

**EVALUASI PERUBAHAN MANAJEMEN LALU LINTAS  
DI SIMPANG JALAN TRUNOJOYO – JALAN  
DIPONEGORO KABUPATEN JEMBER**

**SKRIPSI**

Oleh

**Hary Eka Prasetyawan**

**081910301068**

**JURUSAN TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS JEMBER  
2012**



**EVALUASI PERUBAHAN MANAJEMEN LALU LINTAS  
DI SIMPANG JALAN TRUNOJOYO – JALAN  
DIPONEGORO KABUPATEN JEMBER**

**SKRIPSI**

Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat  
untuk menyelesaikan Program Studi Teknik Sipil (S1)  
dan mencapai gelar Sarjana Teknik

Oleh

**Hary Eka Prasetyawan**

**NIM 081910301068**

**JURUSAN TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS JEMBER  
2012**

The logo of Universitas Jember is a large, faint watermark in the background. It is a hexagonal emblem with a central floral or sunburst design. The word "UNIVERSITAS" is written in an arc at the top, and "JEMBER" is written in an arc at the bottom.

## **PERSEMBAHAN**

Skripsi ini saya persembahkan untuk:

1. Ibunda Siti Aminah dan Ayahanda Mujianto yang tercinta;
2. guru-guruku sejak taman kanak-kanak sampai dengan perguruan tinggi;
3. Almamater Fakultas Teknik Universitas Jember.

## MOTO

Allah akan meninggikan orang-orang yang beriman di antara kamu dan orang-orang yang diberi ilmu pengetahuan beberapa derajat.  
(terjemahan Surat *Al-Mujadalah* ayat 11)<sup>\*)</sup>

atau

Kualitas bukan kuantitas.<sup>\*\*)</sup>

---

<sup>\*)</sup> Departemen Agama Republik Indonesia. 1998. *Al-Qur'an dan Terjemahannya*. Semarang: PT Kumudasmoro Grafindo.

<sup>\*\*)</sup> Murdiyanto, P.

## PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Hary Eka Prasetyawan

NIM : 081910301068

menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang berjudul “Evaluasi Perubahan Manajemen Lalu Lintas di Simpang Jalan Trunojoyo - Jalan Diponegoro Kabupaten Jember” adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali kutipan yang sudah saya sebutkan sumbernya, belum pernah diajukan pada institusi mana pun, dan bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak mana pun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 20 Juni 2012

Yang menyatakan,

Hary Eka Prasetyawan

NIM 081910301068

**SKRIPSI**

**EVALUASI PERUBAHAN MANAJEMEN LALU LINTAS  
DI SIMPANG JALAN TRUNOJOYO – JALAN  
DIPONEGORO KABUPATEN JEMBER**

Oleh

Hary Eka Prasetyawan

NIM 081910301068

Pembimbing

Dosen Pembimbing Utama : Nunung Nuring Hayati, ST., MT.

Dosen Pembimbing Anggota : Sonya Sulistyono, ST., MT.

## PENGESAHAN

Skripsi berjudul “*Evaluasi Manajemen Lalu Lintas di Simpang Jalan Trunojoyo-Jalan Diponegoro Kabupaten Jember*” telah diuji dan disahkan pada:

hari, tanggal : Rabu, 20 Juni 2012

tempat : Fakultas Teknik Universitas Jember

### Tim Penguji:

Ketua,

Sekretaris,

Dr. Ir. Entin Hidayah, M.UM.  
NIP 19661215 199503 2 001

Nunung Nuring H., ST., MT.  
NIP 19760217 200112 2 002

Anggota I,

Anggota II,

Sonya Sulistyono, ST., MT.  
NIP 19740111 199903 1 001

Syamsul Arifin, ST., MT.  
NIP 19690709 199802 1 001

Mengesahkan  
Dekan Fakultas Teknik  
Universitan Jember,

Ir. Widyono Hadi, MT.  
NIP 19610414 198902 1 001

## RINGKASAN

**Evaluasi Perubahan Manajemen Lalu Lintas di Simpang Jalan Trunojoyo - Jalan Diponegoro Kabupaten Jember;** Hary Eka Prasetyawan, 081910301068; 2012; 66 halaman; Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Unuversitas Jember.

