

## Analisis Alternatif Kebijakan Pelebaran Jalan Untuk Mengurai Kemacetan Kendaraan Pada Simpang Empat Parameswara Palembang Berdasarkan Kapasitas Ruas Jalan Dan Volume Lalu Lintas Di Jam Sibuk

Balqis Lingga Putri<sup>1</sup>, Felen Fejelita<sup>2</sup>, Shofiyah<sup>3</sup>, Mayada<sup>4</sup>, Nuraziza<sup>5</sup>, Novitry Pratiwi<sup>6</sup>

Program Studi Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik, Universitas Sriwijaya

[07011282328034@student.unsri.ac.id](mailto:07011282328034@student.unsri.ac.id)<sup>1</sup>, [07011182328005@student.unsri.ac.id](mailto:07011182328005@student.unsri.ac.id)<sup>2</sup>,

[07011182328013@student.unsri.ac.id](mailto:07011182328013@student.unsri.ac.id)<sup>3</sup>, [07011282328035@student.unsri.ac.id](mailto:07011282328035@student.unsri.ac.id)<sup>4</sup>,

[07011282328054@student.unsri.ac.id](mailto:07011282328054@student.unsri.ac.id)<sup>5</sup>, [novitrypratiwi@fisip.unsri.ac.id](mailto:novitrypratiwi@fisip.unsri.ac.id)<sup>6</sup>

**Abstract.** Traffic congestion at the Parameswara Four-Way Intersection in Palembang is one of the major urban transportation problems caused by the imbalance between traffic volume and road capacity. This study aims to analyze the most effective policy alternative for alleviating congestion in the area based on traffic volume data, road capacity, and social, economic, and environmental factors. The research employed a mixed-methods approach through field surveys, interviews with the South Sumatra Provincial Transportation Agency, questionnaire distribution to road users, and a literature review of the Palembang Regional Development Plan (RPD) 2024–2026 and the Regional Development Planning, Research, and Innovation Agency (BAPPEDA LITBANG) Report (2023). The findings indicate that traffic volume during peak hours has exceeded the planned road capacity, with passenger cars accounting for 62.3% of total traffic and right-turn movements reaching 35%, thereby reducing the effective capacity of the intersection. Based on Dunn's six policy evaluation criteria effectiveness, efficiency, adequacy, equity, responsiveness, and appropriateness road widening obtained the highest total score of 24 and was identified as the most suitable policy for implementation. This policy is expected to increase road capacity, reduce the Volume-to-Capacity (V/C) ratio, and align with Palembang City's development objectives. Meanwhile, the one-way traffic system was considered efficient and relatively easy to implement but only provides a temporary solution. Therefore, road widening is recommended as the primary long-term strategy, while the one-way system should serve as a short-term supporting measure. The implementation of the road-widening policy is expected to promote a smoother, more efficient, and sustainable urban transportation system in Palembang City.

**Keywords:** Traffic congestion, policy, road widening, peak hours, Parameswara Palembang.

**Abstrak.** Kemacetan lalu lintas di Simpang Empat Parameswara Palembang merupakan salah satu permasalahan transportasi perkotaan yang disebabkan oleh ketidakseimbangan antara volume kendaraan dan kapasitas jalan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis alternatif kebijakan yang paling efektif dalam mengurai kemacetan di kawasan tersebut berdasarkan data volume lalu lintas, kapasitas jalan, serta faktor sosial, ekonomi dan lingkungan. Metode penelitian yang digunakan adalah mixed methods melalui survei lapangan, wawancara dengan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan, penyebaran kuesioner kepada pengguna jalan, serta kajian literatur dari RPD Kota Palembang 2024-2026 dan laporan BAPPEDA LITBANG (2023). Hasil penelitian menunjukkan bahwa volume kendaraan pada jam sibuk telah melebihi kapasitas rencana dengan dominasi mobil penumpang sebesar 62,3%, dan manuver belok kanan mencapai 35% yang menurunkan kapasitas efektif simpang. Berdasarkan analisis enam kriteria evaluasi kebijakan Dunn (efektivitas, efisiensi, kecukupan, perataan, responsivitas, dan ketepatan), kebijakan pelebaran jalan memperoleh skor total 24 dan dinilai paling tepat untuk diimplementasikan karena dapat meningkatkan kapasitas ruas jalan, menurunkan rasio Volume/Capacity (V/C), serta selaras dengan arah pembangunan Kota Palembang. Sementara itu, kebijakan sistem satu arah (one way) dinilai efisien dan mudah diterapkan namun bersifat sementara. Dengan demikian, pelebaran jalan direkomendasikan sebagai solusi utama, sedangkan sistem satu arah menjadi strategi pendukung jangka pendek. Implementasi kebijakan pelebaran jalan diharapkan dapat mewujudkan transportasi perkotaan yang lebih lancar, efisien, dan berkelanjutan di Kota Palembang.

