



**HUBUNGAN ANTARA DERAJAT KEJENUHAN DENGAN  
ANGKA KECELAKAAN PADA JALAN PERKOTAAN  
(STUDI KASUS : JALAN HAYAM WURUK-GAJAH MADA,  
JEMBER)**

**SKRIPSI**

Oleh

**Ahya Atho'illah Putra**

**NIM 161910301023**

**PROGRAM STUDI STRATA 1 TEKNIK SIPIL**

**JURUSAN TEKNIK SIPIL**

**FAKULTAS TEKNIK**

**UNIVERSITAS JEMBER**

**2020**



**HUBUNGAN ANTARA DERAJAT KEJENUHAN DENGAN  
ANGKA KECELAKAAN PADA JALAN PERKOTAAN  
(STUDI KASUS : JALAN HAYAM WURUK-GAJAH MADA,  
JEMBER)**

**SKRIPSI**

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

Oleh

Ahya Atho'illah Putra  
NIM 161910301023

**PROGRAM STUDI STRATA 1 TEKNIK SIPIL  
JURUSAN TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS JEMBER  
2020**

## PERSEMBAHAN

Tugas Akhir ini saya persembahkan untuk :

1. Bapak dan Ibu tercinta yang telah mendoakan dan memberikan motivasi;
2. Guru-guruku sejak taman kanak-kanak sampai dengan perguruan tinggi;
3. Almamater Fakultas Teknik Universitas Jember;
4. Teman-teman mahasiswa Teknik Sipil 2016 yang selalu memberikan semangat dan kemudahan selama penyusunan tugas akhir ini.
5. Semua pihak yang turut berperan dalam penyelesaian tugas akhir ini yang tidak dapat disebutkan satu per satu;

Terima kasih kepada pihak yang terlibat, semoga Allah SWT membalas budi di kemudian hari dan memberikan kemudahan dalam segala urusan.

**MOTTO**

“Tiga kata untuk mencapai damai yaitu rasakan, nikmati, pelajari.”



## PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Ahya Atho'illah Putra

Nim : 161910301023

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berjudul **"Hubungan Antara Derajat Kejenuhan Dengan Angka Kecelakaan Pada Jalan Perkotaan (Studi Kasus : Jalan Hayam Wuruk-Gajah Mada, Jember)"** adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali kutipan yang sudah saya sebutkan sumbernya, belum pernah diajukan pada institusi manapun, dan bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab penuh 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 manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 1 Juli 2020

Yang menyatakan,

Ahya Atho'illah Putra

NIM 161910301023

**HUBUNGAN ANTARA DERAJAT KEJENUHAN DENGAN  
ANGKA KECELAKAAN PADA JALAN PERKOTAAN  
(STUDI KASUS : JALAN HAYAM WURUK-GAJAH MADA,  
JEMBER)**

Oleh

Ahya Atho'illah Putra

NIM 161910301023

Pembimbing :

Dosen Pembimbing Utama : Ir. Willy Kriswardhana, S.T., M.T.  
Dosen Pembimbing Anggota : Ir. Nunung Nuring Hayati, S.T., M.T.

**LEMBAR PENGESAHAN**

Tugas akhir yang berjudul “Hubungan Antara Derajat Kejenuhan dengan Angka Kecelakaan Pada Jalan Perkotaan (Studi Kasus : Jalan Hayam Wuruk-Gajah Mada, Jember)” : Ahya Atho’illah Putra, 161910301023” telah diuji dan disahkan pada :

Hari : Rabu

Tanggal : 17 Juni 2020

Pembimbing Utama

Tim Pembimbing:

Pembimbing Anggota

Ir. Willy Kriswardhana, S.T., M.T.

NIP 199005232019031013

Ir. Nunung Nuring Hayati, S.T., M.T.

NIP 197602172001122002

Tim Penguji:

Penguji I

Penguji II

Ir. Akhmad Hasanuddin, S.T., M.T.

NIP 197103271998031003

Luthfi Amri Wicaksono, S.T., M.T.

NRP 760016771

Mengesahkan,

Dekan,



Dr. Ir. Triwahju Hardianto, S.T., M.T.

NIP. 19700826 1997021001

## RINGKASAN

**Hubungan Antara Derajat Kejenuhan Dengan Angka Kecelakaan Pada Jalan Perkotaan (Studi Kasus : Jalan Hayam Wuruk-Gajah Mada, Jember);**  
Ahya Atho'illah Putra, 161910301023; 2020: 83 Halaman; Jurusan Teknik Sipil  
Fakultas Teknik Universitas Jember.

Pergerakan lalu lintas di ruas jalan Raya Hayam Wuruk dan jalan Gajah Mada tergolong tinggi karena banyak daerah pusat perbelanjaan di sekitarnya. Kondisi jalan yang lebar membuat pengemudi dapat secara leluasa mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi yang berpotensi mengakibatkan kecelakaan lalu-lintas. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara derajat kejenuhan dengan angka kecelakaan lalu-lintas.

Angka kecelakaan (*Accident Rate*) adalah jumlah kecelakaan yang terjadi pada suatu ruas jalan selama waktu tertentu dan ditinjau berdasarkan panjang jalan serta jumlah kendaraan yang melewati ruas jalan tersebut. Sedangkan derajat kejenuhan merupakan perbandingan antara volume lalu-lintas (smp) dengan kapasitas jalan. Penelitian dilakukan di jalan Gajah Mada dan Jalan Hayam Wuruk, Jember dengan data tahun 2015-2019. Lokasi penelitian sepanjang 4,85 Km yang dibagi menjadi 4 ruas arus menuju dalam kota Jember dan 4 ruas arus menuju luar kota Jember.

Analisis pada penelitian ini menggunakan uji korelasi dan uji regresi. Uji korelasi digunakan untuk mengetahui tingkat hubungan antara variabel yang diuji, sedangkan uji regresi digunakan untuk mengukur besar pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat melalui model persamaan regresi berupa grafik dan persamaan matematika. Variabel yang digunakan adalah derajat kejenuhan sebagai variabel bebas, dan tingkat kecelakaan sebagai variabel terikat.

Hasil analisis menunjukkan bahwa hubungan antara derajat kejenuhan dengan angka kecelakaan pada setiap ruas adalah fungsi *eksponensial* negatif (-). Analisis dengan semua ruas arah dalam kota mempunyai hubungan bersifat *power* negatif (-) dengan persamaan  $y = 5,0887x^{-1,015}$  ( $R^2 = 0,752$ ). Sedangkan ruas arah luar kota memiliki hubungan fungsi *power* negatif (-) dengan  $y = 5,2744x^{-1,005}$  ( $R^2 = 0,764$ ). Hasil ini dapat diartikan peningkatan derajat kejenuhan berpengaruh terhadap penurunan angka kecelakaan. Hasil analisis hubungan derajat kejenuhan dengan tingkat keparahan korban menunjukkan hasil sangat lemah dengan interval  $0,00 \leq R_{xy} \leq 0,20$  sehingga dianggap tidak terdapat hubungan antara kedua variabel tersebut.

Kesimpulan dari penelitian ini adalah terdapat pola hubungan antara derajat kejenuhan dengan angka kecelakaan di jalan Gajah Mada dan jalan Hayam Wuruk Kabupaten Jember. Sehingga hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam perencanaan dan manajemen jalan perkotaan.



## SUMMARY

**Study On Relationship Between Degree Of Saturation and Accident Rate Of Urban Road (Case Study : Hayam Wuruk-Gajah Mada Street, Jember);**  
Ahya Atho'illah Putra, 161910301023; 2020: 83 pages; Departement of Civil Engineering Faculty of Engineering, University of Jember.

The traffic on the Hayam Wuruk Street and Gajah Mada Street is relatively high because there are many shopping centers around it. The condition of wide road allows the driver to drive their vehicles at high speeds. It has potential to cause traffic accidents. This study aims to determine the relationship between the degree of saturation with the number of traffic accidents.

Accident rate is the number of accidents that occur on a road during a certain time and is reviewed based on the length of the road and the number of vehicles that pass through the road. While the degree of saturation is a comparison between traffic volume (pcu) and road capacity. The study was conducted in Gajah Mada and Hayam Wuruk Street in Jember district with data for 2015-2019. The location of the research is 4.85 Km which is divided into 4 sections in the city of Jember and 4 sections the city outside of Jember.

The analysis in this study uses the correlation test and regression test. Correlation test is used to determine the level of relationship between the variables tested, while the regression test is used to measure the effect of independent variable on the dependent variable through the regression equation model in the form of graphs and mathematical equations. The variables used are the degree of saturation as the independent variable, and the accident rate as the dependent variable.

The analysis shows that the relationship between the degree of saturation with the accident rate at each segment is a negative exponential function (-). Analysis with all directions in the city has a negative power relationship (-) with the equation  $y = 5.0887x - 1.015$  ( $R^2 = 0.752$ ). Whereas the out-of-town section has a negative power (-) function relationship with  $y = 5.2744x - 1.005$  ( $R^2 = 0.764$ ). This result can be Presented the degree increasing of saturation affects the decreasing the number of accidents. The analysis' results of the relationship of the saturation's degree with the victim's level of seroius illness showed very weak results with an interval of  $0.00 \leq R_{xy} \leq 0.20$ . therefore it can be considered that there was no relationship between the two variables.

The conclusion of this study is there is a pattern of relationship between the degree of saturation with the accidents rate on Jalan Gajah Mada and Jalan Hayam Wuruk, Jember Regency. Therefore, the results of this study can be taken as plan and management consideration of urban roads.

## PRAKATA

Puji syukur kehadirat Allah SWT atas rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul : *Hubungan Antara Derajat Kejenuhan Dengan Angka Kecelakaan Lalu-Lintas (Studi Kasus : Jalan Hayam Wuruk-Gajah Mada, Jember)*. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan pendidikan Strata satu (S1) pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember.

Dalam penyusunan skripsi ini, tidak lepas dari bantuan beberapa pihak. Oleh karena itu, penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Ir. Triwahju Hardianto, S.T., M.T., selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Jember;
2. Bapak Dr. Ir. Gusfan Halik, M.T., selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil Universitas Jember;
3. Ibu Dr. Anik Ratnaningsih, S.T., M.T., selaku Ketua Program Studi S1 Jurusan Teknik Sipil Universitas Jember;
4. Bapak Willy Kriswardhana, S.T., M.T., selaku Dosen Pembimbing Utama dan Ibu Nunung Nuring Hayati, S.T., M.T., selaku Dosen Pembimbing Anggota;
5. Bapak Akhmad Hasanuddin, S.T., M.T., selaku Dosen Penguji I dan Bapak Luthfi Amri Wicaksono, S.T., M.T., selaku Dosen Penguji II;
6. Seluruh dosen pengajar dan staf karyawan Fakultas Teknik Sipil Universitas Jember.

Penulisan skripsi ini jauh dari kata sempurna. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi para pembaca dan menambah pengembangan keilmuan khususnya di bidang ketekniksipilan.

Jember, 1 Juli 2020

Penulis

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSEMBAHAN .....	ii
HALAMAN MOTTO .....	iii
HALAMAN PERNYATAAN .....	iv
LEMBAR PENGESAHAN .....	vi
RINGKASAN .....	vii
SUMMARY .....	viii
PRAKATA .....	ix
DAFTAR ISI .....	x
DAFTAR TABEL .....	xiii
DAFTAR GAMBAR .....	xiv
BAB 1. PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	3
1.3 Tujuan .....	3
1.4 Manfaat .....	3
1.5 Batasan Masalah .....	4
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA .....	5
2.1 Unsur-Unsur Lalu-lintas .....	5
2.1.1 Pemakai Jalan .....	5
2.2 Kondisi Geometrik Jalan .....	6
2.3 Arus Lalu-lintas .....	6
2.4 Jenis Kendaraan .....	7
2.5 Kecelakaan Lalu-lintas .....	7
2.5.1 Pengertian Kecelakaan Lalu-lintas .....	7
2.5.2 Klasifikasi Kecelakaan Lalu-lintas .....	7
2.5.3 Kuantitas Kecelakaan Lalu-lintas .....	8
2.5.4 Kualitas Kecelakaan .....	8
2.6 Angka Kecelakaan .....	8
2.7 Ekuivalen Mobil Penumpang .....	10
2.8 Kapasitas .....	10
2.8.1 Kapasitas Dasar ( $C_0$ ) .....	11

2.8.2	Faktor Penyesuaian Lebar Jalur Lalu-lintas ( $FC_w$ ).....	12
2.8.3	Faktor Penyesuaian Pemisah Arah ( $FC_{sp}$ ) .....	12
2.8.4	Faktor Penyesuaian Hambatan Samping ( $FC_{sf}$ ) .....	13
2.8.5	Faktor Penyesuaian Ukuran Kota ( $FC_{cs}$ ).....	13
2.9	Derajat Kejenuhan .....	14
2.10	Analisis Regresi.....	14
2.11	Korelasi .....	15
2.12	Penelitian Terdahulu.....	15
<b>BAB 3. METODOLOGI PENELITIAN .....</b>		<b>17</b>
3.1	Lokasi Penelitian .....	17
3.2	Metodologi yang digunakan .....	17
3.2.1	Tahapan Persiapan .....	17
3.2.2	Pengumpulan data Primer .....	18
3.2.3	Pengumpulan data Sekunder .....	19
3.2.4	Pengolahan Data .....	19
3.2.5	Metode Analisis .....	19
3.2.6	Metode Analisis Derajat Kejenuhan Terhadap Angka Kecelakaan. ....	20
3.2.7	Metode Analisa Derajat Kejenuhan Terhadap Bobot Keparahan .....	20
3.3	Bagan Metodologi yang Digunakan .....	21
<b>BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>		<b>23</b>
4.1	Lokasi Penelitian .....	23
4.2	Volume Lalu-lintas .....	27
4.3	Kecelakaan Lalu-lintas .....	33
4.4	Kapasitas Jalan .....	35
4.5	Derajat Kejenuhan .....	36
4.6	Angka Kecelakaan.....	37
4.7	Hubungan Derajat Kejenuhan (DS) Dengan Angka Kecelakaan (AR).....	39
4.7.1	Hubungan Derajat Kejenuhan Dengan Angka Kecelakaan Arah Dalam Kota ....	39
4.7.2	Hubungan Derajat Kejenuhan Dengan Angka Kecelakaan Arah Luar Kota .....	50
4.7.3	Hubungan Derajat Kejenuhan Dengan Angka Kecelakaan Segmen 1-4 .....	61
4.8	Hubungan Derajat Kejenuhan (DS) Dengan Angka Kecelakaan (AR) Berdasarkan Bobot Keparahan .....	65
4.9	Perbandingan Hasil Penelitian dengan Penelitian yang Sejenis .....	80
<b>BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>		<b>82</b>
5.1	Kesimpulan.....	82
5.2	Saran.....	83
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>		<b>84</b>

Lampiran ..... 85



## DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Tabel Angka Ekuivalen Kecelakaan di Indonesia .....	9
Tabel 2. 2 Emp jalan perkotaan terbagi dan satu-arah .....	10
Tabel 2. 3 Kapasitas Dasar pada jalan perkotaan.....	11
Tabel 2. 4 Faktor Penyesuaian Lebar Jalur Lalu-lintas (FCw) .....	12
Tabel 2. 5 Faktor Penyesuaian Pemisah Arah (FCsp).....	13
Tabel 2. 6 Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FCsf) .....	13
Tabel 2. 7 Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FCcs).....	14
Tabel 4. 1 Data Teknik Ruas Jalan Gajah Mada dan Hayam Wuruk .....	27
Tabel 4. 2 Rekapitulasi Jumlah Kecelakaan Setiap Tahun .....	33
Tabel 4. 3 Rekapitulasi Kejadian Kecelakaan Berdasarkan Arah.....	33
Tabel 4. 4 Rekapitulasi Kecelakaan Berdasarkan Tingkat Fatalitas .....	34
Tabel 4. 5 Kapasitas Ruas .....	35
Tabel 4. 6 Derajat Kejenuhan Segmen 1 Arah Dalam Kota .....	36
Tabel 4. 7 Rekapitulasi Perhitungan Angka Kecelakaan .....	37
Tabel 4. 8 Rekapitulasi Derajat Kejenuhan dan Angka Kecelakaan Arah Dalam Kota .....	39
Tabel 4. 9 Persamaan Matematika Hubungan Derajat Kejenuhan Dengan Angka Kecelakaan.....	43
Tabel 4. 10 Rekapitulasi Derajat Kejenuhan dan Angka Kecelakaan Arah Luar Kota .....	51
Tabel 4. 11 Korban Kecelakaan Jalan Gajah Mada dan Hayam Wuruk.....	66
Tabel 4. 12 Rekapitulasi Nilai Pembobotan segmen 1-4 Arah Dalam Kota.....	67
Tabel 4. 13 Rekapitulasi Variabel X dan Y untuk Arah Dalam Kota.....	70
Tabel 4. 14 Rekapitulasi Nilai Pembobotan segmen 1-4 Arah Luar Kota.....	74
Tabel 4. 15 Rekapitulasi Variabel X dan Y untuk Arah Luar Kota.....	77

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 3. 1 Peta Lokasi Penelitian .....	17
Gambar 4. 1 Lokasi Penelitian .....	23
Gambar 4. 2 Potongan Melintang Segmen 1 .....	24
Gambar 4. 3 Potongan Melintang Segmen 2 .....	24
Gambar 4. 4 Potongan Melintang Segmen 3 .....	24
Gambar 4. 5 Potongan Melintang Segmen 4 .....	25
Gambar 4. 6 Grafik Volume Lalu-lintas Hari Kerja Arah Dalam Kota.....	29
Gambar 4. 7 Grafik Volume Lalu-lintas Hari Libur Arah Dalam Kota.....	30
Gambar 4. 8 Grafik Volume Lalu-lintas Hari Kerja Arah Luar Kota.....	31
Gambar 4. 9 Grafik Volume Lalu-lintas Hari Libur Arah Luar Kota.....	32
Gambar 4. 10 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 1 Arah Dalam Kota (Hari Kerja) .....	42
Gambar 4. 11 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 1 Arah Dalam Kota (Hari Kerja) .....	43
Gambar 4. 12 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 2 Arah Dalam Kota (Hari Kerja) .....	44
Gambar 4. 13 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 3 Arah Dalam Kota (Hari Kerja) .....	45
Gambar 4. 14 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 4 Arah Dalam Kota (Hari Kerja) .....	46
Gambar 4. 15 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 1 Arah Dalam Kota (Hari Libur) .....	47
Gambar 4. 16 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 2 Arah Dalam Kota (Hari Libur) .....	48
Gambar 4. 17 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 3 Arah Dalam Kota (Hari Libur) .....	49
Gambar 4. 18 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 4 Arah Dalam Kota (Hari	

Libur) .....	50
Gambar 4. 19 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 1 Arah Luar Kota (Hari Kerja) .....	54
Gambar 4. 20 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 2 Arah Luar Kota (Hari Kerja) .....	55
Gambar 4. 21 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 3 Arah Luar Kota (Hari Kerja) .....	56
Gambar 4. 22 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 4 Arah Luar Kota (Hari Kerja) .....	57
Gambar 4. 23 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 1 Arah Luar Kota (Hari Libur) .....	58
Gambar 4. 24 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 2 Arah Luar Kota (Hari Libur) .....	59
Gambar 4. 25 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 3 Arah Luar Kota (Hari Libur) .....	60
Gambar 4. 26 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 4 Arah Luar Kota (Hari Libur) .....	61
Gambar 4. 27 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 1-4 Arah Dalam Kota (Hari kerja).....	62
Gambar 4. 28 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 1-4 Arah Dalam Kota (Hari Libur).....	63
Gambar 4. 29 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 1-4 Arah Luar Kota (Hari kerja) .....	64
Gambar 4. 30 Diagram Hubungan DS dan AR Segmen 1-4 Arah Luar Kota (Hari Libur) .....	65
Gambar 4. 31 Grafik Hubungan Bobot Keparahan dengan Derajat Kejenuhan Arah Dalam Kota .....	73
Gambar 4. 32 Grafik Hubungan Bobot Keparahan dengan Derajat Kejenuhan Arah Luar Kota .....	80



## BAB 1. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Keselamatan jalan raya membahas tentang upaya mengurangi angka kecelakaan dan pengembangan infrastruktur yang berhubungan dengan lalu lintas. Pada dasarnya keselamatan jalan raya juga bertujuan menciptakan lingkungan lalu lintas yang sehat, aman, dan terasa nyaman bagi pengguna jalan (Prasetyanto dkk., 2011). Data dari evaluasi Polres Jember menunjukkan angka kecelakaan di Kota Jember pada tahun 2018 sebesar 1260 kasus dengan angka kematian mencapai 379 orang, 20 orang luka berat dan 1488 orang luka ringan. Jumlah tersebut mengalami kenaikan dari tahun 2017 dengan 1211 kasus kecelakaan (SATLANTAS, 2018).

Kecelakaan sering terjadi diawali dengan terjadinya suatu pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara kendaraan. Perilaku pengendara kurang disiplin seperti menerobos lampu lalu-lintas, melanggar marka jalan, tidak menggunakan perlengkapan keselamatan yang dianjurkan, serta melanggar batas kecepatan yang ditentukan (Sadono, 2016). Arus kendaraan yang besar, kapasitas jalan yang tidak mampu menampungnya serta perilaku pengendara menjadi penyebab kenaikan volume dan kecelakaan lalu lintas (Utanaka, 2017).

Mobilisasi pengguna jalan di Kota Jember semakin meningkat seiring pertumbuhan populasi, ekonomi maupun industri dengan jumlah penduduk menurut Badan Pusat Statistik Kabupaten Jember mencapai 2.430.185 jiwa. Kota Jember merupakan kota penghubung antara Kota Lumajang dan Banyuwangi. Kota ini menjadi tempat untuk mengenyam pendidikan lanjutan dengan berbagai perguruan tinggi. Beberapa ruas jalan di kota Jember yang sering menjadi titik kepadatan adalah Ruas Jalan Hayam Wuruk dan Gajah Mada.

Ruas jalan Raya Hayam Wuruk dan jalan Gajah Mada merupakan jalan arteri sekunder yang menjadi penghubung utama menuju pusat kota Jember. Pergerakan lalu lintas di ruas jalan ini cukup tinggi karena terdapat banyak daerah

pusat perbelanjaan. Kondisi geometrik jalan raya yang lebar membuat pengemudi dapat secara leluasa mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi dan berpotensi mengakibatkan kecelakaan. Pada tahun 2015-2018, kecelakaan yang terjadi di ruas jalan Hayam Wuruk-Gajah Mada mencapai 150 kejadian. Berdasarkan data SATLANTAS pada tahun 2015 kecelakaan terjadi sejumlah 15 kejadian dengan jumlah korban luka ringan sebanyak 14 orang dan 1 korban meninggal dunia. Pada tahun 2018 mengalami peningkatan dengan jumlah korban meninggal dunia sejumlah 8 korban dari 47 kejadian kecelakaan.

Dengan tingginya intensitas kecelakaan pada ruas jalan di atas, perlu dilakukan penelitian untuk mengurangi resiko terjadinya kecelakaan. Nasution (2018) menyebutkan kecelakaan lalu lintas dapat terjadi ketika derajat kejenuhan ( $v/c$ ) dalam rasio tinggi maupun rendah. Kecepatan kendaraan akan semakin tinggi ketika derajat kejenuhan ( $v/c$ ) pada rasio rendah.

