



**PERBANDINGAN NILAI EMP PADA MKJI 1997 DENGAN
EMP LAPANGAN MENGGUNAKAN METODE REGRESI
LINIER (STUDI KASUS: JENDERAL AHMAD YANI DAN
ADI SUCIPTO KOTA BANYUWANGI)**

SKRIPSI

Oleh :

Afifah Izza Farisa

NIM 161910301111

PROGRAM STUDI S1 TEKNIK SIPIL

JURUSAN TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS JEMBER

2020



**PERBANDINGAN NILAI EMP PADA MKJI 1997 DENGAN
EMP LAPANGAN MENGGUNAKAN METODE REGRESI
LINIER (STUDI KASUS: JENDERAL AHMAD YANI DAN
ADI SUCIPTO KOTA BANYUWANGI)**

SKRIPSI

Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat
untuk menyelesaikan Program Studi Teknik Sipil (S-1)
dan mencapai gelar Sarjana Teknik

Oleh :

Afifah Izza Farisa

NIM 161910301111

PROGRAM STUDI S1 TEKNIK SIPIL

JURUSAN TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS JEMBER

2020

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk:

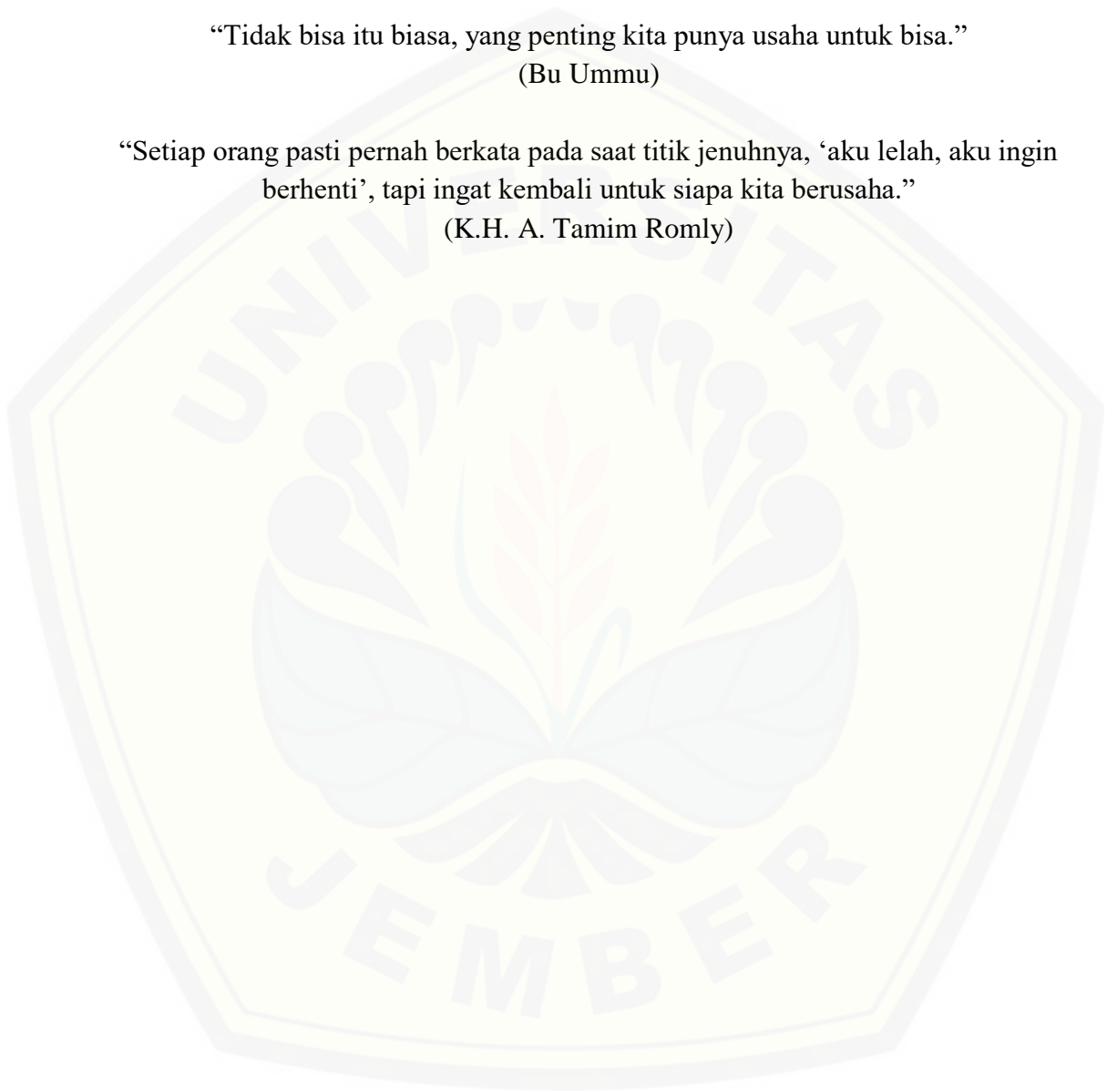
1. Allah SWT karena atas karunia-Nya sehingga saya dapat menyelesaikan tugas akhir ini tepat waktu;
2. Bapak Erno Widayanto dan Ibu Umi Nuroh tercinta yang selalu memberikan kasih sayang, do'a, dan dukungan moril maupun materil;
3. Guru-guru saya sejak taman kank-kanak sampai perguruan tinggi yang telah memberikan ilmu dan membimbing dengan penuh kesabaran;
4. Teman-teman seperjuangan, Handini, Riza, Bram dan Iga yang telah memberikan semangat, kerjasama, dan bantuan selama proses pengerjaan tugas akhir ini;
5. Teman-teman satu kontrakan, Dhila, Hila, Rara, dan Nadiya yang telah memberikan dukungan, bantuan, dan rasa kekeluargaannya selama ini;
6. Seluruh Dosen pengajar, staff karyawan, serta Almamater Fakultas Teknik Universitas Jember;
7. Keluarga besar Teknik Sipil angkatan 2016.

