

IKA-S
2013

JURNAL

REKAYASA SRIWIJAYA

No. 3 Vol. 21, November 2012

ISSN 0852-5366

- ANALISIS PENGARUH *TUBE PLUGGING* TERHADAP KARAKTERISTIK PERPINDAHAN PANAS HEAT EXCHANGER DENGAN PEMODELAN CFD** 1-5
Novia, Muhammad Faizal, Selamat Hariadi
- ANALISIS PERBAIKAN HIDRAULIKA JARINGAN PIPA PDAM LEMATANG ENIM UNTUK PENINGKATAN PELAYANAN DISTRIBUSI AIR BERSIH DI KOTA MUARA ENIM** 6-13
M. Baitullah Al Amin
- KAJIAN KUALITAS AIR BAKU DI SEKITAR TPA I SUKAJAYA DAN TPA II KARYA JAYA KOTA PALEMBANG** 14-19
Febrian Hadinata, Nyimas Septarika Putri, Septarimi Eka Putri
- PERAN PENINGKATAN INFRASTRUKTUR JALAN DALAM PERTUMBUHAN PEREKONOMIAN KOTA PALEMBANG** 20-24
Ika Juliantina
- PERENCANAAN PONDASI KOMBINASI PONDASI RAKIT DAN PONDASI TIANG** 25-30
Ratna Dewi
- KAJIAN KAPASITAS RUAS JALAN NASIONAL LAHAT-PALEMBANG TERHADAP PENGARUH ANGKUTAN BATUBARA** 31-37
Mirka Pataras
- ANALISA PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI PALEMBANG-KAMPUS UNSRI INDRALAYA DENGAN METODE *ANALYTICAL HIERARCHY PROCESS* (AHP)** 38-46
Martha Rizki Yusita, Joni Arliansyah
- POLA RUANG KAWASAN PERMUKIMAN SEBAGAI WUJUD RASA KEBERSAMAAN WARGA DI JALAN RUKUNAN KOTA GEDE YOGYAKARTA** 47-56
Anjuma Perkasa Jaya

Diterbitkan oleh:

Unit Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat Fakultas Teknik Universitas Sriwijaya

Jalan Raya Palembang-Prabumulih Km. 32 Inderalaya Ogan Ilir (OI) -- 30662

Email: unit-ppm.teknik@unsri.ac.id ; unitppm_ftunsri@yahoo.co.id

DAFTAR ISI

Jurnal Rekayasa Sriwijaya No. 3 Vol. 21, November 2012

ANALISIS PENGARUH <i>TUBE PLUGGING</i> TERHADAP KARAKTERISTIK PERPINDAHAN PANAS HEAT EXCHANGER DENGAN PEMODELAN CFD Novia, Muhammad Faizal, Selamat Hariadi	1 – 5
ANALISIS PERBAIKAN HIDRAULIKA JARINGAN PIPA PDAM LEMATANG ENIM UNTUK PENINGKATAN PELAYANAN DISTRIBUSI AIR BERSIH DI KOTA MUARA ENIM M. Baitullah Al Amin	6 – 13
KAJIAN KUALITAS AIR BAKU DI SEKITAR TPA I SUKAJAYA DAN TPA II KARYA JAYA KOTA PALEMBANG Febrian Hadinata, Nyimas Septarika Putri, Septarimi Eka Putri	14 - 19
PERAN PENINGKATAN INFRASTRUKTUR JALAN DALAM PERTUMBUHAN PEREKONOMIAN KOTA PALEMBANG Ika Juliantina	20 – 24
PERENCANAAN PONDASI KOMBINASI PONDASI RAKIT DAN PONDASI TIANG Ratna Dewi	25 – 30
KAJIAN KAPASITAS RUAS JALAN NASIONAL LAHAT-PALEMBANG TERHADAP PENGARUH ANGKUTAN BATUBARA Mirka Pataras	31 – 37
ANALISA PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI PALEMBANG-KAMPUS UNSRI INDRALAYA DENGAN METODE <i>ANALYTICAL HIERARCHY PROCESS</i> (AHP) Martha Rizki Yusita, Joni Arliansyah	38 - 46
POLA RUANG KAWASAN PERMUKIMANSEBAGAI WUJUD RASA KEBERSAMAAN WARGA DI JALAN RUKUNAN KOTA GEDE YOGYAKARTA Anjuma Perkasa Jaya	47 - 56

