhari. Berikut merupakan visualiasasi dan gambar penampang melintang pada beberapa ruas jalan yang dikaji antara lain:

Tabel II. 9 Kondisi Jalan dan Penampang melintang

No	Nama Ruas Jalan	Visualisasi	Penampang Melintang
1	Jl. K.H Azhari 2	 <p style="font-size: small; text-align: right;">Jalan K.H. Azhari Kota Palembang S. 2° 59' 33", E. 104° 48' 9" 15 November 2023 08:55:56</p>	 <p style="text-align: center;">3 m 3 m 6 m</p>
2	Jl. Mayjen H.M Ryacudu 2	 <p style="font-size: small; text-align: right;">2023/11/16 12:15:50 2038+RCH Jl. Mayjen HM Ryacudu Kota Palembang Sumatera Selatan</p>	 <p style="text-align: center;">1 m 3,25 m 3,25 m 3,25 m 3,25 m 1 m 13 m</p>

2.2.2 Kinerja Simpang

Tabel II. 10 Profil Simpang Yang di Kaji

No	Nama Simpang	Jumlah Kaki	Tipe Pengendali
1	Simpang 4 Pasar 10 Ulu	4	Simpang Tidak Bersinyal (<i>Non Apill</i>)
2	Simpang 3 Tembok Baru	3	Simpang Tidak Bersinyal (<i>Non Apill</i>)

Terlihat pada **Tabel II. 10** di atas merupakan profil simpang yang akan dikaji pada Kawasan Pasar 10 Ulu Kota Palembang yaitu Simpang 4 Pasar 10 Ulu dan Simpang 3 Tembok baru. Masing-masing simpang tersebut dengan tipe pengendalian simpang tidak bersinyal.

Tabel II. 11 Kinerja Persimpangan Tak Bersinyal di Kawasan Pasar 10 Ulu

No	Nama Simpang	DJ	Peluang Antrian (M)	Tundaan	LOS
1	Simpang 4 Pasar 10 Ulu	0,77	24-48%	8,27	B
2	Simpang 3 Tembok Baru	0,69	20-40%	7,59	B

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa simpang yang memiliki derajat kejenuhan paling tinggi yaitu simpang 4 Pasar 10 Ulu dengan DJ sebesar 0,77 dan Panjang antrian 24-48% serta dengan tundaan 8,27 det/smp. berikut merupakan kondisi wilayah persimpangan di Kawasan Pasar 10 Ulu Kota Palembang.