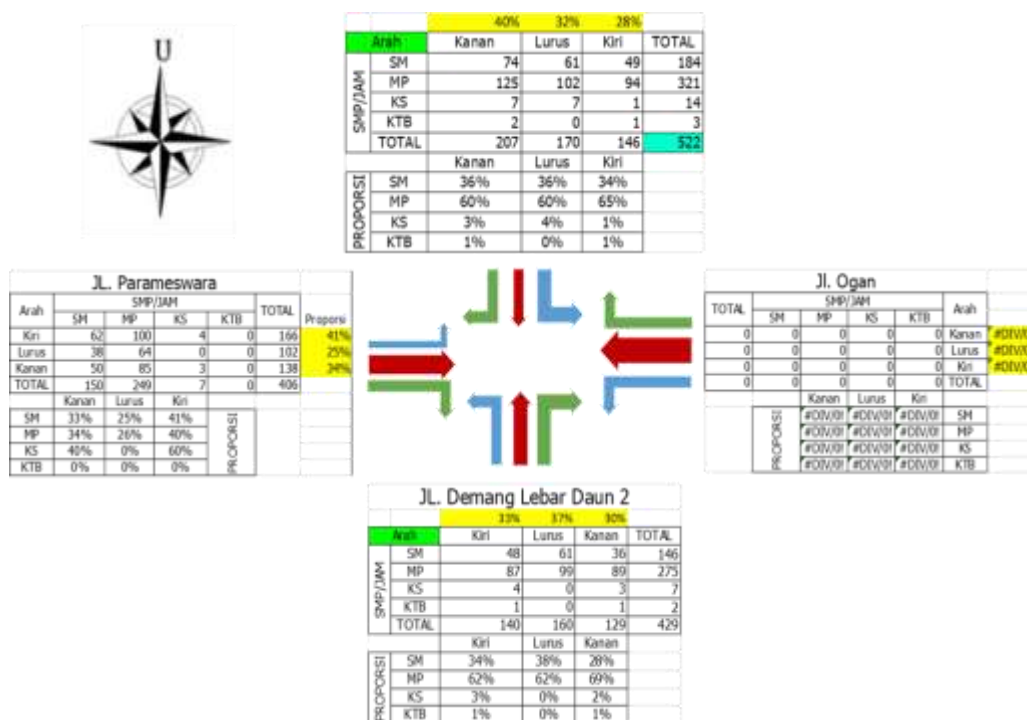
**Kata kunci:** Kemacetan, kebijakan, pelebaran jalan, jam sibuk, Parameswara Palembang.

*Received Feb 12, 2026; Revised Apr 22, 2026; Accepted Jun 03, 2026*

\* **Balqis Lingga Putri.** Email: [07011282328034@student.unsri.ac.id](mailto:07011282328034@student.unsri.ac.id)

## PENDAHULUAN

Kemacetan lalu lintas merupakan kondisi ketika volume kendaraan yang melintasi suatu ruas jalan telah melampaui kapasitasnya sehingga menimbulkan perlambatan arus, antrean panjang, serta penurunan kecepatan perjalanan. Fenomena kemacetan juga terjadi di Kota Palembang, khususnya pada Simpang Empat Parameswara-Demang Lebar Daun, yang merupakan salah satu simpang protokol dengan aktivitas kendaraan sangat tinggi. Laporan BAPPEDA LITBANG Kota Palembang (2023) menyebutkan bahwa arus kendaraan di kawasan tersebut telah melebihi kapasitas rencana jalan sehingga menimbulkan tundaan yang signifikan, penurunan kecepatan hingga mendekati 0 km/jam pada jam sibuk, serta pembentukan antrean panjang hampir setiap hari kerja. Kondisi ini diperkuat oleh pemberitaan ANTARA News (2025) dan laporan Timenews.co.id (2025) yang menetapkan persimpangan ini sebagai salah satu titik kemacetan terparah di Kota Palembang.



**Gambar 1. Kondisi Arus dan Komposisi Lalu Lintas pada Simpang Empat Parameswara Palembang**

(Sumber: Hasil Wawancara Dinas Perhubungan Prov. SUMSEL)

Data survei lalu lintas dari Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan (2023) menunjukkan bahwa volume kendaraan pada jam puncak mencapai 1.357 Satuan Mobil Penumpang per jam (SMP/jam), dengan rincian: Jl. Demang Lebar Daun 1 (522 SMP/jam), Jl. Parameswara (406 SMP/jam), dan Jl. Demang Lebar Daun 2 (429 SMP/jam). Komposisi kendaraan didominasi oleh mobil penumpang sebanyak 845 unit atau 62,3%, sisanya sepeda motor 35,4%, kendaraan sedang 2,1%, dan kendaraan tidak bermotor 0,4%. Dominasi mobil penumpang ini signifikan karena mobil memakan ruang 2-3 kali lebih besar dari sepeda motor. Selain itu, proporsi manuver belok kanan yang mencapai 35% (474 SMP/jam) menimbulkan titik konflik arus yang memperburuk tundaan dan menurunkan kapasitas efektif simpang.

**Tabel 1. Jumlah Kendaraan Pribadi Kota Palembang Tahun 2022-2024**

TAHUN	MOBIL PENUMPANG	SEPEDA MOTOR	TOTAL KENDARAAN PRIBADI	PERTUMBUHAN TAHUNAN (%)
2022	141.189	377.908	519.097	-
2023	145.035	382.685	527.720	+1,66%
2024	153.000	391.000	544.000	+3,08%

(Sumber: Badan Pusat Statistik Prov. Sumsel)

Dari sisi sarana transportasi, pertumbuhan kendaraan pribadi juga menjadi faktor penting. Berdasarkan data BPS Sumatera Selatan (2022-2024), jumlah kendaraan pribadi meningkat dari 519.097 unit (2022) menjadi 544.000 unit (2024) dengan rata-rata pertumbuhan 2,4% per tahun. Hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan juga menunjukkan adanya kecenderungan penggunaan kendaraan pribadi yang kurang efisien, misalnya lima anggota keluarga menggunakan kendaraan masing-masing untuk tujuan yang sama. Pola mobilitas seperti ini memperbesar Lalu Lintas Harian Rata-rata (LHR) dan meningkatkan beban jalan secara signifikan.

