

KARAKTERISTIK DAN INTERAKSI TRANSPORTASI OGAN ILIR - PALEMBANG

Andi Herius

Mahasiswa Pascasarjana Unsri
BKU Transportasi
Jl. Padang Selasa No. 524
Palembang
Telp : 081373236116
andiherius@yahoo.com

Erika Buchari

Professor Pascasarjana Unsri
BKU Transportasi
Jl. Padang Selasa No. 524
Palembang
Telp : 081995180460
eribas17@gmail.com

Joni Arliansyah

Doctor Pascasarjana Unsri
BKU Transportasi
Jl. Padang Selasa No. 524
Palembang
Telp : 081367553790
joniarliansyah@yahoo.com

Abstract

Indralaya is the capital city of Ogan Ilir Regency which borders with Palembang city. The purpose of this research is to analyze the characteristics of citizen daily trips for Palembang – Ogan Ilir, the interaction among districts surround toward Palembang city and the plans of providing citizens needs of facilities so that the people of surrounding districts to going to Palembang to fulfill the needs. The survey applied by knowing origin – destination and calculating the traffic volume. This research was conducted by applying matrix analyses (descriptive) and gravity model also the connectivity. The research showed that the trips mostly dominated by private vehicles from Indralaya – Palembang 43.71%, public transportation 47.15% and the freight transport (cargo) 37.27%. Dominantly, the trips were accommodated for private business 51.30% and the private vehicles used 69.95%. The volume calculation showed motorcycle 32.53%, private car/vehicles 28.85%, public transportations 1.10%, bus 2.24%, pick up 6.39%, truck/lorry 26.06%, lorry (liquid) 2.84%. The interaction value dominantly from Pemulutan 139127513, the connectivity index value, that is Pemulutan, 1.00.

Keywords: characteristics, interaction, connectivity

Abstrak

Indralaya adalah Ibukota Kabupaten Ogan Ilir yang berbatasan dengan Kota Palembang. Tujuan penelitian ini adalah menganalisa karakteristik perjalanan penduduk di Palembang – Ogan Ilir, kekuatan interaksi antara kecamatan-kecamatan terhadap Kota Palembang, serta merencanakan kebutuhan fasilitas agar penduduk kecamatan tidak tertarik ke Palembang. Dilakukan survei asal - tujuan dan survei penghitungan volume lalu lintas. Metode yang digunakan adalah analisa matriks (*descriptive*), metode interaksi (*gravity model*) dan metode konektivitas. Hasil studi menunjukkan karakteristik perjalanan terbanyak untuk angkutan pribadi Indralaya ke Palembang 43,71%, angkutan umum Indralaya ke Palembang 47,15%, dan angkutan barang Palembang ke Indralaya 37,27%. Perjalanan terbanyak dilakukan dengan maksud urusan pribadi sebesar 51,30%, moda angkutan pribadi digunakan sebanyak 69,95%. Dari penghitungan volume, sepeda motor 32,53%, kendaraan pribadi 28,85%, angkutan umum 1,10%, bus 2,24%, pick up 6,39%, truk (umum) 26,06% dan truk (cair) 2,84%. Nilai Interaksi terbesar adalah Kecamatan Pemulutan 139.127.513 dan nilai indeks konektivitas terbesar diantaranya Kecamatan Pemulutan 1,00.

Kata Kunci : karakteristik, interaksi, konektivitas

PENDAHULUAN

Kota Palembang merupakan salah satu kota metropolitan di Indonesia dengan luas wilayah sebesar 400,61 km² yang secara administrasi terbagi atas 16 kecamatan dan 107 kelurahan. Sedangkan Indralaya adalah Ibukota Kabupaten Ogan Ilir yang berbatasan dengan Kota Palembang. Kabupaten Ogan Ilir mempunyai 16 kecamatan, 14 kelurahan dan 227 desa. Keberadaan kampus Universitas Sriwijaya di Indralaya Kabupaten Ogan Ilir, membuat jumlah perjalanan pada ruas Palembang – Indralaya sangat tinggi. Sebagian besar mahasiswa berasal dari kota Palembang, atau kegiatan mahasiswa yang mengharuskan

terjadinya perjalanan Palembang – Indralaya dan sebaliknya. Demikian juga dengan perjalanan penduduk Indralaya dan kecamatan-kecamatan di Kabupaten Ogan Ilir yang ingin memenuhi kebutuhannya di Kota Palembang menyebabkan banyaknya terjadi perjalanan antar dua wilayah ini. Seiring dengan pertumbuhan ekonomi masyarakat, perkembangan industri tambang, perkebunan karet dan kelapa sawit menyebabkan angka pertumbuhan truk cukup tinggi. Akan tetapi peranan Kota Indralaya dan Kabupaten Ogan Ilir sangat penting sebagai penunjang keberadaan Kota Palembang. Namun seberapa jauh pengaruh Palembang terhadap kecamatan dan Kabupaten Ogan Ilir belum diketahui selama ini, sehingga perlu dilakukan studi untuk itu.

