

KARAKTERISTIK TRANSPORTASI KABUPATEN BANYUASIN SEBAGAI DAERAH PENYANGGA KOTA PALEMBANG

By Joni Arliansyah

KARAKTERISTIK TRANSPORTASI KABUPATEN BANYUASIN SEBAGAI DAERAH PENYANGGA KOTA PALEMBANG

Bambang Hidayat Fuady
Program Pascasarjana UNSRI
BKU Transportasi
Jln. Padang Selasa No. 524
Palembang-Sumatera Selatan
Tlp. 087897881502
hidayat_fuady@yahoo.co.id

Erika Buchari
Program Pascasarjana UNSRI
BKU Transportasi
Jln. Padang Selasa No. 524
Palembang-Sumatera Selatan
eribas17@gmail.com

Joni Arliansyah
Program Pascasarjana UNSRI
BKU Transportasi
Jln. Padang Selasa No. 524
Palembang-Sumatera Selatan
joniarliansyah@yahoo.com

Abstract

Banyuasin Regency is a buffer zone of Palembang. Many of Banyuasin residents work in Palembang, and vice versa, causing a lot of travel between these two regions. The objective of this research was to study the characteristics of the transport, trip generation and attraction, as well as the traveling route in these two areas. Origin and destination interview surveys as well as the calculation of the traffic volume were conducted in this study, followed by the calculation of interaction and connectivity. These studies suggest that the purpose of travel is predominantly for work (30.1%) with a distance of more than 20 km. Generated trips consist of 178 private vehicles, public transport of 270 people, and 99 goods transport vehicles. While the attracted trips consist of 156 private vehicles, public transport of 298, and 116 goods transport vehicles. Only 12 districts have overland routes to Palembang while 7 others do not have a land route to Palembang.

Keywords: buffer zone, origin and destination of trip, interaction, connectivity, route

Abstrak

Kabupaten Banyuasin merupakan daerah penyangga Kota Palembang. Sebagian penduduk Kabupaten Banyuasin bekerja di Palembang, dan sebaliknya, sehingga banyak perjalanan di antara kedua daerah ini. Tujuan penelitian adalah mengkaji karakteristik transportasi, bangkitan dan tarikan perjalanan, serta rute perjalanan penduduk di kedua daerah tersebut. Pada studi ini dilakukan survei wawancara asal dan tujuan pergerakan serta perhitungan volume lalu lintas, yang dilanjutkan perhitungan interaksi dan konektivitas. Hasil studi ini menunjukkan bahwa perjalanan didominasi untuk maksud bekerja (30,1 %) dengan jarak tempuh lebih dari 20 km. Bangkitan perjalanan terdiri atas angkutan pribadi 178 orang, angkutan umum 270 orang, dan angkutan barang 99 kendaraan. Sedangkan tarikan perjalanan terdiri atas angkutan pribadi 156 orang, angkutan umum 298 orang, dan angkutan barang 116 kendaraan. Hanya 12 kecamatan yang mempunyai rute perjalanan darat ke Palembang sedangkan 7 kecamatan yang lain belum mempunyai rute darat ke Palembang.

Kata-kata kunci: daerah penyangga, asal dan tujuan pergerakan, interaksi, konektivitas, rute

PENDAHULUAN

Daerah penyangga kota adalah daerah yang letaknya berbatasan langsung dengan lingkaran luar perkotaan. Salah satu daerah penyangga kota Palembang adalah Kabupaten Banyuasin. Sebagian penduduk Banyuasin bekerja di Palembang dan sebagian penduduk Palembang bekerja di Banyuasin. Hal ini menyebabkan terjadi perjalanan antara kedua

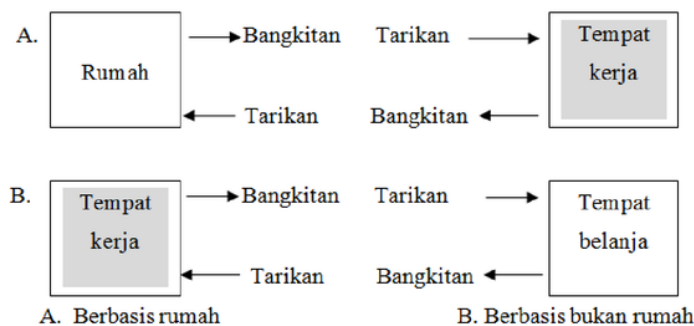
daerah ini. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui karakteristik transportasi di Kabupaten Banyuasin sebagai daerah penyangga kota Palembang.