Antoro (2006) menyebutkan terdapat pola hubungan angka kecelakaan yang meningkat seiring dengan derajat kejenuhan ( $v/c$ ) yang meningkat, dan akan menurun pada titik balik maksimum. Namun hubungan ( $v/c$ ) dan angka kecelakaan pada masing-masing daerah tidak selalu sama, bahkan berbeda. Penelitian sejenis juga dilakukan di ruas jalan Marelan, Medan oleh Nasution (2018) menunjukkan adanya hubungan secara tidak langsung nilai derajat kejenuhan dengan angka kecelakaan. Dengan nilai derajat kejenuhan yang rendah maka kendaraan akan berpeluang bergerak dengan kecepatan tinggi. Widanar (2020) melakukan penelitian pada jalan Gajah Mada, Jember dengan menggunakan pemodelan *underwood* terhadap kapasitas jalan. Penelitian dengan pemodelan tersebut menghasilkan nilai yang mendekati dengan perhitungan kapasitas berdasarkan MKJI. Rahmawaty (2020) menyebutkan bahwa kendaraan berjenis *Motorcycles* (MC) mempunyai persamaan hubungan kecepatan dan dengan kecelakaan lalu-lintas pada jalan Gajah Mada Jember lebih besar daripada kendaraan yang berjenis *Large Vehicle* (LV). Penelitian oleh Kriswardhana dkk. (2020) menunjukkan adanya hubungan cukup kuat antara arus dengan kecepatan serta kepadatan pada jalan Gajah Mada Jember. Berdasarkan hal-hal yang disampaikan di atas, dilakukan penelitian untuk mengetahui hubungan derajat

kejenuhan dan angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Jalan Umum Hayam Wuruk-Gajah Mada.

### **1.2 Rumusan Masalah**

Rumusan masalah dalam penelitian tugas akhir ini adalah :

1. Berapa derajat kejenuhan pada Ruas jalan Hayam Wuruk-Gajah Mada?
2. Bagaimana karakteristik kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada jalan Hayam Wuruk-Gajah Mada?
3. Berapa besar angka dan tingkat kecelakaan pada ruas jalan Hayam Wuruk-Gajah Mada?
4. Bagaimana hubungan antara derajat kejenuhan dan angka kecelakaan lalu lintas di jalan Hayam Wuruk-Gajah Mada?

### **1.3 Tujuan**

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Mengerti besar derajat kejenuhan pada jalan Hayam Wuruk-Gajah Mada.
2. Mempelajari karakteristik kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada jalan Hayam Wuruk-Gajah Mada.
3. Mengidentifikasi besar angka dan tingkat kecelakaan pada ruas jalan Hayam Wuruk-Gajah Mada
4. Mengidentifikasi hubungan derajat kejenuhan dengan angka kecelakaan pada jalan Hayam Wuruk-Gajah Mada.

### **1.4 Manfaat**

Manfaat yang diperoleh dari penelitian ini adalah :

1. Mengetahui tingkat kecelakaan dan karakteristik terjadinya kecelakaan.
2. Mendapat hubungan derajat kejenuhan dengan resiko kecelakaan lalu lintas.

3. Hasil penelitian dapat digunakan sebagai rekomendasi bagi pihak terkait di bidang keselamatan jalan untuk perbaikan teknis dalam menurunkan resiko kecelakaan lalu-lintas.
4. Dapat digunakan sebagai referensi bagi penelitian yang akan dilakukan di waktu mendatang khususnya di daerah Jember dalam melakukan penurunan angka kecelakaan.

### **1.5 Batasan Masalah**

Adapun batasan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Data kecelakaan yang digunakan merupakan data kecelakaan pada tahun 2015-2019.
2. Analisis karakteristik kecelakaan hanya berdasarkan jumlah korban saat terjadinya kecelakaan.
3. Pengambilan seluruh data dilakukan sebelum kejadian runtuhnya jembatan Jompo, Jember.
4. Penelitian ini tidak membahas tentang upaya penurunan angka kecelakaan.
5. Derajat kejenuhan saat mendekati 0 pada penelitian ini ditinjau ketika terlalu sedikitnya kendaraan yang melalui ruas jalan yang diteliti.

## BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Unsur-Unsur Lalu-lintas

Kebutuhan perpindahan manusia dan atau barang serta terjadinya perjalanan dari alat alat angkutan menimbulkan pergerakan lalu-lintas. Hal ini akan meningkatkan perkembangan aktivitas lalu-lintas seiring dengan meningkatnya kegiatan perpindahan yang dilakukan oleh manusia.

Unsur-unsur lalu-lintas yang saling terkait dan dapat mempengaruhi terhadap lalu lintas meliputi :

- a. Pemakai Jalan
- b. Kendaraan
- c. Jalan
- d. Lingkungan

#### 2.1.1 Pemakai Jalan

Pemakai jalan merupakan semua orang yang menggunakan fasilitas jalan secara langsung, antara lain :

- a. Pengemudi

Pengemudi dibedakan menjadi dua yaitu kendaraan bermotor dan tidak bermotor. Kendaraan bermotor meliputi sepeda motor, mobil dan kendaraan berat seperti bus dan truk. Kendaraan tidak bermotor contohnya sepeda dan becak. Kedudukan pengemudi sebagai pemakai jalan adalah salah satu bagian utama dalam terjadinya lalu-lintas.

- b. Pejalan kaki
- c. Pemakai jalan lain

Pemakai jalan lain adalah pedagang kaki lima, petugas perbaikan fasilitas (telepon, gas, dan listrik).

## 2.2 Kondisi Geometrik Jalan

Keadaan geometrik jalan di lapangan akan mempengaruhi kinerja jalan dalam pelayanan lalu-lintas. Keadaan ini memiliki faktor penyesuaian terhadap kecepatan arus bebas dan kapasitas ruas jalan yang akan ditinjau.

Keadaan geometrik jalan meliputi :

a. Tipe jalan

Setiap tipe jalan yang berbeda akan memberikan kinerja yang berbeda pada pembebanan lalu-lintas.

b. Lebar lajur lalu-lintas

Lebar lajur lalu-lintas merupakan bagian jalan yang digunakan kendaraan untuk bergerak. Juga akan mempengaruhi kecepatan arus bebas dan kapasitas jalan yang akan ditinjau.

c. Lebar median, kerb, bahu, dan trotoar.

Median merupakan daerah yang memisahkan arah lalu-lintas kendaraan pada segmen jalan yang ditinjau. Lebar bahu merupakan daerah yang dirancang untuk kendaraan lambat atau kendaraan berhenti.

## 2.3 Arus Lalu-lintas

Arus lalu-lintas merupakan banyaknya kendaraan bermotor yang melintasi suatu titik tertentu pada jalan per satuan waktu, dinyatakan dalam kend/jam ( $Q_{kend}$ ), smp/jam ( $Q_{kend}$ ) atau LHRT (Lalu-lintas Harian Rata-rata Tahunan). Arus lalu-lintas dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$Q = \frac{N}{T} \quad (2-1)$$

dengan :  $Q$  = Volume lalu-lintas dalam satuan waktu tertentu (kend/jam)

$N$  = Jumlah kendaraan (kend)

$T$  = Waktu pengamatan (jam)

## 2.4 Jenis Kendaraan

Kendaraan dapat dibedakan menjadi beberapa jenis yaitu :

a. Kendaraan Ringan / *Light Vehicle* (LV)

Kendaraan ringan merupakan kendaraan bermotor yang memiliki 2 as beroda empat dengan jarak as 2-3 meter (meliputi mobil penumpang, microbus, pick-up, truk kecil, klasifikasi Bina Marga)

b. Kendaraan Berat / *Heavy Vehicle* (HV)

Kendaraan berat merupakan kendaraan bermotor yang memiliki as lebih dari 3,5 meter dan jumlah roda lebih dari 4 (meliputi bus, truk 2 as, truk 3 as, truk kombinasi)

c. Sepeda Motor / *Motorcycle* (MC)

Sepeda motor merupakan kendaraan bermotor yang memiliki 2 atau 3 roda (klasifikasi Bina Marga)

d. Kendaraan Tidak Bermotor/ *Unmotorized* (UC)

Kendaraan tidak bermotor merupakan kendaraan beroda yang tidak bermotor, menggunakan tenaga manusia atau hewan (becak, sepeda, kereta kuda, dan lain-lain sesuai klasifikasi Bina Marga)

## 2.5 Kecelakaan Lalu-lintas

### 2.5.1 Pengertian Kecelakaan Lalu-lintas

Menurut Peraturan Pemerintah RI No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu-lintas, kecelakaan lalu-lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

### 2.5.2 Klasifikasi Kecelakaan Lalu-lintas

Menurut UU RI No.22 Tahun 2009 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu-lintas digolongkan menjadi tiga yaitu sebagai berikut:

- a. Kecelakaan lalu-lintas ringan merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- b. Kecelakaan lalu-lintas sedang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.

- c. Kecelakaan lalu-lintas berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Menurut Peraturan Pemerintah RI No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu-lintas, korban kecelakaan lalu-lintas dapat berupa:

- a. Korban mati

Korban mati adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu-lintas dalam jangka waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan tersebut.

- b. Korban luka berat

Korban luka berat adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari sejak terjadi kecelakaan.

- c. Korban luka ringan

Korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam pengertian poin 1 dan 2.

### 2.5.3 Kuantitas Kecelakaan Lalu-lintas

Kuantitas kecelakaan lalu-lintas merupakan analisa kecelakaan yang hanya meninjau angka kejadian kecelakaan tanpa memperhatikan keparahan dari setiap kejadian kecelakaan baik kendaraan atau juga korbannya.

### 2.5.4 Kualitas Kecelakaan

Kualitas kecelakaan merupakan analisa tingkat keparahan korban akibat kecelakaan yang terjadi. Setiap kecelakaan terjadi memiliki keparahan yang berbeda-beda

## 2.6 Angka Kecelakaan

Angka kecelakaan (*Accident Rate*) digunakan untuk mengetahui tingkat kecelakaan pada suatu ruas jalan. Analisis tingkat kecelakaan dapat dihitung dengan cara sebagai berikut :

- a. Analisis angka kecelakaan per tahun per km panjang jalan dapat dihitung menggunakan rumus (Sulistyono dkk., 2010) :



$$TK = \frac{JK}{(T \times L)} \quad (2-2)$$

dengan :

TK = Tingkat Kecelakaan (kecelakaan per tahun per km panjang jalan)

JK = Jumlah kecelakaan selama T tahun

T = Rentang waktu pengamatan (tahun)

L = Panjang ruas jalan yang ditinjau (km)

b. Analisis angka kecelakaan kendaraan km perjalanan dapat dihitung dengan rumus :

$$AR = \frac{A \times 100.000.000}{365 \times LHR \times T \times L} \quad (2-3)$$

dengan :

AR = Angka kecelakaan berdasarkan kendaraan km perjalanan

A = Jumlah kecelakaan

LHR = Volume lalu-lintas harian

T = Rentang waktu pengamatan (tahun)

L = Panjang ruas jalan yang ditinjau (km)

c. Analisis Angka Ekuivalen Kecelakaan (AEK) adalah sistem pembobotan berdasarkan tingkat keparahan korban kecelakaan. Menurut Sugiyanto dan Fadli (2017) terdapat nilai pembobotan untuk identifikasi prioritas kecelakaan. Perbandingan dapat dilihat dalam tabel 2.1.

Tabel 2.1. Tabel Angka Ekuivalen Kecelakaan di Indonesia

Tingkat Kecelakaan	Angka Ekuivalen Kecelakaan				
	Puslitbang Jalan	Ditjen Hubdat	Polri	ABIU-UPK	Sugiyanto (2017)
Meninggal Dunia (MD)	12	12	10	6	168
Luka Berat (LB)	3	6	5	3	8

Tingkat Kecelakaan	Angka Ekuivalen Kecelakaan				
	Puslitbang Jalan	Ditjen Hubdat	Polri	ABIU-UPK	Sugiyanto (2017)
Luka Ringan (LR)	3	3	1	0,8	2
Kerugian Harta Benda(PDO)	1	1	1	0,2	1

Sumber : Sugiyanto dkk., 2017

Jika menggunakan perbandingan pembobotan milik Ditjen Hubdat, AEK dapat dihitung dengan rumus :

$$AEK = 12xMD + 6xLB + 3xLR + 1xDPO \quad (2-4)$$

## 2.7 Ekuivalen Mobil Penumpang

Ekuivalen Mobil Penumpang (emp) didefinisikan sebagai faktor yang menunjukkan berbagai tipe kendaraan dibandingkan kendaraan ringan sehubungan dengan pengaruhnya terhadap kecepatan kendaraan ringan dalam arus lalu-lintas. Tabel emp masing-masing dapat dilihat dalam tabel 2.2

Tabel 2.2 emp Jalan Perkotaan Terbagi dan Satu-arah

Tipe Jalan	Arus Lalu-lintas per Lajur (kend/jam)	Emp		
		HV	LV	MC
Jalan Satu Arah dan Jalan Terbagi				
Dua Lajur Satu Arah (2/1)	0	1,3	1,0	0,4
Empat Lajur Terbagi (4/2 D)	≥ 1050	1,2	1,0	0,25
Tiga Lajur Satu Arah (3/1)	0	1,3	1,0	0,4
Enam Lajur Terbagi (6/2 D)	≥ 1100	1,2	1,0	0,25

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997

## 2.8 Kapasitas

Kapasitas adalah arus lalu-lintas maksimum yang dapat dipertahankan dalam kondisi tertentu. Perhitungan kapasitas dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{S_p} \times FC_{S_f} \times FC_{C_s} \quad (2-5)$$

dengan :

$C$  = kapasitas (smp/jam)

$C_o$  = kapasitas dasar (smp/jam)

$FC_w$  = faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas

$FC_{S_p}$  = faktor penyesuaian pemisah arah

$FC_{S_f}$  = faktor penyesuaian hambatan samping

$FC_{C_s}$  = faktor penyesuaian ukuran kota

### 2.8.1 Kapasitas Dasar ( $C_o$ )

Kapasitas dasar merupakan jumlah kendaraan maksimum yang dapat melintasi suatu penampang pada suatu jalan selama satu jam dan kondisi jalan yang telah ditentukan. Kapasitas ditentukan berdasarkan tipe jalan sesuai tabel 2.3.

Tabel 2.3. Kapasitas Dasar pada jalan perkotaan

Tipe 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

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997

### 2.8.2 Faktor Penyesuaian Lebar Jalur Lalu-lintas ( $FC_w$ )

Faktor penyesuaian lebar jalur lalu-lintas menurut MKJI (1997) dapat dilihat pada tabel 2.4.

Tabel 2.4. Faktor Penyesuaian Lebar Jalur Lalu-lintas ( $FC_w$ )

Tipe Jalan	Lebar Jalur Lalu-Lintas Efektif ( $W_c$ ) (m)	$F_{cw}$
Empat-Lajur terbagi atau Jalan Satu-Arah	Per Lajur	
	3,00	0,92
	3,25	0,96
	3,50	1,00
	3,75	1,04
Empat-Lajur Tak-Terbagi	Per Lajur	
	3,00	0,91
	3,25	0,95
	3,50	1,00
	3,75	1,05
Dua-Lajur Tak-Terbagi	Total Dua Arah	
	5,00	0,56
	6,00	0,87
	7,00	1,00
	8,00	1,14
	9,00	1,25
	10,00	1,29
11,00	1,34	

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997

### 2.8.3 Faktor Penyesuaian Pemisah Arah ( $FC_{sp}$ )

Faktor Penyesuaian Pemisah Arah digunakan hanya untuk tipe jalan tak terbagi. Menurut MKJI (1997) dapat dilihat pada tabel 2.5.

Tabel 2.5. Faktor Penyesuaian Pemisah Arah (FC<sub>sp</sub>)

Pemisah Arah %-%	50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
FC <sub>sp</sub> Dua-Lajur 2/2	1,00	0,97	0,94	0,91	0,88
Empat-Lajur 4/2	1,00	0,985	0,97	0,955	0,94

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997

#### 2.8.4 Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FC<sub>sf</sub>)

Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FC<sub>sf</sub>) menurut MKJI (1997) dapat dilihat pada tabel 2.6 berikut ini :

Tabel 2.6. Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FC<sub>sf</sub>)

Tipe Jalan	Kelas Hambatan Samping	Faktor Penyesuaian Untuk Hambatan Samping dan Jarak Kereb-Penghalang FC <sub>sf</sub>			
		Jarak: Kereb-Penghalang Wk			
		< 0,5	1,00	1,5	> 2,0
4/2 D	VL	0,95	0,97	0,99	1,01
	L	0,94	0,96	0,98	1,00
	M	0,91	0,93	0,95	0,98
	H	0,86	0,89	0,92	0,95
	VH	0,81	0,85	0,88	0,92
4/2 UD	VL	0,95	0,97	0,99	1,01
	L	0,93	0,95	0,97	1,00
	M	0,90	0,92	0,95	0,97
	H	0,84	0,87	0,90	0,93
	VH	0,77	0,81	0,85	0,9
2/2 UD atau Jalan Satu-Arah	VL	0,93	0,95	0,97	0,99
	L	0,90	0,92	0,95	0,97
	M	0,86	0,88	0,91	0,94
	H	0,78	0,81	0,84	0,88
	VH	0,68	0,72	0,77	0,82

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997

#### 2.8.5 Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FC<sub>cs</sub>)

Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FC<sub>cs</sub>) menurut MKJI (1997) dapat dilihat pada tabel 2.7.

Tabel 2.7. Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FCcs)

Ukuran Kota (Juta Penduduk)	Faktor Penyesuaian Untuk Ukuran Kota
< 0,1	0,86
0,1-0,5	0,90
0,5-1,0	0,94
1,0-3,0	1,00
> 3,0	1,04

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997

## 2.9 Derajat Kejenuhan

Derajat kejenuhan merupakan perbandingan antara volume lalu-lintas (smp/jam) dengan kapasitas. Besar volume berdasarkan hasil survei yang telah dilakukan dan besar kapasitas berdasarkan ruas jalan dan survei geometrik. Perhitungan derajat kejenuhan dapat menggunakan rumus sebagai berikut :

$$DS = Q / C \quad (2-6)$$

dengan :

DS = Derajat Kejenuhan

Q = Volume lalu-lintas (smp/jam)

C = Kapasitas (smp/jam)

## 2.10 Analisis Regresi

Analisis Regresi digunakan untuk mengukur pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Bentuk persamaan regresi dapat dinyatakan dalam bentuk :

- a. Regresi linier sederhana

$$Y = A + BX \quad (2-7)$$

- b. Regresi non linear

$$Y = A + BX - CX^2 \quad (2-8)$$

Nilai A, B, C merupakan koefisien regresi.

Nilai koefisien A dan B didapat dari persamaan rumus (2-6) dan (2-7)

$$B = \frac{\sum_{i=1}^N (X_i Y_i) - \sum_{i=1}^N (X_i) \cdot \sum_{i=1}^N (Y_i)}{\sum_{i=1}^N (X_i)^2 - (\sum_{i=1}^N X_i)^2} \quad (2-9)$$

$$Y = \bar{Y}_i - B \cdot \bar{X}_i \quad (2-10)$$

dengan :

$$\bar{Y}_i = \sum y_i / n$$

$y_i$  = variabel tak bebas

$$\bar{X}_i = \sum x_i / n$$

$n$  = jumlah sampel

$a$  = nilai intercept dari persamaan regresi

$x_i$  = variabel bebas

$b$  = konstanta regresi

### 2.11 Korelasi

Analisis korelasi digunakan untuk menghitung besarnya hubungan antara satu variabel dengan variabel lainnya. Tingkat hubungan antara dua variabel diukur dengan koefisien korelasi yang ditulis dengan simbol R. Apabila nilai koefisien korelasi dikuadratkan ( $R^2$ ) akan disebut sebagai koefisien determinasi yang berfungsi mengetahui ketepatan fungsi regresi. Nilai koefisien korelasi dapat dihitung dengan rumus :

$$r = \frac{n \sum X_i Y_i - \sum X_i \cdot \sum Y_i}{\sqrt{[(n \sum X_i^2 - (\sum X_i)^2)(n \sum Y_i^2 - (\sum Y_i)^2)]}} \quad (2-11)$$

Nilai koefisien korelasi R berkisar dari -1 sampai dengan +1. Nilai positif menunjukkan suatu korelasi positif sedangkan nilai negatif menunjukkan korelasi negatif. Nilai nol menunjukkan bahwa tidak terjadi korelasi antara satu variabel dengan variabel lainnya.

### 2.12 Penelitian Terdahulu

Handjar Dwi Antoro (2006) menyebutkan bahwa terdapat pola hubungan angka kecelakaan yang meningkat seiring dengan derajat kejenuhan (v/c) yang meningkat, dan akan menurun pada titik balik maksimum. Namun hubungan (v/c) dan angka kecelakaan pada masing-masing daerah tidak selalu sama, bahkan berbeda.

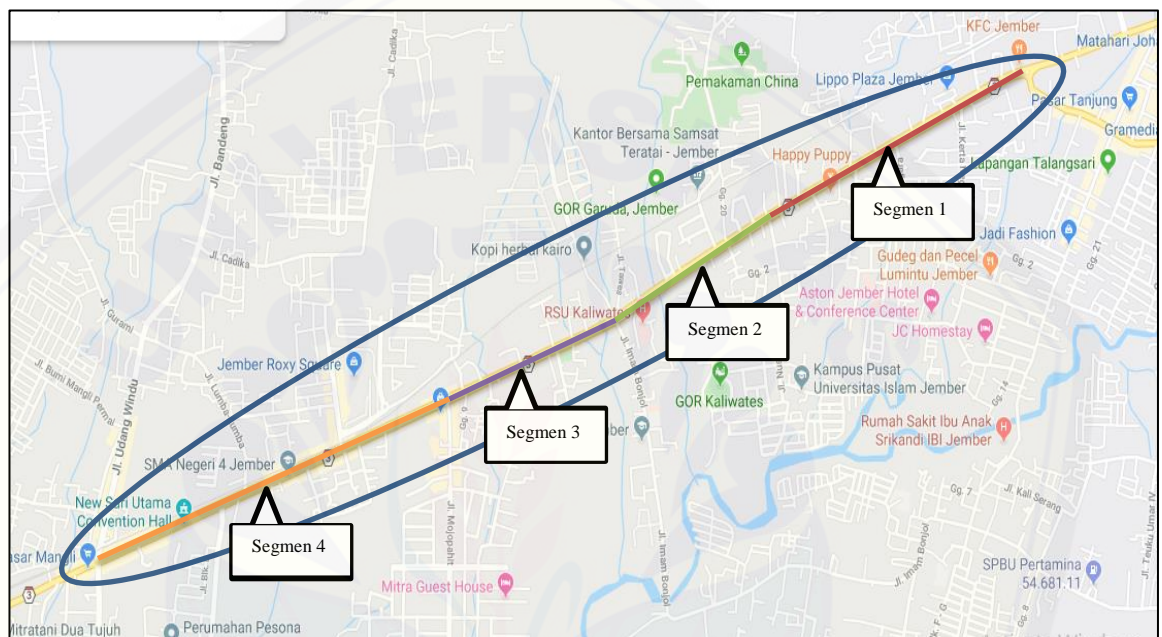
Penelitian sejenis juga dilakukan di ruas jalan Marelan, Medan oleh M. Arfan Nasution (2018) menunjukkan adanya hubungan secara tidak langsung nilai derajat kejenuhan dengan angka kecelakaan. Dengan nilai derajat kejenuhan yang rendah maka kendaraan akan berpeluang bergerak dengan kecepatan tinggi.





