

**Analisis Permasalahan Transportasi Perkotaan
Studi Kasus: Jalan Basuki Rachmat pada Area U-Turn
Rumah Makan Pagi Sore Palembang**

*Analysis of Urban Transportation Problems
Case Study: Jalan Basuki Rachmat at U-Turn Area
Pagi Sore Restaurant Palembang*

A. Bayu Adi Pratama B.¹, Prisca Yenyati², Yohanes Johen³, Dustin Nicholas Putra⁴
Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas Katolik Musi Charitas
Jl. Bangau No. 60, Palembang 30113
¹bayuadi@ukmc.ac.id

[Diterima 19/06/2024, Disetujui 05/03/2025, Diterbitkan 06/03/2025]

Abstrak

Kemacetan merupakan salah satu masalah kota yang sangat mengganggu aktivitas perjalanan. Salah satu titik kemacetan parah di Kota Palembang terjadi di area u-turn depan Rumah Makan Pagi Sore, Jalan Jenderal Basuki Rachmat di Kecamatan Kemuning, Kota Palembang. Kemacetan ini tidak hanya mengganggu kelancaran lalu lintas tetapi juga merusak citra kota. Tujuan penelitian ini untuk mengidentifikasi faktor penyebab kemacetan, mengidentifikasi citra elemen kota dan mendesain pola infrastruktur pada titik kemacetan. Penelitian ini dilakukan dengan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif, sumber data dari data primer dan sekunder. Data-data akan dianalisis dengan pendekatan ilmu sains terutama pada bidang arsitektur dan *urban planning*. Penelitian ini mengungkap bahwa citra elemen perkotaan di Jalan Basuki Rachmat Palembang cenderung mengarah pada distrik pelayanan barang dan jasa yang menimbulkan titik kemacetan pada area *u-turn* rumah makan pagi sore. Karakteristik aktivitas kendaraan yang putar balik menjadi dasar perencanaan yang diangkat ke dalam desain infrastruktur *flyover* tapal kuda yang memiliki karakteristik tersebut dan menjadi sebuah solusi yang bermanfaat bagi pengendara dalam efisiensi waktu dan menjadi *landmark* baru di kawasan ini.

Kata kunci: citra kota; kemacetan; *u-turn*; *fly-over* tapal kuda

Abstract

Congestion is one of the city's problems that greatly disrupts travel activities. One of the severe congestion points in Palembang City occurs in the u-turn area in front of the Pagi Sore Restaurant, Jalan Jenderal Basuki Rachmat in Kemuning District, Palembang City. This congestion not only disrupts the smooth flow of traffic but also damages the image of the city. The purpose of this study is to identify the factors causing congestion, identify the image of city elements and design infrastructure patterns at congestion points. This study was conducted using a qualitative method with a descriptive approach, data sources from primary and secondary data. The data will be analyzed using a scientific approach, especially in the fields of architecture and urban planning. This study reveals that the image of urban elements on Jalan Basuki Rachmat Palembang tends to lead to the goods and services service district which causes congestion points in the u-turn area of the Pagi Sore Restaurant. The characteristics of vehicle activity that makes U-turns are the basis for planning that is raised into the design of the horseshoe flyover infrastructure which has these characteristics and is a useful solution for drivers in terms of time efficiency and becoming a new landmark in this area.

Keywords: city image; traffic jam; *u-turn*; horseshoe fly-over

©Jurnal Arsir Universitas Muhammadiyah Palembang
p-ISSN 2580-1155
e-ISSN 2614-4034

Pendahuluan

Fenomena kemacetan akibat dari padatnya arus lalu lintas di perkotaan menjadi sebuah permasalahan urban yang tiada habisnya (Setiawan, B., 2020). Lebih lanjut, dipengaruhi pertumbuhan penduduk perkotaan yang semakin besar membuat kebutuhan akan aksesibilitas penduduk melalui jalan raya kian meningkat terutama di kota besar. Fenomena urban tersebut sering menimbulkan kerugian dari sisi efisiensi dan keefektifan dalam berkendara. Waktu, tenaga dan biaya terbuang karena harus menunggu pengendalian arus lalu lintas di jalan raya yang terus berubah di setiap waktu.

