

Analisa Kinerja Jalanan Much. Prabu Mangkunegara Palembang

M Helmi Ananda Saputra ¹⁾; Pujiono T ²⁾; Ramadhani ³⁾^{1,2,3)}Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas IBAEmail: ¹⁾ imamwahyudi7296@gmail.com; ²⁾ poedji4611@gmail.com; ³⁾ enny72.ramadhani@gmail.com

ARTICLE HISTORY

Received [15 September 2025]

Revised [27 Januari 2026]

Accepted [25 Januari 2026]

KEYWORDS

Road Performance, Traffic
Volume, Degree of Saturation.

This is an open access
article under the [CC-BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)
license



ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kinerja Jalan Much. Prabu Mangkunegara di Kota Palembang dengan menitikberatkan pada beberapa parameter utama, yaitu volume lalu lintas, kapasitas jalan, derajat kejenuhan (degree of saturation), serta tingkat pelayanan jalan. Ruang lingkup penelitian difokuskan pada segmen jalan sepanjang 100 meter dengan pengamatan dilakukan pada jam sibuk pagi hingga siang, yakni pukul 07.00–12.00 WIB, sebagai representasi kondisi lalu lintas harian. Metode penelitian yang digunakan adalah survei lapangan untuk memperoleh data primer berupa volume kendaraan, hambatan samping, dan karakteristik geometri jalan. Data tersebut kemudian dianalisis menggunakan pendekatan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997 untuk menentukan kapasitas dan kinerja jalan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa volume lalu lintas tertinggi terjadi pada pukul 08.00–09.00 WIB dengan besaran 9.566,5 smp/jam. Kapasitas jalan yang dihitung hanya sebesar 2.791,53 smp/jam sehingga menghasilkan derajat kejenuhan (DS) sebesar 3,426. Nilai DS tersebut jauh melebihi ambang batas standar ($DS \leq 0,75$), yang mengindikasikan bahwa tingkat pelayanan jalan berada pada kategori "F" atau sangat padat. Selain itu, kondisi hambatan samping tercatat berada pada kategori "Tinggi" (H) dan "Rendah" (L), yang turut memperburuk kinerja lalu lintas di ruas jalan ini. Kesimpulan dari penelitian ini adalah bahwa Jalan Much. Prabu Mangkunegara mengalami kemacetan parah akibat volume kendaraan yang jauh melampaui kapasitas jalan. Temuan ini menunjukkan perlunya intervensi manajemen lalu lintas dan peningkatan infrastruktur, baik melalui rekayasa lalu lintas, pelebaran jalan, maupun penyediaan alternatif moda transportasi untuk mengurangi beban kendaraan di ruas jalan tersebut.

ABSTRACT

This research aims to analyze the performance of Jalan Much. Prabu Mangkunegara in Palembang, focusing on traffic volume, road capacity, degree of saturation, and level of service. The research scope encompasses a 100-meter road segment, with observations conducted during peak hours (07:00–12:00 Western Indonesia Time). The research methodology includes field surveys to collect primary data such as vehicle volume, side friction, and road geometry, alongside data analysis based on the 1997 Indonesian Road Capacity Manual (Manual Kapasitas Jalan Indonesia/MKJI). The results indicate that the highest traffic volume occurred between 08:00–09:00 WIB, reaching 9,566.5 passenger car units per hour (pcu/hour). The degree of saturation (DS) reached 3.426, indicating a level of service "F" (very congested). Side friction was categorized as both "High" (H) and "Low" (L). The calculated road capacity was 2,791.53 pcu/hour. In conclusion, Jalan Much. Prabu Mangkunegara experiences severe congestion due to a vehicle volume that significantly exceeds its capacity.

PENDAHULUAN

Berdasarkan data Bappeda Kota Palembang, luas wilayah Kota Palembang mencapai 352,51 km² yang terbagi ke dalam 18 kecamatan dan 107 kelurahan. Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Palembang tahun 2024, jumlah penduduk Kota Palembang tercatat sebanyak 1.772.492 jiwa. Pertumbuhan jumlah penduduk yang cukup besar tersebut diiringi dengan meningkatnya kebutuhan mobilitas, baik untuk keperluan sosial, pendidikan, maupun ekonomi. Tingginya pergerakan penduduk secara langsung berdampak pada meningkatnya arus lalu lintas di berbagai ruas jalan utama di Kota Palembang. Kondisi ini seringkali menimbulkan tundaan kendaraan yang berujung pada penumpukan arus lalu lintas, terutama pada kawasan dengan intensitas aktivitas yang tinggi.