## BAB 3. METODOLOGI PENELITIAN

### 3.1 Lokasi Penelitian



Gambar 3. 1 Peta Lokasi Penelitian

(Sumber : *Google Maps*)

Lokasi penelitian ini berada di jalan Gajah Mada-Hayam Wuruk Kota Jember tepatnya di depan KFC Jember sampai dengan simpang Mangli.

### 3.2 Metodologi yang digunakan

Metodologi yang digunakan dalam penyusunan Tugas Akhir ini antara lain:

#### 3.2.1 Tahapan Persiapan

- Pembuatan surat-surat yang mendukung keperluan pengambilan data kepada pihak pihak terkait.

b. Pengumpulan data dan berkas yang dapat dipelajari untuk mendukung penyusunan Tugas Akhir ini. Data yang akan digunakan untuk penelitian ini meliputi :

1. Data inventarisasi/ dimensi jalan

Data inventarisasi ini digunakan untuk memberi informasi tentang kondisi jalan yang meliputi panjang dan lebar jalan, jumlah ruas, median, jumlah jalur dan lajur, serta kelengkapan jalan.

2. Data Kecelakaan

Data kecelakaan yang digunakan adalah data kecelakaan yang terjadi 5 tahun terakhir yaitu tahun 2015-2019. Data ini mencakup informasi tentang lokasi, waktu, jumlah korban, dan objek yang terlibat dalam kecelakaan.

3. Data volume lalu lintas

Data volume lalu lintas harian untuk mengetahui jumlah kendaraan yang melewati jalan Hayam Wuruk-Gajah Mada.

3.2.2 Pengumpulan data Primer

Data primer yang akan diambil meliputi :

a. Data primer Volume Lalu Lintas

1. Data arus lalu lintas adalah data arus kendaraan yang masuk ke dalam ruas dan yang keluar dari ruas jalan Hayam Wuruk-Gajah Mada.
2. Kendaraan yang disurvei dibagi menjadi 3 sesuai MKJI 1997 yaitu:
  - a) Sepeda motor (MC)
  - b) Kendaraan ringan (LV)
  - c) Kendaraan Berat (HV)

3. Metode Survey

Metode survey yang dilakukan pada penelitian ini adalah :

- a) Melaksanakan survey pada segmen jalan untuk hari kerja (*Weekday*) dan hari libur (*Weekend*) pada hari serta tanggal yang belum ditentukan.
- b) Survey dilakukan selama 24 jam, yaitu pada pukul 06.00 s/d 06.00.

- c) Survey dilakukan dengan metode pencacahan secara manual dengan bantuan alat hitung.
- d) Penempatan Titik survey yaitu 1 titik di setiap ruas pada Jalan Hayam Wuruk-Gajah Mada.

b. Data Primer Inventarisasi jalan.

Survei dilakukan dengan observasi secara langsung di lapangan yang akan menjadi lokasi penelitian. Data yang diambil adalah data-data kelengkapan jalan, alinyemen, median jalan, dll.

### 3.2.3 Pengumpulan data Sekunder

Data sekunder untuk pengerjaan tugas akhir ini adalah data kecelakaan yang terjadi 5 tahun terakhir yaitu tahun 2015-2019. Data ini diperoleh dari Satlantas Kabupaten Jember. Data yang akan digunakan mencakup informasi tentang lokasi, waktu, jumlah korban, dan objek dalam kecelakaan.

### 3.2.4 Pengolahan Data

Data geometrik jalan raya serta volume lalu-lintas digunakan untuk menghitung besar kapasitas jalan Hayam Wuruk dan jalan Gajah Mada. Sedangkan data kecelakaan yang diperoleh dari SATLANTAS Kota Jember akan dikelompokkan berdasarkan waktu, tempat terjadinya kecelakaan serta tingkat keparahan akibat kecelakaan. Data tersebut akan diolah berdasarkan tipe kecelakaan dan bobot keparahan untuk dihubungkan dengan derajat kejenuhan. Pada penelitian ini, jalan Hayam Wuruk dan jalan Gajah Mada akan dibagi menjadi 4 segmen yaitu :

1. Segmen 1 : KFC jalan Gajah Mada-Simpang Sentot
2. Segmen 2 : Simpang Sentot- Simpang Argopuro
3. Segmen 3 : Simpang Argopuro-Simpang Transmart Jember
4. Segmen 4 : Simpang Transmart Jember- Simpang Mangli

### 3.2.5 Metode Analisis

Tahapan analisis bertujuan untuk memperoleh fungsi rasio volume per kapasitas terhadap angka kecelakaan. Analisis pada penelitian ini akan menggunakan bantuan Microsoft Excell yang merupakan salah satu aplikasi pada

komputer. Dengan bantuan aplikasi tersebut diharapkan mempermudah dalam Analisis korelasi dan regresi.

Data kecelakaan direkapitulasi dalam kelompok kejadian kecelakaan per tahun dan derajat kejenuhan disusun berdasarkan volume kendaraan pada jam arus puncak. Tahapan pertama adalah menetapkan kapasitas jalan pada masing-masing ruas jalan dan mencari besarnya smp yang melewatinya untuk mendapatkan derajat kejenuhan pada waktu dan tempat kejadian kecelakaan.

Selanjutnya dilakukan rekapitulasi data kecelakaan menurut waktu dan lokasi kecelakaan dengan bantuan aplikasi Ms. Excell yang akan digunakan untuk mencari hubungan antara derajat kejenuhan dengan angka kecelakaan.

### 3.2.6 Metode Analisis Derajat Kejenuhan Terhadap Angka Kecelakaan.

Derajat Kejenuhan akan dihitung berdasarkan volume pada tiap waktu. Pembagian waktu pada analisis ini dibagi menjadi lima yaitu pagi (pukul 05.00-09.00), siang (pukul 09.00-13.00), sore (pukul 13.00-18.00), malam (pukul 18.00-24.00), dan dini hari (24.00-05.00). Contoh perhitungan volume lalu lintas pada arus puncak di salah satu jalan umum Jember-Banyuwangi adalah 2000 smp/jam sedangkan kapasitas jalan sebesar 4000 smp/jam, maka derajat kejenuhan ( $v/c$ ) adalah 0,5. Perhitungan yang sama akan didapatkan hasil untuk seluruh ruas jalan umum Gajah Mada-Hayam Wuruk. Derajat kejenuhan ini merupakan variabel X.

Angka kecelakaan sebagai variabel Y akan dihitung untuk mendapatkan angka kecelakaan rata-rata pada rentang jarak km dan pada rentan waktu kejadian.

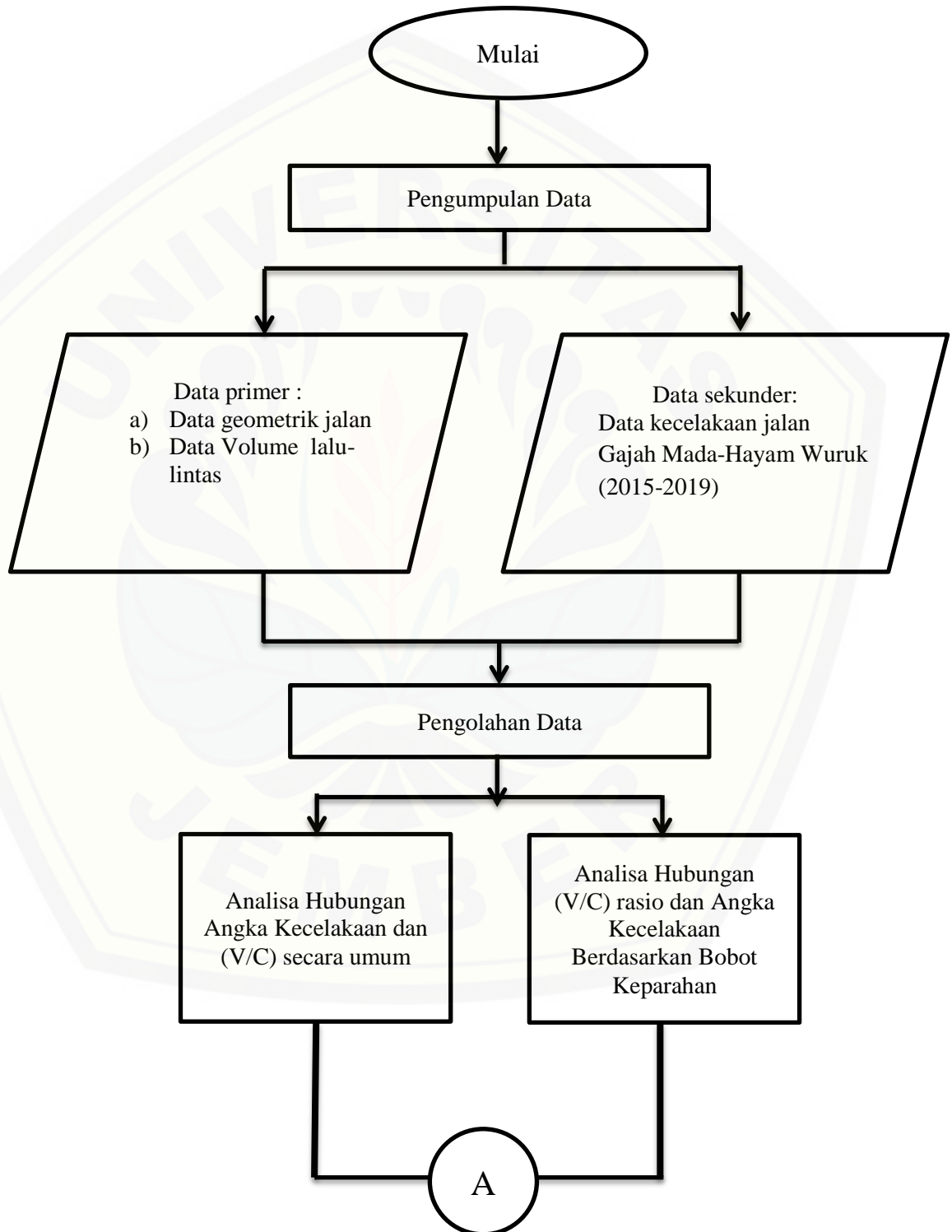
### 3.2.7 Metode Analisa Derajat Kejenuhan Terhadap Bobot Keparahan

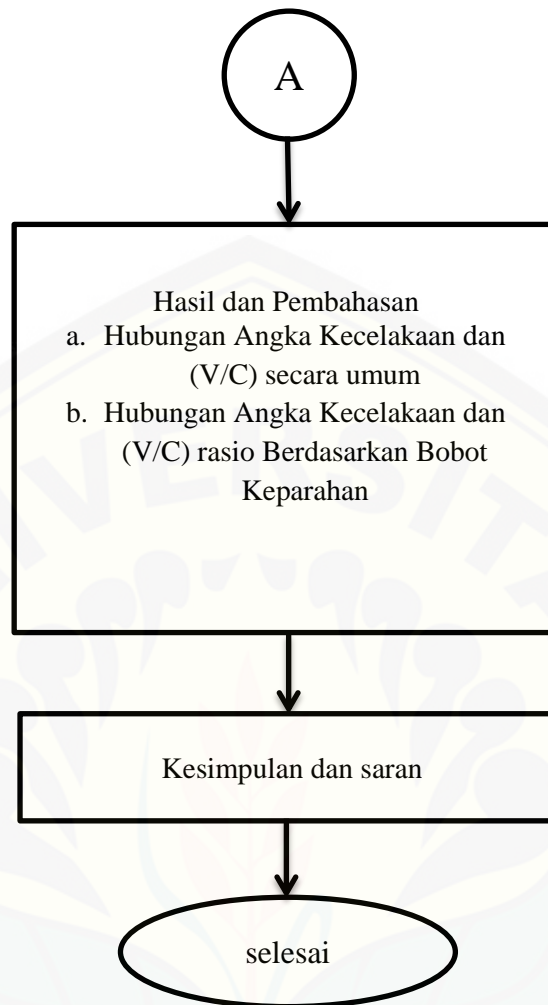
Pengelompokan korban kecelakaan lalu-lintas akan dikelompokkan menjadi 3 yaitu meninggal dunia (MD), luka berat (LB), luka ringan (LR) dengan masing-masing tingkat keparahan akan diberi nilai atau bobot berturut-turut sebesar 12, 6, dan 3 (mengacu pada Pedoman Pelatihan Teknik Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Ditjen Perhubungan Darat, tahun 2002). Dari perhitungan tersebut akan diketahui nilai masing-masing kecelakaan yang terjadi.

Nilai derajat kejenuhan tetap menjadi variabel X dan angka keparahan kecelakaan yang dihitung berdasarkan jumlah kejadian kecelakaan dikalikan dengan bobot korban kecelakaan dan kemudian dirata-rata merupakan variabel Y.

### 3.3 Bagan Metodologi yang Digunakan

Metodologi yang digunakan dalam penulisan tugas akhir ini dapat dilihat pada skema diagram alir penulisan tugas akhir di bawah ini.





## BAB 5.KESIMPULAN DAN SARAN

### 5.1 Kesimpulan

Kesimpulan dari penelitian ini adalah :

1. Besar derajat kejenuhan pada jalan Gajah Mada dan jalan Hayam Wuruk yaitu :
  - a. Segmen 1 (jalan Gajah Mada) arah dalam kota memiliki nilai derajat kejenuhan paling tinggi sebesar 0,82 pada pagi hari. Nilai derajat terkecil sebesar 0,07 saat dini hari. Sedangkan arah luar kota derajat kejenuhan tertinggi sebesar 0,73 pada sore hari dan terkecil sebesar 0,06 pada dini hari.
  - b. Segmen 2 (jalan Gajah Mada) arah dalam kota memiliki nilai derajat kejenuhan paling tinggi sebesar 0,58 pada pagi hari. Nilai derajat terkecil sebesar 0,06 saat dini hari. Sedangkan arah luar kota derajat kejenuhan tertinggi sebesar 0,57 pada siang hari dan terkecil sebesar 0,06 pada dini hari.
  - c. Segmen 3 (jalan Hayam Wuruk) arah dalam kota memiliki nilai derajat kejenuhan paling tinggi sebesar 0,44 pada sore hari. Nilai derajat terkecil sebesar 0,06 saat dini hari. Sedangkan arah luar kota derajat kejenuhan tertinggi sebesar 0,44 pada sore hari dan terkecil sebesar 0,05 pada tengah malam.
  - d. Segmen 4 (jalan Hayam Wuruk) arah dalam kota memiliki nilai derajat kejenuhan paling tinggi sebesar 0,45 pada pagi hari. Nilai derajat terkecil sebesar 0,06 saat dini hari. Sedangkan arah luar kota derajat kejenuhan tertinggi sebesar 0,49 pada sore hari dan terkecil sebesar 0,05 pada dini hari.
2. Karakteristik kecelakaan berdasarkan korban kecelakaan yang terjadi di ruas Jalan Gajah Mada dan Jalan Hayam Wuruk Kabupaten Jember yaitu jumlah korban dengan keparahan luka ringan (LR) sebanyak 242

orang dengan persentase mencapai 86,4 % dari total keseluruhan. Korban luka berat (LB) sebanyak 5 dengan 1,8% dan korban meninggal dunia (MD) sebanyak 33 korban dengan persentase 33%.

3. Tingkat kecelakaan di jalan Gajah Mada dan jalan Hayam Wuruk yang terbesar terjadi saat kecelakaan pada dini hari berkisar pukul 00.01 sampai 05.00. Sedangkan tingkat kecelakaan terkecil ketika terjadi kecelakaan pada jam-jam puncak arus lalu lintas. Semakin sedikit arus lalu-lintas pada saat terjadi kecelakaan, maka akan semakin besar nilai angka kecelakaan (AR) atau tingkat kecelakaannya.
4. Secara umum terdapat pola hubungan antara derajat kejenuhan dengan angka kecelakaan pada setiap segmen yaitu eksponensial negatif. Artinya angka kecelakaan cenderung menurun pada derajat kejenuhan yang semakin meningkat.

## 5.2 Saran

Berdasarkan hasil dan pembahasan penelitian yang telah dijelaskan, saran yang dapat digunakan untuk penelitian selanjutnya adalah :

1. Penelitian dengan analisis berdasarkan jam kecelakaan dan volume lalu-lintas saat terjadinya kecelakaan dibutuhkan master data seluruh volume lalu-lintas yang dapat mewakili kondisi arus pada saat terjadinya kecelakaan. Hal ini dapat menambah keakuratan analisis pada penelitian.
2. Perlu penelitian serupa di lokasi yang berbeda dan menghubungkan tingkat kecelakaan dengan faktor-faktor lalu-lintas yang lain seperti kondisi kerusakan jalan, kelengkapan rambu-rambu lalu-lintas, kepadatan, dan lain-lain.



**DAFTAR PUSTAKA**

- Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997, *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*, Jakarta
- Dwiantoro, H. 2006. Analisis Hubungan Kecelakaan Dan V / C Ratio ( Studi Kasus : Jalan Tol Jakarta – Cikampek ) Analisis Hubungan Kecelakaan Dan V / C Rasio. *Tesis*. Semarang : Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro.
- Kriswardhana, W., M. S. Widanar, S. Arifin, S. Sulistyono. 2020. Model Hubungan Arus, Kecepatan, dan Kepadatan di Jalan Empat Lajur Dua Arah. *Teras Jurnal*. 10(1): 89–98.
- Murtopo, A. 2013. Analisis Hubungan Rasio Volume Per Kapasitas Dan Angka Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Pantura Kabupaten Brebes. *Skripsi*. Semarang: Program Sarjana Fakultas Teknik Universitas Negeri Semarang.
- Nasution, A. M. 2017. Analisis Hubungan Derajat Kejenuhan ( V / C ) Dan Kecepatan Sesaat Terhadap Kejadian. *Jurnal teknik sipil & perencanaan*’, 19(2), pp. 128–135
- Pebrianti, A. 2020. Analisis Hubungan Antara Kecepatan Dengan Kecelakaan Di Ruas Jalan Hayam Wuruk Kabupaten Jember. *Skripsi*. Jember: Program Sarjana Fakultas Teknik Universitas Negeri Jember.
- Prasetyanto, D. 2011. Hubungan perubahan kecepatan kendaraan dengan jumlah korban kecelakaan lalulintas, 11(2), pp. 95–102.
- Rahmawaty, T. 2020. Analisis Hubungan Antara Kecepatan Dengan Kecelakaan Di Ruas Jalan Gadjah Mada Kabupaten Jember. *Skripsi*. Jember: Program Sarjana Fakultas Teknik Universitas Negeri Jember.
- Sadono, A. 2016. Budaya Tertib Berlalu-Lintas Pengendara Sepeda Motor Di Kota Bandung ””, pp. 61–79.
- Sulistyono, S., R. Endah, H. Supriono. 2010 ‘Analisis Keselamatan Jalan Kawasan Tertib Lalu-lintas (KTL) Kota Jember’, pp. 8–9.
- Utanaka, A. 2017 .Frontage Road Sisi Barat Jalan Ahmad Yani Surabaya (Road Safety Analysis On West Side Of Achmad Yani Frontage Road Surabaya). *Skripsi*. Surabaya: Program Sarjana Fakultas Teknik Institut Teknologi Sepuluh November.

## LAMPIRAN

## Lampiran 1

## Volume Lalu-lintas Segmen 1 Arah Dalam Kota Hari Kerja

Waktu			Motorcycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised (Um)	Hambatan Samping			Cuaca				Total	Total Kend. Per Jam									
				Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar		Truk Trailer, Truk Gandeng,	Becak, Sepeda, Gerobak	Pejalan Kaki	Kend. Keluar Masuk	Kend. Berhenti	1. Cerah	2. Mendung			3. Gerimis	4. Hujan							
06.00	-	06.15	600								72						10	14	0	1	0	0	12	11	15	3	1	738	5471
06.15	-	06.30	1114								219						10	16	0	3	1	1	11	8	16	4	1	1403	5994
06.30	-	06.45	1397								265						13	15	0	0	0	0	15	10	27	6	1	1748	5818
06.45	-	07.00	1268	226	11	16	0	2	0	0	11	8	36	4	1	1582	5108												
07.00	-	07.15	994	184	7	11	0	0	0	0	9	6	42	8	1	1261	4666												
07.15	-	07.30	919	189	9	11	0	1	0	0	8	5	81	4	1	1227	4412												
07.30	-	07.45	783	171	3	10	0	1	0	0	14	8	43	5	1	1038	4242												
07.45	-	08.00	883	157	19	15	0	4	0	0	6	7	44	5	1	1140	4260												
08.00	-	08.15	752	149	17	17	0	6	0	0	11	6	48	1	1	1007	4170												
08.15	-	08.30	788	158	26	17	0	5	0	0	7	7	48	1	1	1057	3883												
08.30	-	08.45	755	175	46	10	0	12	0	0	6	8	39	5	1	1056	3661												
08.45	-	09.00	742	182	39	20	0	9	0	0	6	1	45	6	1	1050	3372												

Waktu			Motorcycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised (Um)	Hambatan Samping			Cuaca				Total	Total Kend. Per Jam
															1. Cerah	2. Mendung	3. Gerimis	4. Hujan		
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng,	Becak, Sepeda, Gerobak	Pejalan Kaki	Kend. Keluar Masuk	Kend. Berhenti						
09.00	-	09.15	457	161	19	20	0	3	2	0	7	3	45	3	1	720	3182			
09.15	-	09.30	557	188	10	21	1	2	0	0	10	1	42	3	1	835	3238			
09.30	-	09.45	500	175	26	14	0	3	0	0	4	2	39	4	1	767	3198			
09.45	-	10.00	593	156	20	17	0	3	0	0	6	9	51	5	1	860	3249			
10.00	-	10.15	544	150	27	13	0	2	0	0	2	4	32	2	1	776	3228			
10.15	-	10.30	545	167	23	12	0	6	0	0	4	3	31	4	1	795	3323			
10.30	-	10.45	537	195	22	12	0	1	0	0	4	2	41	4	1	818	3439			
10.45	-	11.00	595	168	24	8	1	0	0	0	5	6	30	2	1	839	3428			
11.00	-	11.15	581	214	29	8	0	0	0	0	6	4	22	7	1	871	3351			
11.15	-	11.30	607	223	18	12	0	5	0	0	4	5	27	10	1	911	3263			
11.30	-	11.45	548	189	21	14	0	2	0	0	4	3	21	5	1	807	3322			
11.45	-	12.00	495	187	24	9	0	8	0	0	7	3	26	3	1	762	3457			
12.00	-	12.15	544	178	16	10	0	0	0	0	3	6	24	2	1	783	3631			
12.15	-	12.30	654	279	9	6	0	2	0	0	4	0	8	8	1	970	3797			
12.30	-	12.45	651	222	18	12	0	1	0	0	11	6	17	4	1	942	3820			
12.45	-	13.00	610	236	27	11	0	2	0	0	6	9	30	5	1	936	3872			
13.00	-	13.15	633	253	19	11	0	0	0	0	4	4	18	7	1	949	3826			
13.15	-	13.30	590	298	36	20	0	0	0	5	5	3	33	3	1	993	3777			
13.30	-	13.45	612	307	23	15	0	1	1	3	1	1	26	4	1	994	3621			