Terdapat beberapa faktor teknis memperburuk kemacetan, seperti kapasitas jalan yang terbatas, geometri simpang yang tidak optimal, dan minimnya fasilitas pendukung jalan seperti marka, rambu, dan fasilitas penyeberangan. Hambatan samping seperti parkir liar, pedagang kaki lima, kendaraan berhenti sembarangan, serta pergerakan kendaraan besar semakin memperkecil lebar efektif jalan. Laporan BAPPEDA LITBANG (2023) juga menyoroti belum optimalnya drainase, median jalan, dan saluran samping sebagai bagian dari infrastruktur penunjang.

Kemacetan yang terjadi di Simpang Parameswara menimbulkan sejumlah dampak yang bersifat multidimensi. Dampak ekonomi mencakup pemborosan bahan bakar, peningkatan biaya operasional kendaraan, dan penurunan produktivitas masyarakat akibat waktu tempuh yang lebih lama. Dampak sosial mencakup meningkatnya stres pengguna jalan, rendahnya kenyamanan mobilitas, dan meningkatnya risiko kecelakaan. Pada sisi lingkungan, kemacetan berkontribusi terhadap peningkatan emisi gas buang, polusi udara, dan kebisingan di kawasan perkotaan. Peta dampak kemacetan yang disusun berdasarkan Laporan BAPPEDA (2023) menunjukkan bahwa persoalan ini berdampak pada ekonomi, sosial, dan lingkungan secara simultan dan saling mempengaruhi.

Melihat kompleksitas permasalahan tersebut, kajian ini difokuskan pada kawasan Simpang Empat Parameswara beserta koridor jalan yang terhubung. Penelitian mempertimbangkan regulasi nasional dan daerah, seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Permen PUPR terkait persyaratan teknis jalan, serta RTRW Kota Palembang 2012-2032 dan RPD Kota Palembang 2024-2026. Kebijakan eksisting seperti pembatasan operasional truk (06.00-21.00), pemasangan palang dimensi kendaraan, dan pengaturan melalui APILL telah diterapkan, namun implementasinya masih belum optimal karena rendahnya kepatuhan dan kurangnya pengawasan.

Sebagian besar penelitian terdahulu mengenai kemacetan jalan di Indonesia lebih banyak fokus pada analisis teknis kapasitas dan volume lalu lintas menggunakan MKJI 1997 atau PKJI 2023 tanpa mengaitkannya dengan aspek kebijakan publik secara komprehensif. Kajian mengenai Simpang Parameswara ini memiliki nilai kebaruan (*research gap*) karena menggabungkan analisis teknis berbasis data riil lapangan dengan evaluasi kebijakan melalui

kriteria Dunn yang meliputi efektivitas, efisiensi, kecukupan, perataan, responsivitas, dan ketepatan. Selain itu, penelitian ini juga melibatkan *mixed methods* melalui survei cepat, wawancara, kuesioner, dan analisis data sekunder.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk: (1) mengidentifikasi dan menganalisis permasalahan kemacetan di Simpang Empat Parameswara berdasarkan volume lalu lintas dan kapasitas ruas jalan; (2) memetakan akar permasalahan dan dampak kemacetan dari aspek teknis, sosial, ekonomi, dan lingkungan; serta (3) mengevaluasi alternatif kebijakan, khususnya pelebaran jalan dan penerapan sistem satu arah, sebagai solusi untuk mengurai kemacetan di kawasan tersebut.

## **METODE PENELITIAN**

Analisis kebijakan dalam *policy paper* ini menggunakan metode tinjauan pustaka (*literature review*) yang bertujuan untuk mempermudah pelaksanaan penelitian serta memudahkan dalam menganalisis hasil dari berbagai studi terdahulu terkait pelebaran jalan dan penerapan sistem satu arah. Selain itu, survei lapangan juga dilakukan untuk mengetahui secara langsung kondisi eksisting di lapangan melalui beberapa tahapan seperti penentuan lokasi survei, titik pengamatan, identifikasi jam sibuk dan penyebaran kuisisioner kepada pengguna jalan serta masyarakat sekitar. Hal tersebut dilakukan untuk memperoleh persepsi serta dukungan empiris yang memperkuat argumen dalam analisis kebijakan ini.

Penelitian ini juga menerapkan metode *brainstorming* sebagai bagian dari proses pengumpulan data sekunder dengan melibatkan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan. Melalui proses ini, diperoleh informasi mengenai kondisi aktual di lapangan, seperti faktor penyebab dan data lalu lintas pada kawasan simpang Parameswara.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Analisis Alternatif Kebijakan**

Untuk mengatasi kemacetan di kawasan Simpang Empat Jalan Parameswara, penulis menentukan dua alternatif kebijakan yang dapat diterapkan oleh Pemerintah Kota Palembang, yakni:

#### **a) Pelebaran Jalan**

Kebijakan pelebaran jalan adalah kebijakan yang dipilih sebagai alternatif utama yang dipilih berdasarkan metode *literature review* yang dimana sudah dibahas dalam RPD Kota Palembang Tahun 2024-2026. Pelebaran jalan terbukti secara teknis dapat meningkatkan kapasitas ruas jalan dan menurunkan rasio volume terhadap kapasitas (V/C). Kebijakan ini mengacu pada hasil kajian BAPPEDA Litbang Kota Palembang (2023) dan Rencana Pembangunan Daerah (RPD) Kota Palembang Tahun 2024-2026, yang merekomendasikan penambahan lebar jalan sekitar  $\pm 3$  meter di setiap sisi badan jalan pada koridor Parameswara serta pelebaran simpang  $\pm 3$  meter di setiap sudut simpang. Alternatif ini bertujuan untuk menambah kapasitas jalan agar dapat menampung volume kendaraan yang terus meningkat setiap tahunnya. Dengan adanya pelebaran jalan, diharapkan arus lalu lintas menjadi lebih lancar, waktu tempuh berkurang, dan tingkat kemacetan menurun secara signifikan.