Kota Palembang menjadi salah satu kota yang tidak luput dari permasalahan kemacetan kota. Salah satu titik kemacetan yang parah terjadi di sepanjang Jalan Basuki Rachmat Palembang. Jalan ini merupakan salah satu jalan arteri di Palembang yang memiliki kepadatan lalu lintas yang tinggi per harinya. Jalan dengan panjang sekitar 3,5 kilometer ini menghubungkan area persimpangan Angkatan 66 dengan area persimpangan Polda Sumatra Selatan. Titik kemacetan terparah dari area persimpangan angkatan 66 maupun dari arah Polda terjadi di depan area rumah makan Pagi Sore. karena simpul kemacetan berada di area tersebut yaitu diperkuat dengan adanya lajur putar balik arah (*u-turn*) sehingga kemacetan besar tidak bisa dihindarkan pada jam rawan terutama pada sore hari.

Pada penelitian sebelumnya, *u-turn* banyak dibahas namun hanya sebatas mengevaluasi kinerjanya saja dan secara umum *u-turn* pada median jalan merupakan sumber kemacetan di perkotaan khususnya di Jalan K.H. Wahid Hasyim di Kelurahan 5 Ulu Palembang (Al Faritzie, Zulkarnain, & Misdalena, 2022), penelitian tersebut fokus pada evaluasi kinerja *u-turn* terkait dimensi radius putar pada median jalan. Lebih lanjut, (Avivi, 2023) menjelaskan bahwa sumber kemacetan di Jalan Alamsyah Ratu Prawiranegara Kota Palembang berasal dari *u-turn* pada salah satu ruas jalan tersebut, karena banyaknya keluhan dari masyarakat maka dilakukan penelitian terkait kelayakan *u-turn* dan kinerja ruas jalan tersebut. Hal yang sama terkait kinerja *u-turn* juga dijelaskan (Patima, 2023) yang berlokasi sama dengan penelitian ini di Jalan Basuki Rachmat bahwa didapatkan nilai 1,64 pada tingkat layanan putar balik yang mengakibatkan kemacetan di area *u-turn* tersebut.

Tujuan penelitian berupaya menutup akses *u-turn* di area Jalan Basuki Rachmat sebagai sumber kemacetan dan berkontribusi merencanakan desain Infrastruktur berupa *flyover* tipe tapal kuda yang mempunyai keunikan (bentuk menyesuaikan karakter putar arah dan di Indonesia baru satu kota yang mengaplikasikannya). Di Indonesia *flyover* jenis tapal kuda baru diterapkan di Jakarta Selatan tahun 2020 pada area Lenteng Agung dan Tanjung Barat dan menjadi solusi dari permasalahan kemacetan di sana (Aldiani dan Setiawan, 2021). Efisiensi waktu perjalanan bagi pengguna jalan dan *landmark* baru di kawasan ini menjadi manfaat yang dapat diperoleh melalui penelitian ini.

Metode Penelitian

Tipologi metode penelitian Induktif dengan pendekatan deskriptif kualitatif menjadi pilihan utama yang digunakan dalam penelitian ini. Dalam upaya memahami persepsi pengguna jalan yang sulit diukur dengan angka, maka metode kualitatif ini lebih tepat dipilih untuk menganalisis data. Mengukur persepsi masyarakat terhadap *u-turn* dilakukan dengan wawancara yang dilakukan secara acak terhadap narasumber mulai dari anak sekolah hingga dewasa yang berada di sekitar lokasi penelitian.

Lokasi penelitian berada di kawasan koridor Jalan Basuki Rachmat, Kecamatan Kemuning, Kota Palembang dan berlangsung selama 1 bulan. Fokus penelitian berada di area *u-turn* depan Rumah Makan Pagi Sore. Pengambilan fokus area ini dimaksudkan untuk mengambil fenomena kemacetan yang terjadi setiap hari terutama di jam sibuk. Target dari penelitian ini terciptanya desain pola infrastruktur jalan dari sisi arsitektur

untuk menggantikan keberadaan *u-turn* di lokasi penelitian.

Subjek penelitian dalam penelitian ini adalah situasi sosial yang terdiri dari 3 elemen, yaitu pelaku, tempat dan aktivitas yang saling berintegrasi. Pelaku dalam penelitian ini yaitu masyarakat dan semua pengendara yang melewati di area *u-turn* Basuki Rachmat. Kemudian aktivitas yang diteliti adalah aktivitas kendaraan saat putar balik di area *u-turn* Jalan Basuki Rachmat Palembang. Instrumen penelitian di dalam penelitian ini adalah kami berempati sebagai subyek pada penelitian ini. Instrumen ini berkaitan dengan metode pengumpulan data tentang kesan masyarakat pengguna jalan terkait keberadaan *u-turn* dilakukan dengan observasi, wawancara, dan dokumentasi.