MOTO

“Luruskan niat, sempurnakan proses, jangan cemaskan hasil.”
(Alm. Ustadz Imam)

“Tidak bisa itu biasa, yang penting kita punya usaha untuk bisa.”
(Bu Ummu)

“Setiap orang pasti pernah berkata pada saat titik jenuhnya, ‘aku lelah, aku ingin berhenti’, tapi ingat kembali untuk siapa kita berusaha.”
(K.H. A. Tamim Romly)



PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : Afifah Izza Farisa

NIM : 161910301111

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berjudul “Perbandingan Nilai EMP pada MKJI 1997 dengan EMP Lapangan menggunakan Metode Regresi Linier (Studi Kasus: Jenderal Ahmad Yani dan Adi Sucipto Kota Banyuwangi)” 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 kesalahan 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, 10 Januari 2020

Yang Menyatakan

Afifah Izza Farisa

NIM. 161910301111

PENGESAHAN

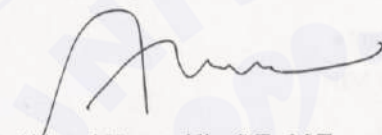
Tugas akhir yang berjudul “Perbandingan Nilai EMP pada MKJI 1997 dengan EMP Lapangan menggunakan Metode Regresi Linier (Studi Kasus: Jenderal Ahmad Yani dan Adi Sucipto Kota Banyuwangi)” : Afifah Izza Farisa, 161910301111 telah diuji dan disahkan pada:

Hari, tanggal : Jum'at, 10 Januari 2020

Tempat : Fakultas Teknik Universitas Jember

Tim Pembimbing :

Pembimbing Utama,



Ahmad Hasanuddin, S.T., M.T.
NIP 19710327 199803 1 003

Pembimbing Anggota,



Anita Trisiana, S.T., M.T.
NIP 19800923 201504 2 001

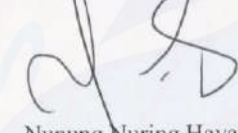
Tim Penguji :

