

STUDI PENGADAAN PARK AND RIDE DI TERMINAL ALANG-ALANG LEBAR KOTA PALEMBANG

Rio Yudhaprawira
Mahasiswa Program Studi Teknik
Sipil
Bidang Kajian Utama
Transportasi
Pascasarjana Universitas
Sriwijaya
Jl. Padang Selasa No.524
Palembang
Sumatera Selatan
sisvariona@gmail.com

Erika Buchari
Dosen Jurusan Teknik Sipil
Bidang Kajian Utama
Transportasi
Pascasarjana Universitas
Sriwijaya
Jl. Padang Selasa No.524
Palembang
Sumatera Selatan
eribas17@gmail.com

Joni Arliansyah
Dosen Jurusan Teknik Sipil
Bidang Kajian Utama
Transportasi
Pascasarjana Universitas
Sriwijaya
Jl. Padang Selasa No.524
Palembang
Sumatera Selatan
joniarliansyah@yahoo.com

Abstract

With the rapid growth of population in line with rapid increasing of number of vehicles and vehicles ownership in Palembang, thus causes congestion in the streets, especially in the center of town. Moreover, compounded by many vehicles parked on the street. One way to overcome these problems by diverting the private vehicles use to public transport modes, in addition, Park and Ride system must be applied in the terminals during will be heading to downtown Palembang

The aim of this study is to determine the characteristics of the trip and measure the potential application of the park and ride system for people, this system is used to determine the magnitude of the supply needs of the vehicle that will carry out the transfer of the vehicle Park and Ride particularly in the Alang-alang lebar district area.

The analysis conducted in this study is a descriptive analysis, analysis of origin-destination matrix and modal choices matrix method is used with the base crosstabulation, and analysis of parking supply in the Alang-alang lebar terminal. In addition, before the analysis done, previously conducted *Revealed Preference (RP)* survey and traffic count to obtain more accurate data from this study.

From the result of the research that has been conducted, the population with more frequent trip are males aged between 25-55 years with the status as a private employee and student, and the district with the most attracted trips are Ilir Barat I and Sukarami, as well as the magnitude of potential Park and Ride vehicles in alang alang lebar area are 16.065 motorcycles and 2.768 cars.

Keywords: *Congestion, Park and Ride, Revealed Preference and Traffic Count Survey, Potential vehicles Park and Ride.*

Abstrak

Dengan semakin pesatnya pertumbuhan penduduk yang sejalan dengan tingkat pertumbuhan jumlah kendaraan dan kepemilikan kendaraan di Kota Palembang, sehingga mengakibatkan terjadinya kemacetan di ruas-ruas jalan khususnya di pusat kota Palembang. Selain itu, hal ini diperburuk dengan adanya kendaraan yang parkir di badan jalan (*Parking On The Street*) di pusat kota Palembang. Salah satu cara mengatasi permasalahan tersebut dengan melakukan pengalihan penggunaan kendaraan pribadi ke moda angkutan umum, selain itu diberlakukannya sistem *Park and Ride* di terminal-terminal Kota Palembang pada saat akan menuju ke pusat kota Palembang.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik perjalanan dan besarnya potensi masyarakat yang akan melakukan sistem *Park and Ride*, sistem ini digunakan untuk mengetahui kebutuhan besarnya *supply* kendaraan dari pengalihan kendaraan yang akan melakukan *Park and Ride* khususnya di kawasan Alang-Alang Lebar Kota Palembang.

Analisis yang dilakukan pada penelitian ini adalah analisis deskriptif, analisis matriks perjalanan asal-tujuan dan matriks pemilihan moda yang digunakan dengan dasar metode *crosstabulasi*, serta analisis *supply* parkir di terminal Alang-Alang Lebar Kota Palembang. Selain itu, sebelum analisis dilakukan terlebih dahulu

dilakukan survei *Revealed Preference (RP)* dan *Traffic Count* guna mendapatkan data yang lebih akurat dari penelitian ini.