Waktu			Motorcycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised (Um)	Hambatan Samping			Cuaca				Total	Total Kend. Per Jam
															1. Cerah	2. Mendung	3. Gerimis	4. Hujan		
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng,	Becak, Sepeda, Gerobak	Pejalan Kaki	Kend. Keluar Masuk	Kend. Berhenti						
13.45	-	14.00	611	200	21	15	0	1	0	4	5	3	27	3	1	890	3460			
14.00	-	14.15	646	183	17	9	0	3	0	5	0	7	28	2	1	900	3469			
14.15	-	14.30	587	201	14	8	0	3	0	0	2	4	12	6	1	837	3578			
14.30	-	14.45	559	200	20	13	0	6	0	1	3	6	18	7	1	833	3675			
14.45	-	15.00	643	182	16	12	0	8	0	0	2	3	24	9	1	899	3876			
15.00	-	15.15	720	230	18	10	0	6	0	1	5	4	10	5	1	1009	3911			
15.15	-	15.30	647	225	16	9	0	1	0	0	5	1	19	11	1	934	3959			
15.30	-	15.45	743	222	18	9	1	4	0	0	5	0	15	17	1	1034	3025			
15.45	-	16.00	676	222	14	5	0	0	1	0	5	3	5	3	1	934	3107			
16.00	-	16.15	783	195	18	16	0	1	0	2	4	4	28	6	1	1057	3164			
16.30	-	16.45	841	207	20	5	1	3	0	0	4	2	24	9	1	1116	4098			
16.45	-	17.00	742	202	15	2	0	0	0	0	5	4	17	4	1	991	3866			
17.00	-	17.15	814	162	16	6	0	3	0	0	3	2	29	6	1	1041	3734			
17.15	-	17.30	793	110	8	2	0	1	0	1	4	0	30	1	1	950	3633			
17.30	-	17.45	674	168	14	6	0	1	0	0	5	3	11	2	1	884	3601			
17.45	-	18.00	656	154	13	7	0	0	0	0	7	3	18	1	1	859	3634			
18.00	-	18.15	671	207	14	1	1	4	0	1	5	0	29	7	1	940	3603			
18.15	-	18.30	654	176	12	4	0	2	0	1	1	9	46	13	1	918	3515			
18.30	-	18.45	608	250	10	4	0	1	0	0	3	2	31	8	1	917	3498			

Waktu			Motorcycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised (Um)	Hambatan Samping			Cuaca				Total	Total Kend. Per Jam
															1. Cerah	2. Mendung	3. Gerimis	4. Hujan		
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng,	Becak, Sepeda, Gerobak	Pejalan Kaki	Kend. Keluar Masuk	Kend. Berhenti						
18.45	-	19.00	541	228	8	3	0	0	1	0	0	2	34	11	1	828	3427			
19.00	-	19.15	573	210	8	2	0	1	0	0	1	6	42	9	1	852	3505			
19.15	-	19.30	623	207	11	3	0	0	0	0	1	3	48	5	1	901	3407			
19.30	-	19.45	566	212	12	2	1	1	0	0	0	9	38	5	1	846	3316			
19.45	-	20.00	591	253	10	4	0	2	0	0	3	4	37	2	1	906	3255			
20.00	-	20.15	463	233	20	1	2	1	0	0	4	8	21	1	1	754	3016			
20.15	-	20.30	539	201	7	3	0	2	0	0	4	5	46	3	1	810	2978			
20.30	-	20.45	516	232	15	3	0	0	0	0	1	3	15	0	1	785	2883			
20.45	-	21.00	426	177	9	3	0	3	1	0	5	1	37	5	1	667	2669			
21.00	-	21.15	480	183	16	1	0	1	0	1	0	5	24	5	1	716	2507			
21.15	-	21.30	441	181	9	2	0	2	0	0	1	20	53	6	1	715	2198			
21.30	-	21.45	357	171	5	2	0	2	0	1	2	3	24	4	1	571	1759			
21.45	-	22.00	327	145	5	1	0	0	0	0	1	6	17	3	1	505	1503			
22.00	-	22.15	305	86	9	1	0	0	0	0	2	1	0	3	1	407	1240			
22.15	-	22.30	200	64	10	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	276	1060			
22.30	-	22.45	215	89	7	0	0	0	1	2	0	0	0	1	1	315	1006			
22.45	-	23.00	161	60	15	1	0	2	1	0	1	0	0	1	1	242	919			
23.00	-	23.15	160	58	5	1	0	0	2	1	0	0	0	0	1	227	837			
23.15	-	23.30	147	63	10	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	222	773			

Waktu			Motorcycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised (Um)	Hambatan Samping			Cuaca				Total	Total Kend. Per Jam
				Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar		Truk Trailer, Truk Gandeng,	Becak, Sepeda, Gerobak	Pejalan Kaki	Kend. Keluar Masuk	Kend. Berhenti	1. Cerah	2. Mendung		
23.30	-	23.45	156								57						12	1	0	1
23.45	-	00.00	106	44	7	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	160	648			
00.00	-	00.15	111	33	14	0	0	0	0	0	3	1	0	1	1	163	655			
00.15	-	00.30	106	43	8	0	0	0	3	1	0	0	0	0	1	161	636			
00.30	-	00.45	104	47	10	0	0	0	0	2	1	0	0	0	1	164	590			
00.45	-	01.00	89	64	10	0	0	0	4	0	0	0	0	0	1	167	581			
01.00	-	01.15	92	40	6	1	0	1	2	1	1	0	0	0	1	144	530			
01.15	-	01.30	61	39	13	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	115	489			
01.30	-	01.45	100	39	10	0	0	2	3	1	0	0	0	0	1	155	468			
01.45	-	02.00	67	41	6	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	116	414			
02.00	-	02.15	59	40	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	103	387			
02.15	-	02.30	56	29	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	94	366			
02.30	-	02.45	63	24	13	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	101	358			
02.45	-	03.00	47	31	7	1	0	0	1	0	2	0	0	0	1	89	376			
03.00	-	03.15	44	24	9	1	0	0	1	2	1	0	0	0	1	82	399			
03.15	-	03.30	47	26	11	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	86	466			
03.30	-	03.45	68	36	10	1	0	0	2	0	2	0	0	0	1	119	611			
03.45	-	04.00	70	26	13	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1	112	722			
04.00	-	04.15	108	31	3	2	0	1	0	0	3	1	0	0	1	149	922			

Waktu			Motorcycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised (Um)	Hambatan Samping			Cuaca				Total	Total Kend. Per Jam
															1. Cerah	2. Mendung	3. Gerimis	4. Hujan		
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng,	Becak, Sepeda, Gerobak	Pejalan Kaki	Kend. Keluar Masuk	Kend. Berhenti						
04.15	-	04.30	173	37	9	3	0	3	0	1	5	0	0	0	1	231	1127			
04.30	-	04.45	176	35	8	2	0	1	3	1	4	0	0	0	1	230	1383			
04.45	-	05.00	219	61	13	6	0	3	1	3	6	0	0	0	1	312	1879			
05.00	-	05.15	281	54	12	2	0	2	0	0	3	0	0	0	1	354	2707			
05.15	-	05.30	383	77	6	13	0	4	0	1	3	0	0	0	1	487	2353			
05.30	-	05.45	592	118	8	6	0	0	0		2	0	0	0	1	726	1866			
05.45	-	06.00	932	179	9	10	0	0	0	2	8	0	0	0	1	1140	1140			

Volume Lalu-lintas Segmen 2 Arah Dalam Kota Hari Kerja

Waktu			Motorcycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)					Unmotorised (UM)	Cuaca				Total	Total Kend. Per Jam
													1. Cerah	2. Mendung	3. Gerimis	4. Hujan		
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak						
06.00	-	06.15	632	107	15	12	2	1	2	0	0	8	1	779	4985			
06.15	-	06.30	1004	193	6	9	5	0	1	0	1	20	1	1239	5228			
06.30	-	06.45	1303	209	13	8	1	0	2	1	0	10	1	1547	4996			
06.45	-	07.00	1185	188	18	9	0	0	3	1	0	16	1	1420	4640			

Waktu			Motorcycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)					Unmotorised (UM)	Cuaca				Total	Total Kend. Per Jam							
													Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin			Bus Sedang	Bus Besar	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah
07.00	-	07.15	833	162	9	7	1	0	1	0	1	8					1	1022							4311
07.15	-	07.30	813	152	23	9	0	1	1	0	1	7					1	1007							4272
07.30	-	07.45	973	168	25	12	2	2	1	0	2	6					1	1191							4083
07.45	-	08.00	951	91	19	15	2	0	1	1	1	10	1	1091	3731										
08.00	-	08.15	825	119	16	12	1	0	1	0	0	9	1	983	3370										
08.15	-	08.30	630	143	26	6	1	0	3	2	1	6	1	818	3103										
08.30	-	08.45	629	161	17	16	0	0	5	6	0	5	1	839	2871										
08.45	-	09.00	573	120	12	9	1	0	6	1	0	8	1	730	2750										
09.00	-	09.15	530	140	26	9	0	0	1	3	0	7	1	716	2721										
09.15	-	09.30	462	94	16	6	0	1	1	0	1	5	1	586	2621										
09.30	-	09.45	531	142	30	4	0	0	2	3	0	6	1	718	2742										
09.45	-	10.00	547	115	19	10	0	0	4	3	0	3	1	701	2676										
10.00	-	10.15	449	123	18	12	0	0	3	2	0	9	1	616	2638										
10.15	-	10.30	520	156	19	6	2	0	0	1	0	3	1	707	2691										
10.30	-	10.45	494	129	15	6	1	0	0	4	0	3	1	652	2590										
10.45	-	11.00	482	140	18	11	1	0	1	4	1	5	1	663	2514										
11.00	-	11.15	500	140	11	11	1	0	2	0	0	4	1	669	2484										
11.15	-	11.30	432	143	15	9	0	0	2	1	1	3	1	606	2399										
11.30	-	11.45	405	151	7	9	1	0	0	0	0	3	1	576	2566										



Waktu			Motorcycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)					Unmotorised (UM)	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	2. Mendung		
11.45	-	12.00	454	150	18	6	0	0	0	3	0	2	1	633	2793	
12.00	-	12.15	423	138	14	4	2	0	0	2	0	1	1	584	2846	
12.15	-	12.30	544	194	23	7	1	0	0	1	0	3	1	773	3037	
12.30	-	12.45	573	189	23	8	2	3	0	4	0	1	1	803	3133	
12.45	-	13.00	514	129	17	12	6	0	2	5	0	1	1	686	3064	
13.00	-	13.15	573	157	20	11	2	1	7	3	0	1	1	775	3163	
13.15	-	13.30	641	194	15	6	2	0	6	2	0	3	1	869	2998	
13.30	-	13.45	543	146	23	15	2	0	0	1	2	2	1	734	2778	
13.45	-	14.00	514	234	20	11	0	0	0	5	1	0	1	785	2818	
14.00	-	14.15	428	151	10	6	3	1	4	4	0	3	1	610	2850	
14.15	-	14.30	468	145	20	6	2	1	0	3	1	3	1	649	3042	
14.30	-	14.45	503	237	22	4	0	0	0	3	0	5	1	774	3175	
14.45	-	15.00	564	223	22	5	2	0	0	1	0	0	1	817	3108	
15.00	-	15.15	596	171	18	9	0	0	3	1	0	4	1	802	3038	
15.15	-	15.30	585	150	26	6	0	0	5	4	2	4	1	782	3243	
15.30	-	15.45	515	165	16	8	0	1	1	0	0	1	1	707	3469	
15.45	-	16.00	542	175	13	13	0	0	3	0	1	0	1	747	3826	
16.00	-	16.15	751	217	15	9	1	0	3	0	6	5	1	1007	3943	
16.15	-	16.30	802	178	11	15	1	0	1	0	0	0	1	1008	3773	

Waktu			Motorcycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)					Unmotorised (UM)	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	2. Mendung		
16.30	-	16.45	835	193	22	9	1	0	1	2	1	0	1	1064	3612	
16.45	-	17.00	627	203	19	5	0	2	3	1	3	1	1	864	3332	
17.00	-	17.15	604	208	11	8	3	1	0	1	0	1	1	837	3195	
17.15	-	17.30	614	205	14	8	0	0	2	0	0	4	1	847	3110	
17.30	-	17.45	571	190	14	4	1	0	1	0	0	3	1	784	3044	
17.45	-	18.00	561	146	13	3	1	0	0	2	0	1	1	727	2987	
18.00	-	18.15	578	151	15	5	0	0	0	1	1	1	1	752	3123	
18.15	-	18.30	540	225	10	3	0	0	1	1	0	1	1	781	3240	
18.30	-	18.45	538	170	15	1	2	0	1	0	0	0	1	727	3153	
18.45	-	19.00	625	216	12	5	2	0	0	1	0	2	1	863	3042	
19.00	-	19.15	667	184	13	1	0	4	0	0	0	0	1	869	2745	
19.15	-	19.30	503	176	12	0	2	0	0	1	0	0	1	694	2679	
19.30	-	19.45	419	176	14	3	1	1	0	1	0	1	1	616	2477	
19.45	-	20.00	390	160	12	4	0	0	0	0	0	0	1	566	2329	
20.00	-	20.15	611	170	16	0	0	0	0	0	3	3	1	803	2284	
20.15	-	20.30	311	164	12	3	0	0	1	0	0	1	1	492	1933	
20.30	-	20.45	315	139	13	0	0	0	0	0	0	1	1	468	1886	
20.45	-	21.00	353	159	6	1	0	0	1	1	0	0	1	521	1838	
21.00	-	21.15	297	144	7	0	0	0	1	1	1	1	1	452	1646	

Waktu			Motorcycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)					Unmotorised (UM)	Cuaca				Total	Total Kend. Per Jam							
													Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin			Bus Sedang	Bus Besar	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah
21.15	-	21.30	296	131	7	1	4	1	1	2	1	1					1	445							1545
21.30	-	21.45	273	122	11	1	4	4	1	1	2	1					1	420							1547
21.45	-	22.00	224	89	13	1	0	0	0	1	1	0					1	329							1475
22.00	-	22.15	265	78	7	1	0	0	0	0	0	0	1	351	1441										
22.15	-	22.30	331	102	11	0	0	0	0	0	2	1	1	447	1396										
22.30	-	22.45	254	75	14	1	0	2	0	0	0	2	1	348	1148										
22.45	-	23.00	202	73	15	1	0	1	0	0	2	1	1	295	1086										
23.00	-	23.15	225	66	13	1	0	0	0	0	1	0	1	306	951										
23.15	-	23.30	118	64	13	0	0	0	0	0	2	2	1	199	816										
23.30	-	23.45	195	75	11	0	0	0	0	0	5	0	1	286	693										
23.45	-	00.00	94	51	12	0	0	0	0	2	0	1	1	160	486										
00.00	-	00.15	118	37	12	0	0	0	0	2	2	0	1	171	490										
00.15	-	00.30	32	33	6	0	0	2	0	1	1	1	1	76	463										
00.30	-	00.45	37	31	8	0	0	0	0	3	0	0	1	79	513										
00.45	-	01.00	130	26	7	0	0	0	0	1	0	0	1	164	515										
01.00	-	01.15	93	41	8	1	0	0	0	0	0	1	1	144	432										
01.15	-	01.30	76	34	14	0	0	1	0	0	0	1	1	126	379										
01.30	-	01.45	38	30	8	2	0	1	0	1	0	1	1	81	369										
01.45	-	02.00	43	24	11	0	0	0	0	0	3	0	1	81	398										

Waktu			Motorcycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)					Unmotorised (UM)	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	2. Mendung		
02.00	-	02.15	48	34	6	0	1	0	0	2	0	0	1	91	403	
02.15	-	02.30	62	39	11	0	0	0	0	2	2	0	1	116	389	
02.30	-	02.45	64	31	13	0	0	2	0	0	0	0	1	110	342	
02.45	-	03.00	54	24	6	0	0	0	0	2	0	0	1	86	307	
03.00	-	03.15	49	19	8	0	0	1	0	0	0	0	1	77	298	
03.15	-	03.30	41	20	6	0	0	1	0	1	0	0	1	69	315	
03.30	-	03.45	37	26	9	1	0	1	0	0	0	1	1	75	456	
03.45	-	04.00	44	26	6	0	0	1	0	0	0	0	1	77	613	
04.00	-	04.15	52	29	8	1	0	1	0	3	0	0	1	94	837	
04.15	-	04.30	165	28	12	5	0	0	0	0	0	0	1	210	1029	
04.30	-	04.45	154	51	15	5	0	0	1	0	2	4	1	232	1246	
04.45	-	05.00	229	46	12	7	0	0	1	0	0	6	1	301	1584	
05.00	-	05.15	204	54	13	7	0	0	0	2	1	5	1	286	2083	
05.15	-	05.30	326	71	15	9	0	0	1	0	0	5	1	427	1797	
05.30	-	05.45	419	126	12	10	0	0	0	1	0	2	1	570	1370	
05.45	-	06.00	598	176	10	11	0	0	0	2	0	3	1	800	800	

Volume Lalu-lintas Segmen 3 Arah Dalam Kota Hari Kerja

Waktu			Motor Cycles (Mc)	Light Vehicles (LV)			Heavy Vehicles (HV)					Unmotorised ( UM )	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
													1. Cerah	2. Mendung		
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak				
06.00	-	06.15	738	110	14	12	2	1	2	0	0	9	1	888	5663	
06.15	-	06.30	1149	211	7	9	5	0	1	0	1	20	1	1403	5947	
06.30	-	06.45	1485	211	14	8	3	0	3	1	0	12	1	1737	5684	
06.45	-	07.00	1392	194	20	9	0	0	5	1	1	13	1	1635	5309	
07.00	-	07.15	970	175	9	7	1	0	0	0	1	9	1	1172	4906	
07.15	-	07.30	926	158	31	9	1	1	1	2	1	10	1	1140	4780	
07.30	-	07.45	1152	162	24	12	1	0	1	1	2	7	1	1362	4550	
07.45	-	08.00	1095	88	21	15	1	0	0	1	1	10	1	1232	4093	
08.00	-	08.15	887	117	18	12	1	0	1	0	0	10	1	1046	3676	
08.15	-	08.30	704	154	28	6	1	0	5	2	1	9	1	910	3408	
08.30	-	08.45	677	171	22	16	0	0	2	10	0	7	1	905	3154	
08.45	-	09.00	659	112	14	9	1	0	7	6	0	7	1	815	3031	
09.00	-	09.15	584	147	23	9	0	0	1	6	0	8	1	778	2988	
09.15	-	09.30	519	103	18	6	0	1	1	1	0	7	1	656	2872	
09.30	-	09.45	569	157	33	4	0	0	3	8	0	8	1	782	2979	
09.45	-	10.00	606	122	19	10	0	0	4	9	0	2	1	772	2928	
10.00	-	10.15	492	120	23	12	0	1	3	2	0	9	1	662	2884	
10.15	-	10.30	562	160	21	6	2	0	1	8	0	3	1	763	2948	

Waktu			Motor Cycles (Mc)	Light Vehicles (LV)			Heavy Vehicles (HV)					Unmotorised (UM)	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	2. Mendung		
10.30	-	10.45	543	146	21	6	1	0	1	10	0	3	1	731	2874	
10.45	-	11.00	542	143	16	12	2	0	2	5	0	6	1	728	2783	
11.00	-	11.15	542	142	14	11	1	0	3	5	0	8	1	726	2734	
11.15	-	11.30	496	155	15	9	0	0	6	4	1	3	1	689	2665	
11.30	-	11.45	446	163	13	9	2	0	0	5	0	2	1	640	2802	
11.45	-	12.00	487	155	25	6	0	0	0	3	0	3	1	679	3004	
12.00	-	12.15	482	143	18	5	2	0	0	6	0	1	1	657	3048	
12.15	-	12.30	574	204	29	7	1	0	2	5	1	3	1	826	3203	
12.30	-	12.45	585	209	21	8	2	3	0	12	0	2	1	842	3266	
12.45	-	13.00	547	129	18	12	6	0	1	10	0	0	1	723	3260	
13.00	-	13.15	606	155	21	11	2	1	7	9	0	0	1	812	3409	
13.15	-	13.30	672	181	17	6	1	0	6	4	0	2	1	889	3275	
13.30	-	13.45	615	158	29	15	2	0	0	13	2	2	1	836	3143	
13.45	-	14.00	585	236	29	11	0	0	0	10	0	1	1	872	3155	
14.00	-	14.15	486	152	15	6	3	1	7	5	0	3	1	678	3234	
14.15	-	14.30	554	157	23	6	2	1	3	7	1	3	1	757	3484	
14.30	-	14.45	561	242	26	4	2	0	3	7	0	3	1	848	3656	
14.45	-	15.00	664	243	26	5	3	0	3	6	0	1	1	951	3627	
15.00	-	15.15	687	195	26	9	0	0	4	2	0	5	1	928	3585	

Waktu			Motor Cycles (Mc)	Light Vehicles (LV)			Heavy Vehicles (HV)					Unmotorised (UM)	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	2. Mendung		
15.15	-	15.30	699	176	29	6	0	0	6	7	2	4	1	929	3818	
15.30	-	15.45	608	181	18	8	0	1	1	1	0	1	1	819	4039	
15.45	-	16.00	682	192	17	13	0	0	3	1	1	0	1	909	4433	
16.00	-	16.15	907	217	19	9	1	0	6	1	1	0	1	1161	4571	
16.15	-	16.30	908	200	18	15	1	0	5	0	2	1	1	1150	4433	
16.30	-	16.45	952	212	29	9	1	0	3	5	1	1	1	1213	4227	
16.45	-	17.00	729	273	31	6	0	1	4	1	2	0	1	1047	3898	
17.00	-	17.15	757	236	13	8	3	0	3	2	0	1	1	1023	3656	
17.15	-	17.30	697	216	14	8	0	0	4	0	0	5	1	944	3461	
17.30	-	17.45	633	220	16	5	1	0	4	2	0	3	1	884	3396	
17.45	-	18.00	618	159	19	3	1	0	0	4	0	1	1	805	3317	
18.00	-	18.15	647	156	16	5	0	0	0	2	0	2	1	828	3429	
18.15	-	18.30	623	235	11	3	1	0	2	3	0	1	1	879	3539	
18.30	-	18.45	604	183	15	1	2	0	0	0	0	0	1	805	3388	
18.45	-	19.00	671	218	16	5	3	0	0	1	0	3	1	917	3230	
19.00	-	19.15	721	197	14	1	0	4	1	0	0	0	1	938	2971	
19.15	-	19.30	528	183	12	0	2	0	0	3	0	0	1	728	2911	
19.30	-	19.45	448	179	13	3	1	1	0	1	0	1	1	647	2747	
19.45	-	20.00	463	176	14	4	0	0	0	1	0	0	1	658	2605	

Waktu			Motor Cycles (Mc)	Light Vehicles (LV)			Heavy Vehicles (HV)					Unmotorised (UM)	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	2. Mendung		
20.00	-	20.15	678	180	16	0	0	0	0	2	1	1	1	878	2532	
20.15	-	20.30	368	177	14	3	0	0	1	0	0	1	1	564	2156	
20.30	-	20.45	348	144	11	0	0	0	0	0	0	2	1	505	2114	
20.45	-	21.00	407	165	8	1	0	0	0	4	0	0	1	585	2062	
21.00	-	21.15	340	148	10	0	0	0	1	2	0	1	1	502	1862	
21.15	-	21.30	362	139	9	1	4	1	1	3	1	1	1	522	1669	
21.30	-	21.45	301	127	11	1	4	4	0	1	3	1	1	453	1419	
21.45	-	22.00	264	101	14	1	0	0	1	2	2	0	1	385	1219	
22.00	-	22.15	205	92	9	2	0	0	0	1	0	0	1	309	1050	
22.15	-	22.30	178	79	8	1	0	3	0	1	2	0	1	272	954	
22.30	-	22.45	183	61	7	0	0	0	0	0	2	0	1	253	877	
22.45	-	23.00	152	53	8	1	0	1	0	0	1	0	1	216	841	
23.00	-	23.15	135	65	13	0	0	0	0	0	0	0	1	213	795	
23.15	-	23.30	118	64	13	0	0	0	0	0	0	0	1	195	751	
23.30	-	23.45	132	74	11	0	0	0	0	0	0	0	1	217	667	
23.45	-	00.00	106	52	12	0	0	0	0	0	0	0	1	170	574	
00.00	-	00.15	118	39	12	0	0	0	0	0	0	0	1	169	535	
00.15	-	00.30	73	32	6	0	0	0	0	0	0	0	1	111	502	
00.30	-	00.45	80	30	11	0	0	0	0	2	0	1	1	124	518	