Perumusan masalah

Perumusan masalah adalah :

- 1) Bagaimana karakteristik perjalanan penduduk di ruas Palembang – Ogan Ilir (survei Asal – Tujuan dan survei volume lalu lintas).
- 2) Bagaimana kekuatan interaksi kecamatan-kecamatan di Kabupaten Ogan Ilir terhadap Kota Palembang (survei jaringan dan konektivitas, data sekunder tentang jaringan jalan Kabupaten Ogan Ilir dan Kota Palembang).
- 3) Bagaimana mengetahui kebutuhan fasilitas untuk kecamatan-kecamatan di Kabupaten Ogan Ilir agar tidak tertarik ke Kota Palembang.

Tujuan penelitian

Tujuan dilakukan penelitian ini adalah :

- 1) Menganalisis karakteristik perjalanan penduduk di ruas Palembang – Ogan Ilir.
- 2) Menganalisis kekuatan interaksi dan konektivitas antara kecamatan-kecamatan di Kabupaten Ogan Ilir terhadap Kota Palembang.
- 3) Merencanakan kebutuhan fasilitas sesuai kebutuhan Ogan Ilir sebagai kabupaten mandiri agar tidak tertarik ke Kota Palembang.

STUDI LITERATUR

Dalam melakukan studi ini digunakan Metode Interaksi antara dua lahan dan metode konektivitas. Sedangkan karakteristik perjalanan dua lokasi dapat dilihat dari metode *descriptive* atau analisis matrik.

Interaksi

W.J. Reilly (1929), menggunakan model gravitasi Newton untuk mengukur kekuatan interaksi keruangan antara dua wilayah atau lebih. Reilly berpendapat bahwa kekuatan interaksi dapat diukur dengan mempergunakan formulasi sebagai berikut :

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

Dimana : I_{AB} adalah nilai interaksi antara wilayah A dan wilayah B; P_A dan P_B adalah jumlah penduduk di wilayah A dan B; d_{AB} adalah jarak antara wilayah A dan B serta k adalah angka konstanta empiris.

Konektivitas

Menurut Morlok, 1998, jaringan merupakan konsep matematis yang dapat digunakan untuk menerangkan secara kuantitatif sistem transportasi yang mempunyai karakteristik ruang. Jaringan transportasi dibagi menjadi simpul (*node*) dan ruas (*link*). Untuk menganalisis potensi kekuatan interaksi antar wilayah ditinjau dari struktur jaringan jalan sebagai prasarana transportasi, K.J. Kansky mengembangkan Teori Grafik. Menurut Kansky (1963), kekuatan interaksi ditentukan dengan Indeks Konektivitas. Nilai indeks konektivitas (β) ini dihitung dengan menggunakan persamaan sebagai berikut.