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, populasi yang sering melakukan perjalanan yaitu laki-laki yang berusia antara 25-55 tahun yang berstatus sebagai karyawan swasta dan pelajar/ mahasiswa, dan kecamatan yang paling banyak dituju adalah kecamatan Sukarami dan Ilir Barat I, serta besarnya potensi *Park and Ride* kendaraan di kawasan Alang-Alang Lebar Kota Palembang untuk jenis kendaraan motor sebanyak 16.065 kendaraan, dan untuk jenis kendaraan mobil sebanyak 2.768 kendaraan.

Kata Kunci: Kemacetan, *Park and Ride*, Survei *Revealed Preference* dan *Traffic Count*, Potensi *Park and Ride* kendaraan.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Park and Ride adalah suatu kegiatan rangkaian perjalanan yang dilakukan untuk memarkirkan kendaraan pribadi ditempat yang telah disediakan dan melanjutkan perjalanan beralih ke moda transportasi umum. Salah satu penyebab kemacetan diakibatkan oleh bertambahnya jumlah kepemilikan kendaraan dan kendaraan yang parkir di badan jalan (*Parking On The Street*) pusat kota Palembang yang berdampak pada turunnya keefisienan pengoperasian angkutan umum dan juga menyebabkan turunnya tingkat kinerja ruas jalan. Berdasarkan survei terdahulu yang telah dilakukan oleh mahasiswa Universitas Sriwijaya (Buchari E, 2011) penyebab orang masih malas untuk pindah ke moda Trans Musi adalah akses yang masih sulit dan belum terhubung, tidak ekonomis, serta waktu perjalanan yang tidak efisien. Maka dari itu perlunya dilakukan *Park and Ride* kendaraan pada setiap terminal-terminal di kota Palembang sebelum akan memasuki pusat kota Palembang, untuk mengurangi populasi kendaraan yang ada di pusat perkotaan Palembang, salah satu gunanya untuk mengurangi tingkat kemacetan pada ruas-ruas jalan kawasan pusat kota Palembang.

Perumusan Masalah

1. Bagaimana karakteristik perjalanan masyarakat dan rangkaian perjalanan serta penggunaan moda transportasi dengan pengadaan *Park and Ride*.
2. Bagaimana pengadaan *Park and Ride* di Terminal Alang-Alang Lebar Kota Palembang.
3. Berapa besar volume kapasitas pelataran parkir yang dibutuhkan untuk kendaraan yang akan melakukan *Park and Ride* di Terminal Alang-Alang Lebar.

Tujuan

1. Untuk mengetahui karakteristik perjalanan dan rangkaian perjalanan serta penggunaan moda transportasi.
2. Untuk mengetahui besarnya potensi bagaimana pengadaan *Park and Ride* di Terminal Alang-Alang Lebar Kota Palembang.
3. Mengetahui *supply*/ penyediaan yang dibutuhkan untuk lahan parkir kendaraan di terminal sesuai kebutuhan dan hasil survei.

TINJAUAN PUSTAKA

Komponen Multimoda

Beberapa komponen yang harus dimiliki angkutan multimoda adalah sebagai berikut (Buchari E,2008) :

1. Moda Penghubung (Connecting Modes)
Yaitu moda yang didefinisikan sebagai moda penghubung sebelum dan sesudah moda utama yang sedang digunakan (Krygman,2004).
2. Moda Utama (Main Modes)
Yaitu suatu moda biasanya yang digunakan dalam perjalanan paling panjang dan paling lama dari moda yang lainnya.
3. Jaringan Multimoda (Multimodal Network, Main Route, Feeder Route)
Adalah beberapa jaringan yang terpadu antar moda-moda terdiri dari rute utama dan rute pengumpan.
4. Fasilitas Peralihan Moda (Transfer Point)
Ialah suatu fasilitas yang digunakan untuk peralihan moda dari moda satu ke moda lainnya dalam satu jenis, contohnya : kombinasi transportasi darat ke darat.
5. Fasilitas Peralihan Antar Moda dengan Jaringan Berbeda (Intermodal Transfer Point)
Yaitu suatu peralihan atau titik sambung antar dua jenis moda dari dua jenis jaringan yang berbeda. Misalnya, antar moda jaringan sungai dan moda jaringan jalan, atau kereta api.
6. Peraturan
Ialah suatu alat sebagai petunjuk (aturan main) tentang transportasi multimoda yang terdiri dari moda utama, moda pengumpan (feeder), moda sebelum dan sesudah, ketersambungan dengan moda lain melalui Transfer Point dan Intermodal Transfer Point.