Diterbitkan oleh:

Unit Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat Fakultas Teknik Universitas Sriwijaya

Jalan Raya Palembang-Prabumulih Km. 32 Inderalaya Ogan Ilir (OI) – 30662

Email: unit-ppm.teknik@unsri.ac.id ; unitppm_ftunsri@yahoo.co.id

Jurnal Rekayasa Sriwijaya

No. 3 Vol. 21, November 2012

Penanggung Jawab	: Prof. Dr. Ir. H. M. Taufik Toha, DEA
Redaktur Umum	: Dr. Hj. Tuty Emilia Agustina, ST, MT
Redaktur	: Dr. Ir. Riman Sipahutar, M.Sc
Wakil Redaktur	: Ir. H. Djuki Sudarmono, DESS
Sekretaris	: Bochori, ST, MT
Editor	: 1. Zulkarnain, ST, MT 2. M. Baitullah Al Amin, ST, M.Eng
Tata Usaha	: RD. Ida Farida

Mitra Bestari No. 3 Vol. 21, November 2012

Prof. Ir. H. Machmud Hasjim, MME, Guru Besar Emeritus Jurusan Teknik Pertambangan Fakultas Teknik Unsri
Prof. Dr. Ir. Eddy Ibrahim, MS, Guru Besar Jurusan Teknik Pertambangan Fakultas Teknik Unsri
Prof. Dr. Ir. Subriyer Nasir, MS, Guru Besar Jurusan Teknik Kimia Fakultas Teknik Unsri
Prof. Dr. Ir. H. Kaprawi, DEA, Guru Besar Jurusan Teknik Mesin Fakultas Teknik Unsri
Dr. Eng. Ir. Gunawan Tanzil, Dosen Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Unsri

Diterbitkan oleh:

Unit Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat Fakultas Teknik Universitas Sriwijaya
Gedung Grha Pertamina Lantai 2 Kampus Unsri Inderalaya
Jalan Raya Palembang-Prabumulih Km.32 Inderalaya Ogan Ilir Sumatera Selatan – 30662
Telp. (0711) – 580062 ; Email: unitppm_ftunsri@yahoo.co.id

Terbit secara berkala pada bulan Maret, Juli dan November

PERAN PENINGKATAN INFRASTRUKTUR JALAN DALAM PERTUMBUHAN PEREKONOMIAN KOTA PALEMBANG

Ika Juliantina

Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Sriwijaya
Jl. Raya Palembang - Prabumulih Km. 32 Indralaya Ogan Ilir (OI) – 30662
Telp: (0711) 580139 ;Fax: (0711) 580139

ABSTRAK

Pertumbuhan Ekonomi dalam suatu daerah dipengaruhi oleh berbagai sektor. Dimana sektor sektor tersebut mempengaruhi peningkatan PDB maupun PDRB. Salah satu sektor yang mempengaruhi adalah Bangunan dan Angkutan yang sangat erat dengan pertumbuhan ekonomi. Terlihat pada Kota Palembang, sektor Bangunan yang berupa pembangunan gedung dan jalan peningkatnya beriringan dengan peningkatan PDRB kota yang tentunya pertumbuhan ekonomi juga. Dari tahun 2009 sampai tahun 2011 panjang jalan yang ada di Kota Palembang selalu bertambah, ini disebabkan pertumbuhan wilayah dan kebutuhan aksesibilitas dari daerah baru ke pusat kota. Kondisi Pertumbuhan Ekonomi kota Palembang yang secara tidak langsung menggambarkan tingkat perubahan ekonomi yang terjadi. Berdasarkan perhitungan tersebut maka luas jalan yang ada saat ini di Kota Palembang kekurangan sebesar 15,17 km² atau 1.51,65 Ha. Berdasarkan perhitungan tersebut maka luas jalan yang ada saat ini di Kota Palembang kekurangan sebesar 15,17 km² atau 151,65 Ha. Terbukanya jaringan jalan, akan memperlancar angkutan, dengan demikian perdagangan akan meningkat baik Ekspor maupun Import dan terlihat surplus ekspor dan akan memperlancar angkutan, dengan demikian perdagangan akan meningkat baik Ekspor maupun Import dan terlihat surplus ekspor dalam kurun waktu 3 tahun terakhir.