Peningkatan kegiatan ekonomi di Kota Palembang, khususnya dengan berkembangnya pusat perdagangan, kawasan bisnis, dan industri, turut mendorong bertambahnya volume kendaraan di jalan raya. Mobilitas kendaraan yang tinggi bukan hanya disebabkan oleh distribusi barang dan perjalanan kerja, tetapi juga aktivitas konsumsi masyarakat yang semakin dinamis. Hal ini menjadikan lalu lintas di Kota Palembang semakin padat, terutama pada jalan-jalan yang berperan sebagai akses utama ke kawasan perdagangan dan perkantoran.

Salah satu titik kemacetan yang cukup signifikan di Kota Palembang terdapat pada ruas Jalan Much. Prabu Mangkunegara. Ruas jalan ini memiliki intensitas lalu lintas yang tinggi akibat aktivitas komersial dan perkantoran di sekitarnya. Banyaknya rumah toko (ruko), stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU), serta berbagai fasilitas penunjang aktivitas masyarakat membuat arus kendaraan yang berhenti untuk berbelanja, mengisi bahan bakar, atau mengantarkan barang menjadi tidak terhindarkan. Aktivitas tersebut tidak hanya menambah volume kendaraan, tetapi juga menimbulkan gangguan lalu

lintas berupa parkir yang tidak teratur, manuver kendaraan keluar masuk area usaha, serta hambatan samping yang memperlambat pergerakan kendaraan. Akibatnya, kemacetan di ruas jalan ini kerap terjadi, terutama pada jam sibuk pagi dan sore hari ketika arus perjalanan masyarakat mencapai titik puncaknya.

Dengan kondisi tersebut, kajian terhadap kinerja ruas Jalan Much. Prabu Mangkunegara menjadi penting untuk dilakukan. Analisis mengenai volume lalu lintas, kapasitas jalan, derajat kejenuhan, serta tingkat pelayanan dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai permasalahan lalu lintas yang terjadi. Hasil kajian diharapkan dapat menjadi dasar pertimbangan dalam perumusan kebijakan manajemen lalu lintas maupun perencanaan infrastruktur transportasi yang lebih baik, sehingga dapat mengurangi tingkat kemacetan dan meningkatkan kenyamanan serta efisiensi mobilitas masyarakat di Kota Palembang.

LANDASAN TEORI

Kapasitas Ruas Jalan (C)

Kapasitas ruas jalan (C) merupakan volume terbanyak pada kendaraan yang digunakan untuk melewati jalan tertentu dalam jangka waktu tertentu dengan notasi smp/jam (kristianti,2025) Jaringan jalan terbagi berdasarkan pada ada atau tidaknya pembatas median pada suatu ruas jalan (Tamin, 2000). Berdasarkan MKJI 1997, Kapasitas ruas jalan (C) dapat dicari dengan persamaan 1.

$$C = C_0 \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS} \dots\dots\dots(1)$$

dimana :

- C = Kapasitas Ruas Jalan (smp/jam)
- C₀ = Kapasitas dasar (smp/jam)
- FC_W = Factor koreksi kapabilitas damaja
- FC_{SP} = Factor koreksi kapabilitas akibat pembagian arah
- FC_{SF} = Factor koreksi kapabilitas akibat hambatan samping
- FC_{CS} = Factor koreksi kapabilitass akibat ukuran kota

Volume Lalu Lintas (Q)

Volume lalu lintas (Q) merupakan total kendaraan yang melewati suatu titik, ruas jalan, atau Kawasan tertentu dalam satuan waktu tertentu. Perhitungan pada volume lalu lintas memiliki tujuan untuk mendapatkan data yang akurat mengenai jumlah kendaraan yang melintas pada titik-titik pengamatan yang telah ditentukan dalam sistem jalan raya (Denisa habibah,2020). Volume lalu lintas dapat dinyatakan dalam kendaraan per jam (kend/jam), kendaraan per hari (kend/hari), dan satuan mobil penumpang (smp/jam atau smp/hari). Berdasarkan MKJI 1997, volume lalu lintas dapat dihitung dengan persamaan 2.