Waktu			Motor Cycles (Mc)	Light Vehicles (LV)			Heavy Vehicles (HV)					Unmotorised (UM)	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	2. Mendung		
00.45	-	01.00	93	29	8	0	0	0	0	0	0	1	1	131	526	
01.00	-	01.15	90	33	11	0	0	0	0	2	0	0	1	136	516	
01.15	-	01.30	76	35	15	0	0	1	0	0	0	0	1	127	510	
01.30	-	01.45	95	27	10	0	0	0	0	0	0	0	1	132	507	
01.45	-	02.00	83	30	7	0	0	0	0	1	0	0	1	121	504	
02.00	-	02.15	88	29	9	0	0	0	0	3	1	0	1	130	496	
02.15	-	02.30	78	32	12	0	0	1	0	1	0	0	1	124	492	
02.30	-	02.45	83	32	12	0	0	0	0	0	0	2	1	129	490	
02.45	-	03.00	67	28	15	0	0	3	0	0	0	0	1	113	460	
03.00	-	03.15	84	30	11	0	0	1	0	0	0	0	1	126	494	
03.15	-	03.30	79	19	21	0	0	2	0	0	0	1	1	122	502	
03.30	-	03.45	69	12	16	0	0	1	0	0	1	0	1	99	580	
03.45	-	04.00	82	33	25	0	0	1	0	0	4	2	1	147	706	
04.00	-	04.15	102	23	5	4	0	0	0	0	0	0	1	134	859	
04.15	-	04.30	157	28	11	4	0	0	0	0	0	0	1	200	997	
04.30	-	04.45	154	49	13	6	0	0	0	1	0	2	1	225	1205	
04.45	-	05.00	219	52	15	8	0	0	1	0	0	5	1	300	1537	
05.00	-	05.15	194	54	12	7	0	0	2	0	0	3	1	272	2035	
05.15	-	05.30	298	79	15	10	0	0	0	1	0	5	1	408	1763	

Waktu			Motor Cycles (Mc)	Light Vehicles (LV)			Heavy Vehicles (HV)					Unmotorised (UM)	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	2. Mendung		
05.30	-	05.45	402	119	16	11	0	0	0	0	2	7	1	557	1355	
05.45	-	06.00	605	167	11	10	0	0	0	0	0	5	1	798	798	

Volume Lalu-lintas Segmen 4 Arah Dalam Kota Hari Kerja

Waktu			Motorcycles (Mc)	Light Vehicles			Heavy Vehicles				Unmotorised (UM)	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	2. Mendung		
06.00	-	06.15	1246	196	16	8	0	4	0	0	12	1	1482	5461	
06.15	-	06.30	1349	177	5	6	0	0	0	0	9	1	1546	5227	
06.30	-	06.45	1086	190	9	7	0	2	0	0	4	1	1298	5035	
06.45	-	07.00	953	163	8	5	0	0	0	0	6	1	1135	4919	
07.00	-	07.15	1023	189	23	5	0	3	0	0	5	1	1248	4853	
07.15	-	07.30	1135	188	18	6	0	3	0	0	4	1	1354	4650	
07.30	-	07.45	987	163	20	8	0	1	0	0	3	1	1182	4322	
07.45	-	08.00	838	175	34	9	0	5	0	0	8	1	1069	4056	
08.00	-	08.15	806	182	34	7	0	12	0	0	4	1	1045	3794	

Waktu			Motorcycles (Mc)	Light Vehicles			Heavy Vehicles				Unmotorised (UM)	Cuaca		Total	Total Kend . Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	2. Mendung		
08.15	-	08.30	809	159	44	6	0	8	0	0	0	1	1026	3666	
08.30	-	08.45	685	180	35	8	0	4	1	0	3	1	916	3514	
08.45	-	09.00	595	170	21	9	0	9	0	0	3	1	807	3542	
09.00	-	09.15	670	200	35	6	0	5	0	0	1	1	917	3568	
09.15	-	09.30	657	174	24	7	0	7	0	0	5	1	874	3465	
09.30	-	09.45	687	208	33	8	0	5	0	0	3	1	944	3386	
09.45	-	10.00	613	179	26	6	0	7	0	0	2	1	833	3165	
10.00	-	10.15	591	178	29	5	0	8	0	0	3	1	814	3117	
10.15	-	10.30	587	170	26	4	0	5	0	0	3	1	795	2891	
10.30	-	10.45	511	183	22	3	0	4	0	0	0	1	723	2620	
10.45	-	11.00	568	185	24	5	0	2	0	0	1	1	785	2455	
11.00	-	11.15	358	193	11	12	0	7	0	1	6	1	588	2250	
11.15	-	11.30	317	170	15	10	0	9	0	0	3	1	524	2263	
11.30	-	11.45	330	198	9	7	0	12	0	1	1	1	558	2370	
11.45	-	12.00	359	188	19	6	0	6	0	0	2	1	580	2358	
12.00	-	12.15	352	201	18	10	0	10	0	0	10	1	601	2379	
12.15	-	12.30	403	191	10	11	0	14	0	1	1	1	631	2355	
12.30	-	12.45	349	165	14	7	0	10	0	0	1	1	546	2256	
12.45	-	13.00	403	157	18	9	0	13	0	0	1	1	601	2224	

Waktu			Motorcycles (Mc)	Light Vehicles			Heavy Vehicles				Unmotorised (UM)	Cuaca	Total	Total Kend . Per Jam	
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah			
													2. Mendung		
													3. Gerimis		
													4. Hujan		
13.00	-	13.15	374	166	18	10	0	7	0	0	2	1	577	2229	
13.15	-	13.30	338	168	17	6	0	2	0	1	0	1	532	2245	
13.30	-	13.45	302	178	15	10	0	8	0	0	1	1	514	2303	
13.45	-	14.00	413	166	9	12	0	3	1	0	2	1	606	2370	
14.00	-	14.15	409	140	23	12	0	8	0	0	1	1	593	2371	
14.15	-	14.30	374	186	15	5	0	5	1	1	3	1	590	2373	
14.30	-	14.45	384	160	17	11	0	6	1	0	2	1	581	2428	
14.45	-	15.00	411	166	7	11	0	11	0	0	1	1	607	2501	
15.00	-	15.15	403	165	16	7	0	1	0	0	3	1	595	2515	
15.15	-	15.30	461	160	11	6	0	5	0	0	2	1	645	2537	
15.30	-	15.45	461	156	13	5	0	8	10	1	0	1	654	2596	
15.45	-	16.00	429	160	18	6	0	4	2	1	1	1	621	2597	
16.00	-	16.15	456	134	11	8	0	5	0	2	1	1	617	2607	
16.15	-	16.30	482	191	13	11	0	5	1	0	1	1	704	2525	
16.30	-	16.45	458	170	16	6	0	3	1	0	1	1	655	2375	
16.45	-	17.00	433	171	13	9	0	4	0	0	1	1	631	2330	
17.00	-	17.15	334	181	13	3	0	2	0	1	1	1	535	2356	
17.15	-	17.30	378	149	17	3	0	3	2	0	2	1	554	2484	
17.30	-	17.45	429	168	6	4	0	1	1	0	1	1	610	2638	

Waktu			Motorcycles (Mc)	Light Vehicles			Heavy Vehicles				Unmotorised (UM)	Cuaca		Total	Total Kend . Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	2. Mendung		
17.45	-	18.00	478	163	11	3	0	2	0	0	0	1	657	2708	
18.00	-	18.15	470	170	15	4	0	1	1	0	2	1	663	2611	
18.15	-	18.30	524	173	8	2	0	1	0	0	0	1	708	2514	
18.30	-	18.45	471	189	14	3	0	3	0	0	0	1	680	2287	
18.45	-	19.00	388	157	10	3	0	1	0	0	1	1	560	2121	
19.00	-	19.15	395	161	5	3	0	2	0	0	0	1	566	1974	
19.15	-	19.30	312	148	14	3	0	3	0	1	0	1	481	1846	
19.30	-	19.45	348	156	9	1	0	0	0	0	0	1	514	1717	
19.45	-	20.00	284	114	14	0	0	0	0	0	1	1	413	1554	
20.00	-	20.15	278	142	10	3	0	2	2	0	1	1	438	1510	
20.15	-	20.30	243	96	9	3	0	0	0	0	1	1	352	1420	
20.30	-	20.45	239	95	9	5	0	1	1	0	1	1	351	1388	
20.45	-	21.00	233	113	16	1	0	3	1	1	1	1	369	1350	
21.00	-	21.15	227	106	14	1	0	0	0	0	0	1	348	1245	
21.15	-	21.30	202	102	13	2	0	0	1	0	0	1	320	1206	
21.30	-	21.45	222	74	12	1	0	3	0	1	0	1	313	1158	
21.45	-	22.00	176	80	4	2	0	0	0	1	1	1	264	1098	
22.00	-	22.15	205	92	9	2	0	0	0	1	0	1	309	1050	
22.15	-	22.30	178	79	8	1	0	3	0	1	2	1	272	954	

Waktu			Motorcycles (Mc)	Light Vehicles			Heavy Vehicles				Unmotorised (UM)	Cuaca	Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah		
22.30	-	22.45	183	61	7	0	0	0	0	0	2	1	253	877
22.45	-	23.00	152	53	8	1	0	1	0	0	1	1	216	841
23.00	-	23.15	135	65	13	0	0	0	0	0	0	1	213	795
23.15	-	23.30	118	64	13	0	0	0	0	0	0	1	195	751
23.30	-	23.45	132	74	11	0	0	0	0	0	0	1	217	667
23.45	-	00.00	106	52	12	0	0	0	0	0	0	1	170	573
00.00	-	00.15	118	39	12	0	0	0	0	0	0	1	169	533
00.15	-	00.30	73	32	6	0	0	0	0	0	0	1	111	500
00.30	-	00.45	80	30	11	0	0	0	0	2	0	1	123	516
00.45	-	01.00	93	29	8	0	0	0	0	0	0	1	130	525
01.00	-	01.15	90	33	11	0	0	0	0	2	0	1	136	516
01.15	-	01.30	76	35	15	0	0	1	0	0	0	1	127	510
01.30	-	01.45	95	27	10	0	0	0	0	0	0	1	132	507
01.45	-	02.00	83	30	7	0	0	0	0	1	0	1	121	502
02.00	-	02.15	88	29	9	0	0	0	0	3	1	1	130	494
02.15	-	02.30	78	32	12	0	0	1	0	1	0	1	124	490
02.30	-	02.45	83	32	12	0	0	0	0	0	0	1	127	487
02.45	-	03.00	67	28	15	0	0	3	0	0	0	1	113	459
03.00	-	03.15	84	30	11	0	0	1	0	0	0	1	126	491

Waktu			Motorcycles (Mc)	Light Vehicles			Heavy Vehicles				Unmotorised (UM)	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	2. Mendung		
03.15	-	03.30	79	19	21	0	0	2	0	0	0	1	121	499	
03.30	-	03.45	69	12	16	0	0	1	0	0	1	1	99	578	
03.45	-	04.00	82	33	25	0	0	1	0	0	4	1	145	702	
04.00	-	04.15	102	23	5	4	0	0	0	0	0	1	134	852	
04.15	-	04.30	157	28	11	4	0	0	0	0	0	1	200	987	
04.30	-	04.45	154	49	13	6	0	0	0	1	0	1	223	1190	
04.45	-	05.00	219	52	15	8	0	0	1	0	0	1	295	1517	
05.00	-	05.15	194	54	12	7	0	0	2	0	0	1	269	2015	
05.15	-	05.30	298	79	15	10	0	0	0	1	0	1	403	1746	
05.30	-	05.45	402	119	16	11	0	0	0	0	2	1	550	1343	
05.45	-	06.00	605	167	11	10	0	0	0	0	0	1	793	793	

Volume Lalu-lintas Segmen 1 Arah Luar Kota Hari Kerja

Waktu			Motor Cycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised (UM)	Hambatan Samping			Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	Pejalan Kaki	Kend. Keluar Masuk	Kend. Berenti	1. Cerah	2. Mendung		

Waktu	Motor Cycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised (UM)	Hambatan Samping			Cuaca	Total	Total Kend. Per Jam
	Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	Pejalan Kaki	Kend. Keluar Masuk	Kend. Berenti	1. Cerah		
													2. Mendung		
													3. Gerimis		
4. Hujan															
06.00 - 06.15	373	78	12	8	0	2	0	0	18	19	18	18	1	546	3140
06.15 - 06.30	461	76	8	15	0	2	2	2	10	8	13	13	1	610	3552
06.30 - 06.45	704	121	9	16	0	2	0	0	23	15	36	20	1	946	3832
06.45 - 07.00	792	153	9	9	0	2	0	2	7	16	29	19	1	1038	3776
07.00 - 07.15	705	182	9	11	1	0	2	0	9	11	14	14	1	958	3740
07.15 - 07.30	680	143	10	12	0	0	0	1	11	3	13	17	1	890	3716
07.30 - 07.45	701	130	13	8	0	0	0	0	8	6	11	13	1	890	3599
07.45 - 08.00	784	149	13	9	0	3	0	2	12	4	13	13	1	1002	3542
08.00 - 08.15	682	172	12	11	2	1	0	0	19	4	14	17	1	934	3316
08.15 - 08.30	562	142	10	14	0	3	0	0	15	2	7	18	1	773	3183
08.30 - 08.45	587	156	27	12	0	0	0	0	15	5	12	19	1	833	3219
08.45 - 09.00	595	105	22	12	0	2	0	0	3	8	12	17	1	776	3209
09.00 - 09.15	539	176	22	13	0	1	0	1	9	5	15	20	1	801	3363
09.15 - 09.30	563	168	23	11	0	3	0	0	8	2	17	14	1	809	3372
09.30 - 09.45	544	185	26	13	0	2	0	1	10	4	26	12	1	823	3521
09.45 - 10.00	596	219	31	25	0	7	0	0	8	10	14	20	1	930	3747
10.00 - 10.15	553	168	18	12	0	5	0	0	12	6	13	23	1	810	3732
10.15 - 10.30	625	253	27	9	0	5	1	0	7	4	10	17	1	958	3999
10.30 - 10.45	685	260	33	10	0	7	0	0	11	11	13	19	1	1049	3989



Waktu	Motor Cycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised (UM)	Hambatan Samping			Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
	Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	Pejalan Kaki	Kend. Keluar Masuk	Kend. Berenti	1. Cerah	Total		
													2. Mendung			
													3. Gerimis			
4. Hujan																
10.45 - 11.00	674	164	14	9	2	1	0	0	7	10	18	16	1	915	3870	
11.00 - 11.15	709	259	35	16	0	6	0	0	8	5	17	22	1	1077	3946	
11.15 - 11.30	645	225	19	11	1	7	0	0	6	8	11	15	1	948	3828	
11.30 - 11.45	636	192	27	12	1	4	1	0	11	10	13	23	1	930	3845	
11.45 - 12.00	638	243	25	15	1	9	3	0	4	8	19	26	1	991	3752	
12.00 - 12.15	661	225	15	10	0	1	0	0	9	9	10	19	1	959	3775	
12.15 - 12.30	638	256	14	9	0	1	1	1	6	12	9	18	1	965	3801	
12.30 - 12.45	525	234	25	11	0	5	1	0	5	5	9	17	1	837	3855	
12.45 - 13.00	676	245	27	11	0	5	0	0	11	9	14	16	1	1014	4029	
13.00 - 13.15	683	233	22	10	0	2	0	0	4	3	11	17	1	985	4011	
13.15 - 13.30	677	276	15	13	0	3	0	0	3	8	8	16	1	1019	3968	
13.30 - 13.45	670	272	22	13	0	7	0	0	3	4	5	15	1	1011	3891	
13.45 - 14.00	667	255	8	12	0	5	0	0	6	7	15	21	1	996	3891	
14.00 - 14.15	602	265	18	11	0	2	0	0	6	9	12	17	1	942	3943	
14.15 - 14.30	621	246	13	12	0	6	0	0	6	13	12	13	1	942	3961	
14.30 - 14.45	665	258	20	11	1	8	0	0	11	3	13	21	1	1011	4070	
14.45 - 15.00	692	260	19	15	0	8	1	1	7	9	18	18	1	1048	4081	
15.00 - 15.15	695	191	15	11	1	3	1	0	10	6	9	18	1	960	4013	
15.15 - 15.30	759	222	20	6	0	4	0	0	10	3	12	15	1	1051	4149	

Waktu	Motor Cycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised (UM)	Hambatan Samping			Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
	Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	Pejalan Kaki	Kend. Keluar Masuk	Kend. Berenti	1. Cerah	Total		
													2. Mendung			
													3. Gerimis			
4. Hujan																
15.30 - 15.45	741	219	10	7	0	8	1	0	7	11	5	13	1	1022	4135	
15.45 - 16.00	698	221	17	10	0	3	0	0	11	5	2	13	1	980	4242	
16.00 - 16.15	775	236	29	10	0	6	2	0	14	3	5	16	1	1096	4302	
16.15 - 16.30	701	267	12	10	0	0	0	1	10	5	12	19	1	1037	4248	
16.30 - 16.45	784	277	13	7	0	2	0	0	16	5	11	14	1	1129	4232	
16.45 - 17.00	699	282	17	5	0	3	0	0	4	9	7	14	1	1040	3970	
17.00 - 17.15	726	245	9	11	0	3	0	3	7	16	8	14	1	1042	3773	
17.15 - 17.30	766	212	4	7	0	0	0	0	6	4	5	17	1	1021	3692	
17.30 - 17.45	560	268	7	4	0	0	0	1	6	1	8	12	1	867	3641	
17.45 - 18.00	593	207	13	3	0	2	0	0	2	6	6	11	1	843	3914	
18.00 - 18.15	669	240	12	4	0	2	0	1	0	9	6	18	1	961	4050	
18.15 - 18.30	686	238	9	4	0	2	0	0	2	4	6	19	1	970	4158	
18.30 - 18.45	809	277	8	6	0	4	0	0	3	5	13	15	1	1140	4093	
18.45 - 19.00	667	265	9	3	0	2	0	1	6	3	10	13	1	979	4050	
19.00 - 19.15	703	316	8	3	0	2	0	0	8	2	8	19	1	1069	4230	
19.15 - 19.30	615	221	10	3	0	1	0	0	2	3	5	45	1	905	4328	
19.30 - 19.45	686	361	10	2	3	2	0	0	1	3	16	13	1	1097	4568	
19.45 - 20.00	801	320	13	2	3	0	0	0	0	7	3	10	1	1159	4459	
20.00 - 20.15	851	267	13	2	0	4	0	0	2	4	9	15	1	1167	4110	

Waktu	Motor Cycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised (UM)	Hambatan Samping			Cuaca	Total	Total Kend. Per Jam
	Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	Pejalan Kaki	Kend. Keluar Masuk	Kend. Berenti	1. Cerah		
													2. Mendung		
													3. Gerimis		
4. Hujan															
20.15 - 20.30	825	270	13	2	0	0	0	1	6	3	13	12	1	1145	3997
20.30 - 20.45	655	262	7	3	0	2	0	0	3	9	33	14	1	988	3781
20.45 - 21.00	522	246	12	1	1	3	0	2	2	2	5	14	1	810	3592
21.00 - 21.15	733	283	7	2	0	2	0	1	3	5	4	14	1	1054	3487
21.15 - 21.30	647	234	10	1	0	1	0	0	3	8	9	16	1	929	2992
21.30 - 21.45	522	240	8	0	0	2	0	1	3	4	6	13	1	799	2575
21.45 - 22.00	493	174	12	2	0	1	1	0	4	0	5	13	1	705	2131
22.00 - 22.15	443	94	19	0	0	1	0	0	2	0	0	0		559	1813
22.15 - 22.30	387	105	18	1	0	0	0	0	1	0	0	0		512	1588
22.30 - 22.45	251	83	14	0	0	0	1	3	3	0	0	0		355	1318
22.45 - 23.00	302	74	9	0	0	0	1	0	1	0	0	0		387	1199
23.00 - 23.15	211	104	14	2	0	1	2	0	0	0	0	0		334	1021
23.15 - 23.30	151	71	12	2	0	0	5	0	1	0	0	0		242	874
23.30 - 23.45	169	52	13	0	0	0	0	1	1	0	0	0		236	803
23.45 - 00.00	143	49	15	0	0	0	0	0	2	0	0	0		209	693
00.00 - 00.15	139	31	14	1	0	0	2	0	0	0	0	0		187	621
00.15 - 00.30	112	43	13	1	0	1	0	0	1	0	0	0		171	560
00.30 - 00.45	79	38	8	0	0	0	1	0	0	0	0	0		126	506
00.45 - 01.00	86	39	8	0	0	0	4	0	0	0	0	0		137	484

Waktu			Motor Cycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised (UM)	Hambatan Samping			Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
				Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar		Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	Pejalan Kaki	Kend. Keluar Masuk	Kend. Berenti		
01.00	-	01.15	82	33	10	0	0	0	0	0	1	0	0	0		126	436	
01.15	-	01.30	68	32	13	0	0	1	2	0	1	0	0	0		117	409	
01.30	-	01.45	74	20	6	0	0	0	1	0	3	0	0	0		104	409	
01.45	-	02.00	63	17	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0		89	398	
02.00	-	02.15	69	19	10	0	0	0	1	0	0	0	0	0		99	398	
02.15	-	02.30	78	29	8	0	0	0	1	0	1	0	0	0		117	393	
02.30	-	02.45	61	17	10	0	0	0	5	0	0	0	0	0		93	400	
02.45	-	03.00	49	24	12	0	0	0	2	0	2	0	0	0		89	432	
03.00	-	03.15	56	25	10	0	0	0	1	1	1	0	0	0		94	453	
03.15	-	03.30	86	26	8	1	0	0	0	1	2	0	0	0		124	516	
03.30	-	03.45	95	21	6	0	0	0	0	0	3	0	0	0		125	601	
03.45	-	04.00	81	21	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0		110	758	
04.00	-	04.15	125	21	4	4	0	0	0	0	3	0	0	0		157	943	
04.15	-	04.30	162	26	14	5	0	0	0	1	1	0	0	0		209	1069	
04.30	-	04.45	205	51	15	5	0	0	1	0	5	0	0	0		282	1196	
04.45	-	05.00	224	44	12	11	0	1	0	0	3	0	0	0		295	1286	
05.00	-	05.15	211	42	3	11	0	2	0	1	7	6	0	0		283	1414	
05.15	-	05.30	264	48	7	5	0	1	0	0	8	3	0	0	1	336	1131	
05.30	-	05.45	306	50	6	4	0	0	0	0	4	2	0	0		372	795	