Dari sisi kelebihan, pelebaran jalan dinilai efektif karena secara langsung meningkatkan kapasitas ruas dan menurunkan tingkat kemacetan di kawasan Parameswara. Sedangkan dari sisi kekurangan, efektivitas nya tidak sepenuhnya optimal jika tidak disesuaikan dengan pengaturan lalu lintas dan pengendalian pertumbuhan kendaraan di sekitar kawasan simpang. Selain itu, biaya konstruksi yang besar dan waktu pelaksanaan yang panjang juga menjadi tantangan.

**b) Penerapan Sistem Jalan Satu Arah (*One Way*)**

Alternatif ini merupakan langkah teknis jangka pendek untuk mengatur arus kendaraan agar lebih tertib dan tidak saling bersinggungan di simpang. Melalui sistem satu arah, volume kendaraan dapat dialihkan ke jalur lain untuk mengurai titik kemacetan tanpa harus menambah kapasitas jalan. Kebijakan sistem satu arah (*one way*) merupakan bentuk rekayasa lalu lintas dengan mengatur arah kendaraan pada ruas tertentu agar hanya bergerak satu arah.

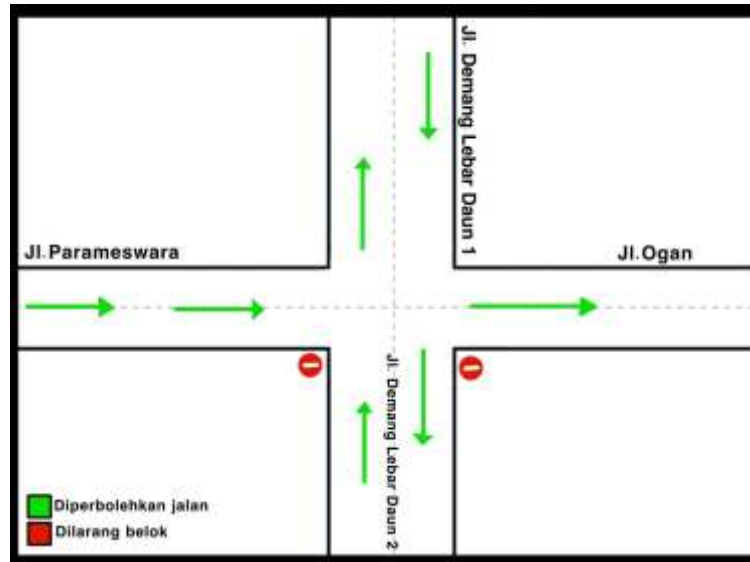
Kebijakan ini bertujuan untuk mengatur arus lalu lintas agar lebih tertib dan terdistribusi dengan baik, mengurai titik kemacetan pada jam-jam sibuk di kawasan Parameswara, serta menjadi langkah teknis sementara sambil menunggu realisasi kebijakan jangka panjang. Pemilihan kebijakan alternatif sistem jalan satu arah ini menggunakan metode *literature review* dari beberapa jurnal di berbagai daerah yang menggunakan kebijakan serupa untuk penyelesaian masalah kemacetan. Selain kajian literatur, penelitian ini juga melakukan wawancara mendalam dengan Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan untuk memperoleh perspektif praktis terkait implementasi kebijakan satu arah. Hasil wawancara menunjukkan bahwa kebijakan alternatif *one way* dinilai implementatif untuk jangka pendek dan tidak mengeluarkan biaya besar. Sebagaimana dinyatakan oleh narasumber bahwa:

*"Yang akan lebih bisa implementatif jangka pendek, ya one way."*

Pernyataan ini mengonfirmasi bahwa kebijakan *one way* memiliki keunggulan dari sisi kecepatan implementasi dan efisiensi biaya. Kebijakan ini memiliki beberapa kelebihan signifikan seperti memiliki tingkat efisiensi tinggi karena tidak memerlukan biaya besar maupun pembebasan lahan dalam penerapannya serta berdampak sosial kecil dan relatif mudah diterapkan tanpa perlu mengubah struktur fisik jalan yang sudah ada. Sedangkan dari sisi kekurangan, kebijakan ini memiliki tingkat efektivitas yang terbatas karena tidak menambah kapasitas jalan dan hanya mengalihkan arus kendaraan ke ruas lain serta berpotensi menimbulkan ketidaknyamanan bagi pengguna jalan serta pelaku usaha di ruas yang arahnya berubah. Namun berdasarkan wawancara penulis dengan Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan, mengatakan:

*"bukan berarti kebijakannya tidak efektif. Seperti yang kita bahas tadi, setiap kebijakan pasti memiliki dampaknya. Kita hanya melihat dampak yang paling minimal yang bisa digunakan."*