Satuan Ruang Parkir (SRP)

Dalam penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) berdasarkan kriteria sudut ruang parkir (Keputusan Menteri Perhubungan No.04,1994) dalam tabel.1 berikut :

Tabel 1. Satuan Ruang Parkir (SRP)

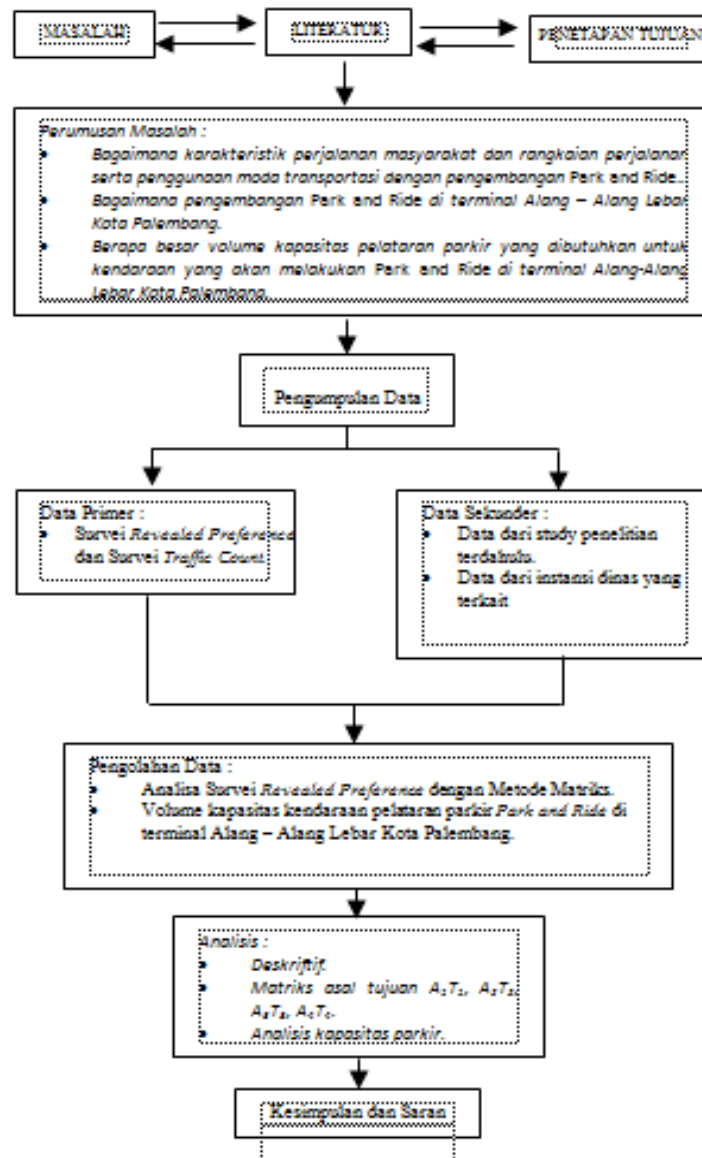
K R I T E R I A P A R K I R						
Sudut Parkir (^o)	Jenis Kendaraan	Lebar Ruang Parkir A (m)	Ruang Parkir Efektif D (m)	Ruang Manuver M (m)	D + M E (m)	D + M – J (m)
0°	Mobil	2,3	2,3	3,0	5,3	2,8
30°		2,5	4,5	2,9	7,4	4,9
45°		2,5	5,1	3,7	8,8	6,3
60°		2,5	5,3	4,6	9,9	7,4
90°		2,5	5,0	5,8	10,8	8,3
	Motor	0,75	2,0	-	-	-