Tujuan studi ini adalah menentukan karakteristik transportasi penduduk, antara ibukota kecamatan di Kabupaten Banyuasin dengan Kota Palembang serta bangkitan dan tarikan pergerakan yang terjadi. Selanjutnya dikaji rute atau sistem jaringan jalan transportasi antara ibukota kecamatan di Kabupaten Banyuasin dengan Kota Palembang.

Pada dasarnya pergerakan terjadi karena manusia senantiasa bergerak untuk memenuhi kebutuhannya. Pergerakan ini mempunyai dua variabel utama, yaitu asal dan tujuan. Menurut Tamin (2008), pola pergerakan dalam sistem transportasi sering dinyatakan dalam bentuk arus pergerakan, yaitu kendaraan, penumpang dan barang, yang bergerak dari zona asal ke zona tujuan pada suatu daerah tertentu dan selama periode waktu tertentu. Matriks pergerakan atau matriks asal-tujuan sering digunakan oleh perencana transportasi untuk menggambarkan pola-pola pergerakan tersebut.

Selain menggunakan bentuk matriks, pola pergerakan dapat juga dinyatakan dengan bentuk grafis, yang biasa disebut sebagai garis keinginan (*desire line*). Nama ini diberikan karena, selain mempunyai dimensi jumlah pergerakan, pola pergerakan mempunyai dimensi spasial atau dimensi ruang yang lebih mudah digambarkan secara grafis.

Bangkitan dan tarikan pergerakan dapat berbasis rumah atau berbasis bukan rumah. Tempat asal dan/atau tujuan bangkitan atau tarikan pergerakan berbasis rumah adalah rumah. Sedangkan tempat asal dan/atau tujuan bangkitan atau tarikan pergerakan berbasis bukan rumah adalah tempat-tempat yang bukan rumah (Tamin, 2008). Uraian tentang hal ini dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1 Bangkitan dan Tarikan Pergerakan (Tamin, 2008)

Model Gravitasi Newton digunakan untuk mengukur kekuatan interaksi keruangan antara dua zona atau lebih. Kekuatan interaksi dapat diukur dengan memperhatikan jumlah penduduk dan jarak antara kedua zona, dengan formula:

$$I_{AB} = k \frac{P_A P_B}{(d_{AB})^2} \quad (1)$$

dengan:

I_{AB} = nilai interaksi antara zona A dan zona B
 P_A dan P_B = adalah jumlah penduduk di zona A dan B
 d_{AB} = jarak antara zona A dan B
 k = konstanta empiris

Untuk menganalisis potensi kekuatan interaksi antarzona, ditinjau dari struktur jaringan jalan sebagai prasarana transportasi, terdapat teori grafik yang membandingkan jumlah kota atau daerah yang memiliki banyak rute jalan sebagai prasarana penghubung kota-kota tersebut. Kekuatan interaksi kota-kota ini dinyatakan dengan indeks konektivitasnya. Semakin tinggi nilai indeks, semakin banyak jaringan jalan yang menghubungkan kota-kota atau zona yang dikaji. Nilai indeks konektivitas (β) dihitung dengan menggunakan formula berikut:

$$\beta = \frac{e}{v} \quad (2)$$

dengan:

β = indeks konektivitas
 e = jumlah ruas jalan (*link*)
 v = jumlah kota atau titik simpul (*node*)