$$Q = Q_i \times emp \dots\dots\dots(2)$$

dimana :

- Q = Volume lalu lintas (smp/jam)
- Q_i = Volume lalu lintas (kend/jam)
- emp = Nilai ekivalen Kendaraan, ditentukan pada Tabel 1

Tabel 1 Emp Untuk Jalan Perkotaan Tak Terbagi

Tipe Jalan	Arus Lalu Lintas Total Dua Arah (kend/jam)	HV	LV	MC	
				Lebar Lalu Lintas (m)	
				<6	>6
2 Lajur Tak Terbagi (2/2 UD)	0-1800	1,3	1,0	0,5	0,5
	≥1800	1,2	1,0	0,35	0,25
4 Lajur Tak Terbagi (4/2 UD)	0-3700	1,3	1,0	0,40	
	≥3700	1,2	1,0	0,25	

Derajat Kejenuhan (Ds)

Derajat kejenuhan merupakan rasio pada arus lalu lintas yang dibandingkan dengan kapasitas aktual ruas jalan (Hardiani,2015), sedangkan berdasarkan MKJI (1997), Derajat kejenuhan merupakan rasio jalan terhadap kapasitas yang dipergunakan untuk megevaluasi tingkat kinerja simpang dan segmen jalan. Nilai pada derajat kejenuhan memperlihatkan apakah segmen jalan memiliki masalah kapasitas atau tidak. Derajat kejenuhan dapat dihitung dengan menggunakan persamaan 3.

$$DS = Q / C \dots\dots\dots(3)$$

dimana :

- Ds = Derajat kejenuhan
- Q = Volume lalu lintas (smp/jam)
- C = Kapasitas Ruas Jalan (smp/jam)

Tingkat Pelayanan Jalan (LOS)

Tingkat Pelayanan Jalan (LOS) adalah suatu klasifikasi yang digunakan untuk mengukur kinerja suatu ruas jalan atau persimpangan berdasarkan kualitas arus lalu lintas yang dirasakan oleh pengguna jalan. LOS dinilai dari beberapa parameter utama, termasuk kecepatan kendaraan, kepadatan lalu lintas, derajat kejenuhan (DS), dan waktu pemberhentian. Pada Tabel 2 dapat dilihat batas lingkup pada tingkat pelayanan ruas jalan yang didasarkan oleh peraturan MKJI 1997.

Tabel 2. Tingkat Pelayanan Ruas Jalan

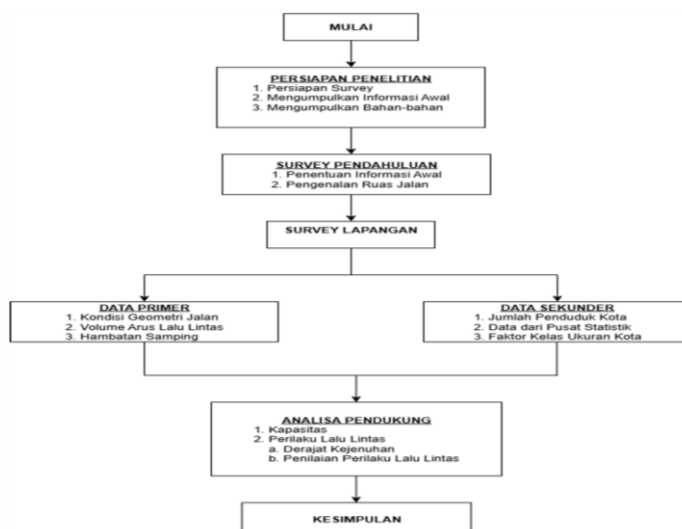
Tingkat Pelayanan (LOS)	Batas Lingkup
A	0 - 0,19
B	0,2 - 0,44
C	0,45 - 0,74
D	0,75 - 0,85
E	0,85 - 100
F	>1,00

dimana :

- LOS A: Arus sangat lancar, kepadatan rendah, kecepatan tinggi, dan pengemudi memiliki kebebasan bergerak tanpa hambatan.
- LOS B: Arus masih lancar tetapi mulai terlihat interaksi antar-kendaraan, kecepatan sedikit menurun.
- LOS C: Arus stabil dengan kepadatan sedang, kecepatan berkurang, dan pengemudi mulai merasa terbatas dalam manuver.
- LOS D: Arus mendekati kapasitas maksimal, kepadatan tinggi, kecepatan turun signifikan, dan tundaan mulai terasa.
- LOS E: Arus sangat padat, kecepatan sangat rendah, antrian panjang, dan derajat kejenuhan mendekati 1 (kapasitas jalan hampir tercapai).
- LOS F: Kondisi macet total, arus tidak stabil, kecepatan sangat rendah atau berhenti, dan antrian terus bertambah.