Penguji I,



Willy Kriswardhana, S.T., M.T.
NIP 19900523 201903 1 013

Penguji II,



Nunung Nuring Hayati, S.T., M.T.
NIP 19760217 200112 2 002

Mengesahkan :

Dekan Fakultas Teknik
Universitas Jember



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

SKRIPSI

**PERBANDINGAN NILAI EMP PADA MKJI 1997 DENGAN
EMP LAPANGAN MENGGUNAKAN METODE *REGRESI*
LINIER (STUDI KASUS: JENDERAL AHMAD YANI DAN ADI
SUCITPTO KOTA BANYUWANGI)**

Oleh :

Afifah Izza Farisa

NIM 161910301111

Pembimbing

Dosen Pembimbing Utama : Akhmad Hasanuddin, S.T.,M.T.

Dosen Pembimbing Anggota : Anita Trisiana, S.T.,M.T.

RINGKASAN

Perbandingan Nilai EMP pada MKJI 1997 dengan EMP Lapangan menggunakan Metode Regresi Linier (Jenderal Ahmad Yani dan Adi Sucipto Kota Banyuwangi); Afifah Izza Farisa, 161910301111; 2020: 53 halaman; Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Jember

EMP atau Ekivalensi Mobil Penumpang merupakan angka konversi yang berfungsi untuk menyeragamkan satuan kendaraan menjadi Satuan Mobil Penumpang. Nilai emp sangat penting fungsinya dalam analisis kinerja jalan untuk menentukan kelas jalan pada perencanaan geometrik dan studi kelayakan jalan. Oleh karena itu, perlu adanya kebijakan yang diambil untuk mengatasi masalah yang ada dengan penanganan yang sesuai, maka dibutuhkan nilai EMP yang sesuai dengan keadaan jalan yang sebenarnya.

Penelitian ini dilakukan di ruas Jalan Jendral Ahmad Yani dan Adi Sucipto kota Banyuwangi. Kedua jalan tersebut memiliki tipe yang berbeda. Tipe Jalan Jendral Ahmad Yani adalah empat lajur dua arah tak terbagi (4/2 UD), sedangkan Jalan Adi Sucipto adalah empat lajur dua arah terbagi (4/2 D). Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode regresi linier berganda karena masing-masing kendaraan mempunyai pengaruh terhadap jenis kendaraan lainnya.

Berdasarkan hasil perhitungan regresi linier, nilai EMP yang untuk Jalan Adi Sucipto adalah 0,248 dan 3,447 untuk MC serta 0,293 dan 3,212 untuk HV. Sedangkan nilai EMP yang diperoleh pada Jalan Jendral Ahmad Yani yaitu 0,125 untuk MC dan 4,350 untuk HV. Kinerja ruas yang didapat pada Jalan Adi Sucipto (arah Ahmad Yani) pada jam puncak pagi, siang dan sore dengan menggunakan EMP regresi linier diperoleh arus lalu lintas sebesar 615, 795 dan 956 smp/jam dengan DS sebesar 0,23, 0,30 dan 0,36 dengan perbandingan sebesar 15%, 9% dan 11%. Untuk jalan Adi Sucipto (arah S. Parman) diperoleh arus lalu lintas sebesar 670, 615 dan 768 smp/jam dengan DS 0,26, 0,23, 0,29 dengan prosentase 19%, 4% dan 16%. Untuk jalan Jendral Ahmad Yani didapatkan arus lalu lintas

sebesar 1015, 1156 dan 1247 smp/jam dengan DS 0,22, 0,25 dan 0,26 dengan prosentase 20%, 25% dan 22%



SUMMARY

Comparison of Passenger Car Equivalent (PCE) Value in MKJI 1997 and PCE in Field Using Linear Regression Method (Jendral Ahmad Yani and Adi Sucipto Road Banyuwangi) Afifah Izza Farisa, 161910301111; 2020: 53 pages; Departement of Civil Engineering, Faculty of Engineering, University of Jember.