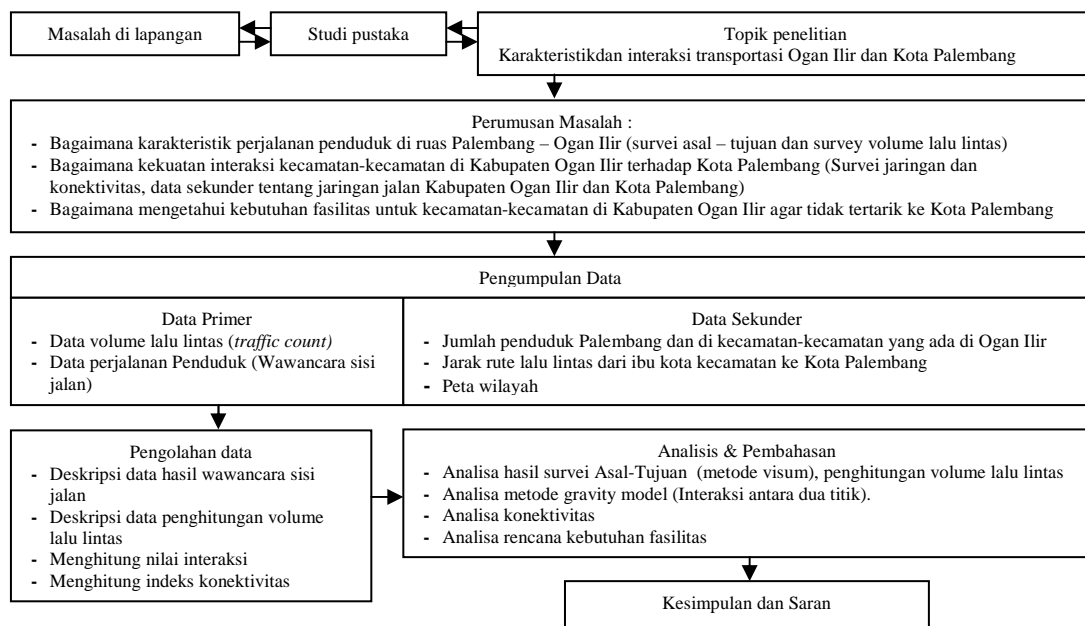
$$\beta = \frac{e}{v} \tag{2}$$

Dimana β adalah indeks konektivitas, e adalah jumlah ruas jalan (*link*) dan v adalah jumlah kota atau titik simpul (*node*).

Program Visum merupakan software pemodelan transportasi yang diciptakan dan dikembangkan oleh perusahaan asal Jerman PTV. Software ini digunakan untuk memodelkan transportasi baik pribadi maupun umum (Transforum, 2014).

METODOLOGI PENELITIAN

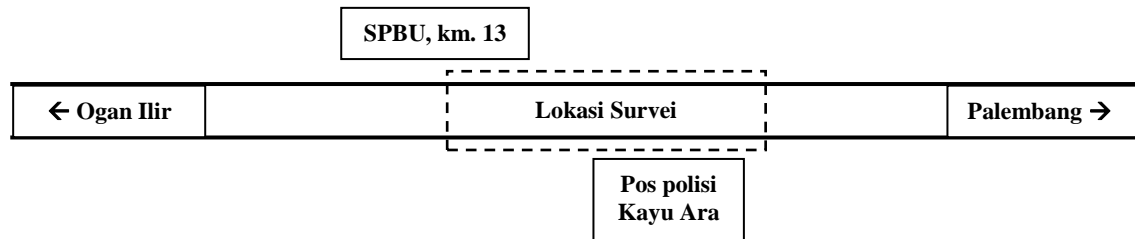
Metodologi yang dipakai dalam penelitian ini dapat dilihat dan dijelaskan pada gambar 1 berikut :



Gambar 1 Bagan Alir Metodologi Penelitian (hasil analisis)

Survei

Lokasi pengumpulan data primer dilakukan di perbatasan antara Kota Palembang dengan Kabupaten Ogan Ilir, yaitu di dekat Kantor Polisi Pos Kayu Ara dan Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU) km 13.



Gambar 2 Lokasi Survei (hasil analisis)

- Survei interview di sisi jalan. Survei ini untuk mengetahui pola pergerakan kendaraan penumpang, barang dan kendaraan pribadi. Wawancara dilakukan di ruas Palembang – Ogan Ilir pada dua sisi yang dilaksanakan pada Survei Asal dan Tujuan Transportasi Nasional (ATTN) oleh Departemen Perhubungan. Survei dilakukan sebanyak 2 *shift*, yaitu *shift* 1 jam 6.00 – 14.00 dan *shift* 2 jam 14.00 – 22.00. Selama 4 hari, yaitu hari Kamis, Jumat, Sabtu dan Minggu tanggal 13 – 16 Oktober 2011.
- Penghitungan volume lalu lintas (*traffic count*). Penghitungan volume lalu lintas dilakukan di dua arah. Waktu pelaksanaan dan jumlah *shift* sama seperti survei wawancara. Pemutahiran data dilakukan agar data yang sudah ada dan telah lama dapat diperbaharui (*updating*), survey ulang ini dilaksanakan selama 1 (satu) hari, yaitu pada hari Sabtu tanggal 12 Maret 2015.

Coding

Berikut ini disajikan kode untuk wilayah (zona) dan maksud perjalanan.