I. PENDAHULUAN

Pertumbuhan Ekonomi dapat diartikan sebagai proses perubahan kondisi perekonomian suatu negara secara berkesinambungan menuju keadaan yang lebih baik selama periode tertentu. Proses kenaikan kapasitas produksi suatu perekonomian yang diwujudkan dalam bentuk kenaikan pendapatan nasional. Adanya pertumbuhan ekonomi merupakan indikasi keberhasilan pembangunan ekonomi (Firmansyah, 2009). Sedangkan pengertian Infrastruktur lebih mengacu pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, air, bangunan dan fasilitas publik lain yang diperlukan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia secara ekonomi dan sosial (Tanimart 2008).

Perkembangan infrastruktur dengan pembangunan ekonomi berkaitan erat dan saling ketergantungan satu sama lain. Perbaikan dan peningkatan infrastruktur pada umumnya dapat meningkatkan mobilitas penduduk, terciptanya penurunan ongkos pengiriman barang, terjadinya pengangkutan barang dengan kecepatan lebih tinggi dan perbaikan kualitas jasa jasa pengangkutan tersebut. Sehingga pembangunan infrastruktur dapat dianggap untuk mendorong pertumbuhan ekonomi, pengentasan kemiskinan, peningkatan kualitas hidup, peningkatan mobilitas barang dan jasa, serta dapat

mengurangi biaya investor dalam dan luar negeri (marsuki, 2007). Menurut Kwik Kian Gie, 2002, dalam makalahnya berjudul peranan infrastruktur dalam pertumbuhan ekonomi, infrastruktur memberikan :

- a. Kontribusi terhadap Pertumbuhan Ekonomi
 - i. Mempengaruhi marginal productivity of private capital.
 - ii. Investasi publik komplementer terhadap investasi swasta.
- b. Kontribusi terhadap peningkatan Kualitas Hidup
 - i. Menciptakan amenities dalam lingkungan fisik
 - ii. Dampak Kesejahteraan Masyarakat.

Penyediaan infra struktur terhadap pembangunan ekonomi adalah :

1. Mempercepat dan menyediakan barang barang yang dibutuhkan.
2. Tersedianya infrastruktur akan memungkinkan tersedianya barang barang kebutuhan masyarakat dengan biaya lebih murah.
3. Infrastruktur yang baik dapat memperlancar transportasi yang pada gilirannya merangsang adanya stabilisasi dan mengurangi disparitas harga antar daerah.

Bahkan studi dari World Bank (1994) disebutkan elastisitas PDB (Produk Domestik Bruto) terhadap infrastruktur di suatu negara adalah antara 0,07 sampai dengan 0,44. Hal ini berarti dengan kenaikan 1 (satu) persen saja ketersediaan infrastruktur akan menyebabkan pertumbuhan PDB sebesar 7% sampai dengan 44%, variasi angka yang cukup signifikan.

Infrastruktur memperlancar jasa transportasi menyebabkan hail produksi daerah dapat diangkut dan dijual kepasar. (Basri, 2002).

Dari uraian diatas apabila dikaitkan dengan perkembangan kota Palembang, tentunya ada pertanyaan sejauh mana peran infrastruktur khususnya jalan yang ada terhadap pertumbuhan ekonomi kota Palembang. Dalam tulisan ini akan dibahas permasalahan diatas dengan harapan dapat terlihat hubungan perbaikan dan perkembangan jaringan jalan yang ada di kota Palembang terhadap perkembangan perekonomian dalam kurun waktu tiga tahun terakhir.

1.1 Kondisi Kota Palembang

Wilayah kota Palembang pada umumnya mempunyai topografi yang relatif datar dengan ketinggian rata-rata 12 m dpl. Hanya sekitar 47,72% dari wilayah kota Palembang merupakan daerah kering bebas genangan, sedangkan 52,28% selebihnya merupakan dataran rendah yang rawan genangan.