PCE or Passenger Car Equivalence is a conversion number that functions to homogenize vehicle units into Passenger Car Units. PCE value is a very important function in the analysis of road performance to determine the class of the road in geometric planning and road feasibility studies. Therefore, it is necessary to have policies taken to overcome the existing problems with appropriate handling, so PCE values are needed by the actual road conditions.

This research was conducted in Ahmad Yani and Adi Sucipto Street, Banyuwangi City. The two roads have different types. Ahmad Yani's General Street type is four undivided two-lane lanes(4/2 UD), while Adi Sucipto Street is four divided two-lane lanes (4/2 UD). The method used in this research is multiple linear regression method because each vehicle influences other types of vehicles.

Based on the results of linear regression calculations, the PCE values for Adi Sucipto Street are 0.248 and 3.447 for MC and 0.293 and 3.212 for HV. While the PCE value obtained at Ahmad Yani Street is 0.125 for MC and 4.350 for HV. The performance of the sections obtained on Adi Sucipto Street (Ahmad Yani direction) at peak hours of the morning, afternoon and evening by using linear regression PCE obtained traffic flow of 615, 795 and 956 pcu / hour with DS of 0.23, 0.30 and 0.36 with a ratio of 15%, 9%, and 11%. For Adi Sucipto road (S. Parman direction) traffic flow of 670, 615 and 768 pcu / hour is obtained with DS 0,26, 0,23, 0,29 with a percentage of 19%, 4% and 16%. For general Ahmad Yani, traffic flow of 1015, 1156 and 1247 pcu / hour are obtained with DS 0.22, 0.25 and 0.26 with a percentage of 20%, 25%, and 22%.

PRAKATA

Alhamdulillah, Puji Syukur kehadiran Allah SWT atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Perbandingan Nilai EMP pada MKJI 1997 dengan EMP Lapangan menggunakan Metode Regresi Linier pada Ruas Jalan (Jendral Ahmad Yani dan Adi Sucipto) Kota Banyuwangi”. Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program studi strata satu (S1) Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember.

Selama penyusunan skripsi ini penulis mendapat bantuan dari berbagai pihak, untuk itu penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Dr. Ir. Entin Hidayah, M.UM., selaku Dekan Fakultas Teknik, Universitas Jember,
2. Dr. Gusfan Halik, S.T.,M.T. selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Jember,
3. Akhmad Hasanuddin, S.T.,M.T. selaku Dosen Pembimbing Utama,
4. Anita Trisiana, S.T.,M.T. selaku Dosen Pembimbing Anggota,
5. Willy Kriswardhana, S.T.,M.T. selaku Dosen Penguji Utama,
6. Nunung Nuring Hayati, S.T.,M.T. selaku Dosen Penguji Anggota,
7. Audiananti Meganandi Kartini S.Si., M.T, selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah membimbing selama penulis menjadi mahasiswa,

Segala kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan demi kesempurnaan skripsi ini akhirnya, semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis maupun pembaca sekalian.