Tabel 1 Kode Wilayah (hasil analisis)

Kode	Wilayah	Kode	Wilayah	Kode	Wilayah
1	Kec. Indralaya	7	Kec. Tanjung Batu	13	Kec. Rambang Kuang
2	Kec. Indralaya Utara	8	Kec. Payaraman	14	Kec. Lubuk Keliat
3	Kec. Indralaya Selatan	9	Kec. Tanjung Raja	15	Kec. Rantau Alai
4	Kec. Pemulutan	10	Kec. Sungai Pinang	16	Kec. Kandis
5	Kec. Pemulutan Barat	11	Kec. Rantau Panjang	17	Kota Palembang
6	Kec. Pemulutan Selatan	12	Kec. Muara Kuang		

Tabel 2 Kode Maksud Perjalanan (hasil analisis)

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

HASIL DAN ANALISIS DATA

Data primer diolah dan dianalisis sebagai berikut, data survei penghitungan volume lalu lintas diklasifikasikan jenis, jumlah dan dihitung persentasenya, sedangkan data wawancara, diseleksi dan dibuat matriks asal dan tujuan, matriks asal dan maksud perjalanan serta matriks antara jenis angkutan dan maksud perjalanan. Sementara data sekunder berupa data jumlah penduduk dan panjang rute digunakan untuk menghitung

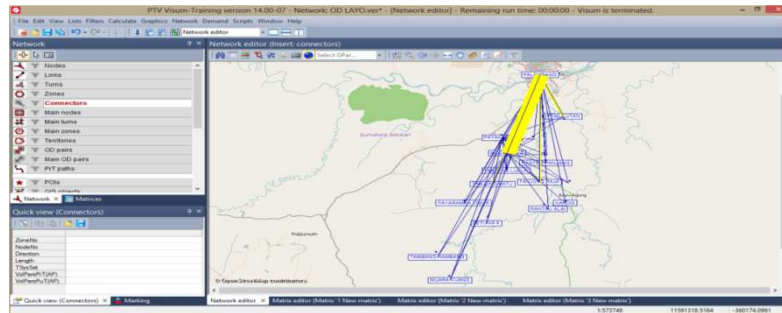
besarnya interaksi ibukota kecamatan di Ogan Ilir terhadap Kota Palembang serta untuk data jumlah ruas (*link*) dan simpul (*node*) dipakai untuk menghitung nilai konektivitas.

Karakteristik Perjalanan

Untuk mengetahui karakteristik perjalanan dapat dilihat dari survei Asal – Tujuan dan survei penghitungan volume lalu lintas sebagaimana diuraikan dalam sub sub bab berikut.

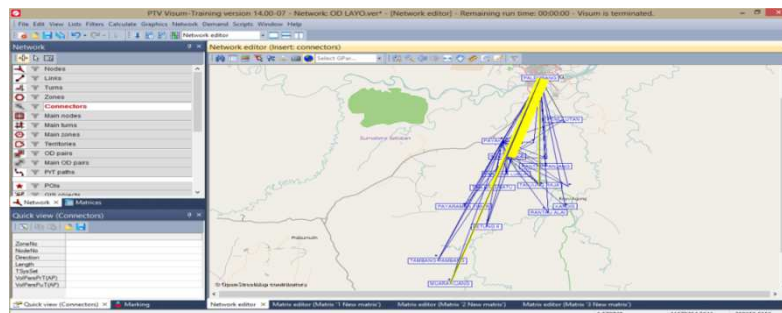
1) Matriks Asal – Tujuan

- a) Angkutan penumpang pribadi. Matriks ini dapat menjelaskan tentang karakteristik perjalanan penumpang angkutan pribadi seperti gambar *desire line* diagram berikut.



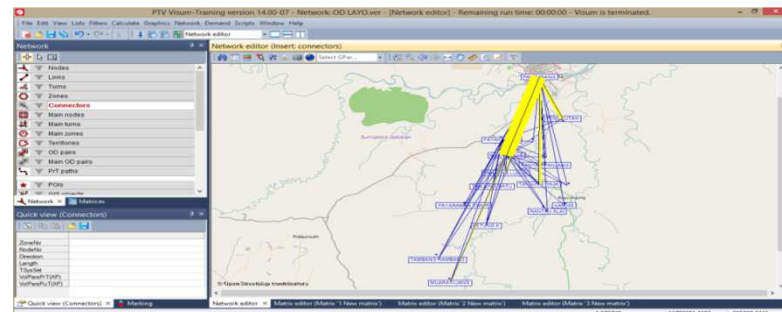
Gambar 3 Garis Keinginan Perjalanan untuk Angkutan Pribadi (hasil analisis)

- b) Angkutan penumpang umum. Matriks ini dapat menjelaskan tentang karakteristik perjalanan penumpang angkutan umum seperti gambar *desire line* diagram berikut.