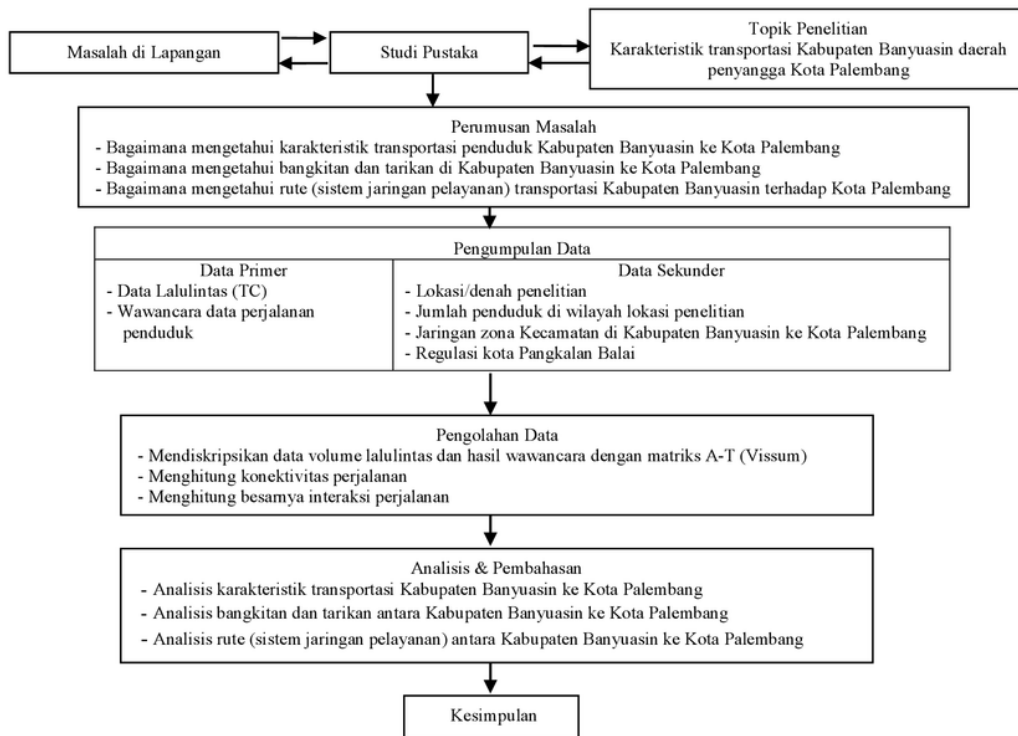
Menurut Tamin (2008) arus lalulintas pada suatu ruas jalan dalam suatu jaringan dapat diperkirakan dari hasil proses analisis Matriks Asal Tujuan (MAT) dan deskripsi sistem jaringan sebagai pemodelan pemilihan rute. Pergerakan antara 2 zona dalam proses pemilihan rute, untuk moda tertentu, dibebankan ke rute tertentu yang terdiri atas ruas jaringan jalan tertentu.

Garis keinginan pada penelitian ini digambarkan dengan menggunakan program Visum. Program ini merupakan program untuk pemodelan transportasi, yang diciptakan dan dikembangkan oleh sebuah perusahaan yang berasal dari Jerman.

Bagan alir penelitian ini ditunjukkan pada Gambar 2. Lokasi pengambilan data primer dilakukan di Pangkalan Balai, yaitu ibukota Kecamatan Banyuasin III. Metode yang digunakan adalah wawancara angkutan penumpang dan angkutan barang, pada sisi jalan dan menghitung volume lalulintas pada ruas jalan antara Palembang dan Pangkalan Balai.

Survei wawancara dilakukan di sisi jalan untuk mengetahui pola pergerakan kendaraan penumpang umum, barang, dan kendaraan pribadi. Wawancara dilakukan di ruas antara Palembang dan Pangkalan Balai, di kedua sisi jalan. Wawancara untuk angkutan penumpang dilakukan kepada pengemudi dan beberapa orang penumpang sesuai jumlah penumpang yang ada dalam kendaraan yang disurvei, sedangkan wawancara untuk angkutan barang dilakukan hanya kepada pengemudi. Survei dilakukan sebanyak 2 *shift*, yaitu *shift* 1 pada jam 06.00-14.00 dan *shift* 2 pada jam 14.00-22.00. Survei dilaksanakan selama 4 hari, dari tanggal 13 Oktober 2011 sampai dengan tanggal 16 Oktober 2011. Setiap *shift* membutuhkan 8 orang surveyor.

Penghitungan volume lalu lintas dilakukan untuk dua arah, yaitu arah Palembang ke Pangkalan Balai dan sebaliknya. Diperlukan 2 orang surveyor untuk setiap *shift*. Survei dilaksanakan pada tanggal 13-16 Oktober 2011, dengan pemutahiran data dilakukan pada tanggal 16 Maret 2015.