Jember, 10 Januari 2020

Penulis

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|---|------------------------------|
| HALAMAN SAMPUL..... | i |
| HALAMAN JUDUL | ii |
| HALAMAN PERSEMBAHAN..... | iii |
| HALAMAN MOTO | iv |
| HALAMAN PERNYATAAN..... | v |
| HALAMAN PENGESAHAN | Error! Bookmark not defined. |
| RINGKASAN | viii |
| PRAKATA | xi |
| DAFTAR ISI..... | xii |
| DAFTAR TABEL..... | xiv |
| DAFTAR GAMBAR..... | xvi |
| DAFTAR LAMPIRAN | xvii |
| BAB 1. PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1 Latar Belakang | 1 |
| 1.2 Rumusan Masalah..... | 2 |
| 1.3 Tujuan Penelitian | 2 |
| 1.4 Manfaat Penelitian | 2 |
| 1.5 Batasan Masalah..... | 3 |
| BAB 2. KAJIAN PUSTAKA | 4 |
| 2.1 Pengertian Ekuivalensi Mobil Penumpang (EMP) | 4 |
| 2.2 Klasifikasi Kendaraan..... | 5 |
| 2.3 Karakteristik Arus Lalu Lintas | 6 |
| 2.4 Perhitungan Nilai EMP dengan Analisis <i>Regresi Linier</i> | 7 |
| 2.5 Prosedur Analisis Kinerja Ruas Jalan dengan Metode <i>Regresi Linier</i> | 9 |
| 2.5.1. Data Masukan..... | 9 |
| 2.5.2. Kecepatan Arus Bebas | 12 |
| 2.5.3. Analisa Kapasitas | 15 |

| | | |
|---------------|--|-----------|
| 2.5.4. | Perilaku Lalu Lintas | 17 |
| 2.6 | Langkah-langkah Penentuan EMP dan Kinerja Ruas Jalan..... | 18 |
| 2.6.1. | Langkah-langkah Penentuan Nilai EMP | 18 |
| 2.6.2. | Langkah-langkah Perhitungan Kinerja Ruas Jalan Perkotaan | 18 |
| 2.7 | Penelitian Terdahulu..... | 21 |
| BAB 3. | METODE PENELITIAN..... | 26 |
| 3.1 | Lokasi dan Waktu Penelitian | 26 |
| 3.2 | Pengumpulan Data Penelitian..... | 27 |
| 3.3 | Pengamatan Data EMP Metode Regresi Linear | 29 |
| 3.4 | Matrik Penelitian..... | 30 |
| 3.5 | Diagram Alir Penelitian..... | 32 |
| BAB 4. | ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN | 34 |
| 4.1 | Deskripsi Penelitian..... | 34 |
| 4.2 | Pengolahan Data Dasar..... | 34 |
| 4.3 | Analisis EMP Kendaraan menggunakan Regresi Linier | 34 |
| 4.3.1 | Perhitungan EMP menggunakan <i>software</i> bantu analisa statistik .. | 34 |
| 4.3.2 | Analisis hasil Output Regresi Linier | 35 |
| 4.3.3 | Koefisien Korelasi..... | 37 |
| 4.3.4 | Uji Regresi Linier..... | 38 |
| 4.3.5 | Nilai EMP..... | 42 |
| 4.4 | Analisis Kinerja Ruas Jalan | 43 |
| 4.4.1 | Data Survey Ruas | 43 |
| 4.4.2 | Data Volume Ruas | 44 |
| 4.4.3 | Penentuan Jam Puncak..... | 44 |
| 4.4.4 | Geometrik Jalan dan Data Umum | 44 |
| 4.4.5 | Perhitungan Arus Lalu Lintas | 45 |
| 4.4.6 | Perhitungan Kapasitas Ruas Jalan..... | 46 |
| 4.4.7 | Perbandingan Hasil Kinerja Ruas | 46 |
| BAB 5. | PENUTUP..... | 52 |
| 5.1 | Kesimpulan | 52 |
| 5.2 | Saran..... | 52 |