Gambar 4 Garis Keinginan Perjalanan untuk Angkutan Umum (hasil analisis)

- c) Angkutan barang. Matriks ini dapat menjelaskan tentang karakteristik perjalanan angkutan barang seperti gambar *desire line* diagram berikut.



Gambar 5 Garis Keinginan Perjalanan untuk Angkutan Barang (hasil analisis)

d) Asal – maksud perjalanan

Dari tabel 3 berikut, dapat dilihat jumlah perjalanan terbanyak adalah dari zona 1 dengan maksud perjalanan 4 (urusan pribadi) yaitu 24,16% dan dari zona 17 sebesar 21,33%. Jumlah perjalanan yang dilakukan dengan maksud 4 adalah 51,30%. Perjalanan dengan maksud 3 (bekerja) terbanyak dilakukan dari zona 17 yaitu 8,72% dan zona 1 sebanyak 8,43%. Jumlah perjalanan yang dilakukan dengan maksud 3 adalah 19,02%. Perjalanan dengan maksud 6 (sekolah/kuliah) dari zona 1 ada 4,85% dan zona 17 sebanyak 3,28%. Jumlah perjalanan yang dilakukan dengan maksud 6 adalah 10,37%.

Tabel 3 Matriks Asal– Maksud Perjalanan (hasil analisis)

Zona Asal	Maksud								Total (orang)
	1	2	3	4	5	6	7	8	
1	7	11	113	324	39	65	33	8	600
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	1	0	0	7	0	8	1	0	17
4	1	0	13	10	0	2	0	0	26
5	0	0	5	0	0	0	0	0	5
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	0	3	7	24	0	2	0	0	36
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	3	0	15	2	8	3	2	33
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	22	0	10	0	0	32
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	30	4	117	286	10	44	92	9	592
Jumlah	39	21	255	688	51	139	129	19	1341

e) Matriks jenis moda – maksud perjalanan

Jenis moda dibagi 2 kelompok yaitu angkutan pribadi dan angkutan umum. Sedangkan untuk maksud perjalanan menggunakan kode yang sama seperti pada matriks asal – maksud perjalanan sebelumnya.

Tabel 4 Matriks Jenis Moda – Maksud Perjalanan (hasil analisis)

Jenis Moda	Maksud								Total (orang)
	1	2	3	4	5	6	7	8	
Angkutan Pribadi	26	21	197	471	26	93	86	18	938
Angkutan Umum	13	0	58	217	25	46	43	1	403
Jumlah	39	21	255	688	51	139	129	19	1341

Dari tabel 4 terlihat total perjalanan adalah 1341 orang, dimana ada 69,95% yang menggunakan angkutan pribadi dan 30,05% yang menggunakan angkutan umum. Perjalanan menggunakan angkutan pribadi dengan maksud perjalanan 4 ada 35,12%, maksud perjalanan 3 ada 14,69% dan maksud perjalanan 6 sebanyak 6,94. Sedangkan jumlah perjalanan menggunakan angkutan umum dengan maksud perjalanan 4 16,18%, maksud perjalanan 3 ada 4,33% dan maksud perjalanan 6 sebanyak 3,43.

2) Hasil penghitungan volume lalu lintas

Penghitungan volume lalu lintas (*traffic counting*) dimaksudkan untuk mengetahui jumlah kendaraan yang lewat di ruas jalan tertentu, dalam hal ini di ruas jalan Palembang – Ogan

Iilir. Survei dilakukan di perbatasan Kotamadya Palembang dan Kabupaten Ogan Ilir untuk kedua arah. Hasil dari survei penghitungan volume lalu lintas dapat dilihat pada tabel 5 dan tabel 6 berikut.