Waktu	Motor Cycles (Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised (UM)	Hambatan Samping			Cuaca	Total	Total Kend. Per Jam
	Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	Pejalan Kaki	Kend. Keluar Masuk	Kend. Berenti	1. Cerah		
													2. Mendung		
													3. Gerimis		
4. Hujan															
05.45 - 06.00	329	63	9	6	0	2	0	0	14	0	0	0		423	423

Volume Lalu-lintas Segmen 2 Arah Luar Kota Hari Kerja

Waktu	Motor Cycles(Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised (UM)	Cuaca	Total	Total Kend. Per Jam
	Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah		
										2. Mendung		
										3. Gerimis		
4. Hujan												
06.00 - 06.15	354	31	6	8	0	0	0	1	7	1	407	2713
06.15 - 06.30	604	75	9	10	1	0	0	0	9	1	708	3382
06.30 - 06.45	565	112	11	12	0	0	2	0	9	1	711	3444
06.45 - 07.00	737	128	6	11	1	0	1	0	3	1	887	3535
07.00 - 07.15	897	155	12	7	1	0	0	1	3	1	1076	3463
07.15 - 07.30	612	138	6	9	1	0	0	0	4	1	770	3115
07.30 - 07.45	654	122	10	9	0	0	0	1	6	1	802	3084
07.45 - 08.00	675	103	14	10	0	0	2	0	11	1	815	2964
08.00 - 08.15	574	115	16	12	0	0	2	0	9	1	728	2828
08.15 - 08.30	534	150	30	14	0	0	4	0	7	1	739	2721

Waktu	Motor Cycles(Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised ( UM )	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
	Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	2. Mendung		
										3. Gerimis			
										4. Hujan			
08.30 - 08.45	527	115	16	9	0	0	7	0	8	1	682	2717	
08.45 - 09.00	491	151	20	8	0	1	4	0	4	1	679	2686	
09.00 - 09.15	455	130	19	8	0	0	4	0	5	1	621	2738	
09.15 - 09.30	524	170	22	8	0	0	5	1	5	1	735	2854	
09.30 - 09.45	503	109	22	10	1	0	4	0	2	1	651	2813	
09.45 - 10.00	521	178	14	14	0	0	2	0	2	1	731	2918	
10.00 - 10.15	519	174	25	8	0	1	5	1	4	1	737	2941	
10.15 - 10.30	483	172	20	11	0	0	5	0	3	1	694	2901	
10.30 - 10.45	550	169	20	11	1	0	1	0	4	1	756	2846	
10.45 - 11.00	543	172	18	11	2	0	3	0	5	1	754	2778	
11.00 - 11.15	514	148	16	11	0	0	4	0	4	1	697	2704	
11.15 - 11.30	488	126	11	6	0	0	3	1	4	1	639	2816	
11.30 - 11.45	515	132	21	8	0	0	6	0	6	1	688	2881	
11.45 - 12.00	479	181	11	4	0	0	2	1	2	1	680	2922	
12.00 - 12.15	538	228	16	14	0	0	3	1	9	1	809	2991	
12.15 - 12.30	491	183	15	12	0	0	0	0	3	1	704	2767	
12.30 - 12.45	548	150	19	6	0	0	3	1	2	1	729	2791	
12.45 - 13.00	547	180	17	4	0	1	0	0	0	1	749	2788	
13.00 - 13.15	427	137	11	5	1	0	1	0	3	1	585	2839	
13.15 - 13.30	527	175	14	7	0	0	1	0	4	1	728	3502	

Waktu	Motor Cycles(Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised ( UM )	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
	Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	Total		
										2. Mendung			
										3. Gerimis			
4. Hujan													
13.30 - 13.45	537	181	3	4	1	0	0	0	0	1	726	3755	
13.45 - 14.00	543	241	6	8	1	0	1	0	0	1	800	3749	
14.00 - 14.15	1065	164	13	5	1	0	0	0	0	1	1248	3780	
14.15 - 14.30	777	178	19	7	0	0	0	0	0	1	981	3300	
14.30 - 14.45	515	179	9	11	3	1	1	0	1	1	720	3347	
14.45 - 15.00	630	188	5	7	0	0	0	0	1	1	831	3781	
15.00 - 15.15	668	71	21	7	0	0	1	0	0	1	768	3892	
15.15 - 15.30	819	179	16	13	0	0	0	1	0	1	1028	4003	
15.30 - 15.45	919	204	18	8	2	0	1	0	2	1	1154	4333	
15.45 - 16.00	699	207	13	18	0	1	0	0	4	1	942	3962	
16.00 - 16.15	678	180	13	7	0	0	0	0	1	1	879	3661	
16.15 - 16.30	1119	212	15	7	2	0	1	0	2	1	1358	4004	
16.30 - 16.45	573	184	14	9	1	0	0	0	2	1	783	3560	
16.45 - 17.00	423	186	17	11	2	0	0	0	2	1	641	3421	
17.00 - 17.15	1021	182	12	4	1	0	0	1	1	1	1222	3682	
17.15 - 17.30	703	185	16	10	0	0	0	0	0	1	914	3185	
17.30 - 17.45	453	173	12	3	0	1	2	0	0	1	644	2905	
17.45 - 18.00	625	261	10	3	0	0	1	0	2	1	902	3020	
18.00 - 18.15	508	204	8	5	0	0	0	0	0	1	725	2854	
18.15 - 18.30	470	160	2	2	0	0	0	0	0	1	634	2832	

Waktu	Motor Cycles(Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised ( UM )	Cuaca	Total	Total Kend. Per Jam
	Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah		
										2. Mendung		
										3. Gerimis		
4. Hujan												
18.30 - 18.45	563	190	4	1	1	0	0	0	0	1	759	3027
18.45 - 19.00	514	215	5	2	0	0	0	0	0	1	736	2947
19.00 - 19.15	507	187	7	2	0	0	0	0	0	1	703	2841
19.15 - 19.30	599	220	6	3	1	0	0	0	0	1	829	2822
19.30 - 19.45	450	221	5	2	1	0	0	0	0	1	679	2809
19.45 - 20.00	429	196	3	2	0	0	0	0	0	1	630	2820
20.00 - 20.15	477	199	4	1	0	3	0	0	0	1	684	2741
20.15 - 20.30	593	211	6	5	0	0	0	0	1	1	816	2663
20.30 - 20.45	472	206	9	2	0	1	0	0	0	1	690	2496
20.45 - 21.00	388	150	12	1	0	0	0	0	0	1	551	2362
21.00 - 21.15	426	171	9	0	0	0	0	0	0	1	606	2378
21.15 - 21.30	438	201	8	2	0	0	0	0	0	1	649	2264
21.30 - 21.45	400	149	6	1	0	0	0	0	0	1	556	2136
21.45 - 22.00	421	138	8	0	0	0	0	0	0	1	567	1952
22.00 - 22.15	352	124	12	2	0	0	1	1	0	1	492	1729
22.15 - 22.30	359	136	23	0	0	0	2	1	0	1	521	1531
22.30 - 22.45	245	83	39	1	0	1	2	1	0	1	372	1300
22.45 - 23.00	204	119	18	1	0	0	1	0	1	1	344	1231
23.00 - 23.15	203	83	6	0	0	0	1	0	1	1	294	1116
23.15 - 23.30	195	78	15	0	0	1	1	0	0	1	290	1014



Waktu			Motor Cycles(Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised ( UM )	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
				Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Sedang		Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak		
3. Gerimis	4. Hujan														
23.30	-	23.45	217	66	17	1	0	0	1	0	1	1	303	900	
23.45	-	00.00	136	78	12	1	0	0	1	0	1	1	229	741	
00.00	-	00.15	126	51	12	0	0	1	0	1	1	1	192	632	
00.15	-	00.30	106	48	19	0	0	1	1	0	1	1	176	541	
00.30	-	00.45	85	44	12	1	0	0	1	0	1	1	144	474	
00.45	-	01.00	82	27	8	0	0	0	3	0	0	1	120	430	
01.00	-	01.15	57	32	11	0	0	0	1	0	0	1	101	394	
01.15	-	01.30	68	20	21	0	0	0	0	0	0	1	109	393	
01.30	-	01.45	49	35	14	0	0	0	0	0	2	1	100	346	
01.45	-	02.00	54	18	10	0	0	0	0	0	2	1	84	327	
02.00	-	02.15	61	31	7	0	0	0	0	0	1	1	100	316	
02.15	-	02.30	42	12	8	0	0	0	0	0	0	1	62	263	
02.30	-	02.45	56	17	8	0	0	0	0	0	0	1	81	235	
02.45	-	03.00	44	19	10	0	0	0	0	0	0	1	73	211	
03.00	-	03.15	33	6	4	1	0	0	0	2	1	1	47	190	
03.15	-	03.30	23	6	3	0	0	0	2	0	0	1	34	259	
03.30	-	03.45	30	16	6	0	0	0	1	0	4	1	57	431	
03.45	-	04.00	27	17	5	1	0	0	2	0	0	1	52	595	
04.00	-	04.15	88	19	3	4	0	0	0	0	2	1	116	834	
04.15	-	04.30	157	28	13	3	0	1	0	0	4	1	206	1032	

Waktu			Motor Cycles(Mc)	Light Vehicles (Lv)			Heavy Vehicles (Hv)				Unmotorised ( UM )	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
												1. Cerah	2. Mendung		
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	3. Gerimis	4. Hujan		
												04.30	-		
04.45	-	05.00	217	44	14	8	0	1	0	0	7	1	291	1642	
05.00	-	05.15	238	54	13	6	0	0	0	0	3	1	314	2154	
05.15	-	05.30	365	65	11	9	0	2	0	0	4	1	456	1840	
05.30	-	05.45	437	115	14	8	0	0	0	0	7	1	581	1384	
05.45	-	06.00	612	161	10	10	0	0	0	0	10	1	803	803	

Volume Lalu-lintas Segmen 3 Arah Luar Kota Hari Kerja

Waktu			Motor Cycles(Mc)	Light Vehicles(Lv)			Heavy Vehicles(Hv)				Unmotorised ( UM )	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam	
												1. Cerah	2. Mendung			
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	3. Gerimis	4. Hujan		
													06.00	-		
06.15	-	06.30	741	94	8	10	1	1	1	0	0	11	1	867	3923	
06.30	-	06.45	709	124	10	12	0	0	0	1	1	11	1	868	3958	
06.45	-	07.00	883	145	8	11	0	2	2	0	0	4	1	1055	4030	

Waktu			Motor Cycles(Mc)	Light Vehicles(Lv)			Heavy Vehicles(Hv)					Unmotorised ( UM )	Cuaca	Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah		
07.00	-	07.15	958	142	13	7	0	0	6	0	0	7	1	1133	3823
07.15	-	07.30	708	166	11	8	1	0	5	0	0	3	1	902	3500
07.30	-	07.45	749	149	16	9	0	0	6	2	0	9	1	940	3408
07.45	-	08.00	699	104	18	10	0	0	4	1	2	10	1	848	3195
08.00	-	08.15	633	129	18	12	0	0	7	1	1	9	1	810	3135
08.15	-	08.30	575	170	35	14	0	0	3	5	0	8	1	810	3043
08.30	-	08.45	565	115	20	9	0	0	8	2	1	7	1	727	3048
08.45	-	09.00	566	172	27	8	0	0	8	4	1	2	1	788	3100
09.00	-	09.15	535	134	26	8	0	0	3	3	4	5	1	718	3099
09.15	-	09.30	586	170	30	8	0	0	10	4	0	7	1	815	3164
09.30	-	09.45	586	132	27	10	1	0	9	5	1	8	1	779	3119
09.45	-	10.00	565	179	17	14	0	0	7	2	0	3	1	787	3142
10.00	-	10.15	554	173	30	8	0	1	7	5	0	5	1	783	3154
10.15	-	10.30	550	175	21	9	0	0	5	4	1	5	1	770	3128
10.30	-	10.45	582	166	22	11	1	0	4	9	4	3	1	802	3061
10.45	-	11.00	572	174	27	11	2	0	3	3	2	5	1	799	3018
11.00	-	11.15	548	151	23	10	0	0	10	9	1	5	1	757	2975
11.15	-	11.30	532	132	18	6	0	0	3	7	1	4	1	703	3083
11.30	-	11.45	558	142	29	8	0	0	10	3	1	8	1	759	3174

Waktu			Motor Cycles(Mc)	Light Vehicles(Lv)			Heavy Vehicles(Hv)					Unmotorised ( UM )	Cuaca	Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah		
11.45	-	12.00	528	199	14	4	0	0	1	4	0	6	1	756	3187
12.00	-	12.15	596	217	22	14	0	0	4	2	0	10	1	865	3195
12.15	-	12.30	552	193	20	13	0	0	1	4	0	11	1	794	2978
12.30	-	12.45	586	150	20	6	0	0	5	3	0	2	1	772	2946
12.45	-	13.00	587	151	17	4	0	0	1	3	1	0	1	764	2920
13.00	-	13.15	473	141	21	6	0	0	2	3	0	2	1	648	3010
13.15	-	13.30	571	163	15	7	0	0	1	1	0	4	1	762	3618
13.30	-	13.45	571	166	5	4	0	0	0	0	0	0	1	746	3904
13.45	-	14.00	587	244	12	8	0	0	0	3	0	0	1	854	3921
14.00	-	14.15	1066	164	16	5	0	0	0	2	1	2	1	1256	3929
14.15	-	14.30	809	206	24	7	0	0	2	0	0	0	1	1048	3550
14.30	-	14.45	576	155	15	11	2	0	2	0	0	2	1	763	3551
14.45	-	15.00	645	191	16	7	0	0	0	0	0	3	1	862	3964
15.00	-	15.15	749	97	22	7	0	0	2	0	0	0	1	877	4069
15.15	-	15.30	852	166	15	13	0	0	1	1	1	0	1	1049	4093
15.30	-	15.45	948	197	20	8	0	0	0	1	0	2	1	1176	4443
15.45	-	16.00	722	201	15	18	0	1	2	1	1	6	1	967	4115
16.00	-	16.15	712	156	17	7	0	0	1	1	3	4	1	901	3820
16.15	-	16.30	1170	206	8	7	0	0	2	2	1	3	1	1399	4187

Waktu			Motor Cycles(Mc)	Light Vehicles(Lv)			Heavy Vehicles(Hv)					Unmotorised ( UM )	Cuaca	Total	Total Kend. Per Jam	
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah			
														2. Mendung		
														3. Gerimis		
														4. Hujan		
16.30	-	16.45	623	197	15	9	0	0	2	1	0	1	1	848	3817	
16.45	-	17.00	450	188	17	11	1	0	3	1	1	0	1	672	3707	
17.00	-	17.15	1081	162	16	4	0	0	2	2	1	0	1	1268	4004	
17.15	-	17.30	816	181	16	11	1	0	1	2	1	0	1	1029	3546	
17.30	-	17.45	550	162	15	3	0	1	3	2	2	0	1	738	3243	
17.45	-	18.00	713	238	12	3	0	0	1	0	0	2	1	969	3249	
18.00	-	18.15	585	206	13	5	0	0	1	0	0	0	1	810	3110	
18.15	-	18.30	562	159	3	1	0	0	1	0	0	0	1	726	3028	
18.30	-	18.45	557	172	13	1	0	0	1	0	0	0	1	744	3139	
18.45	-	19.00	606	211	8	3	1	0	0	1	0	0	1	830	3072	
19.00	-	19.15	554	165	7	2	0	0	0	0	0	0	1	728	2875	
19.15	-	19.30	629	197	8	3	0	0	0	0	0	0	1	837	2817	
19.30	-	19.45	457	210	5	2	1	0	0	1	0	1	1	677	2767	
19.45	-	20.00	453	172	5	2	0	0	1	0	0	0	1	633	2792	
20.00	-	20.15	479	180	6	1	0	3	0	0	0	1	1	670	2727	
20.15	-	20.30	599	174	6	5	0	0	0	0	0	3	1	787	2626	
20.30	-	20.45	503	187	10	2	0	0	0	0	0	0	1	702	2500	
20.45	-	21.00	408	145	13	1	0	0	0	1	0	0	1	568	2359	
21.00	-	21.15	418	142	7	0	0	0	0	0	0	2	1	569	2323	

Waktu			Motor Cycles(Mc)	Light Vehicles(Lv)			Heavy Vehicles(Hv)					Unmotorised ( UM )	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	2. Mendung		
21.15	-	21.30	456	194	9	2	0	0	0	0	0	0	0	1	661	2244
21.30	-	21.45	403	152	5	1	0	0	0	0	0	0	0	1	561	2083
21.45	-	22.00	403	121	8	0	0	0	0	0	0	0	0	1	532	1890
22.00	-	22.15	348	126	12	2	0	0	1	1	0	0	0	1	490	1685
22.15	-	22.30	339	134	24	0	0	0	2	1	0	0	0	1	500	1490
22.30	-	22.45	243	81	39	1	0	1	2	1	0	0	0	1	368	1280
22.45	-	23.00	199	108	17	1	0	0	1	0	1	0	0	1	327	1219
23.00	-	23.15	203	84	6	0	0	0	1	0	1	0	0	1	295	1122
23.15	-	23.30	198	75	15	0	0	1	1	0	0	0	0	1	290	1017
23.30	-	23.45	217	69	18	1	0	0	1	0	1	0	0	1	307	907
23.45	-	00.00	137	78	12	1	0	0	1	0	1	0	0	1	230	765
00.00	-	00.15	122	53	12	0	0	1	0	1	1	0	0	1	190	699
00.15	-	00.30	107	51	19	0	0	1	1	0	1	0	0	1	180	649
00.30	-	00.45	103	42	16	1	0	0	0	2	0	0	1	1	165	636
00.45	-	01.00	100	46	14	0	0	0	0	3	0	0	1	1	164	608
01.00	-	01.15	92	39	9	0	0	0	0	0	0	0	0	1	140	582
01.15	-	01.30	115	35	17	0	0	0	0	0	0	0	0	1	167	568
01.30	-	01.45	89	36	12	0	0	0	0	0	0	0	0	1	137	505
01.45	-	02.00	79	40	17	0	0	0	0	2	0	0	0	1	138	449

Waktu			Motor Cycles(Mc)	Light Vehicles(Lv)			Heavy Vehicles(Hv)					Unmotorised ( UM )	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bus Sedang	Bus Besar	Truk Kecil	Truk Sedang	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	2. Mendung		
02.00	-	02.15	71	33	21	0	0	0	0	1	0	0	1	126	396	
02.15	-	02.30	56	36	12	0	0	0	0	0	0	0	1	104	359	
02.30	-	02.45	46	27	8	0	0	0	0	0	0	0	1	81	330	
02.45	-	03.00	43	31	11	0	0	0	0	0	0	0	1	85	319	
03.00	-	03.15	40	36	11	0	0	0	0	0	2	0	1	89	294	
03.15	-	03.30	37	29	7	0	0	0	0	2	0	0	1	75	326	
03.30	-	03.45	32	29	8	0	0	0	0	1	0	0	1	70	463	
03.45	-	04.00	27	25	6	0	0	0	0	1	1	0	1	60	620	
04.00	-	04.15	92	21	4	3	0	1	0	0	0	0	1	121	855	
04.15	-	04.30	165	28	12	5	0	0	0	0	2	0	1	212	1012	
04.30	-	04.45	154	51	15	5	0	0	0	2	0	0	1	227	1222	
04.45	-	05.00	229	46	12	7	0	1	0	0	0	0	1	295	1562	
05.00	-	05.15	204	54	13	7	0	0	0	0	0	0	1	278	2062	
05.15	-	05.30	326	71	15	9	0	0	0	0	1	0	1	422	1784	
05.30	-	05.45	419	126	12	10	0	0	0	0	0	0	1	567	1362	
05.45	-	06.00	598	176	10	11	0	0	0	0	0	0	1	795	795	

Volume Lalu-lintas Segmen 4 Arah Luar Kota Hari Kerja

Waktu	Motor Cycles(Mc)	Light Vehicles	Heavy Vehicles	Unmotorised ( UM )	Cuaca		Total	Total Kend.
					1. Cerah			

			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	2. Mendung		Per Jam	
												3. Gerimis			
													4. Hujan		
06.00	-	06.15	281	66	13	7	1	0	0	2	5	1	375	1857	
06.15	-	06.30	350	64	2	6	0	0	0	1	12	1	435	2035	
06.30	-	06.45	426	78	7	10	0	0	0	1	12	1	534	2150	
06.45	-	07.00	381	96	15	13	0	1	0	3	4	1	513	2211	
07.00	-	07.15	428	97	12	9	0	0	1	5	1	1	553	2274	
07.15	-	07.30	402	119	7	11	1	0	0	8	2	1	550	2375	
07.30	-	07.45	446	110	18	9	0	0	0	9	3	1	595	2480	
07.45	-	08.00	412	118	16	8	1	0	0	15	6	1	576	2505	
08.00	-	08.15	466	150	14	8	1	0	0	10	5	1	654	2675	
08.15	-	08.30	493	129	11	11	0	0	0	9	2	1	655	2770	
08.30	-	08.45	425	150	22	8	0	0	0	11	4	1	620	2908	
08.45	-	09.00	549	155	18	11	0	0	0	11	2	1	746	3056	
09.00	-	09.15	531	179	17	10	0	1	2	7	2	1	749	3157	
09.15	-	09.30	544	204	19	13	0	0	1	10	2	1	793	3180	
09.30	-	09.45	546	183	21	10	0	0	0	8	0	1	768	3191	
09.45	-	10.00	574	224	17	17	0	0	0	8	7	1	847	3205	
10.00	-	10.15	514	216	15	9	0	0	0	13	5	1	772	3105	
10.15	-	10.30	554	201	19	8	0	0	0	19	3	1	804	3124	
10.30	-	10.45	533	205	13	11	0	0	0	14	6	1	782	2953	
10.45	-	11.00	506	204	18	6	1	0	0	8	4	1	747	2863	
11.00	-	11.15	532	212	17	11	0	0	0	14	5	1	791	2959	



Waktu			Motor Cycles(Mc)	Light Vehicles			Heavy Vehicles				Unmotorised ( UM )	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	2. Mendung		
11.15	-	11.30	489	105	13	9	0	0	0	11	6	1	633	3002	
11.30	-	11.45	494	157	13	10	0	0	0	12	6	1	692	3099	
11.45	-	12.00	553	240	23	10	0	0	0	13	4	1	843	3162	
12.00	-	12.15	525	269	12	10	0	0	0	15	3	1	834	3101	
12.15	-	12.30	503	193	14	11	0	0	0	7	2	1	730	3056	
12.30	-	12.45	517	203	16	9	0	0	0	9	1	1	755	3216	
12.45	-	13.00	532	209	14	13	0	0	0	11	3	1	782	3392	
13.00	-	13.15	518	233	19	9	0	1	0	5	4	1	789	3544	
13.15	-	13.30	580	268	21	4	0	0	3	8	6	1	890	3732	
13.30	-	13.45	612	285	18	8	0	1	0	6	1	1	931	3775	
13.45	-	14.00	634	271	16	7	0	0	0	5	1	1	934	3836	
14.00	-	14.15	686	252	19	9	0	0	0	9	2	1	977	3885	
14.15	-	14.30	661	241	17	5	0	0	0	7	2	1	933	3988	
14.30	-	14.45	695	263	19	7	1	0	0	6	1	1	992	4070	
14.45	-	15.00	673	275	13	7	0	0	1	7	7	1	983	4043	
15.00	-	15.15	718	330	14	8	0	0	0	6	4	1	1080	4015	
15.15	-	15.30	701	274	19	7	0	0	2	10	2	1	1015	3940	
15.30	-	15.45	694	246	13	11	1	0	0	0	0	1	965	3846	
15.45	-	16.00	680	251	15	9	0	0	0	0	0	1	955	3797	