Kabupaten Jember memiliki permasalahan transportasi salah satunya adalah pola pengaturan arus di simpang Jalan Trunojoyo - Jalan Diponegoro. Kepadatan ruas Jalan Trunojoyo (setelah simpang semar) berubah dari derajat kejenuhan 0,3826 menjadi 0,9894. Polisi Republik Indonesia (POLRI) mencoba melakukan tindakan diskresi untuk mengantisipasi kemacetan pada ruas Jalan Trunojoyo setelah simpang semar yaitu dengan memasukkan arus lalu lintas dari Jalan Trunojoyo sebelum simpang semar ke Jalan Diponegoro. Pada tahun 2012 arus lalu lintas di Jalan Diponegoro dikembalikan seperti semula sesuai dengan Peraturan Bupati (Perbup) nomor 16 tahun 2010.

Pengembalian arus lalu lintas di Jalan Diponegoro, diharapkan dapat mengurangi kepadatan lalu lintas di Jalan Achmad Yani. Namun pengembalian arus lalu lintas tersebut berdampak pada penumpukan kendaraan di ruas Jalan Trunojoyo setelah simpang semar hingga simpang empat pasar tanjung. Oleh karena itu, perlu dilakukan evaluasi terhadap dua pola pengaturan arus lalu lintas di simpang semar Kabupaten Jember. Tujuan penelitian untuk mengetahui pola pengaturan arus lalu lintas di simpang semar yang sesuai dengan kondisi di lapangan. Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan bahan pertimbangan kepada Bupati Jember untuk merevisi Peraturan Bupati Jember nomor 16 tahun 2010 dalam meningkatkan pelayanan lalu lintas kepada masyarakat.

Lokasi penelitian berada di ruas Jalan Trunojoyo dan Diponegoro Kabupaten Jember. Pada bulan November 2011 untuk survey data volume lalu lintas terklasifikasi saat pola pengaturan 2 dan bulan Mei 2012 untuk pola pengaturan 1.



Untuk data survey saat pola pengaturan 1 tahun 2011 menggunakan data hasil praktikum laboratorium transportasi Teknik Sipil Universitas Jember. Metode pengambilan data dilakukan dengan menghitung volume lalu lintas terklasifikasi pada hari kerja (hari rabu) dan hari libur (*weekend*) pukul 06.00-21.00. Data hasil survey inventaris ruas jalan, volume lalu lintas terklasifikasi dan observasi lapangan diolah sebagai masukan data perhitungan kinerja operasional jalan. Prosedur perhitungan kinerja operasional jalan berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI, 1997). Kemudian dilakukan skoring berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor KM 14 tahun 2006 tentang tingkat pelayanan untuk jalan arteri primer.

Hasil analisis kinerja operasional jalan pada ruas Jalan Trunojoyo menunjukkan bahwa terjadi perubahan nilai derajat kejenuhan (*Degree of Saturation/DS*) yang signifikan. Nilai derajat kejenuhan (DS) pada saat pola pengaturan 1 lebih besar dibandingkan dengan pola pengaturan 2. Selisih derajat kejenuhan (DS) terbesar yaitu pada hari sabtu sebesar 0,345 yang sebanding dengan arus lalu lintas sebesar 1141,18 smp/jam dengan nilai kapasitas Jalan Trunojoyo hasil analisa perhitungan kinerja operasional jalan sebesar 3307,77 smp/jam. Jadi pola pengaturan 2 lebih baik dibandingkan dengan pola pengaturan 1 karena dapat mengalihkan sejumlah kendaraan yang menuju ruas Jalan Trunojoyo setelah simpang semar sebesar jumlah arus lalu lintas ruas Jalan Diponegoro.

## SUMMARY

**The Evaluation of The Changes of Traffic Management at The Intersection of Jalan Trunojoyo – Jalan Diponegoro Kabupaten Jember;** Hary Eka Prasetyawan, 081910301068; 2012; 66 pages; department of civil engineering, state university of Jember.

Kabupaten Jember have problem of transportation that is the traffic management at the intersection of Jalan Trunojoyo – Jalan Diponegoro. Congeste of Jalan Trunojoyo (after the intersecion of semar) changing with degree of saturation (DS) from 0,3826 to be 0,9894. Polisi Republik Indonesia (POLRI) try to take disceation to anticipate traffic jam at Jalan Trunojoyo after the intersection of semar with enter the traffic from Jalan Trunojoyo before the intersection of semar to Diponegoro. In 2012, traffic at Jalan Diponegoro back like before, from north to south or enter to Jalan Trunojoyo after the intersection of semar in accordance with Peraturan Bupati nomor 16 tahun 2010.