Pernyataan ini menunjukkan bahwa meskipun sistem *one way* memiliki keterbatasan, kebijakan ini tetap memiliki nilai strategis sebagai solusi antara dengan dampak negatif yang minimal. Pendekatan ini sejalan dengan prinsip kebijakan publik yang mengutamakan pragmatisme dan realisme dalam konteks keterbatasan sumber daya dan waktu implementasi. Berikut adalah gambaran dari skema alternatif kebijakan rekayasa lalu lintas satu arah (*one way*) berdasarkan hasil rancangan yang telah dilakukan oleh penulis :



Gambar 2. Skema Penerapan Sistem Jalan Satu Arah di Simpang Empat Parameswara Palembang

- A. Dari arah Jalan Demang Lebar Daun 1:
  - a. Boleh belok kiri menuju Jalan Ogan.
  - b. Tidak boleh belok ke arah Jalan Parameswara.
- B. Dari arah Jalan Ogan:
  - a. Tidak diperbolehkan menuju ke arah Jalan Demang Lebar Daun maupun Parameswara.
  - b. Kendaraan dari Ogan diarahkan hanya untuk keluar ke arah jalan Srijaya Negara.
- C. Dari arah Jalan Parameswara:
  - a. Boleh belok menuju Jalan Demang Lebar Daun 1 & 2 serta Jalan Ogan.
  - b. Namun kendaraan dari Demang Lebar 1 & 2 serta Ogan tidak boleh masuk kembali ke Parameswara.
- D. Dari arah Jalan Demang Lebar Daun 2:
  - a. Boleh lurus ke jalan Demang Lebar Daun 1
  - b. Tidak boleh belok ke Jalan Parameswara & Jalan Ogan

Tabel 2. Perbandingan Ringkas Opsi Kebijakan

Kriteria Evaluasi	Pelebaran Jalan	Sistem Satu Arah ( <i>One Way</i> )
Efektivitas	Menurunkan kemacetan secara signifikan karena menambah kapasitas jalan.	Mengurangi konflik arus kendaraan, tapi dampak pengurangan macet bersifat sementara.
Efisiensi	Biaya besar, namun manfaat jangka panjang sepadan.	Biaya rendah dan cepat diterapkan.
Kecukupan	Menyentuh akar masalah kemacetan di kawasan Parameswara.	Tidak menyelesaikan akar masalah, hanya mengatur arus kendaraan.
Perataan	Manfaat luas, tetapi berpotensi menimbulkan dampak sosial akibat pembebasan lahan.	Dampak sosial kecil, namun bisa merugikan pelaku usaha di ruas yang berubah arah.

Responsivitas	Diterima masyarakat karena dianggap solusi permanen.	Kurang diterima karena menimbulkan kebingungan pengguna jalan.
Ketepatan	Selaras dengan RTRW dan RPD Kota Palembang.	Kurang sesuai dengan kebijakan dan rencana pembangunan daerah.

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa kebijakan pelebaran jalan memiliki keunggulan pada aspek efektivitas, kecukupan, dan ketepatan karena mampu menurunkan kemacetan secara signifikan serta sejalan dengan arah pembangunan daerah. Sementara itu, kebijakan sistem satu arah (*one way*) unggul dalam aspek efisiensi karena lebih cepat diterapkan dan membutuhkan biaya yang lebih rendah. Namun, dampak kebijakan *one way* cenderung bersifat sementara dan tidak menyelesaikan akar permasalahan kemacetan, sehingga pelebaran jalan dinilai lebih tepat untuk dijadikan prioritas kebijakan utama di kawasan Simpang Empat Parameswara.

### Analisis Rekomendasi Kebijakan

Tabel berikut menyajikan hasil evaluasi kuantitatif terhadap dua alternatif kebijakan, yaitu pelebaran jalan dan sistem jalan satu arah (*one way*), berdasarkan enam kriteria penilaian kebijakan menurut Dunn (2003) dengan skala penilaian 1–5.

**Tabel 3. Hasil Penilaian Alternatif Kebijakan (Skala 1–5)**

Kriteria	Pelebaran Jalan	<i>One Way</i>	Keterangan Penilaian
Efektivitas	5	3	Kemampuan kebijakan dalam menurunkan tingkat kemacetan dan rasio V/C.
Efisiensi	3	5	Perbandingan antara manfaat kebijakan dengan biaya pelaksanaan.
Kecukupan	5	3	Kemampuan kebijakan menyelesaikan akar masalah kemacetan secara menyeluruh.
Perataan (Equity)	3	3	Pemerataan manfaat dan dampak sosial terhadap masyarakat sekitar.
Responsivitas	4	2	Tingkat dukungan dan penerimaan masyarakat terhadap kebijakan.
Ketepatan (Appropriateness)	4	2	Kesesuaian kebijakan dengan arah kebijakan daerah dan regulasi terkait.
Total Skor	24	18	-

**Keterangan: Skor 1 = Sangat Rendah | 2 = Rendah | 3 = Sedang | 4 = Tinggi | 5 = Sangat Tinggi**

Berdasarkan hasil penilaian alternatif pada tabel 3 di atas, dapat dilihat bahwa kebijakan pelebaran jalan memiliki keunggulan pada aspek efektivitas, kecukupan, dan ketepatan karena mampu menurunkan kemacetan secara signifikan serta sejalan dengan RPD Kota Palembang 2024-2026 yang menekankan pengembangan jaringan transportasi. Sementara itu, kebijakan sistem satu arah (*one way*) unggul dalam aspek efisiensi karena lebih cepat diterapkan dan membutuhkan biaya yang lebih rendah. Namun, dampak kebijakan *one way* cenderung bersifat sementara dan tidak menyelesaikan akar permasalahan kemacetan, sehingga pelebaran jalan dinilai lebih tepat untuk dijadikan prioritas kebijakan utama di kawasan Simpang Empat Parameswara dan *one way* menjadi alternatif pendukung sementara selama proses pelebaran berlangsung.