Jenis tanah di wilayah kota Palembang pada umumnya berupa tanah liat, tanah liat berpasir, napal dan napal pasiran. Jenis tanah tanah liat dan lapisan aluvial terutama di wilayah Seberang Ilir, sedangkan pada wilayah Seberang Ulu terdiri dari tanah liat berpasir.

Penduduk di wilayah kota Palembang mencapai jumlah 1.471.443 jiwa, terdiri atas 732.564 jiwa laki-laki dan 738.879 jiwa perempuan pada tahun 2009

dengan Tingkat kepadatan penduduk rata-rata 3.673 jiwa/km², dimana wilayah padat penduduk berada di pusat kota, berangsur mengecil ke arah pinggir kota. Sedangkan pada tahun 2011 penduduk kota Palembang mencapai 1.611.309 Jiwa dengan tingkat kepadatan rata rata 4.364 jiwa/km².

1.2 Perkembangan Jalan Kota

Prasarana transportasi dikota Palembang terutama didukung oleh moda transportasi darat (jalan raya dan kereta api) transportasi udara dan transportasi air (laut/sungai). Menurut fungsinya jaringan jalan raya di kota Palembang dibedakan menjadi Jalan Arteri Primer, Arteri Sekunder, Jalan Kolektor serta jalan lokal. Sistem jaringan transportasi kota ditunjang oleh beberapa terminal, yaitu :

- o Terminal Type A di Karya Jaya dan di Alang-alang Lebar
- o Terminal Type B di Plaju
- o Terminal Type C untuk angkutan kota/lokal
- o Beberapa pangkalan angkutan umum

Kondisi jalan di kota Palembang dalam kurun waktu tiga tahun terakhir terlihat tabel 1. Dimana pada tahun 2009 total jalan yang ada baik jalan Nasional maupun jalan Provinsi dan kota sebesar 971,06 km, meningkat pada tahun 2010 dan tahun 2011 sepanjang 1033,26 km. Peningkatan ini tentunya berkaitan erat dengan perkembangan wilayah di kota Palembang, dimana terdapatnya pertumbuhan permukiman dan perkantoran yang wilayah sukarami, tanjung api api dan wilayah seberang Ulu, khususnya daerah Jakabaring. Adapun kondisi jalan yang ada dari tahun 2009 ketahun 2010 terlihat kondisi baik meningkat, ini dikarenakan adanya alokasi dana perbaikan menjelang Sea Games dikota Palembang pada tahun 2011.

Tabel 1. Kondisi Jalan yang Berada di Kota Palembang

Tahun	Baik	Sedang	Rusak ringan	Rusak berat	Jalan Nasional	Jalan provinsi	Jalan non status	Total jalan (km)
2009	653,52	71,24	72,27	-	70,75	103,28		971,06
2010	692,04	122,90	30,10	-	90,95	97,27	48,01	1033,26
2011	631,34	113,32	59,91	10,55	90,95	97,27	48,01	1033,26

Sumber: PU Binamarga 2011.

Tabel 2. Kondisi Kepadatan Ruas Jalan di Kota Palembang

Kota	Kepadatan Ruas Jalan								
	Tahun 2009			Tahun 2010			Tahun 2011		
	Volume Jalan (m ²)	Vol. Kendaraan (m ²)	(%)	Volume Jalan (m ²)	Vol. Kendaraan (m ²)	(%)	Volume Jalan (m ²)	Vol. Kendaraan (m ²)	(%)
Palembang	4.873.350	728.321	14,94	5.458.152	831.658	17,07	5.458.152	997.990	18,30

Sumber: Hasil Analisa

Dilihat dari Tabel.2 tentang kondisi kepadatan ruas jalan yang ada di Kota Palembang terlihat dari tahun 2009 sampai dengan tahun 2011 tingkat kepadatan ruas jalan meningkat rata rata 2% pertahun ini dikarenakan volume jalan tetap sedangkan volume kendaraan terus bertambah dengan rata rata 150 m²/tahun, sehingga saat ini kemacetan terjadi disetiap titik titik persimpangan ataupun pada lebar jalan yang kurang dari 12 meter yang dipakai oleh dua lajur, sehingga sulit untuk saling mendahului.