DAFTAR TABEL

| | Halaman |
|--|----------------|
| 2.1 Kelas Ukuran Kota berdasarkan Jumlah Penduduk | 11 |
| 2.2 Tipe Lingkungan Jalan | 11 |
| 2.3 Penentuan Kelas Hambatan Samping (SFC)..... | 12 |
| 2.4 Kecepatan Arus Bebas (FV_0) untuk Jalan Perkotaan..... | 13 |
| 2.5 Faktor penyesuaian kecepatan arus bebas untuk ukuran kota (FC_{CS})..... | 15 |
| 2.6 Kapasitas dasar jalan perkotaan | 17 |
| 2.7 Penelitian Terdahulu 1 | 22 |
| 2.8 Penelitian Terdahulu 2 | 24 |
| 2.9 Penelitian Terdahulu 3 | 26 |
| 3.1 Matriks Penelitian | 30 |
| 4.1 <i>Model Summary</i> Jalan Adi Sucipto (arah Ahmad Yani)..... | 37 |
| 4.2 <i>Anova</i> Jalan Adi Sucipto (arah Ahmad Yani) | 37 |
| 4.3 <i>Coefficient</i> Jalan Adi Sucipto (arah Ahmad Yani)..... | 37 |
| 4.4 Tabel 4.4 <i>Model Summary</i> Jalan Adi Sucipto (arah S. Parman)..... | 38 |
| 4.5 <i>Anova</i> Jalan Adi Sucipto (arah S. Parman) | 38 |
| 4.6 <i>Coefficient</i> Jalan Adi Sucipto (arah S. Parman)..... | 38 |
| 4.7 <i>Model Summary</i> Jalan Jenderal Ahmad Yani | 39 |
| 4.8 <i>Anova</i> Jalan Jenderal Ahmad Yani | 39 |
| 4.9 <i>Coefficient</i> Jalan Jenderal Ahmad Yani | 39 |
| 4.10 Rekapitulasi Nilai R^2 | 41 |
| 4.11 Nilai Uji T tabel Jalan Adi Sucipto dan Jl. Jendral Ahmad Yani | 40 |
| 4.12 Nilai Uji T (sig) Jalan Adi Sucipto dan Jl. Jendral Ahmad Yani | 43 |
| 4.13 Nilai Uji-F Jl. Adi Sucipto dan Jl. Jendral Ahmad Yani..... | 44 |
| 4.14 Nilai Uji-F (sig) Jl. Adi Sucipto dan Jl. Jendral Ahmad Yani | 45 |
| 4.15 Nilai EMP Regresi Linier..... | 45 |
| 4.16 Data Ruas Jalan Adi Sucipto (Arah Ahmad Yani)..... | 47 |
| 4.17 Data Ruas Jalan Adi Sucipto (Arah S. Parman)..... | 47 |

| | |
|---|----|
| 4.18 Data Ruas Jalan Jendral Ahmad Yani | 48 |
| 4.19 Nilai EMP Berdasarkan MKJI 1997 | 48 |
| 4.20 Rekapitulasi Nilai EMP dan Nilai DS berdasarkan MKJI..... | 50 |
| 4.21 Rekapitulasi Nilai EMP dan Nilai DS berdasarkan Regresi Linier | 51 |



DAFTAR GAMBAR

| | Halaman |
|---|---------|
| 3.1 Peta Lokasi Penelitian 1 | 27 |
| 3.2 Peta Lokasi Penelitian 2 | 28 |
| 3.3 Diagram Alir | 34 |
| 4.1 Jalan Jendral Ahmad Yani | 44 |
| 4.2 Jalan Adi Sucipto | 44 |
| 4.3 Perbandingan Nilai EMP MC Jalan Adi Sucipto dan Jalan Ahmad Yani | 46 |
| 4.4 Perbandingan Nilai EMP HV Jalan Adi Sucipto dan Jalan Ahmad Yani | 46 |
| 4.5 Perbandingan Derajat Kejenuhan (DS) Jalan Adi Sucipto Kanan (Arah Jendral Ahmad Yani) | 48 |
| 4.6 Perbandingan Derajat Kejenuhan (DS) Jalan Adi Sucipto Kanan (Arah S. Parman) | 48 |
| 4.7 Perbandingan Derajat Kejenuhan (DS) Jalan Jendral Ahmad Yani | 49 |