Lebih lanjut, kebijakan pelebaran jalan yang telah ditetapkan sebagai kebijakan utama untuk diimplementasikan dirumuskan secara spesifik untuk mendukung pelaksanaan program pelebaran jalan di kawasan Simpang Empat Parameswara Palembang. Maka rekomendasi tindakan yang dapat dilakukan untuk mengatasi kemacetan di Simpang Empat Parameswara Palembang adalah sebagai berikut:

**Tabel 4. Prioritas Implementasi Kebijakan Pelebaran Jalan**

<b>Tahap</b>	<b>Prioritas</b>	<b>Kegiatan Utama</b>	<b>Periode Waktu (Perkiraan)</b>
<b>Tahap I</b>	Tertinggi	Penyusunan DED, Andalalin, dan penganggaran	Tahun 1
<b>Tahap II</b>	Sedang	Sosialisasi dan koordinasi lintas instansi	Tahun 1-2
<b>Tahap III</b>	Menengah	Pelaksanaan konstruksi bertahap & sistem satu arah sementara	Tahun 2-4
<b>Tahap IV</b>	Akhir	Evaluasi hasil dan pemeliharaan pascaproyek	Tahun 4-5

Dapat dilihat dari tabel 4 bahwa urutan prioritas dan waktu pelaksanaan program pelebaran jalan yang dibagi menjadi empat tahap. Tahap I berfokus pada penyusunan dokumen teknis dan penganggaran sebagai dasar awal pelaksanaan proyek. Tahap II mencakup kegiatan sosialisasi serta koordinasi lintas instansi agar seluruh pihak terkait memahami rencana yang akan dijalankan. Selanjutnya, tahap III merupakan fase pelaksanaan konstruksi yang dilakukan secara bertahap, termasuk penerapan sistem satu arah sementara untuk menjaga kelancaran lalu lintas selama pekerjaan berlangsung. Terakhir, tahap IV berisi kegiatan evaluasi dan pemeliharaan pasca proyek untuk memastikan hasil pelebaran jalan memberikan manfaat optimal dalam mengurangi kemacetan di kawasan tersebut.

Implementasi kebijakan pelebaran jalan memerlukan koordinasi berbagai aktor kunci, meliputi Pemerintah Kota Palembang melalui Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Tata Ruang sebagai pelaksana teknis dan penganggaran, Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) sebagai mitra teknis dalam penyusunan desain dan kajian kapasitas

jalan, Dinas Perhubungan Kota Palembang untuk pengaturan lalu lintas dan pemantauan kinerja, serta masyarakat sekitar sebagai pihak terdampak dan penerima manfaat.

Keberhasilan implementasi bergantung pada ketersediaan sumber daya yang memadai, meliputi anggaran dari APBD Kota Palembang dan/atau dukungan DAK Kementerian PUPR, sumber daya teknis berupa tim perencana, konsultan desain, dan tenaga lapangan, serta sumber daya sosial berupa dukungan masyarakat dalam konsultasi publik dan pengawasan sosial. Namun, terdapat risiko potensial yang perlu diantisipasi, yaitu penolakan masyarakat terkait pembebasan lahan, kemacetan sementara akibat konstruksi, gangguan terhadap infrastruktur pendukung seperti drainase dan utilitas, serta keterlambatan pelaksanaan karena kendala administratif atau pengadaan barang/jasa yang dapat mempengaruhi efisiensi waktu dan biaya.

## **KESIMPULAN**

Kemacetan di kawasan Simpang Empat Parameswara Palembang merupakan persoalan mendesak yang mencerminkan ketidakseimbangan antara volume kendaraan dan kapasitas jalan. Jika tidak segera diatasi, kemacetan ini akan terus meningkat dan menimbulkan konsekuensi sosial-ekonomi yang serius, seperti pemborosan waktu, peningkatan konsumsi bahan bakar, dan penurunan produktivitas masyarakat kota.

Berdasarkan hasil analisis kebijakan, pelebaran Jalan Parameswara sebesar  $\pm 3$  meter di setiap sisi dan pelebaran simpang di tiap sudut terbukti menjadi solusi paling efektif dan berkelanjutan dibandingkan penerapan sistem jalan satu arah. Kebijakan ini secara langsung meningkatkan kapasitas jalan, menurunkan rasio *Volume/Capacity* (V/C), serta memperlancar arus kendaraan terutama pada jam sibuk. Namun demikian, kebijakan ini memiliki keterbatasan berupa kebutuhan biaya besar, potensi gangguan sosial akibat pembebasan lahan, serta risiko keterlambatan implementasi bila koordinasi antarinstansi kurang optimal.