Luas wilayah Kota Palembang pada tahun 2011 adalah 369,22 km² atau 400,66 km². Dimana Total penggunaan lahan untuk permukiman, perkebunan, hutan kota dan jalan mencapai 364,85 km² atau 99,8% dan seluas 128,04 km² atau 31,96 % dari total luas wilayah adalah daerah permukiman. Sebagian besar permukiman terletak di daerah Sukarame mencapai seluas 21,42 km² atau 16,73% dari luas

permukiman di kota Palembang. (RTRW Kota Palembang, 2011).

1.3 Laju Pertumbuhan Ekonomi

Laju pertumbuhan ekonomi merupakan tolok ukur keberhasilan kinerja ekonomi daerah serta dapat menunjukkan arah kebijakan pembangunan suatu wilayah pada kurun waktu tertentu. Pertumbuhan tersebut merupakan laju pertumbuhan yang dibentuk dari berbagai macam sektor ekonomi, yang secara tidak langsung menggambarkan tingkat perubahan ekonomi yang terjadi. Terjadinya krisis global di tahun 2008 cukup berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Palembang. Pada beberapa sektor ekonomi laju pertumbuhan melambat dari tahun sebelumnya, yang pada akhirnya mengakibatkan total pertumbuhan ekonomi kota Palembang lebih kecil. Adapun laju pertumbuhan Ekonomi Kota Palembang tiga tahun terakhir disajikan pada tabel di bawah ini :

Tabel 3. Laju Pertumbuhan Ekonomi Kota Palembang

No.	SEKTOR	TAHUN (%)		
		2009	2010	2011
1	Pertanian	3.12	2.30	2.77
2	Pertambangan dan Galian	0.00	0.00	0.00
3	Industri Pengolahan	4.02	4.44	4.50
4	Listrik, Gas dan Air bersih	3.53	6.22	6.74
5	Bangunan	7.12	8.03	12.92
6	Perdagangan, Hotel dan Restoran	2.79	6.67	8.06
7	Pengangkutan, komunikasi	11.63	11.23	11.53
8	Keuangan, persewaan dan Jasa perusahaan	8.57	7.79	7.54
9	Jasa lain lain	6.10	6.10	7.90
I	PDRB dengan MIGAS	5.60	6.60	7.59
II	PDRB Tanpa MIGAS	6.42	7.37	8.40

Sumber: Laporan LATIP 2011

Pada Sektor Bangunan dimana bagian dari pembangunan gedung dan jalan terlihat adanya peningkatan yang cukup signifikan dari tahun 2009 sebesar 7,12% dan di tahun 2010 menjadi 8,03% serta pada tahun 2011 meningkat menjadi 12,92%. Selain adanya peningkatan pembangunan sarana dan prasarana olahraga menunjang Sea Games 2011 pada saat itu, diadakan juga pembangunan dan perluasan jalan jalan arteri primer dan sekunder di dalam kota Palembang, sebagai contoh, terlihat pada kondisi ruas jalan yang ada di jalan Jend. Sudirman, dimana diadakan pelebaran 2 meter pada setiap sisi jalan, dan penambahan jalan di Seberang ulu, jalan Jakabaring sebagai aksesibilitas di wilayah Seberang Ulu. Perkembangan permukiman yang ada di kota Palembang meningkat, tentunya diikuti oleh jaringan aksesibilitas disekitar permukiman baru dan juga menuju yang menuju ke kota. Ataupun perkembangan yang terjadi dari sub kota ke pusat kota dan pinggiran kota ke dalam kota cukup banyak, ini terlihat pada daerah seberang ulu di daerah jakabaring dan sekitarnya. Peningkatan lainnya diikuti sektor pengangkutan dan komunikasi pada tahun 2011 sebesar 11,54%. Sektor keuangan, persewaan dan jasa perusahaan sebesar masing-masing 7,54 dan 7,90%, sedangkan sektor-sektor lainnya pertumbuhannya masih di bawah 7 %.