The restution of traffic at Jalan Diponegoro like before, it hope that can decrease the traffic jam at Jalan Achmad Yani. But the effect from the return of that traffic management setting is make traffic jam at Jalan Trunojoyo after the intersection of semar until intersection of tanjung market. So, it need to evaluate the two traffic management setting at the intersection of semar in Kabupaten Jember, so that, it known the traffic management setting which accordance with the real condition. The purpose of this research is to know the traffic management setting at the intersection of semar which in accordance with the real condition. We hope that the result from this research can recommend for regent of Jember for consideration to review the traffic management setting at the intersection of semar in Kabupaten Jember.

Location of the research at Jalan Trunojoyo and Jalan Diponegoro in Kabupaten Jember. On november 2011 for survey of data volume traffic classified by traffic management setting 2 and mey 2012 for traffic management setting 1. For data of traffic volume survey classified by traffic management setting 1 on 2011 with use data from the result of civil engineering transportation laboratory practice in jember university. The method of taking data do with count the traffic volume which classified on work day (wednesday) and weekend 6 AM until 9 PM. Data from result of street inventories survey, volume of traffic classified, and observation processed as data input counting of the work operational street. The count procedure of the work operational road based on Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI, 1997). Then scoring base on Peraturan Menteri Perhubungan nomor KM 14 tahun 2006 tentang tingkat pelayanan untuk jalan arteri primer.

The result of the analysis work operational road at Jalan Trunojoyo show that have significant changing on degree of saturation value. The degree of saturation value when the traffic management setting 1 more than the traffic management setting 2. The biggest difference of degree saturation is happen on Saturday namely 0,345 comparable with traffic management setting namely 1141,18 smp/jam with the capacity value of Jalan Trunojoyo from the analyze of counting road operational 3307,77 smp/jam. So the traffic management setting 2 better than the traffic management setting 1 because can shift some transportation which the direction to Jalan Trunojoyo after the intersection of semar which the total is same as the traffic management setting at Jalan Diponegoro.

## PRAKATA

Puji syukur ke hadirat Allah Swt. atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Evaluasi Perubahan Manajemen Lalu Lintas di Simpang Jalan Trunojoyo – Jalan Diponegoro Kabupaten Jember”. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan pendidikan strata satu (S1) pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis menyampaikan terima kasih kepada:

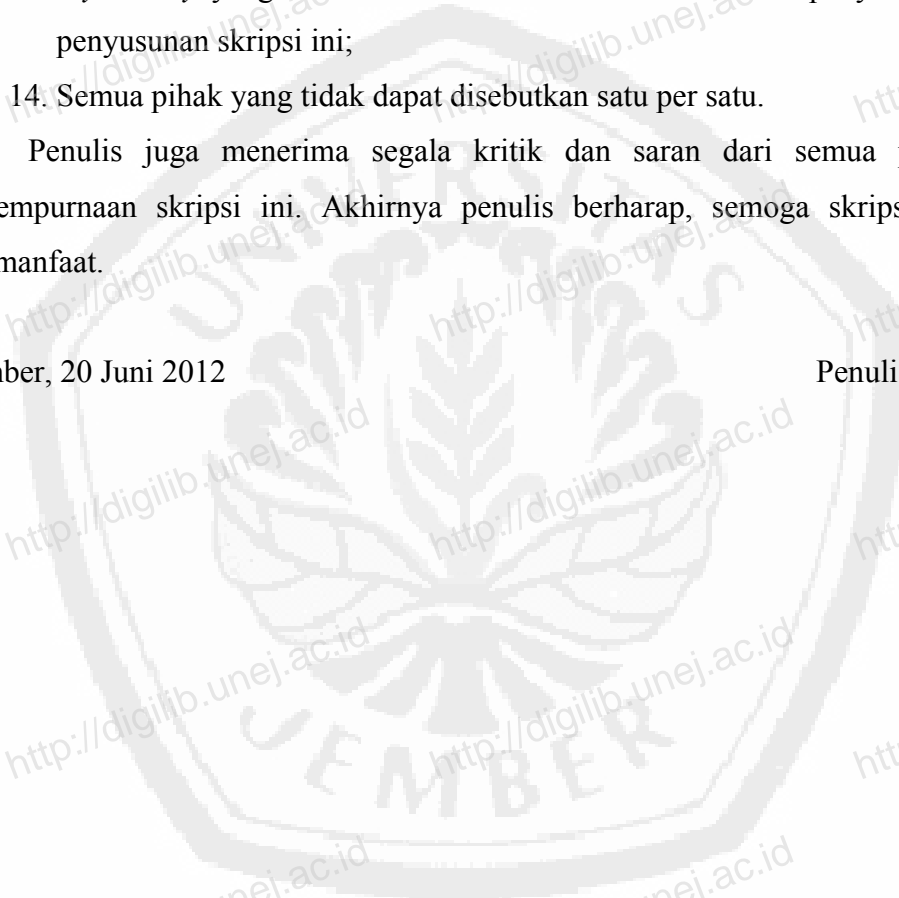
1. Nunung Nuring Hayati, ST., MT., selaku Dosen Pembimbing Utama, Sonya Sulistyono, ST., MT. selaku Dosen Pembimbing Anggota yang telah meluangkan waktu, pikiran, dan perhatian dalam penulisan skripsi ini;
2. Nunung Nuring Hayati, ST., MT., selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah membimbing selama penulis menjadi mahasiswa;
3. Dr. Ir. Entin Hidayah, M. UM., dan Syamsul Arifin, ST., MT., selaku Tim Penguji;
4. Ir. Widyono Hadi, M.T selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Jember;
5. Jojok Widodo Soetjipto, S.T., M.T. selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember;
6. Mokhammad Farid Ma’ruf ST., MT., Ph.D., selaku Kepala Program Studi S1 Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember;
7. Bapak/Ibu Dosen Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember;
8. rekan kerjaku Febby (Angga) dan Anik yang telah membantu analisis; juga temanku Adi (Giring), Aga, Bagus, Fitri, Guntur, Hasan (Mboly), Hilfi, Imun, Kumaranata, Martha, Putra, Ranto, Sabdo, Sandityan, Sonna, Wahid, Yahya K., Yurike, dan Mudzakir yang telah membantu sebagai surveyor.
9. Grup Mbolaylover dan/atau angkatan 2008 yang telah memberi warna dalam berbagai kegiatan intra maupun ekstra kampus;