Keterangan : J = Lebar pengurangan ruang manuver (2,5 meter)

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, 1994

METODOLOGI PENELITIAN

Alur kegiatan dibuat secara terstruktur dan sistematis agar waktu penelitian lebih efektif dan tidak terjadi pekerjaan yang berulang-ulang. Alur kegiatan dalam penelitian ini disajikan pada gambar.1 tentang bagan alir penelitian di bawah berikut :



Gambar 1. Bagan Alir Rencana Kegiatan

Sumber Data Dan Variabel Penelitian

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari penyebaran kuisioner di lapangan yang mencakupi pada semua kelurahan di kawasan kecamatan Alang-Alang Lebar Kota Palembang dan disekitar terminal Alang-Alang Lebar Kota Palembang. Sedangkan data sekunder dilakukan untuk mendapatkan data yang sudah ada, yang diperoleh baik itu dari hasil penelitian terdahulu yang relevan dan dari instansi/ dinas yang terkait.

Analisis Data

Metode analisis yang dilakukan yaitu :

1. Deskriptif
2. Analisis matriks perjalanan dengan dasar metode *Crosstabulasi*, dengan menggunakan matriks asal-tujuan (Matriks $A_1T_1, A_2T_2, A_3T_3, A_4T_4$), dan matriks pemilihan moda yang digunakan.
3. Analisis *supply* parkir.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Deskriptif Data

Data yang dianalisis dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Yang diperoleh dari sample responden sebanyak 400 sample.

Tabel 2. Karakteristik Perjalanan

No.	Karakteristik	Variabel	Sample (Orang)
1	Status Keluarga	Anak-anak	144
		Bapak	133
2	Jenis Kelamin	Laki-laki	209
3	Umur	25-55 Tahun	196
4	Status Pekerjaan	Karyawan	92
		Pelajar/mhs	77
5	Penghasilan	1-2 Juta/Bln	163

Sumber : Pengolahan Data, 2013.

Bahwa yang sering melakukan perjalanan di daerah kawasan Alang-Alang Lebar Kota Palembang yaitu bapak-bapak sebanyak 133 responden, anak laki-laki sebanyak 144 responden, dengan memiliki usia berkisar antara 25-55 tahun sebanyak 196 responden, memiliki status sebagai karyawan swasta sebanyak 92 responden, dan mahasiswa sebanyak 77 responden, serta berpenghasilan berkisar antara 1-2 Juta/ bulan sebanyak 163 responden.

Matriks Asal-Tujuan

Setelah dilakukan pengambilan data dari survei lapangan yang didapat dengan penyebaran kuisioner, setelah itu dimasukkan ke dalam matriks dengan dasar metode *crosstabulasi*, dan didapatkan hasil bahwa kawasan kecamatan yang paling banyak dituju pada hari kerja adalah kecamatan Sukarami dan kecamatan Ilir Barat I. Dan moda jenis kendaraan yang paling banyak digunakan ialah kendaraan motor dan kendaraan mobil. Yang dapat dilihat dalam tabel berikut :