II. PEMBAHASAN PERMASALAHAN DAN STRATEGI

Idealnya jalan-jalan yang ada adalah jalan-jalan dengan perkerasan aspal agar hubungan antar bagian wilayah dapat dilakukan dengan lancar. Mengingat keterbatasan dana, maka prioritas penggunaan jalan aspal adalah pada jalan-jalan yang menghubungkan antara pusat dengan sub pusat, sub pusat dengan sub pusat, dan hubungan dengan pusat-pusat lain yang terletak di luar Kota Palembang. Prioritas berikutnya adalah antara daerah belakang (*hinterland*) dengan pusatnya. Dengan demikian hubungan antar komunitas penduduk dan lokasi berbagai kegiatan penduduk dapat dilakukan dengan mudah.

Perkiraan kebutuhan prasarana jalan didasarkan pada ketentuan bahwa kebutuhan luas jalan dihitung dari 20 % luas lahan terbangun. Panjang jalan merupakan hasil pembagian luas jalan dengan lebar jalan rata-rata. Lebar rata-rata jalan nasional sebesar 12 meter, jalan propinsi sebesar 12 meter dan jalan kota sebesar 10 meter. Jadi lebar rata-rata jalan di Kota Palembang adalah 10,67 meter atau 0,01067 km. Perkiraan kebutuhan panjang jalan dapat dirumuskan sebagai berikut : $P_j = 0,2 \times L$

dimana :
 P_j : Panjang jalan yang dibutuhkan
 L : Luas lahan terbangun

Luas lahan terbangun pada tahun 2009 adalah 12.386 Ha atau 123,86 km², dengan demikian kebutuhan luas jalan adalah seluas 2.477 Ha atau 24,77 km². Sedangkan luas lahan terbangun pada tahun 2010 adalah 36.484,94 Ha atau 364,85 km² dengan demikian kebutuhan luas jalan adalah 7.296,99 Ha atau 729,67 km² sedangkan untuk tahun 2011 kebutuhan luas jalan sebesar 8813,2 Ha atau 881,32 km². Berdasarkan perhitungan tersebut maka luas jalan yang ada saat ini di Kota Palembang kekurangan sebesar 15,17 km² atau 1.51,65 Ha sehingga perlu diperhatikan dan direncanakan dengan baik agar kondisi kota pada waktu yang akan datang bisa terkendali dengan baik.

Dari gambaran tersebut terlihat bahwa adanya kekurangan luas jalan yang cukup besar di Kota Palembang. Kekurangan ini mengakibatkan hubungan antar bagian wilayah kota tidak erat. Namun demikian perkembangan perekonomian yang terjadi di kota Palembang pun terlihat ada peningkatan terlihat dari peningkatan pertumbuhan PDRB kota. Peningkatan perdaganganpun meningkat, ini dikarenakan aksesibilitas dari pinggiran atau daerah pertanian, perkebunan atau daerah penghasil komoditas pangan dapat dibawa ke kota Palembang dengan angkutan yang tadinya mungkin dengan menggunakan perahu, pada saat ini dapat melalui jalan darat yang telah terbuka. Ini dapat dilihat dari daerah penghasil pangan seperti Telang, yang tadinya untuk membawa hasil panen dari lokasi diperlukan angkutan sungai yang ditempuh dalam beberapa jam, sekarang dapat ditempuh melalui jalan darat (jln. Tanjung Api-api) yang dapat ditempuh 30 menit sampai 45 menit ke kota Palembang.

Dengan demikian dapat dikatakan adanya Sumber daya yang potensial dan jaringan infrastruktur jalan serta pembangunan tentu mengundang investor untuk berinvestasi di kota Palembang dan di Sumsel pada umumnya, ini terlihat adanya peningkatan investasi baik dari pihak dalam Negeri maupun pihak Asing, ini terlihat dengan meningkatnya . Meningkatnya komponen investasi akan mempengaruhi belanja belanja Modal Pemerintah penanaman modal asing ataupun daerah di kota Palembang maupun di Sumatera Selatan.. (Laporan Perekonomian Provinsi Sumatera Selatan 2010). Ini tentu mempengaruhi tingkat pertumbuhan Ekonomi kota Palembang maupun Sumatera Selatan.