Teknik analisis data ini berlandaskan pada tujuan dari penelitian ini. Terdapat 3 tujuan dalam penelitian ini yaitu mengidentifikasi faktor penyebab kemacetan, mengidentifikasi citra kota di kawasan Basuki Rachmat dan mendesain pola jalan di area *u-turn*. Dalam hal mengidentifikasi, secara umum analisis data dilakukan dengan pengumpulan data, reduksi data, penyajian data (kategori) dan penarikan simpulan. Kemudian untuk menganalisis tujuan ketiga, peneliti berdasarkan analisis tapak sampai pada tahap *zoning* akhir dan desain perencanaan pola jalan di kawasan *u-turn* Basuki Rachmat Palembang sebagai kesimpulan.

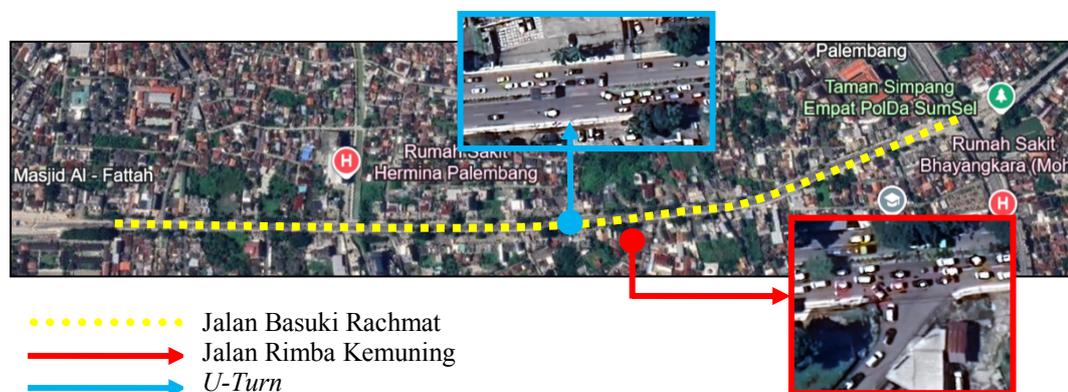
Hasil dan Pembahasan

Pembahasan ini berlandaskan pada 3 tujuan dari penelitian ini, yaitu identifikasi faktor penyebab kemacetan, identifikasi elemen citra kota di jalan Basuki Rachmat, dan perencanaan redesain area *u-turn* pada koridor jalan Basuki Rachmat.

Identifikasi faktor penyebab kemacetan di jalan Basuki Rachmat

Dari data volume lalu lintas survei lintasan harian rata-rata di di depan pagi sore jalan Basuki Rachmat ini, dalam satu hari jumlah kendaraan yang melintas mencapai 28.620 unit yang didominasi oleh sepeda motor (Patima, 2023). Hal ini diperkuat oleh penelitian (Viana, I., 2023) yang menjelaskan tentang data kuantitatif volume *u-turn* yang ditinjau dari jumlah kendaraan yang bermanuver pada jam sibuk di *u-turn* ini rata-rata dalam satu hari berjumlah 5631 unit yang didominasi oleh kendaraan roda dua.

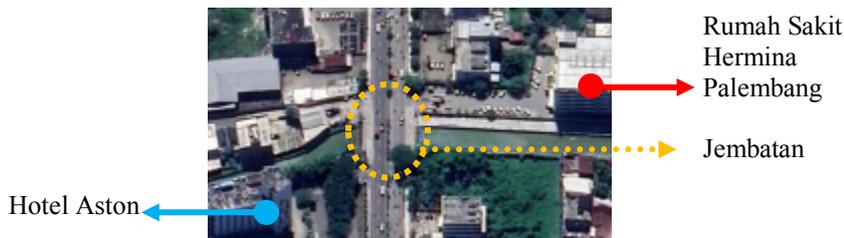
Kemampuan penyelenggaraan prasarana transportasi lebih rendah dari pertumbuhan akan kebutuhan transportasi termasuk dasar penyebab kemacetan pada area urban (Karim et al., 2023) ditambah lagi dengan tidak layak guna pada sejumlah prasarana yang ada di perkotaan. Hal itu diperkuat dengan penelitian yang dilakukan (Supriyanto & Paripurna, 2023) yang menjelaskan bahwa kemacetan terjadi karena persimpangan jalan, gang, volume kendaraan, lebar jalan dan *traffic light* yang jaraknya berdekatan. *Private car* menjadi pemicu kebijakan yang mempersulit bagi para pengguna (Patima, 2023) angkutan umum karena lebih memihak pengguna kendaraan pribadi dalam menggunakan prasarana kota (Aryanti & Aulia, 2024).