Tabel 3. Matriks Populasi Asal-Tujuan Pada Hari Kerja, 26 September 2013

Tujuan Perjalanan (Kecamatan) *																						
O \ D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	151	152	153	154	16	17	TOTAL	
Asal Perjalanan (Kecamatan)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	135	0	0	135	
	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	135	0	0	135	
	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	135	0	0	135	
	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	135	0	0	135	
	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	540	0	0	540
Alang-Alang Lebar	151	1215	0	945	0	675	405	0	135	135	0	0	0	270	1620	405	405	0	405	0	135	6750
	152	675	0	135	0	945	0	0	135	0	0	135	0	270	3645	0	540	0	540	0	0	7020
	153	135	0	1215	0	405	675	0	135	0	135	0	0	540	675	270	540	2295	675	135	270	8100
	154	270	0	405	0	135	135	0	270	135	405	135	270	0	0	0	0	0	1485	135	0	3780
Luar Kota	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	270	0	0	270	
	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	TOTAL	2295	0	2700	0	2160	1215	0	675	270	540	270	270	1080	5940	675	1485	2295	4455	270	405	27000

Sumber : Pengolahan Data

*1. Kec. Bukit Kecil ; *2. Kec. Gandus ; *3. Kec. Ilir Barat.I ; *4. Kec. Ilir Barat.II ; *5. Kec. Ilir Timur.I ; *6. Kec. Ilir Timur.II ; *7. Kec. Kalidoni ; *8. Kec. Kemuning ; *9. Kec. Kertapati ; *10. Kec. Plaju ; *11. Kec. Sako ; *12. Kec. Seberang Ulu.I ; *13. Kec. Seberang Ulu.II ; *14. Kec. Sukarami ; *151. Kec. Kec. Alang-Alang Lebar, Kel.Srijaya ; *152. Kec. Alang-Alang Lebar, Kel.Karya Baru ; *153. Kec. Alang-Alang Lebar, Kel.Talang Kelapa ; *154. Kec. Alang-Alang Lebar, Kel.Alang-Alang Lebar ; *16. Luar Kota Palembang Bagian Utara (seperti : Banyuasin, Musi Banyuasin, Jambi, dan sekitarnya) ; *17. Luar Kota Palembang Bagian Selatan (seperti : Indralaya, Ogan Komering Ilir, Ogan Komering Ulu, dan sekitarnya).

Supply Lahan Parkir

Dari hasil tabel matriks moda perjalanan yang digunakan bahwa yang menggunakan motor sebanyak 16.065 kendaraan dan yang menggunakan kendaraan mobil sebanyak 2.768 kendaraan. Untuk volume *supply* parkir di kawasan terminal Alang-Alang Lebar Kota Palembang, dapat kita lakukan dengan cara mengasumsikannya dengan Satuan Ruang Parkir (SRP).

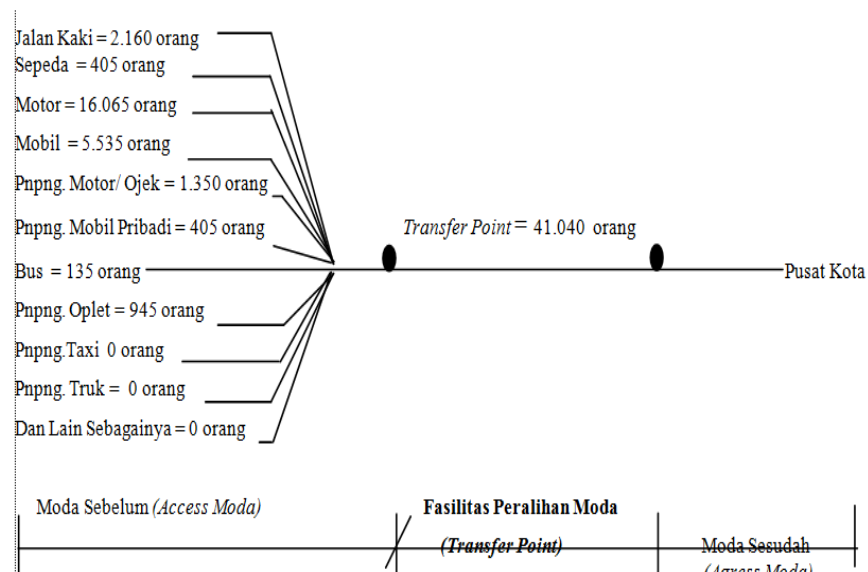
Tabel 4. Matriks Moda Yang Digunakan Pada Hari Kerja, Tanggal 26 September 2013