DAFTAR LAMPIRAN

- A. Peta Lokasi Ruas Jalan Jendral Ahmad Yani dan Jalan Adi Sucipto, Banyuwangi
- B. Volume Lalu Lintas Jalan Adi Sucipto
- C. Volume Lalu Lintas Jalan Jendral Ahmad Yani
- D. Rekapitulasi Volume untuk Perhitungan EMP Jalan Adi Sucipto (Arah S. Parman)
- E. Rekapitulasi Volume untuk Perhitungan EMP Jalan Adi Sucipto (Arah Jendral Ahmad Yani)
- F. Rekapitulasi Volume untuk Perhitungan EMP Jalan Jendral Ahmad Yani
- G. Output *Software* Bantu Analisa Statistik Ruas Jalan Adi Sucipto (Arah S. Parman)
- H. Output *Software* Bantu Analisa Statistik Ruas Jalan Adi Sucipto (Arah Jenderal Ahmad Yani)
- I. Output *Software* Bantu Analisa Statistik Ruas Jalan Jendral Ahmad Yani
- J. Kinerja Ruas Jalan Adi Sucipto (Arah S. Parman)
- K. Kinerja Ruas Jalan Adi Sucipto (Arah Jendral Ahmad Yani)
- L. Kinerja Ruas Jalan Jendral Ahmad Yani
- M. Tabel Uji-T
- N. Tabel Uji-F

BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam rekayasa lalu lintas, jenis kendaraan terdapat beraneka macam. Adanya keragaman tipe perlu dikonversikan ke dalam Satuan Mobil Penumpang (SMP). Dalam Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) tahun 1997 Direktorat Jenderal Bina Marga menetapkan suatu angka konversi yang disebut dengan Ekuivalensi Mobil Penumpang (EMP). Penetapan EMP MKJI ditetapkan berdasarkan survey yang dilakukan di 16 kota di Indonesia dan 275 lokasi yang meliputi ruas dan simpang pada tahun 1991 sampai dengan 1995. Pada proses pembuatan MKJI 1997 sampai dengan sekarang terdapat rentan waktu lebih dari 10 tahun dimana banyak terjadi perubahan terhadap komposisi lalu lintas sendiri diantaranya adalah populasi kepemilikan kendaraan, sarana dan prasarana, proporsi sepeda motor dan panjang jalan. Nilai emp sangat penting fungsinya dalam analisis kinerja jalan untuk menentukan kelas jalan pada perencanaan geometrik jalan dan studi kelayakan jalan. Oleh karena itu perlu adanya kebijakan yang diambil untuk mengatasi masalah yang ada dengan penanganan yang sesuai, maka dibutuhkan nilai emp yang sesuai dengan keadaan jalan yang sebenarnya.

Pertumbuhan kendaraan bermotor seperti sepeda motor, mobil barang dan mobil penumpang mengalami peningkatan yang cukup tinggi. Berdasarkan data yang diperoleh dari UPT Dinas Pendapatan Provinsi Jawa Timur Kabupaten Banyuwangi, jumlah kendaraan dari tahun 2010 hingga tahun 2012 mengalami peningkatan dari 384.669 kendaraan menjadi 530.444 kendaraan. Dari beberapa jenis kendaraan yang ada, sepeda motor mengalami peningkatan pesat selama 2 tahun terakhir, yaitu dari 356.641 menjadi 490.010. Selama 2 tahun terakhir sepeda motor mengalami peningkatan lebih dari seratus ribu kendaraan. Pertumbuhan yang cukup tinggi berpengaruh terhadap perubahan nilai EMP yang ada di MKJI 1997.

Dari penelitian sebelumnya yang serupa ada beberapa metode yang umum digunakan yaitu metode *regresi linier* dan metode *time headway*. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode regresi linier. Penelitian ini