Gambar 1. Identifikasi Penyebab Kemacetan di Jalan Basuki Rachmat Palembang

Berdasarkan analisis gambar 1, terdapat 2 titik sumber kemacetan yang terjadi di Jalan Basuki Rachmat yaitu *u-turn* di depan area Rumah Makan Pagi Sore dan pada pertigaan kendaraan yang keluar dari Jalan Rimba Kemuning. Kemacetan ini terjadi pada jam rawan seperti pada pagi dan sore hari serta tidak menutup kemungkinan terjadi pada siang hari. Puncak kemacetan rata-rata terjadi pada sore hari dan kadang diperparah dengan penutupan *u-turn* oleh petugas Polantas yang mengakibatkan penumpukan kendaraan di *traffic light* simpang Polda dan terjadi putar balik kendaraan di area tersebut.

Faktor penyebab kemacetan di Jalan Basuki Rachmat diperkuat juga dengan teori *linkage* oleh Trancik dalam (Pertama, Rasid, Fadhillah, & Purwantiasning, 2022) yang menjelaskan bahwa jenis *linkage* struktural dapat menjadi pedoman dalam mengidentifikasi elemen penyebab kemacetan di Jalan tersebut. Berdasarkan teori *linkage*, terdapat 3 elemen penyebab kemacetan, yaitu: tembusan, sambungan dan terusan. Jika dianalisis mendalam, elemen tembusan menjadi sebuah jawaban atas penyebab kemacetan yang ada. Tembusan ini terjadi pada pertigaan Jalan Rimba Kemuning seperti pada gambar 1 di atas dan diperparah dengan *u-turn* sekitar 140 meter dari pangkal jalan tersebut. Di sisi lain, jembatan yang berada di depan area Rumah Sakit Hermina dan Hotel Aston disebut sebagai elemen sambungan tetapi tidak memberikan dampak kemacetan.



Gambar 2. Elemen Sambungan di Jalan Basuki Rachmat

Sedangkan *fly-over* menjadi elemen terusan yang menghubungkan Jalan Basuki Rachmat dengan Jalan R. Soekamto. *Fly-over* ini tidak lagi bagian penuh dari Jalan Basuki Rachmat tetapi pada sore hari (jam rawan) terkadang terjadi penumpukan kendaraan namun sumbernya berasal dari antrian masuk dan keluar dari salah satu *mall* di area Jalan R. Soekamto. Dari analisis ketiga elemen ini dapat disimpulkan bahwa elemen tembusan (*node* Jalan Rimba Kemuning) dan ditambah dengan *u-turn* (depan Rumah Makan Pagi Sore) menjadi faktor utama penyebab kemacetan di Jalan Basuki Rachmat.

Di sisi lain, terdapat faktor penunjang terjadinya kemacetan terutama di area *u-turn* di depan Rumah Makan Pagi Sore pada koridor jalan ini. Karakter melawan arus pengendara roda dua menjadi penyebab dari kemacetan yang terjadi dan terdapat pengatur lalu lintas ilegal (Pak Oga), portal pembatas yang sering dipasang mendadak untuk memblokir *u-turn* oleh petugas Polantas terutama pada jam rawan di sore hari



Gambar 5. Pengatur Lalu Lintas Ilegal (Pak Oga), Portal Pembatas dan Pengendara Roda Dua Melawan Arus Lalu Lintas

Identifikasi elemen citra kota

Mengidentifikasi elemen-elemen citra kota di sepanjang koridor Jalan Basuki Rachmat Palembang ini berdasarkan teori perancangan kawasan perkotaan menurut Lynch terdapat lima elemen spasial pembentuk citra kota yaitu tengaran (*landmark*), tepian (*edges*), jejalur (*paths*), kawasan (*districts*), dan simpul (*node*). (Jiu, 2022).