Moda Kendaraan *												
O \ D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	TOTAL
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
151	540	0	4455	675	135	0	135	810	0	0	0	6750
152	405	0	4320	1350	270	405	0	0	0	0	0	6750
153	135	0	3240	2565	810	0	0	135	0	0	0	6885
154	1080	405	4050	945	135	0	0	0	0	0	0	6615
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	2160	405	16065	5535	1350	405	135	945	0	0	0	27000

Sumber : Pengolahan Data

*1.Jalan Kaki ; *2.Sepeda ; *3.Motor ; 4.Mobil ; *5.Penumpang Motor/ Ojek ; *6.Penumpang Mobil Pribadi ; *7.Bus ; *8.Penumpang Oplet ; *9.Penumpang Taxi ; *10.Penumpang Truk ; *11. Kendaraan lainnya.

@1. Kec. Bukit Kecil ; @2. Kec. Gandus sx ; @3. Kec. Ilir Barat.I ; @4. Kec. Ilir Barat.II ; @5. Kec. Ilir Timur.I ; @6. Kec. Ilir Timur.II ; @7. Kec. Kalidoni ; @8. Kec. Kemuning ; @9. Kec. Kertapati ; @10. Kec. Plaju ; @11. Kec. Sako ; @12. Kec. Seberang Ulu.I ; @13. Kec. Seberang Ulu.II ; @14. Kec. Sukarami ; @151. Kec. Kec. Alang-Alang Lebar, Kel.Srijaya ; @152. Kec. Alang-Alang Lebar, Kel.Karya Baru ; @153. Kec. Alang-Alang Lebar, Kel.Talang Kelapa ; @154. Kec. Alang-Alang Lebar, Kel.Alang-Alang Lebar ; @16. Luar Kota Palembang Bagian Utara (seperti : Banyuasin, Musi Banyuasin, Jambi, dan sekitarnya) ; @17. Luar Kota Palembang Bagian Selatan (seperti : Indralaya, Ogan Komering Ilir, Ogan Komering Ulu, dan sekitarnya).



Gambar 2. Rencana Asumsi Transfer Point Untuk Park and Ride Di Kawasan Kecamatan Alang-Alang Lebar Kota Palembang (Sumber : Pengolahan Data)

Dengan diasumsikan bahwa semua skenario potensi *Park and Ride* tidak sekaligus diparkir bersamaan, maka luasan parkir yang dibutuhkan menjadi maksimal 3 jam atau $\frac{1}{4}$ dari jumlah kendaraan *Park and Ride*. Dibuat berdasarkan skenario 1, 2, dan 3 pada tabel berikut :

Tabel 5. Luas Lahan Yang Dibutuhkan Untuk *Park and Ride*

Di Terminal Alang-Alang Lebar Kota Palembang
 Untuk Skenario I

No.	Jenis Kendaraan	Potensi Perpindahan Moda 25 % (Orang)	Potensi <i>Park and Ride</i> (Kendaraan)	Sudut Parkir	SRP Kendaraan (m)	Luas Lahan yang dibutuhkan (m ²)
1.	Motor	4.016	1.004	90°	0,75 x 2,0	1.506
2.	Mobil	1.384	173	90°	2,50 x 5	2.162,5
Total						3.668,5

Sumber : Pengolahan Data

Tabel 6. Luas Lahan Yang Dibutuhkan Untuk *Park and Ride*

Di Terminal Alang-Alang Lebar Kota Palembang
 Untuk Skenario II

N o.	Jenis Kendaraan	Potensi Perpindahan Moda 50 % (Orang)	Potensi <i>Park and Ride</i> (Kendaraan)	Sudut Parkir	SRP Kendaraan (m)	Luas Lahan yang dibutuhkan (m ²)
1.	Motor	8.032	2.008	90°	0,75 x 2,0	3.012
2.	Mobil	2.767	346	90°	2,50 x 5	4.325
Total						7.337