METODE PENELITIAN

Metode pelaksanaan merupakan tahapan-tahapan sistematis yang peneliti lakukan selama melaksanakan penelitian guna untuk mencapai tujuan penelitian. Pada Gambar 1 terdapat Flowchart pelaksanaan penelitian.



Gambar 1. Diagram alir pelaksanaan penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data Umum

Jalan MP Mangkunegara merupakan Jalan Provinsi yang memiliki fungsi sebagai jalan arteri sekunder. Data geometri Jalan MP Mangkunegara adalah sebagai berikut :

Nama Jalan : Jalan MP Mangkunegara
 Jenis Jalan : 2/2 UD
 Damaja : 0,5 m
 Lebar jalan : 10 m

Pada penelitian ini, ruas jalan yang diteliti sepanjang 100 m di Jalan MP Mangkunegara Kota Palembang, adapun pengukuran awal dan survey lapangan dan gambar. Titik awal dan akhir pada ruas jalan yang diteliti dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. Titik mulai dan akhir pada jalan MP. Mangkunegara

Survey Awal

Survey awal dilaksanakan untuk mengetahui total kendaraan terbanyak yang melintasi jalan MP Mangkunegara. Pengamatan dilakukan dengan menghitung kendaraan secara manual dengan bantuan traffic counter dan bantuan kamera video yang digunakan untuk penghitungan ulang jenis dan jumlah kendaraan. Jenis kendaraan yang diamati adalah MC yang merupakan Motorcycle (sepeda motor, skuter, motor roda tiga), LV yang merupakan Light vehicle (mobil penumpang, pick-up, minibus, van, dll), dan HV yang merupakan Heavy vehicle (Bus, truck, dump truck, dll). Pada Tabel 2 dan Tabel 3 dapat dilihat rekapitulasi survey awal yang di lakukan pada hari senin hingga jumat dan jumlah presentasenya.

Tabel 3 Rekapitulasi Survey Awal pada Senin-Jumat

No	Kendaraan	Senin	Selasa	Rabu	Kamis	Jum'at
1	MC	1291	1185	1165	786	1215
2	LV	459	395	353	610	368
3	HV	34	33	32	26	39
	Total	1784	1623	1550	1422	1516

Tabel 4 Persentase Survey Senin-Jumat

Senin	Selasa	Rabu	Kamis	Jum'at
1784	1623	1550	1422	1516
100,00%	90,98%	86,88%	79,70%	84,98%

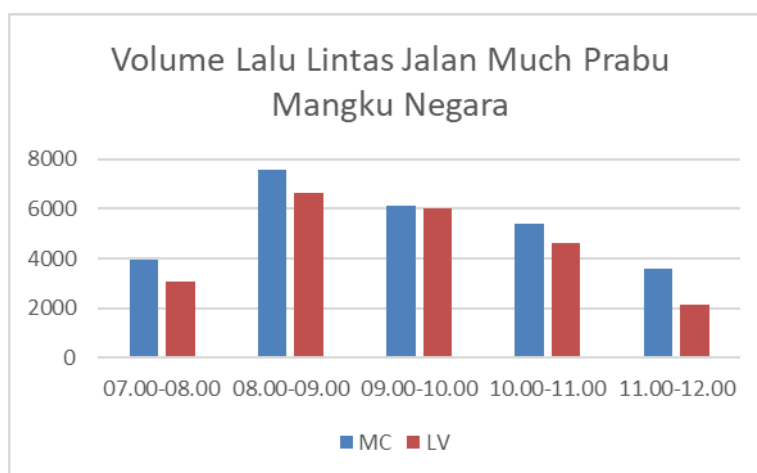
Berdasarkan Tabel 2 jumlah kendaraan terbanyak terjadi pada hari senin dengan total nilai sebesar 1784 kendaraan dan memiliki presentase 100% apabila di dibandingkan dengan hari lainnya yang bervariasi 84.98% - 100%, dari data tersebut, maka diambil hari senin untuk melakukan survey utama yang bertujuan untuk mendapatkan data volume lalu lintas dan hambatan samping, sehingga kapasitas dan drajat kejenuhan pada jalan MP Mangkunegara dapat diperhitungkan.