Gambar 2 Bagan Alir Penelitian

Sebelum diolah data terlebih dulu dimasukkan ke dalam *database* dengan diberi kode. Kode untuk zona dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1 Kode Wilayah

Kode	Wilayah	Kode	Wilayah	Kode	Wilayah	Kode	Wilayah
1	Kec. Air Kumbang	6	Kec. Betung	11	Kec. Pulau Rimau	16	Kec. Sumber Marga Telang
2	Kec. Air Salek	7	Kec. Makarti Jaya	12	Kec. Rambutan	17	Kec. Talang Kelapa
3	Kec. Banyuasin I	8	Kec. Muara Padang	13	Kec. Rantau Bayur	18	Kec. Tanjung Lago
4	Kec. Banyuasin II	9	Kec. Muara Sugihan	14	Kec. Sembawa	19	Kec. Tungkal Ilir
5	Kec. Banyuasin III	10	Kec. Muara Telang	15	Kec. Suak Tapeh	20	Palembang

Tabel 2 Kode Maksud Perjalanan

Kode	Maksud Perjalanan	Kode	Maksud Perjalanan
1	Bisnis	5	Wisata
2	Dinas	6	Sekolah
3	Bekerja	7	Belanja
4	Urusan pribadi (silaturahmi, berobat, membesuk keluarga)	8	Lain-lain

PEMBAHASAN

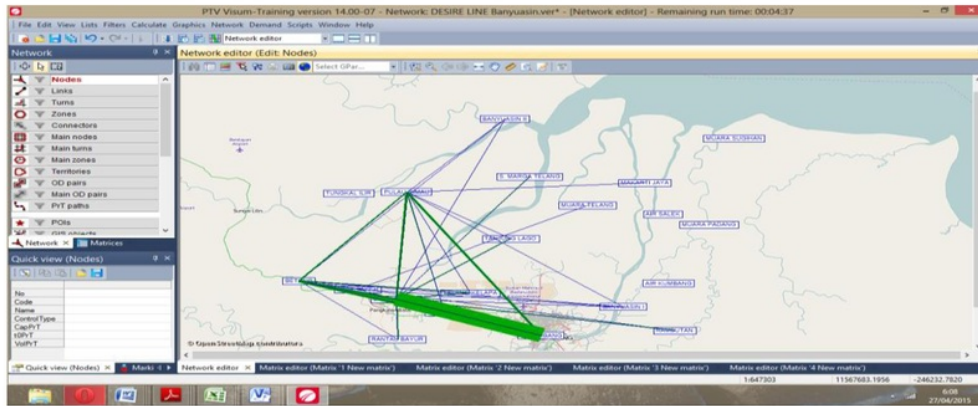
Data dari survei volume lalu lintas diklasifikasikan berdasarkan jenis dan jumlah kendaraan yang ada dan dihitung proporsi masing-masing kendaraan, baik untuk setiap jenis angkutan, yaitu kendaraan penumpang dan kendaraan barang, maupun secara keseluruhan untuk setiap jenis kendaraan. Sedangkan data hasil wawancara diseleksi dan dibuat matriks asal dan tujuan pergerakan untuk angkutan penumpang pribadi, angkutan penumpang umum, angkutan barang, serta dibuat matriks asal dan maksud perjalanan.

Data sekunder berupa data jumlah penduduk dan panjang rute. Data ini digunakan untuk menghitung besarnya interaksi ibukota kecamatan di Kabupaten Banyuasin terhadap Kota Palembang. Data jumlah ruas (*link*) dan simpul (*node*) dipakai untuk menghitung nilai konektivitas.