Sumber : Pengolahan Data

Tabel 7. Luas Lahan Yang Dibutuhkan Untuk *Park and Ride*

Di Terminal Alang-Alang Lebar Kota Palembang
Untuk Skenario III

N o.	Jenis Kendaraan	Potensi Perpindahan Moda 75 % (Orang)	Potensi Park and Ride (Kendaraan)	Sudut Parkir	SRP Kendaraan (m)	Luas Lahan yang dibutuhkan (m ²)
1.	Motor	12.048	3.012	90o	0,75 x 2,0	4.518
2.	Mobil	4.151	519	90o	2,50 x 5	6.487,5
Total						11.005,5

Sumber : Pengolahan Data

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari hasil penelitian yang dilakukan maka didapatkan kesimpulan sebagai berikut :

1. Karakteristik masyarakat yang sering melakukan perjalanan di kawasan Alang-Alang Lebar Kota Palembang yaitu bapak-bapak dan anak-anak dengan memiliki umur 25-55 tahun, dan memiliki status sebagai karyawan swasta dan pelajar/ mahasiswa,
2. Potensi *Park and Ride* untuk kawasan Alang-Alang Lebar Kota Palembang untuk jenis kendaraan motor sebanyak 4.016 kendaraan dan untuk jenis kendaraan mobil sebanyak 2.768 kendaraan.
3. Untuk kebutuhan penyediaan lahan parkir bagi kendaraan pribadi di kawasan terminal Alang-Alang Lebar dilakukan dengan beberapa skenario :
 - a. Skenario I untuk 3 tahun mendatang dari tahun.2013-2016 dengan pengalihan kendaraan sebanyak 25% dari jumlah potensi kendaraan keseluruhan yang akan dialihkan *Park and Ride*, jadi supply lahan yang dibutuhkan sebesar 3.668,5 m².
 - b. Skenario II untuk 3 tahun berikutnya dari tahun 2017-2020 dengan pengalihan kendaraan sebanyak 50% dari jumlah potensi kendaraan pribadi, jadi *supply* lahan parkir yang dibutuhkan sebesar 7.337 m².
 - c. Skenario III untuk 3 tahun selanjutnya di tahun.2021 dengan pengalihan kendaraan sebanyak 75% dari jumlah potensi kendaraan pribadi, jadi *supply* lahan parkir yang dibutuhkan sebesar 11.005,5 m².

Saran

Dari hasil penelitian yang dilakukan maka ada beberapa hal yang disarankan adalah :

1. Diperlukan kajian teknis dan non teknis yang lain untuk salah satu upaya untuk mengurangi tingkat kemacetan di Kota Palembang.
2. Hasil penelitian tersebut dapat dijadikan salah satu bahan pertimbangan dan bahan pendukung untuk perencanaan pengembangan dalam salah satu untuk mengurangi tingkat kemacetan di Kota Palembang pada umumnya dan di kawasan Alang-Alang Lebar pada khususnya.
3. Perlunya meningkatkan fasilitas angkutan umum, agar masyarakat dapat tertarik untuk beralih menggunakan dari angkutan pribadi ke angkutan umum.