Koridor Jalan Basuki Rachmat Palembang membentang sepanjang 3,5 km dari *node* Polda hingga *node* angkutan 66. Berdasarkan elemen tengaran, koridor jalan ini belum mempunyai tengaran (*landmark*). Ditinjau dari definisinya, (Khasbi & Susanti, 2022) *landmark* merupakan elemen penting yang membantu masyarakat urban dalam mengenali suatu kawasan dari bentuk suatu kota yang memberikan kenyamanan dalam berorientasi dengan ditandainya sebuah identitas yang jelas dan unik dari kawasan tersebut. Penjelasan tersebut diperkuat dalam (Bakhri, Budiman, & Haryono, 2023) bahwa *landmark* merupakan penanda yang memiliki ciri khas sebagai titik acuan pada kawasan yang berbentuk benda. Seperti pada umumnya Kota Palembang ibukota Provinsi Sumatera Selatan memiliki *landmark* berupa Jembatan Ampera yang menjadi simbol atau identitas kota bagi masyarakat Palembang dan dari berbagai daerah dalam mengenal kota tersebut. Pada konteks koridor Jalan Basuki Rachmat saat ini belum ada penelitian yang menyebutkan bahwa di area koridor jalan tersebut memiliki tengaran/ *landmark*.

Elemen citra kota yang kedua yaitu tepian (*edges*). Berdasarkan analisis penulis, pada koridor Jalan Basuki Rachmat tidak ditemukan elemen berupa tepian (*edges*). Pada dasarnya, *edges* merupakan elemen yang bersifat linier yang tidak dipertimbangkan oleh pengamat berupa rel kereta api, sungai, tepian pantai, dan lain sebagainya yang merupakan batas-batas sebuah kawasan (Gerald & Winata, 2021). Pada koridor tidak ditemukan elemen rel kereta, namun terdapat anak sungai yang hanya membelah Jalan Basuki Rachmat di dalam satu kawasan koridor tersebut yang letaknya pada area Rumah Sakit Hermina dan Area Hotel Aston dan tetap dalam satu kawasan bukan membagi kawasan menjadi dua area yang berbeda. Dengan demikian, anak sungai ini bukan elemen *edge* pada koridor Jalan Basuki Rachmat karena hanya membelah koridor jalan yang sama tidak memberikan kesan wilayah yang berbeda pada area ini.



Gambar 6. Analisis Elemen *Edge*

Identifikasi elemen citra kota yang ketiga yaitu jejalur (*paths*), (Wisista, Budiman, & Haryono, 2023) menjelaskan bahwa jejalur merupakan semua jalur yang dilalui sesuai arah pergerakan dari pengamat, seperti trotoar, jalan raya, jalur transit, dan kanal. *Path* mempunyai unsur pengarah atau identitas/ ciri khas yang baik untuk ke suatu tempat seperti halte, stasiun, alun-alun dan sebagainya. Di sepanjang koridor Jalan Basuki Rachmat Palembang sudah terlihat jelas infrastruktur jalan raya dan trotoar yang menghubungkan antar tempat di sepanjang koridor jalan tersebut. Seperti yang diperlihatkan pada gambar 7 bahwa *path* berupa trotoar di Jalan Basuki Rachmat telah memiliki tingkat ergonomi yang baik seperti penyediaan *guiding block*, tanaman pengarah menuju *entrance* ke sebuah bangunan, dan *bollard* (pencegah kendaraan tidak naik trotoar), dan yang terpenting terkait kualitas jalan aspal yang sudah baik.



Gambar 7. Analisis Elemen Paths

Identifikasi elemen yang keempat yaitu *districts*/ kawasan. Menurut definisinya, kawasan adalah sebuah area untuk mengumpulkan aktivitas manusia sesuai kebutuhan atau kepentingan masing-masing (Rafsyajani & Purwantiangning, 2020). Berdasarkan observasi, di sepanjang koridor Jalan Basuki Rahmat terdapat banyak bangunan komersil pelayanan barang jasa, kerohanian, penginapan, kesehatan, perbankan dan juga pendidikan. Dari semua aspek pelayanan tersebut, teridentifikasi bahwa mayoritas Jalan ini merupakan kawasan pelayanan barang dan jasa, seperti kantor BPJS Ketenagakerjaan, *SPA and Massage*, berbagai toko bangunan, resto, kafe, *baby shop* dan berbagai layanan jasa lainnya. Lebih lanjut untuk elemen citra kota yang terakhir adalah simpul (*node*). Terdapat dua elemen simpul di jalan ini yaitu perempatan Polda Sumsel dan Perempatan Angkatan 66 yang saling terintegrasi dengan adanya keberadaan jalan Basuki Rachmat.