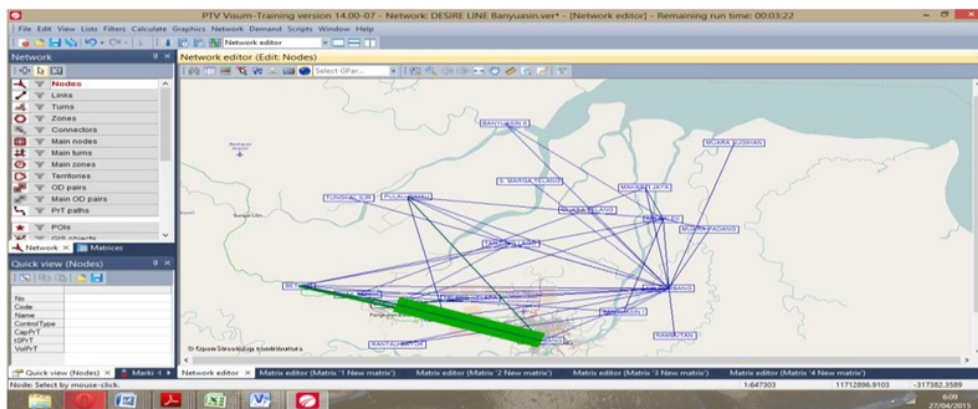
Karakteristik Transportasi

Karakteristik transportasi dapat diketahui dengan melihat hasil survei Asal dan Tujuan Pergerakan serta hasil survei volume lalu lintas. *Desire line* pergerakan dari Pangkalan Balai ke Palembang dan sebaliknya yang didapat dari matriks asal dan tujuan pergerakan untuk angkutan penumpang pribadi, untuk angkutan penumpang umum, dan untuk angkutan barang disajikan berturut-turut pada Gambar 3, Gambar 4, dan Gambar 5.

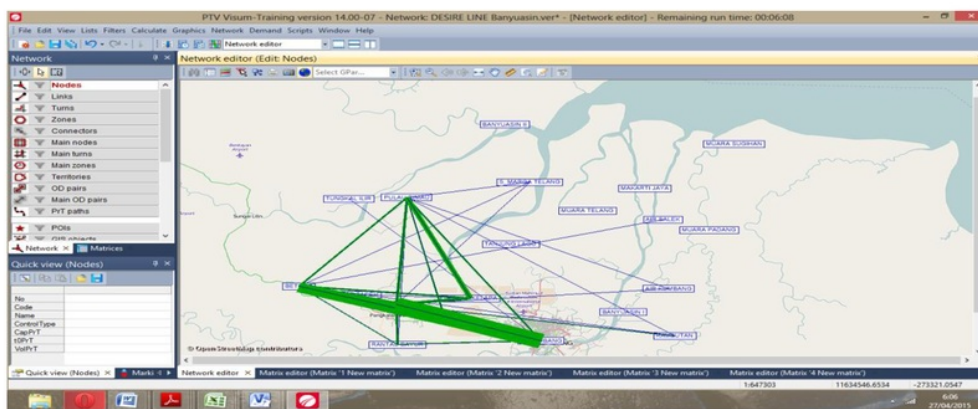
Dari Matriks Asal dan Tujuan Pergerakan untuk angkutan pribadi, angkutan umum, dan angkutan barang diperoleh bangkitan perjalanan dari Palembang ke Kabupaten Banyuasin dan sebaliknya. Bangkitan perjalanan dari Palembang ke Kabupaten Banyuasin adalah angkutan pribadi sebanyak 178 orang, angkutan umum sebanyak 270 orang, dan angkutan barang sebanyak 99 kendaraan. Sedangkan tarikan perjalanan dari Kabupaten Banyuasin ke Palembang adalah angkutan pribadi sebanyak 156 orang, angkutan umum sebanyak 298 orang, dan angkutan barang 116 kendaraan.



Gambar 3 *Desire Line* Angkutan Penumpang Pribadi



Gambar 4 *Desire Line* Angkutan Penumpang Umum



Gambar 5 *Desire Line* Angkutan Barang

Perjalanan hanya terjadi pada empat kecamatan, yaitu Kecamatan Banyuasin III, Kecamatan Betung, Kecamatan Pulau Rimau, dan Kecamatan Suak Tapeh. Semuanya melalui ruas jalan yang menghubungkan Pangkalan Balai dengan kota Palembang. Perjalanan terbanyak adalah perjalanan dari Pangkalan Balai, sebagai ibukota Kecamatan Banyuasin III, ke Palembang, yaitu sebanyak 715 perjalanan atau 79,18 % terhadap total jumlah perjalanan, yaitu sebanyak 903 perjalanan. Perjalanan penduduk juga didominasi oleh penduduk yang berasal dari Pangkalan Balai, yaitu sebanyak 243 perjalanan atau 26,91 % dari total 903 perjalanan. Maksud perjalanan yang lain berturut-turut adalah bisnis sebanyak 9,75 %, dinas sebanyak 2,22 %, bekerja sebanyak 30,01 %, urusan pribadi sebanyak 29,13 %, wisata sebanyak 3,77 %, sekolah sebanyak 4,87 %, belanja sebanyak 14,51 %, dan lain-lain sebanyak 5,76 %.