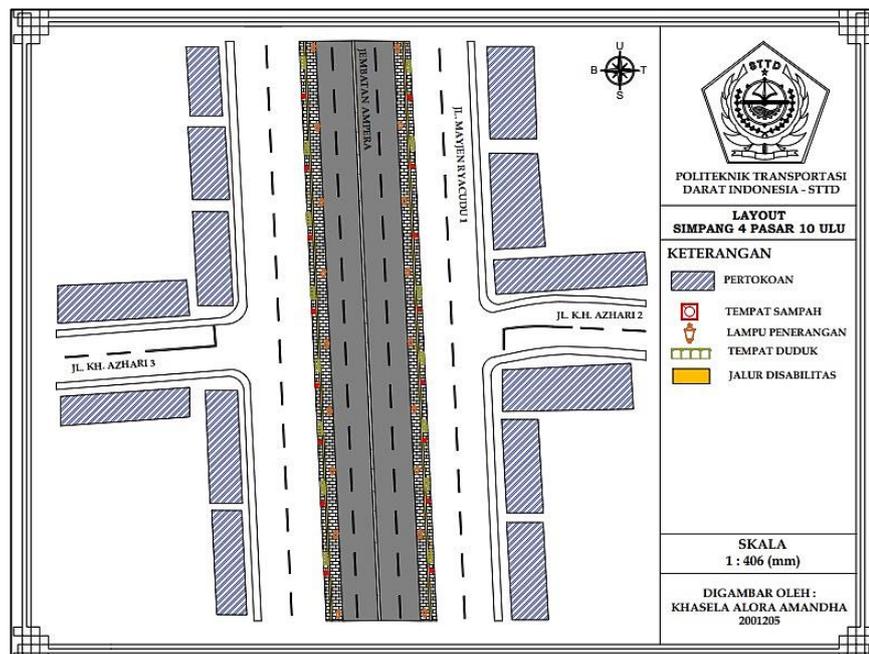
1. Simpang 4 Pasar 10 Ulu

Simpang 4 Pasar 10 Ulu adalah tipe simpang Non - APILL dimana memiliki empat kaki pendekat yaitu kaki pendekat utara adalah Jalan Mayjen H.M. Ryacudu 1, kaki pendekat selatan adalah jalan Mayjen H.M. Ryacudu 2, kaki pendekat barat adalah Jalan K.H. Azhari 3, dan timur Jalan K.H. Azhari 2.



Gambar II. 5 Kondisi Eksisting Simpang 4 Pasar 10 Ulu

Pada **Gambar II. 5** menunjukkan kondisi lalu lintas pada Simpang 4 Pasar 10 Ulu yang terlihat padat dan simpang tidak bersinyal ini di dominasi oleh bangunan komersial, dan masih banyak terlihat becak motor yang parkir di area persimpangan, berikut merupakan *layout* dari Simpang 4 Pasar 10 Ulu.



Gambar II. 6 *Layout* Simpang 4 Pasar 10 Ulu

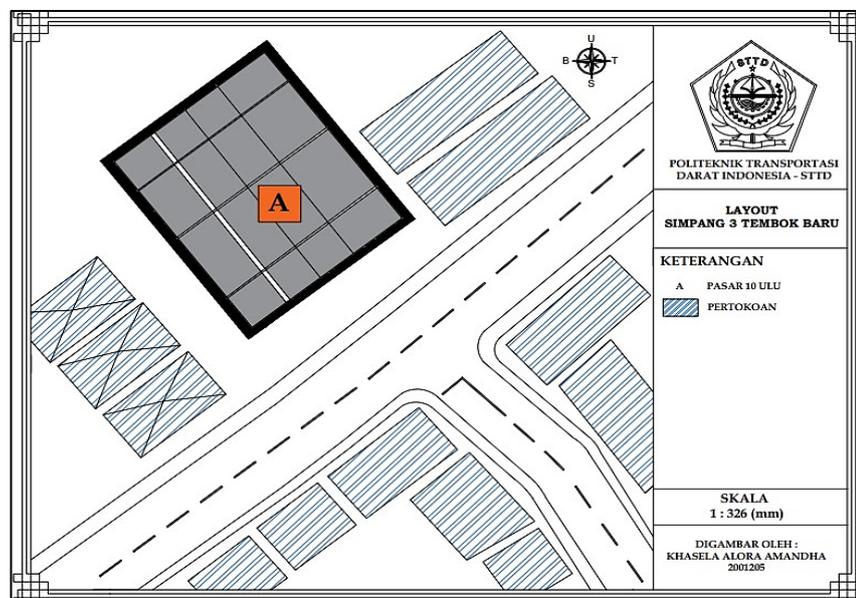
2. Simpang 3 Tembok Baru

Simpang 3 Tembok Baru adalah tipe simpang Non - APILL dimana memiliki tiga kaki pendekat yaitu kaki pendekat selatan adalah Jalan Tembok Baru, kaki pendekat barat adalah Jalan K.H. Azhari 2, dan timur Jalan K.H. Azhari 1.



Gambar II. 7 Kondisi Eksisting Simpang 3 Tembok Baru

Pada **Gambar II. 7** menunjukkan kondisi lalu lintas pada simpang 3 Tembok Baru yang terlihat sangat padat dan simpang tidak bersinyal ini di dominasi oleh bangunan komersial, dan masih banyak terlihat pedagang yang berjualan di badan jalan, berikut merupakan *layout* dari Simpang 3 Tembok Baru.