Gambar 8. Analisis Elemen Node

Dari teori Lynch mengenai elemen citra kota khususnya di koridor Jalan Basuki Rachmat dapat disimpulkan bahwa elemen distrik (pelayanan barang dan jasa) secara mayoritas memenuhi area koridor jalan ini sehingga dapat meningkatkan citra koridor Basuki Rachmat dalam bidang pelayanan barang dan jasa karena telah diketahui masyarakat akan berbagai macam pelayanan barang dan jasa di kawasan ini.

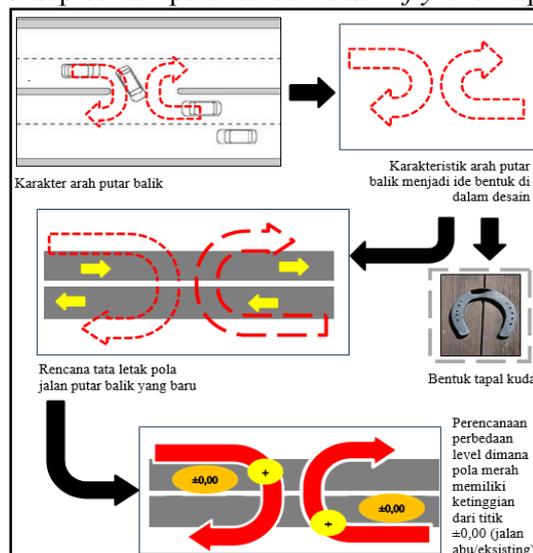
Perencanaan Redesain Infrastruktur U-Turn Pada Koridor Jalan Basuki Rachmat

Dari sisi urban, rencana desain area *u-turn* ini mengarah pada perencanaan *fly-over* dengan mengangkat karakteristik utama dari inti permasalahan yaitu sifat putar balik dari *u-turn* dengan memperbesar area dimensi dan merujuk pada salah satu tipe *fly-over* yaitu tapal kuda. Tipe *fly-over* tersebut telah ada dan pertama kali diaplikasikan di daerah Lenteng Agung dan Tanjung Barat DKI Jakarta, bertujuan untuk mengurangi kemacetan di perlintasan kereta api dan karena baru pertama di Indonesia terutama di Jakarta, *fly-over* ini menjadi ikon baru kota khususnya Jakarta (Aldiani & Setiawan, 2021)



Gambar 9. Fly-over Tapal Kuda di Jakarta
(Sumber: Pradipta, G., 2020)

Dari sisi arsitektural, unsur estetika diwujudkan dalam elemen dekoratif yang menempel pada bagian terluar *fly-over* dengan mengangkat unsur lokalitas Palembang berupa motif songket sebagai elemen dekoratif dan berperan sebagai daya tarik (*eye catching*) sehingga diharapkan dapat meningkatkan. Penutupan akses *u-turn* ini didasarkan pada inti permasalahan, (Dea, Azwar, & Lucyana, 2022) menjelaskan bahwa *u-turn* merupakan sumber kemacetan karena banyak karakteristik dari pengemudi yang cenderung untuk memperlambat laju kecepatan di lajur cepat yang mengakibatkan menumpuknya antrian kendaraan pada jam rawan dan berpotensi semakin meningkatnya kecelakaan di area tersebut. Perencanaan desain infrastruktur berupa perencanaan pola jalan dengan jenis aksesibilitas di atas tanah atau *fly-over* yang berlandaskan pada konsep atau ide desain, analisis tapak (*site*), dan animasi perspektif tiga dimensi *non-rendering*. Berikut ini disajikan konsep bentuk perencanaan desain *fly-over* tapal kuda.



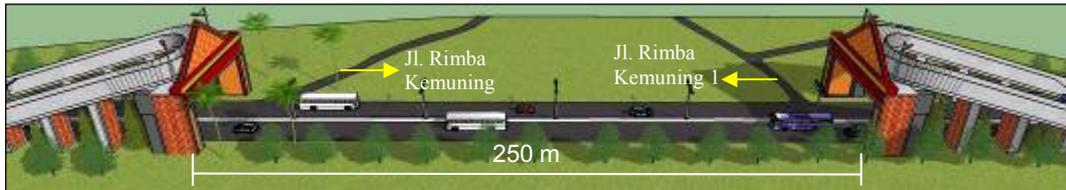
Gambar 10. Ide Perencanaan Desain

Lokasi perencanaan *fly-over* tipe tapal kuda terdiri dari 2 titik area yaitu pada area sebelum Jalan Rimba Kemuning dan setelah Jalan Rimba Kemuning 1. Kedua jalan tersebut bertindak sebagai jalan yang menciptakan pertigaan (peluang besar terjadinya penumpukkan volume kendaraan atau macet) yang bermuara di Jalan Basuki Rachmat.