Penghitungan volume lalu lintas dimaksudkan untuk mengetahui jumlah kendaraan yang lewat di ruas jalan yang menghubungkan Pangkalan Balai dan Palembang. Hasil penghitungan volume lalu lintas disajikan pada Tabel 3 dan Tabel 4.

Tabel 3 Volume Lalu Lintas Palembang-Pangkalan Balai

	Sepeda Motor	Mobil Pribadi	Angkutan Umum	Bus	Pick Up	Truk (Umum)	Truk (Cair)
2011	27,50 % (5768)	30,10 % (6317)	1,50 % (317)	1,40 % (286)	6,200 % (1300)	25,40 % (5319)	3,00 % (591)
2015	29,10 % (6786)	30,10 % (7019)	1,50 % (352)	1,40 % (315)	7,70 % (1800)	27,00 % (6292)	3,20 % (739)

Tabel 4 Volume Lalu Lintas Pangkalan Balai-Palembang

	Sepeda Motor	Mobil Pribadi	Angkutan Umum	Bus	Pick Up	Truk (Umum)	Truk (Cair)
2011	27,7 % (4523)	26,8 % (4372)	1,2 % (193)	3,70 % (605)	7,20 % (1170)	28,40 % (4630)	5,10 % (834)
2015	31,20 % (5654)	25,90 % (4701)	1,10 % (208)	3,60 % (655)	7,60 % (1377)	25,90 % (4696)	4,60 % (839)

Nilai interaksi antara dua wilayah dihitung dengan menggunakan model gravitasi. Dengan menggunakan nilai k sebesar 1 dan jumlah penduduk Kota Palembang sebanyak 1.535.900 orang dan dengan menggunakan data sekunder dapat dihitung nilai interaksi daerah-daerah yang diamati terhadap Kota Palembang. Hasil perhitungan ditunjukkan pada Tabel 5. Terlihat bahwa Kecamatan Banyuasin I dan Kecamatan Talang Kelapa mempunyai interaksi yang paling kuat.

Indeks Konektivitas setiap ibukota kecamatan di Kabupaten Banyuasin terhadap Kota Palembang dihitung dengan menggunakan data peta jaringan jalan dan titik simpul. Hasil perhitungan disajikan pada Tabel 6. Terlihat bahwa semua zone memiliki nilai indeks konektivitas lebih kecil dari 1 karena tidak terdapat rute alternatif untuk menuju ke Palembang.

Tabel 5 Nilai Interaksi Ibukota Kecamatan di Kabupaten Banyuasin terhadap Kota Palembang

Wilayah / Zona	Jumlah Penduduk ⁵	Jarak ke Palembang ⁷	Nilai Interaksi	Wilayah / Zona	Jumlah Penduduk ⁵	Jarak ke Palembang ⁷	Nilai Interaksi
	(Jiwa)	(km)	(Bt)		(Jiwa)	(km)	(Bt)
Air Kumbang	19.368	49,8	11.994.690	Pulau Rimau	51.453	87,2	10.392.994
Air Salek	32.320	48,8	20.844.652	Rambutan	51.532	27,4	105.423.836
Banyuasin I	81.063	13,8	653.773.691	Rantau Bayur	54.859	115,0	6.371.111
Banyuasin II	53.168	71,5	15.973.540	Sembawa	33.164	35,2	41.109.720
Banyuasin III	68.732	45,0	52.131.101	Suak Tapeh	19.570	78,4	4.890.144
Betung	57.869	70,6	17.831.978	Sumber Marga Telang	25.883	55,1	13.094.061
Makarti Jaya	36.683	53,6	19.610.931	Talang Kelapa	140.439	21	489.116.236
Muara Padang	35.783	52,4	20.015.992	Tanjung Lago	40.109	38,89	40.731.358
Muara Sugihan	42.734	78,31	10.702.914	Tungkal Ilir	30.514	113	3.670.331
Muara Telang	31.493	40,79	29.071.642				

Tabel 6 Indeks Konektivitas Ibukota Kecamatan di Kabupaten Banyuasin terhadap Kota Palembang