Tabel 5 Volume Lalu Lintas Arah Palembang – Ogan Ilir (hasil analisis)

Tahun	Jenis Kendaraan						
	Sepeda Motor	Mobil Pribadi	Angkutan Umum	Bus	Pick Up	Truk (Umum)	Truk (Cair)
2011	31,93% (3721)	28,70% (3345)	2,39% (279)	1,46% (170)	6,37% (742)	26,14% (3046)	3,01% (351)
2015	31,08% (5875)	32,17% (6081)	1,13% (214)	1,19% (225)	5,12% (968)	26,99% (5102)	2,31% (436)

Tabel 6 Volume Lalu Lintas Arah Ogan Ilir – Palembang (hasil analisis)

Tahun	Jenis Kendaraan						
	Sepeda Motor	Mobil Pribadi	Angkutan Umum	Bus	Pick Up	Truk (Umum)	Truk (Cair)
2011	35,97% (4333)	28,09 (3383)	1,72% (207)	13,57% (430)	6,06% (730)	21,05% (2535)	3,55% (427)
2015	33,97% (5184)	25,52% (3894)	1,07% (164)	3,29% (502)	7,66% (1169)	25,12% (3833)	3,36% (513)

Untuk menghitung nilai interaksi antara dua wilayah, diperlukan data penduduk dan jarak tempuh. Sedangkan untuk menghitung besar indeks konektivitasnya harus diketahui jumlah ruas dan titik simpul yang menghubungkan wilayah itu.

1) Interaksi

Nilai interaksi antara dua wilayah dihitung dengan menggunakan model gravitasi, rumus W. J. Reilly. Dimana I_{AB} adalah interaksi antara dua daerah, k adalah konstanta empiris yang diambil = 1, P_A adalah jumlah penduduk Kota Palembang (1.535.900 orang), P_B jumlah penduduk kecamatan di Kabupaten Ogan Ilir dan d_{AB} adalah rute dari Palembang ke ibukota kecamatan. Dari data sekunder tersebut, dihitung nilai interaksinya, yang hasilnya menunjukkan Kecamatan Pemulutan dan Kecamatan Indralaya paling kuat interaksinya seperti tabel 7 berikut.

Tabel 7 Perhitungan Nilai Interaksi (I_{AB}) Ibukota Kecamatan di Kabupaten Ogan Ilir Terhadap Kota Palembang (BPS Ogan Ilir, Google map dan hasil analisis)

Kecamatan	Jumlah Penduduk	Jarak Dari Palembang	Nilai Interaksi (I_{AB})	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Jarak Dari Palembang	Nilai Interaksi (I_{AB})
	(orang)	(km)			(orang)	(km)	
Indralaya	38.834	37.7	41.965.497	Tanjung Raja	42.646	51	25.182.619
Indralaya Utara	36.584	37.5	39.956.882	Sungai Pinang	24.147	57.9	11.062.900
Indralaya Selatan	21.251	41.6	18.860.606	Rantau Panjang	16.854	52.2	9.500.029
Pemulutan	43.049	21.8	139.127.513	Muara Kuang	18.267	96.6	3.006.602
Pemulutan Barat	12.865	33.4	17.712.497	Rambang Kuang	20.739	87.6	4.150.903
Pemulutan Selatan	17.310	40.4	16.289.107	Lubuk Keliat	17.216	67.6	5.786.311
Tanjung Batu	43.805	67.2	14.898.690	Rantau Alai	10.941	69.4	3.489.000
Payaraman	22.942	65.9	8.113.783	Kandis	10.825	66.8	3.725.958

2) Konektivitas

Dari peta jaringan jalan di Kabupaten Ogan Ilir, dapat dihitung nilai indeks konektivitas untuk setiap ibukota kecamatannya. Untuk memudahkan menghitung jumlah ruas dan simpul, maka gambar jaringan jalan dibagi menjadi ruas-ruas antara Palembang dengan ibukota kecamatan yang ditinjau. Nilai indeks konektivitas dihitung menggunakan rumus Kansky dan disajikan dalam tabel 8 berikut.

Tabel 8 Perhitungan Nilai Indeks Konektivitas (β) Ibukota Kecamatan di Kabupaten Ogan Ilir Terhadap Kota Palembang (hasil analisis)

Kecamatan	Jumlah Jaringan	Jumlah Simpul	Indeks Konektivitas	Kecamatan	Jumlah Jaringan	Jumlah Simpul	Indeks Konektivitas
	(e)	(v)	(β)		(e)	(v)	(β)
Indralaya	1	2	0.500	Tanjung Raja	3	4	0.750
Indralaya Utara	1	2	0.500	Sungai Pinang	4	5	0.800
Indralaya Selatan	2	3	0.667	Rantau Panjang	3	4	0.750
Pemulutan	2	2	1.000	Muara Kuang	5	6	0.833
Pemulutan Barat	3	3	1.000	Rambang Kuang	6	6	1.000
Pemulutan Selatan	4	4	1.000	Lubuk Keliat	5	5	1.000
Tanjung Batu	3	4	0.750	Rantau Alai	5	5	1.000
Payaraman	3	4	0.750	Kandis	5	6	0.833