10. Teman–teman seperjuangan di Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik angkatan 2005-2011 yang telah memberi semangat;
11. Keluarga besar UKM sepak bola teknik sipil (*civilista*) yang telah memberi cerita dan pengalaman membangun sebuah tim yang solid;
12. Keluarga besar Bondowoso yang telah memberi dukungan spiritual;
13. *My Sladky* yang telah memberi kesan tersendiri dalam penyelesaian akhir penyusunan skripsi ini;
14. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Penulis juga menerima segala kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini. Akhirnya penulis berharap, semoga skripsi ini dapat bermanfaat.

Jember, 20 Juni 2012

Penulis



## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	ii
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN</b> .....	iii
<b>HALAMAN MOTO</b> .....	iv
<b>HALAMAN PERNYATAAN</b> .....	v
<b>HALAMAN PEMBIMBINGAN</b> .....	vi
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	vii
<b>RINGKASAN</b> .....	viii
<b>SUMMARY</b> .....	x
<b>PRAKATA</b> .....	xii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	xiv
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xvii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xix
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	xx
<b>BAB 1. PENDAHULUAN</b> .....	1
<b>1.1 Latar Belakang</b> .....	1
<b>1.2 Rumusan Masalah</b> .....	4
<b>1.3 Tujuan</b> .....	4
<b>1.4 Manfaat</b> .....	4
<b>1.5 Batasan Masalah</b> .....	5
<b>BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	6
<b>2.1 Arus Lalu Lintas</b> .....	6
<b>2.2 Kecepatan Arus Bebas</b> .....	7
<b>2.3 Kapasitas Jalan</b> .....	10