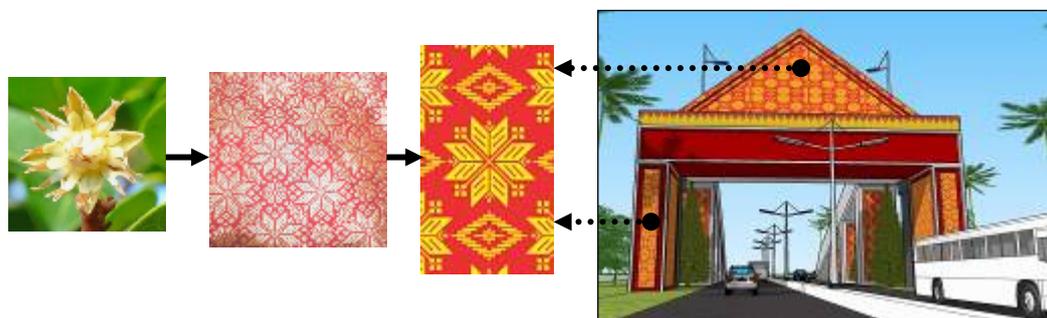
Gambar 11. Lokasi Perencanaan Fly-over Tipe Tapal Kuda

Jarak antar fly-over ini kurang lebih 250 meter yang diukur melalui citra satelit. Jika perencanaan fly-over ini bergabung dalam arti tidak ada pemisahan, hal yang akan terjadi adalah pangkal fly-over akan menutupi pangkal jalan Rimba Kemuning dan Rimba Kemuning 1, tentunya hal ini akan menambah permasalahan yang sudah ada.



Gambar 12. Jarak Antar Flyover Tipe Tapal Kuda

Dalam aspek kearifan lokal Palembang, perencanaan desain *fly-over* tapal kuda ini menggunakan motif songket pada kolom sebagai unsur dekoratif dan ornamen tanjak pada bagian puncak untuk mengangkat identitas unsur lokal budaya Palembang pada infrastruktur perkotaan. Pada bagian bidang ornamen tanjak digunakan motif bunga khas Palembang yakni bunga tanjung. Menurut (Oktari & Hukama, 2023) bunga ini memiliki makna untuk menyambut kedatangan para tamu di Palembang sehingga cocok diaplikasikan pada ornamen tanjak pada bagian ujung *fly-over* pada gambar di bawah ini.



Gambar 13. Penggunaan Motif Bunga Tanjung Pada Perencanaan *Fly-over*

Motif songket berupa bentuk grafis transformasi halus dari bunga tanjung juga digunakan sebagai pengisi bidang pada kolom-kolom struktur yang berfungsi untuk menunjang estetika pada satu kesatuan infrastruktur *fly-over* ini. Perencanaan vegetasi yang diletakkan di antara kolom struktur diolah untuk mempertahankan atau meningkatkan penghijauan dan filtrasi udara kotor atau debu ke lahan sekitar.



Gambar 14. Penggunaan Motif Songket Bunga Tanjung Pada Elemen Struktur *Fly-over*

Simpulan

Penelitian ini mengungkap bahwa berdasarkan analisis citra elemen perkotaan, Jalan Basuki Rachmat Palembang mengarah pada distrik pelayanan barang dan jasa yang menimbulkan titik kemacetan yang terparah pada area u-turn rumah makan pagi sore. Karakteristik putar balik pada aktivitas kendaraan *di u-turn* menjadi konsep dasar perencanaan yang diangkat ke dalam desain infrastruktur *fly-over* tapal kuda yang memiliki karakteristik tersebut dan menjadi sebuah solusi untuk mengatasi kemacetan di area ini. Implikasi yang terjadi u-turn di area pagi sore ini ditutup dan menjadi rekomendasi kebijakan untuk pemerintah daerah terkait solusi *fly-over* tapal kuda untuk mempertimbangkan penerapan solusi tersebut karena dapat memperbaiki alur pergerakan kendaraan, mengurangi volume kemacetan dan mengoptimalkan ruang lalu lintas.