Dari tabel 8 di atas, nilai terbesar terdapat pada wilayah Kecamatan Pemulutan, Pemulutan Barat, Pemulutan Selatan, Rambang Kuang, Lubuk Keliat dan Rantau Alai dengan nilai indeks konektivitas 1. Hal ini disebabkan adanya rute-rute alternatif untuk menuju wilayah-wilayah tersebut. Sementara nilai indeks konektivitas terkecil terdapat pada Kecamatan Indralaya dan Indralaya Utara yaitu 0,5, karena untuk menuju kedua wilayah tersebut dari Palembang tidak terdapat jalur alternatif.

Rencana Fasilitas

Untuk merencanakan fasilitas yang dibutuhkan, perlu dilihat sensitivitas dari nilai k dengan cara mengasumsikan jumlah penduduk menjadi minimum atau dikurangi (P_{\min}) dan jumlah penduduk tetap atau bertambah (P_{\max}).

Dari data penduduk diketahui jumlah penduduk maksimal adalah 43.805 jiwa dan jumlah penduduk minimal 10.825 orang. Dengan mengasumsikan jumlah penduduk Palembang tetap (1.535.900 orang) dan jarak tempuh dari Palembang ke masing-masing ibukota kecamatan tidak berubah, maka dihitung nilai k seperti tersaji pada tabel 9.

Tabel 9. Perhitungan Nilai Konstanta Empiris (k) dengan Asumsi Jumlah Penduduk Maksimal dan Minimal (hasil analisis)

Kecamatan	Jarak Dari Palembang (km)	k Berdasarkan P_{\max}	k Berdasarkan P_{\min}	Kecamatan	Jarak Dari Palembang (km)	k Berdasarkan P_{\max}	k Berdasarkan P_{\min}
		Indralaya	37,7			0,887	3,587
Indralaya Utara	37,5	0,835	3,380	Sungai Pinang	57,9	0,551	2,231
Indralaya Selatan	41,6	0,485	1,963	Rantau Panjang	52,2	0,385	1,557
Pemulutan	21,8	0,983	3,977	Muara Kuang	96,6	0,417	1,687
Pemulutan Barat	33,4	0,294	1,188	Rambang Kuang	87,6	0,473	1,916
Pemulutan Selatan	40,4	0,395	1,599	Lubuk Keliat	67,6	0,393	1,590
Tanjung Batu	67,2	1,000	4,047	Rantau Alai	69,4	0,250	1,011
Payaraman	65,9	0,524	2,119	Kandis	66,8	0,247	1,000

Dari nilai k yang diperoleh tersebut, maka dihitung perbaikan nilai interaksi seperti pada tabel 10 berikut.

Tabel 10 Perhitungan Perbaikan Nilai Interaksi (I) dengan Asumsi Jumlah Penduduk Maksimal dan Minimal (hasil analisis)

Kecamatan	I Berdasarkan P _{Bmax}	I Berdasarkan P _{Bmin}	Kecamatan	I Berdasarkan P _{Bmax}	I Berdasarkan P _{Bmin}
Indralaya	37.203244	150.548.554	Tanjung Raja	24.516.333	99.209.049
Indralaya Utara	33.370.222	135.037.652	Sungai Pinang	6.098.296	24.677.677
Indralaya Selatan	9.149.794	37.026.027	Rantau Panjang	3.655.142	14.791.084
Pemulutan	136.726.408	553.284.092	Muara Kuang	1.253.775	5.073.588
Pemulutan Barat	5.201.947	21.050.464	Rambang Kuang	1.965.200	7.952.477
Pemulutan Selatan	6.436.810	26.047.524	Lubuk Keliat	2.274.104	9.202.507
Tanjung Batu	14.898.690	60.289.802	Rantau Alai	871.434	3.526.388
Payaraman	4.249.433	17.195.973	Kandis	920.751	3.725.958

Dari tabel 9 dan tabel 10, terlihat bahwa jika diasumsikan jumlah penduduk minimum, maka akan diperoleh nilai konstanta (k) yang besar sehingga menyebabkan nilai interaksi baru yang besar, hal ini dapat mengakibatkan rentannya terjadi urbanisasi penduduk kecamatan di Ogan Ilir ke Kota Palembang. Sementara jika diasumsikan jumlah penduduk maksimum, maka akan didapatkan nilai konstanta (k) yang kecil sehingga menyebabkan interaksi baru yang kecil, hal akan menyebabkan tidak terjadinya urbanisasi penduduk atau ibu kota kecamatan sudah mandiri.