<b>2.4 Indikator Kinerja Operasional Jalan .....</b>	<b>14</b>
2.4.1 Derajat Kejenuhan ( <i>Degree of Saturation/DS</i> ) .....	14
2.4.2 Kecepatan Tempuh .....	14
<b>2.5 Metode Evaluasi dengan Teknik Skoring .....</b>	<b>15</b>
<b>2.6 Analisis Regresi .....</b>	<b>18</b>
<b>BAB 3. METODE PENELITIAN.....</b>	<b>21</b>
<b>3.1 Waktu dan Obyek Penelitian .....</b>	<b>21</b>
<b>3.2 Pengumpulan Data .....</b>	<b>22</b>
3.2.1 Data Primer .....	22
3.2.2 Data Sekunder .....	23
<b>3.3 Pelaksanaan Survey .....</b>	<b>23</b>
<b>3.4 Metode Survey .....</b>	<b>24</b>
3.4.1 Survey Volume lalu lintas terklasifikasi .....	24
3.4.2 Observasi .....	24
<b>3.5 Pengolahan dan Analisis Data .....</b>	<b>25</b>
3.5.1 Pengolahan Data .....	25
3.5.2 Analisis Data .....	25
<b>3.6 Pola Pengaturan Arus Lalu Lintas .....</b>	<b>32</b>
<b>3.7 Metode Evaluasi dengan Teknik Skoring .....</b>	<b>35</b>
<b>3.8 Flow Chart .....</b>	<b>36</b>
<b>BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>37</b>
<b>4.1 Jam Puncak (<i>Peak Hour</i>) dan Volume Lalu Lintas .....</b>	<b>37</b>
<b>4.2 Analisis Kinerja Operasional Jalan .....</b>	<b>42</b>
4.2.1 Perhitungan Kinerja Operasional Jalan .....	42
4.2.2 Analisis Derajat Kejenuhan (DS) .....	49
4.2.3 Analisis Kecepatan Tempuh .....	52
<b>4.3 Metode Evaluasi dengan Teknik Skoring .....</b>	<b>55</b>

<b>4.4 Prediksi Volume Lalu Lintas dan Kinerja Operasional Jalan</b>	<b>61</b>
4.4.1 Volume Lalu Lintas pada 5 Tahun Mendatang .....	61
4.4.2 Kinerja Operasional Jalan selama 5 Tahun Mendatang	64
<b>BAB 5. PENUTUP</b> .....	<b>65</b>
<b>5.1 Kesimpulan</b> .....	<b>65</b>
<b>5.2 Saran</b> .....	<b>65</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	





## DAFTAR TABEL

	Halaman
2.1 Nilai emp untuk jalan perkotaan tak terbagi .....	7
2.2 Kecepatan arus bebas dasar untuk jalan perkotaan .....	8
2.3 Faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas pada kecepatan arus bebas kendaraan ringan jalan perkotaan .....	9
2.4 Faktor penyesuaian untuk pengaruh hambatan samping .....	9
2.5 Faktor penyesuaian kecepatan arus bebas untuk ukuran kota .....	10
2.6 Kapasitas dasar jalan perkotaan .....	11
2.7 Penyesuaian kapasitas untuk pengaruh lebar jalur lalu lintas untuk Jalan perkotaan .....	12
2.8 Faktor penyesuaian kapasitas untuk pengaruh hambatan samping dan lebar bahu pada jalan perkotaan dengan kereb .....	13
2.9 Faktor penyesuaian kapasitas untuk pemisahan arah .....	13
2.10 Tingkat pelayanan dengan karakteristik operasi terkait untuk jalan arteri .....	18
3.1 Kelas hambatan samping .....	28
3.2 Kecepatan arus bebas kendaraan ringan .....	29
3.3 Kapasitas jalan .....	30
3.4 Perilaku lalu lintas .....	31
4.1 Data perbandingan periode jam puncak .....	37
4.2 Data identifikasi ruas Jalan Trunojoyo .....	43
4.3 Dimensi penampang melintang ruas Jalan Trunojoyo .....	44
4.4 Data arus kendaraan per jam periode jam puncak pagi .....	44
4.5 Frekuensi kejadian hambatan samping .....	45
4.6 Kecepatan arus bebas kendaraan ringan ruas Jalan Trunojoyo .....	45
4.7 Kapasitas Jalan Trunojoyo .....	46

4.8	Kinerja operasional ruas Jalan Trunojoyo .....	47
4.9	Rekapitulasi hasil analisis perhitungan kinerja operasional ruas Jalan Trunojoyo .....	48
4.10	Pembagian interval kelas dan skor kriteria penilaian tingkat pelayanan jalan arteri primer .....	56
4.11	Hasil skoring pola pengaturan arus lalu lintas .....	57
4.12	Jumlah pengurangan arus lalu lintas ruas Jalan Trunojoyo (Pola Pengaturan 1 tahun 2012-Pola pengaturan 2 tahun 2011) .....	60
4.13	Lalu lintas harian rata-rata Jalan Trunojoyo saat pola pengaturan 1 (2009-2011) .....	62
4.14	Lalu lintas harian rata-rata Jalan Trunojoyo saat pola pengaturan 2 (2009-2011) .....	62
4.15	Prediksi LHRT ruas Jalan Trunojoyo .....	63
4.16	Kinerja operasional ruas Jalan Trunojoyo pada 5 tahun mendatang ...	64