Wilayah / Zona	Jumlah Jaringan	Jumlah Simpul	Indeks Konektivitas	Wilayah / Zona	Jumlah Jaringan	Jumlah Simpul	Indeks Konektivitas
	(e)	(v)	(β)		(e)	(v)	(β)
Air Kumbang	2	3	0,667	Pulau Rimau	2	3	0,667
Air Salek	0	2	0,000	Rambutan	1	2	0,500
Banyuasin I	1	2	0,500	Rantau Bayur	2	3	0,667
Banyuasin II	0	2	0,000	Sembawa	1	2	0,500
Banyuasin III	1	2	0,500	Suak Tapeh	2	3	0,667
Betung	2	3	0,667	Sumber Marga Telang	1	2	0,500
Makarti Jaya	0	2	0,000	Talang Kelapa	1	2	0,500
Muara Padang	0	2	0,000	Tanjung Lago	0	2	0,000
Muara Sugihan	0	2	0,000	Tungkal Ilir	3	4	0,750
Muara Telang	0	2	0,000				

Rute transportasi penduduk antaribukota kecamatan maupun ibukota kecamatan dengan Kota Palembang dianalisis dari data rute melalui perjalanan darat menggunakan fasilitas *google maps*. Untuk yang belum ada rute darat digunakan fasilitas *google earth*. Dari 19 ibukota kecamatan yang ada, yang mempunyai rute perjalanan darat hanya 12 kecamatan sedangkan 7 kecamatan belum memiliki rute darat. Jarak rata-rata perjalanan penduduk lebih dari 20 km dan hanya ada 1 kecamatan dengan jarak perjalanan penduduknya kurang dari 20 km.

Rencana Pembangunan Fasilitas

Untuk merencanakan fasilitas yang diperlukan, perlu dilihat sensitivitas nilai k dengan cara mengasumsikan jumlah penduduk menjadi minimum atau dikurangi (P_{\min}) dan jumlah penduduk tetap atau bertambah (P_{\max}). Jika jumlah penduduk minimum, didapat nilai k yang semakin besar, sehingga didapat nilai interaksi baru yang besar, yang berarti rentan terhadap terjadinya urbanisasi penduduk dari ibukota kecamatan ke Palembang. Sebaliknya bila penduduk maksimum, didapat nilai k yang mengecil, dan didapat interaksi baru yang kecil, sehingga tidak terjadi urbanisasi penduduk karena penduduk sudah mandiri di zonanya.

Tabel 7 Nilai Konstanta Empiris (k) Berdasarkan Jumlah Penduduk Maksimal dan Minimal

Kecamatan	Jarak Dari Palembang (km)	k dari P_{Bmax}	k dari P_{Bmin}	Kecamatan	Jarak Dari Palembang (km)	k dari P_{Bmax}	k dari P_{Bmin}
2. Kumbang	49,80	0,137	1,000	Pulau Rimau	87,20	0,366	2,657
Air Salek	48,80	0,230	1,669	Rambutan	27,40	0,367	2,661
Banyuasin I	13,80	0,577	4,185	Rantau Bayur	115,00	0,391	2,832
Banyuasin II	71,50	0,379	2,745	Sembawa	35,20	0,236	1,712
Banyuasin III	45,00	0,489	3,549	Suak Tapeh	78,40	0,139	1,010
Betung	70,60	0,412	2,988	Sumber Marga Telang	55,10	0,184	1,336
Makarti Jaya	53,60	0,261	1,894	Talang Kelapa	21,00	1,000	7,251
Muara Padang	52,40	0,255	1,848	Tanjung Lago	38,89	0,286	2,071
Muara Sugihan	78,31	0,304	2,206	Tungkal Ilir	113,00	0,217	1,575
Muara Telang	40,79	0,224	1,626				

Dengan menggunakan nilai k yang diperoleh pada Tabel 7, dihitung ulang perbaikan nilai interaksi. Hasil perhitungan disajikan pada Tabel 8.

Tabel 8 Perbaikan Nilai Interaksi Berdasarkan Jumlah Penduduk Maksimal dan Minimal