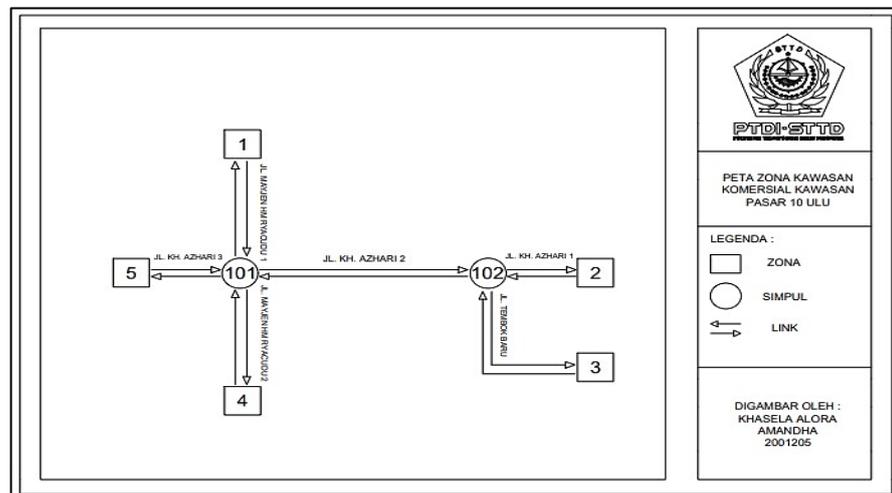
Gambar II. 8 *Layout* Simpang 3 Tembok Baru

Sebelum melakukan identifikasi dan analisis perjalanan pada Kawasan Pasar 10 Ulu, dilakukan pembuatan zona untuk mempermudah mengidentifikasi perjalanan yang masuk maupun keluar dari zona Kawasan Pasar 10 Ulu. Selain itu untuk mempermudah mendapatkan potensi dari setiap zona dalam membangkitkan perjalanan (bangkitan dan tarikan). Dari hasil analisis, pembuatan zona Kawasan Pasar 10 Ulu dibagi menjadi 5 zona. Berikut merupakan zona yang terdapat di kawasan tersebut.

Tabel II. 12 Zona Kawasan Pasar 10 Ulu

Zona	Akses
1	Jalan Mayjen H.M Ryacudu 1
2	Jalan K.H Azhari 1
3	Jalan Tembok Baru
4	Jalan Mayjen H.M Ryacudu 2
5	Jalan K.H Azhari 3

Dapat dilihat pada **Tabel II. 12** pembuatan zona Kawasan Pasar 10 Ulu Kota Palembang dibagi menjadi 5 zona. Untuk penomoran nomor zona kawasan sesuai dengan jumlah zona yang sudah diidentifikasi sesuai dengan akses masuk dan keluar pada kawasan tersebut, sedangkan penomoran simpul menyesuaikan arah zona asal dan zona tujuan.



Gambar II. 9 Peta Zona Kawasan Pasar 10 Ulu Kota Palembang

Distribusi perjalanan Kawasan Pasar 10 Ulu Kota Palembang ditunjukkan dalam matriks asal tujuan, data matriks asal tujuan didapat dari hasil survei plat nomor kendaraan di titik lokasi ruas yang menjadi zona di kawasan Pasar 10 Ulu, dari survei tersebut didapatkan matriks asal tujuan yang selanjutnya akan di input pada matriks asal tujuan perjalanan total dengan satuan (kend/jam) di *software PTV Vissim*. Berikut merupakan tabel asal tujuan di Kawasan Pasar 10 Ulu Kota Palembang:

Tabel II. 13 Matriks Asal Tujuan Perjalanan

OD	1	2	3	4	5	Pi
1	0	312	113	210	302	937
2	217	0	185	276	298	976
3	167	210	0	187	201	765
4	297	342	288	0	356	1283
5	289	324	254	315	0	1182
Ai	970	1188	840	988	1157	5143

Dapat dilihat pada **Tabel II. 13** jumlah keseluruhan perjalanan pada 5 zona Kawasan tersebut sebesar 5143 kend/jam dimana zona yang mempunyai jumlah tujuan perjalanan paling banyak terdapat pada zona 2 sebesar 1188 kend/jam sedangkan zona yang mempunyai jumlah tujuan perjalanan paling sedikit terdapat pada zona 3 sebesar 840 kend/jam.