Survey Utama

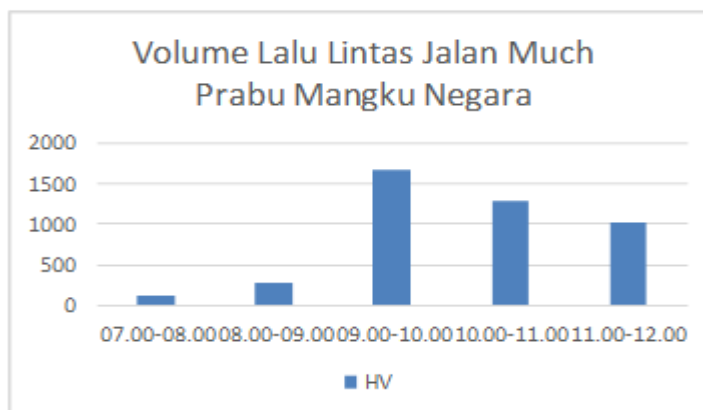
Survey utama dilaksanakan pada hari senin mulai dari pagi pukul 07.00 hingga siang pukul 12.00. survey ini dilakukan dengan mencatat data volume dan hambatan samping pada jalan MP. Mangkunegara. Pada Tabel 4 dapat dilihat data volume jalan MP Mangkunegara dalam satuan kendaraan/jam.

Tabel 5. Volume Jalan MP Mangkunegara (kendaraan/jam)

Kendaraan	07.00 - 08.00	08.00 - 09.00	09.00 - 10.00	10.00 - 11.00	11.00 - 12.00
MC	3932	7553	6106	5422	3579
LV	3046	6667	6036	4642	2146
HV	131	287	1670	1287	1023
Total	7109	14507	13812	11351	6748



Gambar 2. Grafik Volume Lalu Lintas MP Mangkunegara untuk MC dan LV



Gambar 3. Grafik Volume Lalu Lintas MP Mangkunegara untuk HV

Berdasarkan Tabel 1 dan tipe ruas jalan MP mangkunegara adalah 2/2 UD, maka nilai EMP yang diperoleh untuk kendaraan MC sebesar 0,25, LV sebesar 1,0, dan HV sebesar 1,2. Untuk mengubah satuan volume lalu lintas dari kendaraan/jam ke smp/jam, maka volume perlu di kalikan dengan nilai EMP masing-masing sesuai dengan persamaan 2. Hasilnya terdapat pada Tabel 5.

Tabel 6. Keseluruhan Total Volume Lalu-Lintas (smp/jam)

	07.00 - 08.00	08.00 - 09.00	09.00 - 10.00	10.00 - 11.00	11.00 - 12.00
Kenten Laut-Simpang Patal	5596	7088.65	5314.75	3477.25	1733.4
Simpang Patal-Kenten Laut	1513	1811	4251.75	4064.65	2534.95
Total	7109	8899.65	9566.5	7541.9	4268.35

Hambatan Samping

Tabel 7. Bobot Hambatan Samping Jalan Kenten Laut Menuju Simpang Patal

No	Bobot	Jumlah berbobot kejadian per jam					Jumlah
		07.00 - 08.00	08.00 - 09.00	09.00 - 10.00	10.00 - 11.00	11.00 - 12.00	
1	Pejalan Kaki	14	17	12	10,5	17,5	
2	Kendaraan Berhenti	40	130	80	54	21	
3	Kendaraan Lambat	6	8	12,8	7,2	7,6	
4	Kendaraan Masuk/Keluar	8,4	20,3	22,4	5,6	13,3	
Σ		68,4	175,3	127,2	77,3	59,4	507,6

Hambatan samping pada jalan Kenten Laut Menuju Simpang Patal didapatkan nilai 507,6 yang mengidentifikasi bahwa aktivitas jalan tinggi dengan kode H dan interval 500-899.