Waktu			Motor Cycles(Mc)	Light Vehicles			Heavy Vehicles				Unmotorised ( UM )	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	2. Mendung		
16.00	-	16.15	717	258	18	6	0	0	0	2	4	1	1005	3793	
16.15	-	16.30	646	247	14	6	0	0	0	6	2	1	921	3699	
16.30	-	16.45	674	221	17	4	0	0	0	0	0	1	916	3612	
16.45	-	17.00	709	213	18	4	0	1	0	1	5	1	951	3498	
17.00	-	17.15	678	219	11	3	0	0	0	0	0	1	911	3387	
17.15	-	17.30	641	178	13	2	0	0	0	0	0	1	834	3255	
17.30	-	17.45	622	162	16	2	0	0	0	0	0	1	802	3216	
17.45	-	18.00	594	219	18	3	0	0	0	3	3	1	840	3171	
18.00	-	18.15	575	187	13	3	0	0	0	1	0	1	779	3074	
18.15	-	18.30	573	207	8	1	0	1	0	3	2	1	795	3004	
18.30	-	18.45	588	156	11	2	0	0	0	0	0	1	757	2947	
18.45	-	19.00	592	133	13	1	0	0	2	2	0	1	743	2951	
19.00	-	19.15	578	121	9	1	0	0	0	0	0	1	709	2984	
19.15	-	19.30	581	145	11	1	0	0	0	0	0	1	738	2996	
19.30	-	19.45	563	187	8	2	0	0	1	0	0	1	761	2954	
19.45	-	20.00	551	210	10	0	0	0	0	2	3	1	776	2914	
20.00	-	20.15	533	172	15	1	0	0	0	0	0	1	721	2832	
20.15	-	20.30	501	180	13	2	0	0	0	0	0	1	696	2734	
20.30	-	20.45	512	188	18	2	0	0	1	0	0	1	721	2660	

Waktu			Motor Cycles(Mc)	Light Vehicles			Heavy Vehicles				Unmotorised ( UM )	Cuaca		Total	Total Kend. Per Jam
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah	2. Mendung		
20.45	-	21.00	479	193	17	2	0	0	2	0	1	1	694	2541	
21.00	-	21.15	434	169	19	1	0	0	0	0	0	1	623	2469	
21.15	-	21.30	414	176	25	2	0	0	3	2	0	1	622	2348	
21.30	-	21.45	456	132	14	0	0	0	0	0	0	1	602	2226	
21.45	-	22.00	502	102	15	0	0	0	0	2	1	1	622	1992	
22.00	-	22.15	358	127	13	2	0	0	1	1	0	1	502	1699	
22.15	-	22.30	340	132	25	0	0	0	2	1	0	1	500	1492	
22.30	-	22.45	243	83	37	1	0	1	2	1	0	1	368	1282	
22.45	-	23.00	199	109	18	1	0	0	1	0	1	1	329	1221	
23.00	-	23.15	203	84	6	0	0	0	1	0	1	1	295	1124	
23.15	-	23.30	198	75	15	0	0	1	1	0	0	1	290	1022	
23.30	-	23.45	217	69	18	1	0	0	1	0	1	1	307	913	
23.45	-	00.00	137	80	12	1	0	0	1	0	1	1	232	775	
00.00	-	00.15	122	56	12	0	0	1	0	1	1	1	193	706	
00.15	-	00.30	107	50	21	0	0	1	1	0	1	1	181	653	
00.30	-	00.45	103	47	16	1	0	0	0	2	0	1	169	640	
00.45	-	01.00	100	46	14	0	0	0	0	3	0	1	163	612	
01.00	-	01.15	92	39	9	0	0	0	0	0	0	1	140	588	
01.15	-	01.30	115	35	18	0	0	0	0	0	0	1	168	574	

Waktu			Motor Cycles(Mc)	Light Vehicles			Heavy Vehicles				Unmotorised ( UM )	Cuaca	Total	Total Kend. Per Jam	
			Sepeda Motor	Sedan, Jeep, Kijang, Cary	Pick-Up/ Mobil Box	Angkutan Kota/ Lin	Bis Kota, Bis Pelajar	Truk Sedang, Bis Sedang	Bus Besar	Truk Trailer, Truk Gandeng, Truk Tangki	Becak, Sepeda, Gerobak	1. Cerah			
											2. Mendung				
											3. Gerimis				
											4. Hujan				
01.30	-	01.45	89	40	12	0	0	0	0	0	0	1	141	511	
01.45	-	02.00	79	39	19	0	0	0	0	2	0	1	139	454	
02.00	-	02.15	71	33	21	0	0	0	0	1	0	1	126	400	
02.15	-	02.30	56	36	13	0	0	0	0	0	0	1	105	361	
02.30	-	02.45	46	29	9	0	0	0	0	0	0	1	84	331	
02.45	-	03.00	43	31	11	0	0	0	0	0	0	1	85	318	
03.00	-	03.15	40	35	10	0	0	0	0	0	2	1	87	296	
03.15	-	03.30	37	29	7	0	0	0	0	2	0	1	75	332	
03.30	-	03.45	32	30	8	0	0	0	0	1	0	1	71	468	
03.45	-	04.00	27	25	9	0	0	0	0	1	1	1	63	622	
04.00	-	04.15	92	21	5	4	0	1	0	0	0	1	123	859	
04.15	-	04.30	165	28	12	4	0	0	0	0	2	1	211	1021	
04.30	-	04.45	154	52	12	5	0	0	0	2	0	1	225	1236	
04.45	-	05.00	229	46	15	6	0	1	0	0	3	1	300	1426	
05.00	-	05.15	204	54	13	8	0	0	0	0	6	1	285	1618	
05.15	-	05.30	326	72	14	9	0	0	0	0	5	1	426	1333	
05.30	-	05.45	267	124	11	11	0	0	0	0	2	1	415	907	
05.45	-	06.00	289	178	11	10	0	0	0	0	4	1	492	492	

## Derajat Kejenuhan Arah Dalam Kota

Segmen	Nomor	Kejadian		PUKUL	Volume Puncak WD (KEND/JAM)	Volume Puncak WE (KEND/JAM)	Volume Puncak WD (SMP/JAM)	Volume Puncak WE (SMP/JAM)	Kapasitas (SMP/JAM)	Derajat Kejenuhan WD	Derajat Kejenuhan WE
		tanggal	bulan								
1	1	26	11	06.30	5818	4140	2385,10	1729,25	3063,24	0,78	0,56
1	2	25	9	05.00	2707	1797	<b>1067,80</b>	<b>736,95</b>	3063,24	0,35	0,24
1	3	29	7	07.10	4666	3838	1982,95	1625,30	3063,24	0,65	0,53
1	4	6	2	07.30	4242	3878	1840,70	1644,15	3063,24	0,60	0,54
1	5	21	3	05.00	2707	1797	1067,80	736,95	3063,24	0,35	0,24
1	6	16	3	06.30	5818	4140	2385,10	1729,25	3063,24	0,78	0,56
1	7	2	9	05.30	1866	1031	723,40	412,65	3063,24	0,24	0,13
1	8	8	9	07.25	4412	3980	1911,65	1652,35	3063,24	0,62	0,54
1	9	7	11	06.45	5108	3954	2135,80	1654,65	3063,24	0,70	0,54
1	10	9	9	10.00	3228	3791	1564,25	2008,55	3063,24	0,51	0,66
1	11	9	4	11.30	3322	3278	1643,65	1806,75	3063,24	0,54	0,59
1	12	8	5	09.30	3198	3264	1564,30	1687,70	3063,24	0,51	0,55
1	13	4	8	10.00	3228	3791	<b>1564,25</b>	<b>2008,55</b>	3063,24	0,51	0,66
1	14	27	1	10.30	3439	3952	1700,40	2062,25	3063,24	0,56	0,67
1	15	18	4	13.30	3621	3630	1783,20	1811,70	3063,24	0,58	0,59
1	16	28	2	15.30	3025	3918	1375,30	1981,10	3063,24	0,45	0,65
1	17	14	5	13.30	3621	3630	1783,20	1811,70	3063,24	0,58	0,59
1	18	30	5	15.00	3911	3742	1824,30	1966,65	3063,24	0,60	0,64
1	19	5	11	16.00	3164	3905	1390,90	1919,30	3063,24	0,45	0,63
1	20	20	11	20.15	2978	3683	1508,85	2069,65	3063,24	0,49	0,68
1	21	20	9	19.30	3316	4026	1698,55	2311,20	3063,24	0,55	0,75
1	22	3	4	19.30	3316	4026	1698,55	2311,20	3063,24	0,55	0,75

Segmen	Nomor	Kejadian		PUKUL	Volume Puncak WD (KEND/JAM)	Volume Puncak WE (KEND/JAM)	Volume Puncak WD (SMP/JAM)	Volume Puncak WE (SMP/JAM)	Kapasitas (SMP/JAM)	Derajat Kejenuhan WD	Derajat Kejenuhan WE
		tanggal	bulan								
1	23	8	10	21.00	2507	3916	1304,65	2510,45	3063,24	0,43	0,82
1	24	4	7	03.30	611	623	297,35	291,05	3063,24	0,10	0,10
1	25	25	4	00.30	590	626	332,90	344,85	3063,24	0,11	0,11
1	26	18	10	02.15	366	398	209,30	225,40	3063,24	0,07	0,07
2	1	7	11	08.45	2750	2878	1182,00	1306,75	3063,24	0,39	0,43
2	2	11	3	08.00	3370	3087	1382,85	1314,85	3063,24	0,45	0,43
2	3	3	4	07.30	4083	3243	1552,95	1344,00	3063,24	0,51	0,44
2	4	21	6	08.00	3370	3087	1382,85	1314,85	3063,24	0,45	0,43
2	5	30	11	09.00	2721	2806	<b>1172,30</b>	<b>1291,95</b>	3063,24	0,38	0,42
2	6	21	12	07.30	4083	3243	1552,95	1344,00	3063,24	0,51	0,44
2	7	17	4	07.45	3731	3253	1459,75	1366,40	3063,24	0,48	0,45
2	8	11	9	06.45	4640	3471	1790,40	1374,50	3063,24	0,58	0,45
2	9	24	10	07.00	4311	3320	1637,10	1348,15	3063,24	0,53	0,44
2	10	29	1	12.30	3133	2862	1416,25	1448,95	3063,24	0,46	0,47
2	11	23	3	09.30	2742	2719	1210,75	1260,55	3063,24	0,40	0,41
2	12	11	12	19.30	2477	3379	1180,15	1646,60	3063,24	0,39	0,54
2	13	21	2	23.30	693	890	479,00	479,30	3063,24	0,16	0,16
2	14	22	9	04.00	837	912	388,60	387,05	3063,24	0,13	0,13
2	15	6	7	03.30	456	638	233,70	297,20	3063,24	0,08	0,10
2	16	14	2	03.30	456	638	233,70	297,20	3063,24	0,08	0,10
2	17	15	2	00.30	513	633	262,00	347,15	3063,24	0,09	0,11
2	18	24	10	03.00	298	431	170,75	237,20	3063,24	0,06	0,08
3	1	1	1	05.33	1355	1211	600,15	456,35	4462,92	0,13	0,10

Segmen	Nomor	Kejadian		PUKUL	Volume Puncak WD (KEND/JAM)	Volume Puncak WE (KEND/JAM)	Volume Puncak WD (SMP/JAM)	Volume Puncak WE (SMP/JAM)	Kapasitas (SMP/JAM)	Derajat Kejenuhan WD	Derajat Kejenuhan WE
		tanggal	bulan								
3	2	3	4	07.30	4550	3634	1675,30	1468,75	4462,92	0,38	0,33
3	3	21	12	07.30	4550	3634	1675,30	1468,75	4462,92	0,38	0,33
3	4	20	4	12.30	3266	3311	1471,30	1635,30	4462,92	0,33	0,37
3	5	20	12	09.30	2979	3091	1315,45	1421,95	4462,92	0,29	0,32
3	6	23	4	10.40	2874	2848	1289,95	1385,35	4462,92	0,29	0,31
3	7	27	12	14.25	3484	3365	1643,30	1583,90	4462,92	0,37	0,35
3	8	1	7	14.30	3656	3593	1706,75	1630,75	4462,92	0,38	0,37
3	9	22	2	13.00	3409	3340	1561,90	1636,60	4462,92	0,35	0,37
3	10	6	5	14.00	3234	3466	1546,05	1622,10	4462,92	0,35	0,36
3	11	23	4	18.30	3388	3921	1498,20	1753,80	4462,92	0,34	0,39
3	12	11	12	19.30	2747	3663	1280,85	1769,95	4462,92	0,29	0,40
3	13	29	8	16.00	4571	4525	1956,00	1897,70	4462,92	0,44	0,43
3	14	17	1	22.45	841	964	438,65	497,35	4462,92	0,10	0,11
3	15	23	6	02.25	492	486	259,20	256,20	4462,92	0,06	0,06
3	16	31	10	04.40	1205	1312	557,25	573,00	4462,92	0,12	0,13
3	17	25	1	02.30	490	481	256,45	249,10	4462,92	0,06	0,06
4	1	29	8	05.35	1355	1211	599,75	456,35	4462,92	0,13	0,10
4	2	12	4	07.00	4853	3526	1868,15	1375,55	4462,92	0,42	0,31
4	3	29	7	06.00	5461	3236	1986,70	1153,35	4462,92	0,45	0,26
4	4	3	7	07.00	4853	3526	1868,15	1375,55	4462,92	0,42	0,31
4	5	16	2	09.00	3568	2897	1602,55	1337,30	4462,92	0,36	0,30
4	6	9	6	06.45	4919	3532	1846,90	1327,70	4462,92	0,41	0,30
4	7	24	9	06.00	5461	3236	1986,70	1153,35	4462,92	0,45	0,26

Segmen	Nomor	Kejadian		PUKUL	Volume Puncak WD (KEND/JAM)	Volume Puncak WE (KEND/JAM)	Volume Puncak WD (SMP/JAM)	Volume Puncak WE (SMP/JAM)	Kapasitas (SMP/JAM)	Derajat Kejenuhan WD	Derajat Kejenuhan WE
		tanggal	bulan								
4	8	19	6	08.45	3542	2931	1590,45	1335,55	4462,92	0,36	0,30
4	9	16	11	06.45	4919	3532	1846,90	1327,70	4462,92	0,41	0,30
4	10	23	4	10.40	2620	2536	1309,10	1303,70	4462,92	0,29	0,29
4	11	6	3	10.00	3117	2630	1428,05	1276,25	4462,92	0,32	0,29
4	12	31	5	12.00	2379	2676	1258,35	1329,20	4462,92	0,28	0,30
4	13	6	9	10.00	3117	2630	1428,05	1276,25	4462,92	0,32	0,29
4	14	17	12	09.30	3386	2908	1532,50	1346,25	4462,92	0,34	0,30
4	15	25	8	15.50	2597	2779	1233,05	1280,95	4462,92	0,28	0,29
4	16	4	4	15.00	2515	2687	1205,90	1250,45	4462,92	0,27	0,28
4	17	25	6	15.00	2515	2687	1205,90	1250,45	4462,92	0,27	0,28
4	18	11	8	15.00	2515	2687	1205,90	1250,45	4462,92	0,27	0,28
4	19	19	9	15.00	2515	2687	1205,90	1250,45	4462,92	0,27	0,28
4	20	5	2	15.00	2515	2687	1205,90	1250,45	4462,92	0,27	0,28
4	21	20	4	14.30	2428	2537	1188,55	1192,75	4462,92	0,27	0,27
4	22	25	7	13.30	2303	2626	1184,90	1269,55	4462,92	0,27	0,28
4	23	7	1	13.00	2229	2724	1163,15	1315,85	4462,92	0,26	0,29
4	24	27	5	14.00	2371	2511	1194,10	1218,15	4462,92	0,27	0,27
4	25	3	8	14.00	2371	2511	1194,10	1218,15	4462,92	0,27	0,27
4	26	13	7	18.00	2611	2810	1222,65	1270,00	4462,92	0,27	0,28
4	27	21	11	18.30	2287	2710	1114,50	1284,05	4462,92	0,25	0,29
4	28	24	6	18.00	2611	2810	1222,65	1270,00	4462,92	0,27	0,28
4	29	31	3	19.30	1717	2039	853,05	979,30	4462,92	0,19	0,22
4	30	19	4	20.30	1388	1704	713,85	850,05	4462,92	0,16	0,19



Segmen	Nomor	Kejadian		PUKUL	Volume Puncak WD (KEND/JAM)	Volume Puncak WE (KEND/JAM)	Volume Puncak WD (SMP/JAM)	Volume Puncak WE (SMP/JAM)	Kapasitas (SMP/JAM)	Derajat Kejenuhan WD	Derajat Kejenuhan WE
		tanggal	bulan								
4	31	17	4	21.00	1245	1548	625,95	780,90	4462,92	0,14	0,17
4	32	18	5	19.00	1974	2332	970,95	1126,20	4462,92	0,22	0,25
4	33	14	8	21.00	1245	1548	625,95	780,90	4462,92	0,14	0,17
4	34	17	8	23.10	795	888	426,75	455,25	4462,92	0,10	0,10
4	35	18	9	22.50	841	964	438,45	497,15	4462,92	0,10	0,11
4	36	17	1	22.45	841	964	438,45	497,15	4462,92	0,10	0,11
4	37	13	6	22.30	877	1061	436,20	547,70	4462,92	0,10	0,12
4	38	14	8	22.00	1050	1461	512,70	726,85	4462,92	0,11	0,16
4	39	27	8	21.40	1158	1604	574,25	797,10	4462,92	0,13	0,18
4	40	3	9	00.15	502	516	250,80	254,10	4462,92	0,06	0,06
4	41	1	5	04.55	1537	1580	703,05	658,20	4462,92	0,16	0,15

Lampiran 3

Derajat Kejenuhan Arah Luar Kota

Segmen	Nomor	Kejadian		Pukul	Volume Puncak WD (SMP/JAM)	Volume Puncak WE (SMP/JAM)	Volume Puncak WD (SMP/JAM)	Volume Puncak WE (SMP/JAM)	Kapasitas (SMP/JAM)	Derajat Kejenuhan WD	Derajat Kejenuhan WE
		tanggal	bulan								
1	1	6	5	07.30	3569	3599	1548,45	1554,45	3078,77	0,50	0,50
1	2	8	4	08.30	3079	3219	1435,90	1507,40	3078,77	0,47	0,49
1	3	11	4	08.00	3072	3316	1398,35	1498,10	3078,77	0,45	0,49
1	4	2	10	08.10	3072	3316	1398,35	1498,10	3078,77	0,45	0,49
1	5	3	5	12.00	3245	3775	1617,55	1903,00	3078,77	0,53	0,62
1	6	17	12	11.15	3307	3828	1649,50	1898,60	3078,77	0,54	0,62
1	7	15	7	11.30	3261	3845	1602,95	1919,85	3078,77	0,52	0,62

Segmen	Nomor	Kejadian		Pukul	Volume Puncak WD (SMP/JAM)	Volume Puncak WE (SMP/JAM)	Volume Puncak WD (SMP/JAM)	Volume Puncak WE (SMP/JAM)	Kapasitas (SMP/JAM)	Derajat Kejenuhan WD	Derajat Kejenuhan WE
		tanggal	bulan								
1	8	4	9	12.30	3591	3855	1828,70	1937,45	3078,77	0,59	0,63
1	9	14	11	09.30	3131	3521	1513,35	1786,70	3078,77	0,49	0,58
1	10	30	5	15.00	4165	4013	1894,90	1847,45	3078,77	0,62	0,60
1	11	30	10	15.30	4666	4135	2019,05	1952,95	3078,77	0,66	0,63
1	12	21	3	16.50	4998	3970	2247,15	1908,75	3078,77	0,73	0,62
1	13	28	7	16.30	5073	4232	2247,75	2002,95	3078,77	0,73	0,65
1	14	19	11	16.30	5073	4232	2247,75	2002,95	3078,77	0,73	0,65
1	15	23	9	15.30	4666	4135	2019,05	1952,95	3078,77	0,66	0,63
1	16	13	3	22.00	1445	1813	687,20	769,95	3078,77	0,22	0,25
1	17	22	3	21.30	2008	2575	911,55	1189,45	3078,77	0,30	0,39
1	18	22	5	22.00	1445	1813	687,20	769,95	3078,77	0,22	0,25
1	19	12	7	23.30	732	803	364,55	377,55	3078,77	0,12	0,12
1	20	18	6	01.30	367	409	186,10	192,60	3078,77	0,06	0,06
1	21	7	5	03.10	443	453	214,10	209,10	3078,77	0,07	0,07
1	22	22	5	01.00	423	436	218,30	216,55	3078,77	0,07	0,07
1	23	16	5	03.00	443	453	214,10	209,10	3078,77	0,07	0,07
1	24	8	8	01.00	423	436	218,30	216,55	3078,77	0,07	0,07
1	25	16	11	03.50	690	758	313,15	319,65	3078,77	0,10	0,10
2	1	27	1	05.25	1855	1262	794,90	558,60	3114,99	0,26	0,18
2	2	17	10	06.30	3444	2795	1337,15	1121,25	3114,99	0,43	0,36
2	3	28	8	06.30	3444	2795	1337,15	1121,25	3114,99	0,43	0,36
2	4	9	4	11.30	2881	3066	1366,35	1540,65	3114,99	0,44	0,49
2	5	8	6	09.30	2813	2752	1297,30	1236,30	3114,99	0,42	0,40

Segmen	Nomor	Kejadian		Pukul	Volume Puncak WD (SMP/JAM)	Volume Puncak WE (SMP/JAM)	Volume Puncak WD (SMP/JAM)	Volume Puncak WE (SMP/JAM)	Kapasitas (SMP/JAM)	Derajat Kejenuhan WD	Derajat Kejenuhan WE
		tanggal	bulan								
2	6	15	1	11.30	2881	3066	1366,35	1540,65	3114,99	0,44	0,49
2	7	18	2	11.00	2704	3053	1366,35	1540,65	3114,99	0,44	0,49
2	8	7	2	13.20	3502	3464	1499,00	1777,35	3114,99	0,48	0,57
2	9	14	9	15.00	3892	3641	1564,45	1687,95	3114,99	0,50	0,54
2	10	30	6	18.40	3027	3162	1390,15	1503,20	3114,99	0,45	0,48
2	11	24	7	19.30	2809	3180	1348,05	1521,25	3114,99	0,43	0,49
2	12	21	8	19.15	2822	3186	1356,75	1521,25	3114,99	0,44	0,49
2	13	5	9	23.45	741	720	402,45	391,75	3114,99	0,13	0,13
2	14	5	5	00.30	474	472	256,00	261,70	3114,99	0,08	0,08
2	15	31	10	04.30	1295	1196	569,05	524,25	3114,99	0,18	0,17
2	16	3	3	01.30	346	356	191,50	198,90	3114,99	0,06	0,06
2	17	29	10	03.00	290	230	256,00	261,70	3114,99	0,08	0,08
3	1	10	4	07.15	3296	3500	1414,25	1329,55	4462,92	0,32	0,30
3	2	27	1	05.25	1330	1784	776,95	595,95	4462,92	0,17	0,13
3	3	28	8	06.30	3081	3958	1518,10	1188,15	4462,92	0,34	0,27
3	4	5	11	06.00	2322	3261	1203,90	890,00	4462,92	0,27	0,20
3	5	9	4	11.30	3157	3174	1504,50	1570,85	4462,92	0,34	0,35
3	6	8	6	09.30	3037	3119	1437,35	1336,85	4462,92	0,32	0,30
3	7	1	12	09.30	3037	3119	1437,35	1336,85	4462,92	0,32	0,30
3	8	26	5	12.00	3401	3195	1459,05	1656,20	4462,92	0,33	0,37
3	9	23	9	09.30	3037	3119	1437,35	1336,85	4462,92	0,32	0,30
3	10	11	6	11.00	3131	2975	1360,50	1590,45	4462,92	0,30	0,36
3	11	16	11	10.30	3169	3061	1397,30	1589,45	4462,92	0,31	0,36