Setelah didapat gambaran interaksi (I) baru yang mencerminkan dua hal di atas, yaitu pertama rentan terjadinya urbanisasi atau penduduk kecamatan tertarik ke Kota Palembang dan yang kedua penduduk telah mandiri sehingga tetap melakukan kegiatan di wilayahnya, maka dibuat rencana kegiatan kecamatan dan jaringan. Rencana kegiatan kecamatan dapat berupa rencana pembangunan rumah sakit, sekolah, pasar dan pusat perdagangan sehingga penduduk dapat memenuhi kebutuhannya tanpa harus melakukan perjalanan ke Kota Palembang. Fasilitas jaringan diantaranya adalah rencana penambahan ruas jalan antar zona, rencana pembangunan jalan bebas hambatan dan rencana kendaraan umum dengan daya angkut massal.

KESIMPULAN

- 1) Dari survei Asal – Tujuan diperoleh perjalanan terbanyak untuk angkutan penumpang pribadi dari Kecamatan Indralaya ke Palembang 43,71% dan Palembang ke Kecamatan Indralaya 27,93%; untuk angkutan penumpang umum dari Kecamatan Indralaya ke Palembang 47,15% dan Palembang ke Kecamatan Indralaya 11,17%; untuk angkutan barang dari Kecamatan Indralaya ke Palembang 28,81% dan Palembang ke Kecamatan Indralaya 37,29%. Perjalanan terbanyak dilakukan dengan maksud urusan pribadi sebesar 51,30%, yang menggunakan kendaraan pribadi ada 35,12% dan yang menggunakan kendaraan umum sebanyak 16,18%. Angkutan pribadi digunakan sebanyak 69,95% dan angkutan umum sebesar 30,05%. Dari penghitungan volume lalu lintas tahun 2015, diperoleh persentase sepeda motor 32,53%, kendaraan pribadi 28,85%, angkutan umum 1,10%, bus 2,24%, pick up 6,39%, truk (umum) 26,06% dan truk (cair) 2,84%.

- 2) Nilai interaksi tertinggi adalah Kecamatan Pemulutan (139.127.513) dan yang terendah adalah Kecamatan Muara Kuang (3.006.602). Ada enam kecamatan yang nilai indeks konektivitasnya 1, hal ini disebabkan adanya rute-rute alternatif untuk menuju wilayah-wilayah tersebut. Sementara nilai indeks konektivitas terkecil terdapat pada Kecamatan Indralaya dan Indralaya Utara yaitu 0,5, karena untuk menuju kedua wilayah tersebut dari Palembang tidak terdapat jalur alternatif.
- 3) Untuk menghindari terjadinya urbanisasi atau penduduk kecamatan tertarik ke Kota Palembang dan membuat penduduk lebih mandiri sehingga tetap melakukan kegiatan di wilayahnya, maka dibuat rencana kegiatan kecamatan dan jaringan. Rencana kegiatan kecamatan dapat berupa rencana pembangunan rumah sakit, sekolah, pasar dan pusat perdagangan sehingga penduduk dapat memenuhi kebutuhannya tanpa harus melakukan perjalanan ke Kota Palembang. Fasilitas jaringan diantaranya adalah rencana penambahan ruas jalan antar zona, rencana pembangunan jalan bebas hambatan dan rencana kendaraan umum dengan daya angkut massal

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik, 2014, Ogan Ilir Dalam Angka 2014, Indralaya, Pemerintah Kabupaten Ogan Ilir.
- Badan Pusat Statistik, 2014, Palembang Dalam Angka 2014, Palembang, Pemerintah Kota Palembang.
- Johannes, Schlaich, 2013, *Vision Suite Group Meeting : New Development in PTV Visum*, Bali, PTV Group,
- Kansky, K., J., 1963, *Structure of Transportation Networks : Relationships, Between Network Geometry and Regional Characteristics*, Chicago, University of Chicago.
- Morlok, Edward K., 1988, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Jakarta, Penerbit Erlangga, hal. 94.
- Reilly, W., J., 1929, *Methods for the Study of Retail Relationships*, Texas, University of Texas Bulletin No 2944.