Daftar Pustaka

- Al Faritzie, H., Zulkarnain, Y. P., & Misdalena, F. (2022). Evaluasi Kinerja U-Turn Pada Buka Median Ruas Jalan KH. Wahid Hasyim 5 Ulu Kota Palembang. *Jurnal Deformasi*, 7(1), 32-45.
- Aldiani, S. P., & Setiawan, D. (2021). *Analisis Dampak Lalu Lintas Fly Over Tapal Kuda Tanjung Barat dan Lenteng Agung Jakarta (Studi Kasus Jl. Raya Lenteng Agung dan Jl. Lenteng Agung Raya) Traffic Impact Analysis of Fly Over Tapal Kuda Tanjung Barat and Lenteng Agung Jakarta (Case Study on Jl. Raya Lenteng Agung and Jl. Lenteng Agung Raya)*. University Technology Yogyakarta,
- Aryanti, T. N. P., & Aulia, S. S. (2024). Analisis Kebijakan Suroboyo Bus dalam Perspektif Problem Tree Analysis. *Jurnal Media Akademik (JMA)*, 2(5).
- Avivi, R. Z. (2023). *Analisa Kinerja U-Turn pada Jalan Alamsyah Ratu Prawiranegara Kota Palembang*. UPT Perpustakaan POLSRI,
- Bakhri, N. A. O. S., Budiman, H., & Haryono, M. J. D. (2023). Kajian Perbedaan Image dan Fungsi Edge pada Tepian Kali Code.
- Dea, Y., Azwar, A., & Lucyana, L. (2022). *Analisa U-Turn (Putar Balik Arah) di Jalan Jend. A. Yani Kecamatan Baturaja Timur Kabupaten Ogan Komering Ulu Provinsi Sumatera Selatan*. Universitas Baturaja,
- Geraldi, G., & Winata, T. (2021). Penerapan Metode Landscape-Urbanism Dalam Perancangan Ruang Rekreasi Kebugaran Di Sawangan Depok. *Jurnal Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur (Stupa)*, 3(2), 1721-1732.
- Jiu, F. X. G. (2022). *Analisis Elemen-Elemen Pembentuk Citra Kota Samarinda Di Kalimantan Timur*. Universitas Atma Jaya Yogyakarta,
- Karim, H. A., Lis Lesmini, S., Sunarta, D. A., Sh, M., Suparman, A., Si, S., . . . Kom, M. (2023). *Manajemen transportasi: Cendikia Mulia Mandiri*.
- Khasbi, R. P., & Susanti, A. D. (2022). Kajian Bentuk Dan Fasad Bangunan Sebagai Landmark Kawasan Kota. *Jurnal Arsitektur Kolaborasi*, 2(1), 38-48.
- Oktari, I., & Hukama, T. (2023). Analisis Semiotika Barthes Pada Motif Kain Songket Palembang. *VisArt: Jurnal Seni Rupa dan Design*, 1(1), 1-10.
- Patima, S. (2023). *Analisa Kinerja pada Putaran Balik Arah (U-Turn) di Ruas Jalan Basuki Rahmat Kota Palembang*. UPT Perpustakaan POLSRI,
- Pertama, A. M. S., Rasid, C. A., Fadhillah, H., & Purwantiasning, A. W. (2022). Telaah Kawasan Kampus Universitas Indonesia Depok Berdasarkan Teori Linkage. *Journal of Architectural Design and Development (JAD)*, 3(1), 52-66.
- Rafsyanjani, M. A., & Purwantiasning, A. W. (2020). Kajian Konsep Teori Lima Elemen Citra Kota pada Kawasan Kota Lama Semarang. *Arsir*, 3(2), 47-53.
- Setiawan, Bakti. 2020. *Transformasi Perkotaan di Indonesia*. Yogyakarta: Deepublish Publisher.
- Supriyanto, J., & Paripurna, D. (2023). *Analisa Kinerja Lalu Lintas pada Ruas Jalan Satu Arah (Studi Kasus Jl. Sunan Kudus Kab. Kudus)*. Universitas PGRI Semarang,
- Wisista, P. A., Budiman, H., & Haryono, M. J. D. (2023). Elemen Path Pembentuk Citra Kota pada Jalur Panggung Krapyak sebagai Sumbu Filosofi Yogyakarta.