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
3.1 Lokasi penelitian .....	21
3.2 Bagan alir analisa perhitungan kinerja operasional jalan perkotaan ...	27
3.3 Grafik kecepatan sebagai fungsi dari DS untuk tipe jalan 2/1 UD .....	31
3.4 Pola pengaturan arus lalu lintas di simpang semar menurut Peraturan Bupati No. 16 tahun 2010 (pola pengaturan 1) .....	33
3.5 Pola pengaturan arus lalu lintas (tindakan diskresi) yang dilakukan oleh POLRI di simpang semar (Pola pengaturan 2) .....	34
3.6 Diagram alir penelitian .....	36
4.1 Grafik perbandingan <i>traffic</i> pada ruas Jalan Diponegoro .....	38
4.2 Grafik simulasi <i>traffic</i> pada ruas Jalan Trunojoyo ( <i>one way traffic</i> ) tiap periode jam puncak hari rabu .....	40
4.3 Grafik perbandingan <i>traffic</i> pada ruas Jalan Trunojoyo tiap periode jam puncak .....	41
4.4 Penampang melintang ruas Jalan Trunojoyo .....	43
4.5 Grafik perbandingan derajat kejenuhan (DS) ruas Jalan Trunojoyo tiap periode jam puncak hari rabu .....	49
4.6 Grafik perbandingan derajat kejenuhan (DS) ruas Jalan Trunojoyo tiap periode jam puncak hari sabtu .....	50
4.7 Grafik perbandingan kecepatan tempuh (Vlv) ruas Jalan Trunojoyo tiap periode jam puncak hari rabu .....	52
4.8 Grafik perbandingan kecepatan tempuh (Vlv) ruas Jalan Trunojoyo tiap periode jam puncak hari sabtu .....	53
4.9 Kondisi lalu lintas di simpang semar .....	54
4.10 Grafik regresi prediksi lalu lintas ruas Jalan Trunojoyo .....	63

## DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran A	
A.1a	Rekapitulasi volume lalu lintas ruas Jalan Diponegoro hari rabu (pola pengaturan 1 tahun 2011) ..... 69
A.1b	Rekapitulasi volume lalu lintas ruas Jalan Diponegoro hari sabtu (pola pengaturan 1 tahun 2011) ..... 70
A.2a	Rekapitulasi volume lalu lintas ruas Jalan Trunojoyo hari rabu (pola pengaturan 1 tahun 2011) ..... 71
A.2b	Rekapitulasi volume lalu lintas ruas Jalan Trunojoyo hari sabtu (pola pengaturan 1 tahun 2011) ..... 72
A.3a	Rekapitulasi volume lalu lintas ruas Jalan Diponegoro hari rabu (pola pengaturan 2 tahun 2011) ..... 73
A.3b	Rekapitulasi volume lalu lintas ruas Jalan Trunojoyo hari rabu (pola pengaturan 2 tahun 2011) ..... 74
A.4a	Rekapitulasi volume lalu lintas ruas Jalan Diponegoro hari sabtu (pola pengaturan 2 tahun 2011) ..... 75
A.4b	Rekapitulasi volume lalu lintas ruas Jalan Trunojoyo hari sabtu (pola pengaturan 2 tahun 2011) ..... 76
A.5a	Rekapitulasi volume lalu lintas ruas Jalan Diponegoro hari rabu (pola pengaturan 1 tahun 2012) ..... 77
A.5b	Rekapitulasi volume lalu lintas ruas Jalan Trunojoyo hari rabu (pola pengaturan 1 tahun 2012) ..... 78

Lampiran B

B.1	Data masukan ruas Jalan Trunojoyo (Formulir UR-1) .....	79
B.2	Analisis arus lalu lintas dan hambatan samping (Formulir UR-2) .....	80
B.3	Analisis kecepatan dan kapasitas (Formulir UR-3) .....	88

Lampiran C

C.1	Foto kegiatan survey terklasifikasi .....	96
C.2	Permasalahan yang terjadi di ruas Jalan Trunojoyo .....	97

Lampiran D

D.1	Jawa Pos edisi 26 Januari 2012 .....	98
D.2	Peraturan Bupati Jember nomor 16 tahun 2010 .....	100
D.3	Surat Dinas Perhubungan Kabupaten Jember nomor 551/ 1091.1/412/2011 .....	111