Untuk memastikan keberhasilan implementasi, langkah-langkah strategis perlu dilakukan secara bertahap: (1) memperkuat koordinasi lintas instansi antara Pemerintah Kota Palembang, BBPJS Sumsel, Dinas Perhubungan, dan BAPPEDA; (2) melakukan sosialisasi dan konsultasi publik agar dukungan masyarakat tetap kuat; dan (3) melaksanakan monitoring dan evaluasi berkala terhadap kinerja lalu lintas pascaproyek, termasuk rasio V/C dan tingkat kepuasan pengguna jalan. Apabila rekomendasi ini diabaikan, risiko kemacetan akan semakin meluas dan menurunkan daya saing Kota Palembang sebagai pusat kegiatan ekonomi Sumatera Selatan. Sebaliknya, dengan komitmen kuat dari pembuat kebijakan dan partisipasi masyarakat, pelebaran Jalan Parameswara dapat menjadi tonggak penting menuju transportasi perkotaan yang efisien, aman, dan berkelanjutan.

Kini saatnya pemerintah bertindak nyata. Kebijakan tidak cukup berhenti di atas kertas, pelaksanaannya adalah kunci untuk menciptakan kota yang bergerak maju tanpa terhambat kemacetan.

## **REFERENSI**

- Amellia, P., Muhafidin, D., & Darto, ; (2023). IMPLEMENTASI PROGRAM SISTEM SATU ARAH PADA KAWASAN SUKAJADI DALAM MENGURAI KEMACETAN OLEH DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDUNG. In *Jurnal Administrasi Negara*, Februari (Vol. 14, Issue 2). <https://Jurnal.Unpad.Ac.Id/Jane/Article/View/45062/19247>

- Astuti, S., Manalu, R., Simamora, E., Ulina, E., Hombing, B., Maulana, J., Sarah, K., Siahaan, A., Manalu, M. E., & Ekonomi, I. (2024). ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KEMACETAN LALU LINTAS DI SIMPANG EMPAT UNIMED MMTC MEDAN ANALYSIS OF FACTORS CAUSED BY TRAFFIC CONSTRUCTION AT THE UNIMED MIDDLE MIXATION OF MMTC MEDAN. *Jiic: Jurnal Intelek Insan Cendikia, Volume 1 No 8*. <https://jicnusantara.com/index.php/jiic>
- Silalahi Donnie Cahya Gumilang, Santoso, H., & Suliantoro, H. (N.D.). *ANALISIS SOCIAL RETURN ON INVESTMENT PADA KEWIRAUSAHAAN SOSIAL: STUDI KASUS DI UPRENEUR AIESEC UNDIP*. <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/ieoj/article/view/20769/19474>
- Febrian Ivan Othinel, Thioritz Stevy, & Mursalim. (2025). REKAYASA PENGURAIAN KEMACETAN LALU LINTAS PADA SIMPANG EMPAT (STUDI KASUS: JALAN ANDI MAPPAODANG DAN JALAN ANDI MANGERANG MAKASSAR). *JURNAL MEDIA TEKNIK SIPIL, Volume 3*. <https://ojs.uajm.ac.id/index.php/jmt/article/view/461/377>
- Afiatno Dimas Hidayat, Afifuddin, & Sekarsari Retno Wulan. (2025). *EFEKTIVITAS KEBIJAKAN ONE WAY SYSTEM DALAM MENANGGULANGI KEMACETAN KAWASAN KAYU TANGAN KOTA MALANG (Studi Kasus Pada Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Malang)* (Vol. 19, Issue 1). <https://jim.unisma.ac.id/index.php/rpp/article/view/26850/20293>
- Nuhun Ridwan Syah, Nasrul, & Arafah Yasir Saleh. (2024). Manajemen Lalu Lintas Guna Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Simpang Jalan Z.A. Sugianto – Jalan Masjid Al Alam Kota Kendari. *Media Konstruksi, Volume 9*. <https://medkons.uho.ac.id/index.php/journal/article/view/76/37>
- Amalia Neng Suci, Afriyandi Reihan, Baidha, N., Nurjanah, S., & Apriliani, A. (2024). *Evaluasi Kebijakan One Way Dalam Menangani Kemacetan Di Puncak Bogor* (Vol. 3). <https://doi.org/10.30997/karimahtauhid.v3i2.12052>
- Amiwarti, A., Alzahri, S., & Irawan, B. (2024). Analisis Kemacetan Lalu Lintas KM 18-KM 20 Kabupaten Banyuasin (Palembang-Jambi) Dengan Penerapan Manajemen Sistem Transportasi. *REKAYASA: Jurnal Ilmiah Fakultas Teknik Universitas Lampung*, 28(1), 15-18. <http://rekayasa.ft-sipil.unila.ac.id/index.php/rjits/article/view/103>
- Arianta, R., & Widyatami, F. S. (2025). Analisis Kemacetan Lalu Lintas Di Ruas Jalan Kota (Studi Kasus Jalan Raya Pantura Daan Mogot Jakarta Barat). *Jurnal Teknik & Teknologi Terapan*, 3(1). <https://doi.org/10.47970/jtt.v3i1.857>
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Dan Penelitian Pengembangan (BAPPEDA LITBANG) Kota Palembang. (2023). *Laporan Akhir Penataan Kawasan Simpang Jalan Parameswara – Demang Lebar Daun*. [https://asik.palembang.go.id/uploads/LAPORAN\\_AKHIR\\_PENATAAN\\_KAWASAN\\_SIMPANG\\_JALAN\\_PARAMESWARA\\_DEMANG\\_LEBAR\\_DAUN\\_REV\\_1\\_18d84ef8f3.pdf](https://asik.palembang.go.id/uploads/LAPORAN_AKHIR_PENATAAN_KAWASAN_SIMPANG_JALAN_PARAMESWARA_DEMANG_LEBAR_DAUN_REV_1_18d84ef8f3.pdf)
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Selatan. (2022). *Statistik Transportasi Kota Palembang 2022*
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Selatan. (2023). *Statistik Transportasi Kota Palembang 2023*.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Selatan. (2024). *Statistik Transportasi Kota Palembang 2024*.
- Bera, A. S., Buchari, E., & Arliansyah, J. (2018, October). Analisis Dampak Lalu Lintas Akibat Perilaku Pengemudi Pada Tata Guna Lahan Di Ruas Jalan Parameswara Kota Palembang. In *Prosiding Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi*. [https://repository.unsri.ac.id/18569/1/paper%20No\\_27.pdf](https://repository.unsri.ac.id/18569/1/paper%20No_27.pdf)
- Dinas Perhubungan Kota Palembang. (2025). *Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) 2025*.
- Fatari, D. M., & Kusmana, D. (2025). *ANALISIS STRATEGI MENGATASI KEMACETAN LALU LINTAS DENGAN PERSPEKTIF PUSH AND PULL OLEH DINAS PERHUBUNGAN KOTA PONTIANAK PROVINSI KALIMANTAN BARAT* (Doctoral Dissertation, Institut Pemerintahan Dalam Negeri). <http://eprints.ipdn.ac.id/23829/>