Tabel 8. Bobot Hambatan Samping Jalan Simpang Patal Menuju Kenten Laut

No	Bobot	Jumlah berbobot kejadian per jam					Jumlah
		07.00 - 08.00	08.00 - 09.00	09.00 - 10.00	10.00 - 11.00	11.00 - 12.00	
1	Pejalan Kaki	6	12	19	20	10	
2	Kendaraan Berhenti	13	20	31	14	12	
3	Kendaraan Lambat	4	7,6	8	12	4,8	
4	Kendaraan Masuk/Keluar	6,3	10,5	21	28	20,3	
Σ		29,3	50,1	79	74	47,1	279,5

Hambatan samping pada jalan Simpang Patal Menuju Kenten Laut didapatkan nilai 279,5 yang mengidentifikasi bahwa aktivitas jalan rendah dengan kode L dan interval 100-299.

Kapasitas (C) Pada Jalan MP Mangku Negara

Nilai C_0 sebesar 2900 (Tabel 9) dikarenakan tipe jalan pada Jalan MP Mangku Negara adalah 2/2 UD sesuai dengan Tabel 8 yang bersumber dari MKJI 1997.

Tabel 9. Kapasitas Dasar (C_0)

Jenis Jalan	Kapasitas dasar (smp/jam)	catatan
Empat lajur terbagi atau jalan satu arah	1650	Per lajur
Empat lajur tak terbagi	1500	Per lajur
Dua lajur tak terbagi	2900	Total dua arah

Nilai FC_w sebesar 2,19 (Tabel 10) dikarenakan lebar jalan sebesar 10 m dan tipe jalan 2 lajur tak terbagi sesuai dengan Tabel 9 yang bersumber dari MKJI 1997.

Tabel 10. Factor Koreksi Kapasitas Lebar Jalur Lalu-lintas (FC_w)

Jenis Jalan	Lebar jalur lalu lintas efektif (m)	FC_w
Dua-lajur tak-terbagi	Total dua arah	
	5	0,56
	6	0,87
	7	1
	8	1,14
	9	1,25
	10	1,29
	11	1,34

Jalan MP Mangkunegara memiliki 2 lajur tak terbagi dan pemisah arah yang memiliki rata-rata 60%-40% diperoleh nilai FC_{sp} sebesar 0,94 (Tabel 1)

Tabel 11. Factor Koreksi Kapasitas Untuk Pemisahan Arah (FC_{SP})

Pemisahan arah SP %-%		50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
FCSP	Dua lajur 2/2	1	0,97	0,94	0,91	0,88
	Empat lajur 4/2	1	0,985	0,955	0,955	0,94

Berdasarkan Tabel 11, dengan lebar bahu 0,5 meter dan kode H diperoleh nilai FC_{sf} sebesar 0,82 (Tabel 12)

Tabel 12. Factor Koreksi Kapasitas Untuk Hambatan Samping (FC_{SF})

Jenis jalan	Tingkat Hambatan Samping	Factor Koreksi Hambatan Samping dan Lebar damaja (FCSF)			
		Lebar damaja Efektif WS			
		≤ 0,5	1,0	1,5	≥ 2,0
2/2 UD atau One way	VL	0,94	0,96	0,99	1,01
	L	0,92	0,94	0,97	1
	M	0,89	0,92	0,95	0,98
	H	0,82	0,89	0,9	0,95
	VH	0,73	0,79	0,85	0,91

Jumlah penduduk Palembang melebihi 1,7 juta jiwa, maka diperoleh nilai f_{ccs} sebesar 1 (Tabel 13)

Tabel 13. Faktor Koreksi Kapasitas Untuk Ukuran Kota (FC_{CS})

Ukuran kota (Juta penduduk)	Faktor penyesuaian ukuran kota
< 1,0	0,86
0,1-0,5	0,9
0,5-1,0	0,94
1,0-3,0	1
> 3,0	1,04

Setelah nilai dari masing-masing koefisien didapatkan, maka tahap selanjutnya adalah menginput nilai tersebut ke dalam persamaan 1

$$C = C_0 \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS}$$

$$C = 2900 \times 1,29 \times 0,91 \times 0,82 \times 1$$

$$C = 2.791,53 \text{ smp/jam}$$

Kapasitas yang didapatkan berdasarkan perhitungan dan pengamatan pada jalan MP Mangkunegara adalah sebesar 2.791,53 smp/jam.
Derajat Kejenuhan (DS) Jalan MP. Mangkunegara

$$D_s = \frac{V}{C} = \frac{9566,5}{2.791,53}$$

$$D_s = 3,426$$

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Sesuai dengan hasil analisis jalan MP Mangkunegara, maka didapatkan Kesimpulan, yaitu:

1. Kemacetan lalu lintas yang parah pada jalan MP Mangkunegara merupakan akibat dari volume kendaraan yang melebihi kapasitas jalan (c). Data volume lalu lintas memperlihatkan puncak kepadatan tertinggi terjadi pada pukul 08.00-09.00 WIB. Besarnya nilai volume kendaraan pada Jalan MP Mangkunegara adalah 9566,5 smp/jam.
2. Nilai pada derajat kejenuhan (DS) yang didapatkan berdasarkan analisis yang dilakukan di Jalan MP Mangkunegara adalah sebesar 3,426 dan mengidentifikasi bahwa jalan MP Mangkunegara memiliki LOS F.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa kemacetan lalu lintas di Jalan MP Mangkunegara sangat parah akibat volume kendaraan yang melebihi kapasitas jalan dengan tingkat kepadatan tertinggi pada pukul 08.00–09.00 WIB, serta nilai derajat kejenuhan (DS) sebesar 3,426 yang mengindikasikan tingkat pelayanan jalan (LOS) berada pada kategori F, maka penelitian selanjutnya disarankan untuk memperluas ruang lingkup analisis, tidak hanya pada volume lalu lintas dan kapasitas jalan, tetapi juga mencakup faktor lain seperti pengaruh hambatan samping, pola parkir, serta manuver kendaraan keluar masuk ruko dan SPBU di sepanjang jalan. Selain itu, penelitian berikutnya dapat menambahkan simulasi rekayasa lalu lintas, misalnya skenario pelebaran jalan, penataan parkir, atau penerapan manajemen waktu perjalanan untuk mengurangi kepadatan pada jam sibuk. Dengan adanya pengembangan analisis tersebut, diharapkan solusi yang dihasilkan akan lebih komprehensif dan aplikatif dalam upaya mengurangi tingkat kemacetan di Jalan MP Mangkunegara dan dapat menjadi masukan berharga bagi pemerintah daerah dalam perencanaan transportasi perkotaan.

DAFTAR PUSTAKA

- BPS, 2019, Kota Palembang Dalam Angka, Badan Pusat Statistik. Kota Palembang
- Ifran, Ihsan dkk, 2015, Analisis Kinerja Ruas Jalan Dengan Menggunakan MKJI Jalan AKBP Cek Agus Palembang, Universitas Tridianti. Palembang.
- Koloway, Barry, 2009, Kinerja Ruas Jalan Perkotaan Jalan Prof Dr. Satrio DKI Jakarta. Institut Teknologi Bandung. Bandung.
- Kristanti, A., Tjandani, H. T., & Mawariza, P. S. (2025). Analisis Kinerja Ruas Jalan Raya Sepanjang Pasar Tradisional Menganti Kabupaten Gresik Menggunakan Metode PKji 2023. Prosiding Seminar Nasional Teknik Sipil 2025, 269–278.
- MKJI, 1997, Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI). Departemen Pekerjaan Umum. Jakarta
- Nurhabibah, D., Suyono, R. S., & ... (2020). Evaluasi Dan Perencanaan Simpang Jalan Adi Sucipto-Jalan Major Alianyang (Jembatan Kapuas li) Akibat Pengembangan JeLAST: Jurnal PWK, Laut ..., 1–9. <https://jurnal.untan.ac.id/index.php/JMHMS/article/viewFile/44625/75676588140>
- Rizani, Ahmad, 2015, Evaluasi Kinerja Jalan Akibat Hambatan Samping (Studi Kasus Jalan Soetoyo S Banjarmasin). Politeknik Negeri Banjarmasin
- Tamin. (2000). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi (kedua). ITB.
2012. Rekonstruksi Tadulako: Civil Engineering Journal on Research and Development, 2020, 9-16.
- Mahendrayu, B., & Kartini, W. (2019). Sistem Rangka Pemikul Momen Khusus (Sprmk) Struktur Beton Bertulang Pada Gedung Graha Siantar Top Surabaya. Kern: Jurnal Ilmiah Teknik Sipil, 2(2).