Kecamatan	Berdasarkan P_{Bmax}		Berdasarkan P_{Bmin}	
	k	I	k	I
Air Kumbang	0,137	1.654.193	1,000	11.994.690
Air Salek	0,230	4.797.094	1,669	34.784.136
Banyuasin I	0,577	377.365.666	4,185	2.736.310.239
Banyuasin II	0,379	6.047.332	2,745	43.849.710
Banyuasin III	0,489	25.513.389	3,549	184.999.732
Betung	0,412	7.347.807	2,988	53.279.571
Makarti Jaya	0,261	5.122.422	1,894	37.143.111
Muara Padang	0,255	5.009.953	1,848	36.980.186
Muara Sugihan	0,304	3.256.776	2,206	23.615.155
Muara Telang	0,224	6.519.223	1,626	47.271.439
Pulau Rimau	0,366	3.807.708	2,657	27.610.012
Rambutan	0,367	38.683.707	2,661	280.498.817
Rantau Bayur	0,391	2.488.716	2,832	18.045.888
Sembawa	35,200	9.707.864	0,236	70.392.542
Suak Tapeh	78,400	681.435	0,139	4.941.146
Sumber Marga Telang	55,100	2.413.244	0,184	17.489.636
Talang Kelapa	21,000	489.116.236	1,000	3.546.623.042
Tanjung Lago	38,890	11.632.766	0,286	84.350.167
Tungkal Ilir	113,000	797.474	0,217	5.782.552

Nilai interaksi baru mencerminkan 2 hal, yaitu pertama rentan terhadap urbanisasi atau penduduk tertarik ke kota Palembang dan kedua penduduk sudah mandiri atau tetap berada di zonanya. Karena itu direncanakan fasilitas-fasilitas: (1) membuka rute jalan darat antarzona yang belum ada rute darat ke zona terdekat yang sudah ada rute darat ke Palembang, (2) membuka trayek angkutan umum untuk zona yang sudah mempunyai rute darat dan interaksinya tinggi, serta (3) merencanakan fasilitas-fasilitas yang membuat kebutuhan penduduk terpenuhi tanpa harus ke Kota Palembang, seperti rumah sakit, pusat pendidikan atau sekolah, pasar, dan sarana perdagangan.

KESIMPULAN

Dari penelitian ini dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Secara keseluruhan perjalanan dari ibukota kecamatan di Kabupaten Banyuasin terdistribusi untuk maksud bisnis sebanyak 9,75 %, dinas sebanyak 2,22 %, bekerja sebanyak 30,01 %, urusan pribadi sebanyak 29,13 %, wisata sebanyak 3,77 %, sekolah sebanyak 4,87 %, belanja sebanyak 14,51 %, dan lain-lain sebanyak 5,76 %. Hanya ada 1 zona dengan jarak tempuh perjalanan kurang dari 20 km, yaitu zona 3, sedangkan zona-zona yang lain mempunyai jarak tempuh lebih dari 20 km.
2. Bangkitan perjalanan penduduk dari Kota Palembang ke Kabupaten Banyuasin adalah angkutan pribadi 178 orang, angkutan umum 270 orang, dan angkutan barang 99 kendaraan. Sedangkan tarikan perjalanan dari kabupaten Banyuasin ke Kota Palembang adalah angkutan pribadi 156 orang, angkutan umum 298 orang, dan angkutan barang 116 kendaraan.
3. Dari 19 ibukota kecamatan di Kabupaten Banyuasin baru 12 kecamatan yang mempunyai rute transportasi darat ke kota Palembang, dengan semua zona mempunyai nilai indeks konektivitas lebih kecil dari 1. Interaksi perjalanan penduduk terbesar terdapat pada zona 3, yaitu 653.773.691 dengan rute terpendek sepanjang 13,8 km, dan yang terkecil terdapat zona 19, yaitu 3.670.331 dengan rute terjauh sepanjang 113 km.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kabupaten Banyuasin. 2014. *Banyuasin dalam Angka 2014*. Pemerintah Kabupaten Banyuasin. Pangkalan Balai.
- Badan Pusat Statistik Kota Palembang. 2014. *Palembang dalam Angka 2014*. Palembang.
- Morlok, E. K. 1984. *Pengantar Teknik Transportasi* (terjemahan). Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Tamin, O. Z. 2008. *Perencanaan, Permodelan, dan Rekayasa Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.

KARAKTERISTIK TRANSPORTASI KABUPATEN BANYUASIN SEBAGAI DAERAH PENYANGGA KOTA PALEMBANG

ORIGINALITY REPORT

2%

SIMILARITY INDEX

PRIMARY SOURCES

1	fportfolio.petra.ac.id Internet	38 words — 1%
2	id-free.info Internet	25 words — 1%

EXCLUDE QUOTES OFF
EXCLUDE BIBLIOGRAPHY ON

EXCLUDE MATCHES < 1%