Segmen	Nomor	Kejadian		Pukul	Volume Puncak WD (SMP/JAM)	Volume Puncak WE (SMP/JAM)	Volume Puncak WD (SMP/JAM)	Volume Puncak WE (SMP/JAM)	Kapasitas (SMP/JAM)	Derajat Kejenuhan WD	Derajat Kejenuhan WE
		tanggal	bulan								
3	12	14	9	15.00	4061	4069	1617,95	1820,05	4462,92	0,36	0,41
3	13	25	7	13.30	3767	3904	1630,85	1945,15	4462,92	0,37	0,44
3	14	18	2	17.30	3034	3243	1437,70	1457,75	4462,92	0,32	0,33
3	15	30	6	18.40	3550	3139	1380,10	1663,20	4462,92	0,31	0,37
3	16	21	8	19.15	3382	2817	1304,70	1573,80	4462,92	0,29	0,35
3	17	30	8	19.00	3380	2875	1305,85	1598,60	4462,92	0,29	0,36
3	18	23	6	23.30	907	907	206,30	210,85	4462,92	0,05	0,05
3	19	5	9	23.45	767	765	415,25	415,65	4462,92	0,09	0,09
3	20	2	6	23.45	767	765	415,25	415,65	4462,92	0,09	0,09
4	1	17	5	09.00	3157	2956	1518,15	1327,05	4462,92	0,34	0,30
4	2	1	8	06.15	2035	2597	848,65	1069,50	4462,92	0,19	0,24
4	3	15	11	07.30	2480	3076	1126,25	1341,60	4462,92	0,25	0,30
4	4	18	6	08.30	2908	2951	1379,85	1304,35	4462,92	0,31	0,29
4	5	1	8	09.00	3157	2956	1518,15	1327,05	4462,92	0,34	0,30
4	6	26	4	08.00	2675	2968	1233,65	1307,55	4462,92	0,28	0,29
4	7	8	6	09.30	3191	2918	1559,60	1302,00	4462,92	0,35	0,29
4	8	26	5	12.00	3101	3669	1551,65	1823,70	4462,92	0,35	0,41
4	9	23	9	09.30	3191	2918	1559,60	1302,00	4462,92	0,35	0,29
4	10	27	3	10.20	3124	3059	1541,45	1400,00	4462,92	0,35	0,31
4	11	28	10	11.00	2959	3427	1418,00	1630,75	4462,92	0,32	0,37
4	12	25	5	13.00	3544	4020	1791,80	2009,40	4462,92	0,40	0,45
4	13	10	8	11.30	3099	3574	1552,15	1742,10	4462,92	0,35	0,39
4	14	12	9	11.00	2959	3427	1418,00	1630,75	4462,92	0,32	0,37

Segmen	Nomor	Kejadian		Pukul	Volume Puncak WD (SMP/JAM)	Volume Puncak WE (SMP/JAM)	Volume Puncak WD (SMP/JAM)	Volume Puncak WE (SMP/JAM)	Kapasitas (SMP/JAM)	Derajat Kejenuhan WD	Derajat Kejenuhan WE
		tanggal	bulan								
4	15	9	1	15.00	4015	4774	1924,05	2170,50	4462,92	0,43	0,49
4	16	28	10	15.30	3846	4763	1795,05	2079,60	4462,92	0,40	0,47
4	17	9	12	13.30	3775	4132	1835,85	2033,75	4462,92	0,41	0,46
4	18	3	2	15.30	3846	4763	1795,05	2079,60	4462,92	0,40	0,47
4	19	23	2	16.30	3612	4262	1585,90	1851,75	4462,92	0,36	0,41
4	20	2	8	15.30	3846	4763	1795,05	2079,60	4462,92	0,40	0,47
4	21	18	2	17.30	3216	3649	1444,60	1644,80	4462,92	0,32	0,37
4	22	22	3	18.35	2947	3698	1193,55	1719,85	4462,92	0,27	0,39
4	23	29	11	19.00	2984	3608	1279,85	1697,70	4462,92	0,29	0,38
4	24	21	9	19.00	2984	3608	1279,85	1697,70	4462,92	0,29	0,38
4	25	2	1	17.15	3255	3677	1431,80	1657,25	4462,92	0,32	0,37
4	26	30	8	19.00	2984	3608	1279,85	1697,70	4462,92	0,29	0,38
4	27	27	9	17.30	3216	3649	1444,60	1644,80	4462,92	0,32	0,37
4	28	14	11	17.40	3216	3649	1444,60	1644,80	4462,92	0,32	0,37
4	29	13	8	22.15	1492	1619	754,05	812,20	4462,92	0,17	0,18
4	30	23	6	23.30	913	907	470,95	470,35	4462,92	0,11	0,11
4	31	11	10	22.45	1221	1239	607,25	603,60	4462,92	0,14	0,14
4	32	4	3	23.30	913	907	470,95	470,35	4462,92	0,11	0,11
4	33	25	9	02.00	400	397	234,20	240,65	4462,92	0,05	0,05
4	34	7	9	00.15	655	645	348,90	343,50	4462,92	0,08	0,08
4	35	10	12	04.45	1426	1465	655,70	636,35	4462,92	0,15	0,14
4	36	2	7	02.45	318	316	205,60	203,90	4462,92	0,05	0,05
4	37	25	9	00.45	613	600	311,60	303,20	4462,92	0,07	0,07

Segmen	Nomor	Kejadian		Pukul	Volume Puncak WD (SMP/JAM)	Volume Puncak WE (SMP/JAM)	Volume Puncak WD (SMP/JAM)	Volume Puncak WE (SMP/JAM)	Kapasitas (SMP/JAM)	Derajat Kejenuhan WD	Derajat Kejenuhan WE
		tanggal	bulan								
4	38	20	10	04.00	859	826	378,80	381,90	4462,92	0,08	0,09

## Lampiran 4

## Angka Kecelakaan Arah Dalam Kota

Segmen	Nomor	Kejadian		Pukul	Volume Puncak WD (Kend/Jam)	Volume Puncak WE (Kend/Jam)	Panjang Ruas (Km)	AR (WD)	AR (WE)
		tanggal	bulan						
1	1	26	11	06.30	5818	4140	1,40	6,73	9,45
1	2	25	9	05.00	2707	1797	1,40	14,46	21,78
1	3	29	7	07.10	4666	3838	1,40	8,39	10,20
1	4	6	2	07.30	4242	3878	1,40	9,23	10,09
1	5	21	3	05.00	2707	1797	1,40	14,46	21,78
1	6	16	3	06.30	5818	4140	1,40	6,73	9,45
1	7	2	9	05.30	1866	1031	1,40	20,97	37,96
1	8	8	9	07.25	4412	3980	1,40	8,87	9,83
1	9	7	11	06.45	5108	3954	1,40	7,66	9,90
1	10	9	9	10.00	3228	3791	1,40	12,12	10,32
1	11	9	4	11.30	3322	3278	1,40	11,78	11,94
1	12	8	5	09.30	3198	3264	1,40	12,24	11,99
1	13	4	8	10.00	3228	3791	1,40	12,12	10,32
1	14	27	1	10.30	3439	3952	1,40	11,38	9,90
1	15	18	4	13.30	3621	3630	1,40	10,81	10,78
1	16	28	2	15.30	3025	3918	1,40	12,94	9,99
1	17	14	5	13.30	3621	3630	1,40	10,81	10,78

Segmen	Nomor	Kejadian		Pukul	Volume Puncak WD (Kend/Jam)	Volume Puncak WE (Kend/Jam)	Panjang Ruas (Km)	AR (WD)	AR (WE)
		tanggal	bulan						
1	18	30	5	15.00	3911	3742	1,40	10,01	10,46
1	19	5	11	16.00	3164	3905	1,40	12,37	10,02
1	20	20	11	20.15	2978	3683	1,40	13,14	10,63
1	21	20	9	19.30	3316	4026	1,40	11,80	9,72
1	22	3	4	19.30	3316	4026	1,40	11,80	9,72
1	23	8	10	21.00	2507	3916	1,40	15,61	9,99
1	24	4	7	03.30	611	623	1,40	64,06	62,82
1	25	25	4	00.30	590	626	1,40	66,34	62,52
1	26	18	10	02.15	366	398	1,40	106,94	98,34
2	1	7	11	08.45	2750	2878	0,90	22,14	21,15
2	2	11	3	08.00	3370	3087	0,90	18,07	19,72
2	3	3	4	07.30	4083	3243	0,90	14,91	18,77
2	4	21	6	08.00	3370	3087	0,90	18,07	19,72
2	5	30	11	09.00	2721	2806	0,90	22,38	21,70
2	6	21	12	07.30	4083	3243	0,90	14,91	18,77
2	7	17	4	07.45	3731	3253	0,90	16,32	18,72
2	8	11	9	06.45	4640	3471	0,90	13,12	17,54
2	9	24	10	07.00	4311	3320	0,90	14,12	18,34
2	10	29	1	12.30	3133	2862	0,90	19,43	21,27
2	11	23	3	09.30	2742	2719	0,90	22,20	22,39
2	12	11	12	19.30	2477	3379	0,90	24,58	18,02
2	13	21	2	23.30	693	890	0,90	87,85	68,41
2	14	22	9	04.00	837	912	0,90	72,74	66,76

Segmen	Nomor	Kejadian		Pukul	Volume Puncak WD (Kend/Jam)	Volume Puncak WE (Kend/Jam)	Panjang Ruas (Km)	AR (WD)	AR (WE)
		tanggal	bulan						
2	15	6	7	03.30	456	638	0,90	133,51	95,43
2	16	14	2	03.30	456	638	0,90	133,51	95,43
2	17	15	2	00.30	513	633	0,90	118,68	96,18
2	18	24	10	03.00	298	431	0,90	204,30	141,26
3	1	1	1	05.33	1355	1211	0,85	47,58	53,23
3	2	3	4	07.30	4550	3634	0,85	14,17	17,74
3	3	21	12	07.30	4550	3634	0,85	14,17	17,74
3	4	20	4	12.30	3266	3311	0,85	19,74	19,47
3	5	20	12	09.30	2979	3091	0,85	21,64	20,86
3	6	23	4	10.40	2874	2848	0,85	22,43	22,63
3	7	27	12	14.25	3484	3365	0,85	18,50	19,16
3	8	1	7	14.30	3656	3593	0,85	17,63	17,94
3	9	22	2	13.00	3409	3340	0,85	18,91	19,30
3	10	6	5	14.00	3234	3466	0,85	19,93	18,60
3	11	23	4	18.30	3388	3921	0,85	19,03	16,44
3	12	11	12	19.30	2747	3663	0,85	23,47	17,60
3	13	29	8	16.00	4571	4525	0,85	14,10	14,25
3	14	17	1	22.45	841	964	0,85	76,65	66,87
3	15	23	6	02.25	492	486	0,85	131,02	132,64
3	16	31	10	04.40	1205	1312	0,85	53,50	49,13
3	17	25	1	02.30	490	481	0,85	131,56	134,02
4	1	29	8	05.35	1355	1211	1,70	23,79	26,62
4	2	12	4	07.00	4853	3526	1,70	6,64	9,14



Segmen	Nomor	Kejadian		Pukul	Volume Puncak WD (Kend/Jam)	Volume Puncak WE (Kend/Jam)	Panjang Ruas (Km)	AR (WD)	AR (WE)
		tanggal	bulan						
4	3	29	7	06.00	5461	3236	1,70	5,90	9,96
4	4	3	7	07.00	4853	3526	1,70	6,64	9,14
4	5	16	2	09.00	3568	2897	1,70	9,03	11,13
4	6	9	6	06.45	4919	3532	1,70	6,55	9,13
4	7	24	9	06.00	5461	3236	1,70	5,90	9,96
4	8	19	6	08.45	3542	2931	1,70	9,10	11,00
4	9	16	11	06.45	4919	3532	1,70	6,55	9,13
4	10	23	4	10.40	2620	2536	1,70	12,30	12,71
4	11	6	3	10.00	3117	2630	1,70	10,34	12,26
4	12	31	5	12.00	2379	2676	1,70	13,55	12,04
4	13	6	9	10.00	3117	2630	1,70	10,34	12,26
4	14	17	12	09.30	3386	2908	1,70	9,52	11,08
4	15	25	8	15.50	2597	2779	1,70	12,41	11,60
4	16	4	4	15.00	2515	2687	1,70	12,82	12,00
4	17	25	6	15.00	2515	2687	1,70	12,82	12,00
4	18	11	8	15.00	2515	2687	1,70	12,82	12,00
4	19	19	9	15.00	2515	2687	1,70	12,82	12,00
4	20	5	2	15.00	2515	2687	1,70	12,82	12,00
4	21	20	4	14.30	2428	2537	1,70	13,28	12,70
4	22	25	7	13.30	2303	2626	1,70	14,00	12,27
4	23	7	1	13.00	2229	2724	1,70	14,46	11,83
4	24	27	5	14.00	2371	2511	1,70	13,59	12,84
4	25	3	8	14.00	2371	2511	1,70	13,59	12,84

Segmen	Nomor	Kejadian		Pukul	Volume Puncak WD (Kend/Jam)	Volume Puncak WE (Kend/Jam)	Panjang Ruas (Km)	AR (WD)	AR (WE)
		tanggal	bulan						
4	26	13	7	18.00	2611	2810	1,70	12,34	11,47
4	27	21	11	18.30	2287	2710	1,70	14,09	11,89
4	28	24	6	18.00	2611	2810	1,70	12,34	11,47
4	29	31	3	19.30	1717	2039	1,70	18,77	15,81
4	30	19	4	20.30	1388	1704	1,70	23,22	18,92
4	31	17	4	21.00	1245	1548	1,70	25,89	20,82
4	32	18	5	19.00	1974	2332	1,70	16,33	13,82
4	33	14	8	21.00	1245	1548	1,70	25,89	20,82
4	34	17	8	23.10	795	888	1,70	40,54	36,30
4	35	18	9	22.50	841	964	1,70	38,33	33,44
4	36	17	1	22.45	841	964	1,70	38,33	33,44
4	37	13	6	22.30	877	1061	1,70	36,75	30,38
4	38	14	8	22.00	1050	1461	1,70	30,70	22,06
4	39	27	8	21.40	1158	1604	1,70	27,83	20,09
4	40	3	9	00.15	502	516	1,70	64,21	62,47
4	41	1	5	04.55	1537	1580	1,70	20,97	20,40

## Lampiran 5

## Angka Kecelakaan Arah Luar Kota

Segmen	Nomor	Kejadian		Pukul	Volume Puncak WD (Kend/Jam)	Volume Puncak WE (Kend/Jam)	Panjang Ruas (Km)	AR (WD)	AR (WE)
		tanggal	bulan						
1	1	6	5	07.30	3569	3599	1,40	10,97	10,87
1	2	8	4	08.30	3079	3219	1,40	12,71	12,16
1	3	11	4	08.00	3072	3316	1,40	12,74	11,80
1	4	2	10	08.10	3072	3316	1,40	12,74	11,80
1	5	3	5	12.00	3245	3775	1,40	12,06	10,37
1	6	17	12	11.15	3307	3828	1,40	11,84	10,22
1	7	15	7	11.30	3261	3845	1,40	12,00	10,18
1	8	4	9	12.30	3591	3855	1,40	10,90	10,15
1	9	14	11	09.30	3131	3521	1,40	12,50	11,12
1	10	30	5	15.00	4165	4013	1,40	9,40	9,75
1	11	30	10	15.30	4666	4135	1,40	8,39	9,47
1	12	21	3	16.50	4998	3970	1,40	7,83	9,86
1	13	28	7	16.30	5073	4232	1,40	7,72	9,25
1	14	19	11	16.30	5073	4232	1,40	7,72	9,25
1	15	23	9	15.30	4666	4135	1,40	8,39	9,47
1	16	13	3	22.00	1445	1813	1,40	27,09	21,59
1	17	22	3	21.30	2008	2575	1,40	19,49	15,20
1	18	22	5	22.00	1445	1813	1,40	27,09	21,59
1	19	12	7	23.30	732	803	1,40	53,47	48,74
1	20	18	6	01.30	367	409	1,40	106,65	95,69
1	21	7	5	03.10	443	453	1,40	88,35	86,40

Segmen	Nomor	Kejadian		Pukul	Volume Puncak WD (Kend/Jam)	Volume Puncak WE (Kend/Jam)	Panjang Ruas (Km)	AR (WD)	AR (WE)
		tanggal	bulan						
1	22	22	5	01.00	423	436	1,40	92,53	89,77
1	23	16	5	03.00	443	453	1,40	88,35	86,40
1	24	8	8	01.00	423	436	1,40	92,53	89,77
1	25	16	11	03.50	690	758	1,40	56,72	51,63
2	1	27	1	05.25	1855	1262	0,90	32,82	48,24
2	2	17	10	06.30	3444	2795	0,90	17,68	21,78
2	3	28	8	06.30	3444	2795	0,90	17,68	21,78
2	4	9	4	11.30	2881	3066	0,90	21,13	19,86
2	5	8	6	09.30	2813	2752	0,90	21,64	22,12
2	6	15	1	11.30	2881	3066	0,90	21,13	19,86
2	7	18	2	11.00	2704	3053	0,90	22,52	19,94
2	8	7	2	13.20	3502	3464	0,90	17,39	17,58
2	9	14	9	15.00	3892	3641	0,90	15,64	16,72
2	10	30	6	18.40	3027	3162	0,90	20,11	19,25
2	11	24	7	19.30	2809	3180	0,90	21,67	19,15
2	12	21	8	19.15	2822	3186	0,90	21,57	19,11
2	13	5	9	23.45	741	720	0,90	82,16	84,56
2	14	5	5	00.30	474	472	0,90	128,44	128,99
2	15	31	10	04.30	1295	1196	0,90	47,01	50,91
2	16	3	3	01.30	346	356	0,90	175,96	171,02
2	17	29	10	03.00	290	230	0,90	209,94	264,71
3	1	10	4	07.15	3296	3500	0,85	19,56	18,42
3	2	27	1	05.25	1330	1784	0,85	48,47	36,13

Segmen	Nomor	Kejadian		Pukul	Volume Puncak WD (Kend/Jam)	Volume Puncak WE (Kend/Jam)	Panjang Ruas (Km)	AR (WD)	AR (WE)
		tanggal	bulan						
3	3	28	8	06.30	3081	3958	0,85	20,92	16,29
3	4	5	11	06.00	2322	3261	0,85	27,76	19,77
3	5	9	4	11.30	3157	3174	0,85	20,42	20,31
3	6	8	6	09.30	3037	3119	0,85	21,23	20,67
3	7	1	12	09.30	3037	3119	0,85	21,23	20,67
3	8	26	5	12.00	3401	3195	0,85	18,95	20,18
3	9	23	9	09.30	3037	3119	0,85	21,23	20,67
3	10	11	6	11.00	3131	2975	0,85	20,59	21,67
3	11	16	11	10.30	3169	3061	0,85	20,34	21,06
3	12	14	9	15.00	4061	4069	0,85	15,87	15,84
3	13	25	7	13.30	3767	3904	0,85	17,11	16,51
3	14	18	2	17.30	3034	3243	0,85	21,25	19,88
3	15	30	6	18.40	3550	3139	0,85	18,16	20,54
3	16	21	8	19.15	3382	2817	0,85	19,06	22,88
3	17	30	8	19.00	3380	2875	0,85	19,07	22,42
3	18	23	6	23.30	907	907	0,85	71,07	71,07
3	19	5	9	23.45	767	765	0,85	84,05	84,27
3	20	2	6	23.45	767	765	0,85	84,05	84,27
4	1	17	5	09.00	3157	2956	1,70	10,21	10,90
4	2	1	8	06.15	2035	2597	1,70	15,84	12,41
4	3	15	11	07.30	2480	3076	1,70	13,00	10,48
4	4	18	6	08.30	2908	2951	1,70	11,08	10,92
4	5	1	8	09.00	3157	2956	1,70	10,21	10,90

Segmen	Nomor	Kejadian		Pukul	Volume Puncak WD (Kend/Jam)	Volume Puncak WE (Kend/Jam)	Panjang Ruas (Km)	AR (WD)	AR (WE)
		tanggal	bulan						
4	6	26	4	08.00	2675	2968	1,70	12,05	10,86
4	7	8	6	09.30	3191	2918	1,70	10,10	11,05
4	8	26	5	12.00	3101	3669	1,70	10,39	8,78
4	9	23	9	09.30	3191	2918	1,70	10,10	11,05
4	10	27	3	10.20	3124	3059	1,70	10,32	10,54
4	11	28	10	11.00	2959	3427	1,70	10,89	9,41
4	12	25	5	13.00	3544	4020	1,70	9,09	8,02
4	13	10	8	11.30	3099	3574	1,70	10,40	9,02
4	14	12	9	11.00	2959	3427	1,70	10,89	9,41
4	15	9	1	15.00	4015	4774	1,70	8,03	6,75
4	16	28	10	15.30	3846	4763	1,70	8,38	6,77
4	17	9	12	13.30	3775	4132	1,70	8,54	7,80
4	18	3	2	15.30	3846	4763	1,70	8,38	6,77
4	19	23	2	16.30	3612	4262	1,70	8,92	7,56
4	20	2	8	15.30	3846	4763	1,70	8,38	6,77
4	21	18	2	17.30	3216	3649	1,70	10,02	8,83
4	22	22	3	18.35	2947	3698	1,70	10,94	8,72
4	23	29	11	19.00	2984	3608	1,70	10,80	8,93
4	24	21	9	19.00	2984	3608	1,70	10,80	8,93
4	25	2	1	17.15	3255	3677	1,70	9,90	8,77
4	26	30	8	19.00	2984	3608	1,70	10,80	8,93
4	27	27	9	17.30	3216	3649	1,70	10,02	8,83
4	28	14	11	17.40	3216	3649	1,70	10,02	8,83

Segmen	Nomor	Kejadian		Pukul	Volume Puncak WD (Kend/Jam)	Volume Puncak WE (Kend/Jam)	Panjang Ruas (Km)	AR (WD)	AR (WE)
		tanggal	bulan						
4	29	13	8	22.15	1492	1619	1,70	21,60	19,91
4	30	23	6	23.30	913	907	1,70	35,30	35,54
4	31	11	10	22.45	1221	1239	1,70	26,40	26,01
4	32	4	3	23.30	913	907	1,70	35,30	35,54
4	33	25	9	02.00	400	397	1,70	80,58	81,19
4	34	7	9	00.15	655	645	1,70	49,21	49,97
4	35	10	12	04.45	1426	1465	1,70	22,60	22,00
4	36	2	7	02.45	318	316	1,70	101,36	102,00
4	37	25	9	00.45	613	600	1,70	52,58	53,72
4	38	20	10	04.00	859	826	1,70	37,52	39,02