- Hamidullah, D. (2025, August 2). *Macet Parah Di Simpang Parameswara Palembang: Harapan Baru Di Balik Beton Jembatan Musi 5 Dan Tol Kapal Betung*. TIMENEWS.CO.ID. <https://www.timenews.co.id/nasional/99515655696/macet-parah-di-simpang-parameswara-palembang-harapan-baru-di-balik-beton-jembatan-musi-5-dan-tol-kapal-betung>
- Hasyim, A. (2025). *21 Titik Macet Di Palembang, Sekda : Petugas Dishub Harus Disiplin - AMPERA.CO*. WWW.AMPERA.CO | NEWS PORTAL. [https://www.ampera.co/baca/21-titik-macet-di-palembang-sekda--petugas-dishub-harus-disiplin-/?](https://www.ampera.co/baca/21-titik-macet-di-palembang-sekda--petugas-dishub-harus-disiplin-/)
- Ningrum, E. R. S., Nisumanti, S., & Al Qubro, K. (2023). Evaluasi Kemacetan Lalu Lintas Di Ruas Jalan Doktor Muhammad Isa Kota Palembang. *Jurnal Deformasi*, 8(1), 45-57. <https://jurnal.univpgri-palembang.ac.id/index.php/Deformasi/Article/View/9541>.
- Nisumanti, S., & Krisna, E. (2020). Evaluasi Kinerja Jalan Nasional Terhadap Karakteristik Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Nasional Kota Palembang. *Jurnal Tekno Global*, 9(1). <https://ejournal.uigm.ac.id/index.php/TG/Article/Download/1082/1389/4523?>
- Pemerintah Kota Palembang. (2024). *Rencana Pembangunan Daerah (RPD) Kota Palembang Tahun 2024–2026*.
- Putri, H. I., Arenawati, & Nugroho, K. S. (2024). Analisis Kebijakan Transportasi Dalam Mengatasi Kemacetan Di Kota Palembang. *Jurnal Kebijakan Pembangunan*, 19(2), 261–272. <https://doi.org/10.47441/jkp.v19i2.393>
- Rizani, M. A. (2021). *ANALISA FAKTOR PENYEBAB DAN CARA MENGATASI KEMACETAN DI RUAS JALAN PARAMESWARA KOTA PALEMBANG*. Universitas Muhammadiyah Palembang. [https://repository.um-palembang.ac.id/eprint/17186/2/112017097\\_BAB%20I\\_DAFTAR%20PUSTAKA.pdf.pdf](https://repository.um-palembang.ac.id/eprint/17186/2/112017097_BAB%20I_DAFTAR%20PUSTAKA.pdf.pdf)
- Sarwandy, M. H. A., & Royan, N. (2023). ANALISA PENYEBAB KEMACETAN TERHADAP ARUS LALU LINTAS JALAN LINTAS SUMATERA PANGKALAN BALAI. *Bearing: Jurnal Penelitian Dan Kajian Teknik Sipil*, 8(2), 90-95. <https://jurnal.um-palembang.ac.id/bearing/article/view/7846/3953>
- Sarwandy, M. H. A., Royan, N., & Asep, M. (2024). Analisis Kemacetan Pada Simpang Tak Bersinyal Jl. Padat Karya - Jl. Sumatera Kota Prabumulih Menggunakan PKJI 2023. Universitas Muhammadiyah Palembang. <https://jurnal.um-palembang.ac.id/bearing/article/view/8479/4156>
- Setiawan, A., Yunus, I., & Kasmuri, M. (2018). Analisa Kinerja Ruas Jalan Pada Jalan Parameswara Kota Palembang. *Jurnal Tekno*, 15(2), 11-22. <https://journal.binadarma.ac.id/index.php/jurnaltekno/article/view/646/366>
- Van Meter, D. S., & Van Horn, C. E. (1975). *The Policy Implementation Process: A Conceptual Framework*. Administration & Society.
- Zayu, W. P., Sarda, S., & Boy, W. (2023). Kemacetan Lalu Lintas Pada Simpang Tak Bersinyal Di Simpang Tiga Kampung Kalawi Padang Sumatera Barat. *Jurnal Penelitian Dan Pengkajian Ilmiah Eksakta*, 2(2), 142-147. <http://jurnal.unidha.ac.id/index.php/jppie/article/view/1022>