Pengembangan sistem jaringan jalan yang dikembangkan di Kota Palembang akan dipengaruhi oleh pola dan kondisi lalu lintas sistem jaringan perangkutan baik itu berupa sarana perangkutan lokal maupun regional. Untuk itu, konsep pengembangan pola *Ring Radial* dalam mendukung upaya penyebaran pembangunan, selain itu juga pengembangannya mengacu pada sistem jaringan jalan yang sudah ada dan dikembangkan dengan pola *grid system* yang berhirarki dengan kelengkapan jalan yang memadai, seperti trotoar, shelter/halte, marka jalan, saluran drainase, maupun rambu-rambu lalu lintas lainnya. Untuk ke depan perlu dibuka akses baru untuk menghubungkan pusat-pusat kegiatan dengan permukiman penduduk terutama di lingkungan permukiman yang belum terlayani oleh sistem jaringan jalan untuk memperpendek jarak tempuh yang terintegrasi dengan sistem jaringan jalan yang sudah ada (lama) atau yang akan dikembangkan.

Rencana pembangunan dan pengembangan jalan di Kota Palembang antara lain:

1. Pembangunan dan Pengembangan Jalan Arteri Primer.
 - Pembangunan Jalan Lingkar Luar Timur, yang menghubungkan Jl. Tanjung Api-Api sampai ke Plaju-Sungai Gerong dan melewati wilayah Kota Palembang sebelah timur.
 - Pembangunan Jalan Lingkar luar Barat, yang menghubungkan Jl. Indralaya-Palembang ke Jl. Palembang-Jambi.
2. Pembangunan dan Pengembangan Jalan Arteri Sekunder.
3. Pembangunan dan Pengembangan Jalan Kolektor
4. Pembangunan dan Pengembangan Jalan Lokal.

III. KESIMPULAN

- Adanya peningkatan panjang jalan setiap tahun di Kota Palembang yang disebabkan oleh perkembangan wilayah baik yang disebabkan oleh permukiman, maupun lahan terbangun.
- Dengan berubahnya panjang jalan berarti adanya kenaikan ketersediaan infrastruktur jalan yang akan menyebabkan pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB) dan memberikan kontribusi terhadap pembentukan PDRB dari sektor Bangunan.
- Terbukanya jaringan jalan, akan memperlancar angkutan, dengan demikian perdagangan akan meningkat baik Ekspor maupun Import dan terlihat surplus ekspor dalam kurun waktu 3 tahun terakhir.

- Terbukanya jaringan jalan, akan memperlancar angkutan, dengan demikian perdagangan akan meningkat baik Ekspor maupun Import dan terlihat surplus ekspor dalam kurun waktu 3 tahun terakhir.
- Dari data data infrastruktur dan perekonomian yang ada terlihat adanya korelasi antara peningkatan infrastruktur dengan perekonomian. Sehingga sangat diperlukan peningkatan/ pengembangan jaringan infrastruktur jalan agar perekonomian khususnya di Kota Palembang dan pada umumnya di Sumatera Selatan terus meningkat dan dapat mensejahterakan masyarakat.

IV. DAFTAR PUSTAKA

- Badan Statistik Kota Palembang. 2011. "Palembang Dalam Angka thn. 2011", Palembang.
- Bappedda Kota Palembang. 2011. "Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Kota Palembang Tahun 2011", Palembang.
- Bappedda Kota Palembang. 2009. "Rencana Tata Ruang dan Wilayah Kota Palembang, Palembang.
- Firmansyah. 2009. "Analisis Sistem Pengendalian Internal Program PNPM pada Badan Keswadayaan Masyarakat", UNMUH, Malang.
- Kwik Kian Gie. 2002. "Peranan Infrastruktur dalam Pertumbuhan Ekonomi", Bandung, ITB.
- Marsuki. 2007. "Pengaruh Infrastruktur Jalan dengan Pertumbuhan Ekonomi", Jakarta.