DAFTAR PUSTAKA

- Alzahri S,2013. Rencana Mitigasi Emisi CO₂ Dengan Skema Park And Ride Dan Lajur Khusus Trans Musi Di Kota Palembang, Palembang.
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Palembang,2013. Rencana Detail Tata Ruang Kecamatan Alang-Alang Lebar Kota Palembang, Palembang.
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Palembang,2013. Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Palembang, Palembang.
- Buchari E,2007. Perencanaan Sistem Smart Card Untuk Angkutan Umum Multimoda Di Kota Palembang. FSTPT Proceeding, Simposium FSTPT X, UNTAR, Jakarta, Indonesia.
- Buchari E,2009. A Multimoda Public Transport Planning Guidance For Sustainable Transport In Developing Countries. International Journal Of Environment, Indersidence Enterprise Ltd,UK.
- Buchari E,2013. Pergub Penurunan Emisi CO₂ Sumatera Selatan, Palembang.
- Buchari E,2013. Laporan Penelitian Master Plan Kota Palembang Dan Sekitarnya. Bina Sarana Prasarana Perkotaan, Palembang.
- Badan Pusat Statistik,2012. Jumlah Penduduk Perkelurahan Pada Semua Kecamatan Di Kota Palembang, Palembang.
- Dinas Perhubungan Kota Palembang,2006. Keputusan Menteri Perhubungan. Jakarta. Pemerintah Kota Palembang.
- Dinas Perhubungan Kota Palembang,2012. Laporan Tahunan 2012, Palembang. Palembang.
- Dinas Perhubungan Kota Palembang,2008. Laporan Tahunan 2008 Terminal Alang-Alang Lebar Kota Palembang, Palembang. Pemerintah Kota Palembang.
- Dinas Perhubungan Kota Palembang,2009. Laporan Tahunan 2009 Terminal Alang-Alang Lebar Kota Palembang, Palembang. Pemerintah Kota Palembang.
- Dinas Perhubungan Kota Palembang,2010. Laporan Tahunan 2010 Terminal Alang-Alang Lebar Kota Palembang, Palembang. Pemerintah Kota Palembang.
- Dinas Perhubungan Kota Palembang,2011. Laporan Tahunan 2011 Terminal Alang-Alang Lebar Kota Palembang, Palembang. Pemerintah Kota Palembang.
- Dinas Perhubungan Kota Palembang,2012. Laporan Tahunan 2012 Terminal Alang-Alang Lebar Kota Palembang, Palembang. Pemerintah Kota Palembang.
- Dinas Perhubungan Kota Palembang,2013. Laporan Bulanan 2013 Terminal Alang-Alang Lebar Kota Palembang, Palembang. Pemerintah Kota Palembang.
- Direktur Lalu Lintas POLDA Sumatera Selatan,2008. Data Kendaraan Bermotor Persatwil/ SAMSAT. Palembang.
- Direktur Lalu Lintas POLDA Sumatera Selatan,2009. Data Kendaraan Bermotor Persatwil/ SAMSAT. Palembang.
- Direktur Lalu Lintas POLDA Sumatera Selatan,2010. Data Kendaraan Bermotor Persatwil/ SAMSAT. Palembang.
- Direktur Lalu Lintas POLDA Sumatera Selatan,2011. Data Kendaraan Bermotor Persatwil/ SAMSAT. Palembang.
- Direktur Lalu Lintas POLDA Sumatera Selatan,2012. Data Kendaraan Bermotor Persatwil/ SAMSAT. Palembang.

- Direktur Lalu Lintas POLDA Sumatera Selatan, 2013. Data Kendaraan Bermotor Persatwil/SAMSAT. Palembang.
- Dr. Ing. Frank Schleicher-Jester. dkk. 2012. Masukan Atas Rencana Pengembangan Parkir Di Jalan Masjid Lama, Palembang. GIZ.
- Edwin Hull, 1998. Application Of a Park and Ride Forecasting Procedure In The Greater Vancouver Transportation Model. Consulting Transportation Engineers, Texas.
- Jotin, Khisty C, dkk, Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi, Jilid 2, Erlangga.
- Latief A, 2010. Survei Traffic Count Keadaan Lalu Lintas Harian Rata-Rata Jalan Alang-Alang Lebar Kota Palembang, Palembang.
- Sarana Pembangunan Palembang.PT, 2013. Data Kondisi Seluruh Koridor Trans Musi Di Palembang, Palembang.
- Tamin, Ofyar Z, 2000, Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, ITB, Bandung.
- Tamin, Ofyar Z, 2008, Perencanaan, Pemodelan, dan Rekayasa Transportasi, ITB, Bandung.