menggunakan metode analisis regresi linier karena setiap kendaraan mempunyai pengaruh terhadap masing-masing jenis kendaraan. Juniarta (2015) mengungkapkan bahwa terdapat perbedaan nilai EMP ruas jalan perkotaan dengan MKJI 1997 sebesar 45,8% pada kendaraan berat sedangkan untuk kendaraan ringan adalah 60% pada ruas Jalan Sasetan, Denpasar. Hal ini membuktikan bahwa terdapat perbedaan nilai EMP antara MKJI 1997 dengan nilai EMP hasil perhitungan, diperkuat oleh Putri *et al.* (2014) juga mengungkapkan bahwa terdapat perbedaan sebesar 29% untuk ruas jalan 2/2 UD dan 3/1 untuk perkotaan Jember. Namun untuk wilayah perkotaan Banyuwangi belum pernah diteliti, sehingga penelitian ini dilakukan untuk mendapatkan nilai EMP dan membandingkan kinerja anatara MKJI 1997 dengan perhitungan regresi linier pada ruas jalan perkotaan dengan tipe 4/2 UD dan 4/2D.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas, maka rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Berapakah nilai EMP di lapangan dengan menggunakan metode regresi linear?
2. Bagaimana perbandingan kinerja yang diperoleh di lapangan dengan nilai EMP yang ada di MKJI 1997 ?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mendapatkan nilai EMP yang dihitung menggunakan metode regresi linear.
2. Untuk mengetahui perbandingan kinerja yang diperoleh di lapangan dengan nilai emp yang ada di MKJI 1997?

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Menjadi bahan masukan pada MKJI 1997 untuk penentuan nilai EMP dari analisis.
2. Menjadi bahan masukan bagi instansi terkait sebagai bahan untuk meningkatkan kinerja ruas yang lebih baik.

1.5 Batasan Masalah

Batasan masalah bermaksud untuk membatasi ruang lingkup dari pembahasan agar yang ditinjau tidak terlalu luas. Dalam penelitian ini ada beberapa hal yang harus diperhatikan yaitu :

1. Penelitian ini dilakukan pada ruas jalan Jendral Ahmad Yani dan Adi Sucipto kota Banyuwangi.
2. Survei yang dilakukan dalam penelitian ini adalah pada jam puncak hari kerja senin sampai dengan kamis.

BAB 2. KAJIAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Ekuivalensi Mobil Penumpang (EMP)

Ekivalensi Mobil Penumpang (EMP) merupakan satuan dari arus lalu lintas yang didapatkan dari tipe kendaraan yang diubah menjadi kendaraan ringan. Nilai Ekuivalensi Mobil Penumpang berbeda-beda, dikarenakan karakteristik dari pergerakan berbeda-beda yang dipengaruhi oleh dimensi, kecepatan, percepatan maupun manuver. Menurut TRB (Transportation Research Board 2000) dalam Ingle (2004), Ekuivalensi Mobil Penumpang merupakan gabungan dari beberapa jenis kendaraan yang nantinya akan dikonversikan menjadi satu jenis kendaraan (kendaraan mobil penumpang).

Istilah Ekuivalensi Mobil Penumpang yang dibuat oleh Highway Capacity Manual (HCM) versi 1965 dalam Ingle (2004), bertujuan untuk menganalisis arus lalu lintas yang ada. Dari pengenalan oleh Highway Capacity Manual (HCM) banyak dari ilmuwan menafsirkan mengenai Ekuivalensi Mobil Penumpang untuk dibuat persamaan dari nilai tersebut.

Sedangkan menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997, Ekuivalensi Mobil Penumpang merupakan faktor yang menunjukkan berbagai jenis kendaraan yang dipengaruhi oleh kecepatan kendaraan ringan dalam arus lalu lintas. Sedangkan satuannya adalah Satuan Mobil Penumpang (SMP) adalah satuan arus lalu lintas dari berbagai tipe kendaraan yang diubah menjadi kendaraan ringan dengan menggunakan faktor EMP.

Nilai ekuivalensi kendaraan tergantung dari faktor-faktor berikut ini:

1. Karakteristik kendaraan

Ada beberapa karakteristik kendaraan yang ada. Diantaranya ada karakteristik fisik utama yang digunakan adalah sebagai berikut:

- a. Dimensi, ukuran yang digunakan dalam penentuan dimensi adalah panjang, lebar, tinggi, radius putar dan tapak tangan juga diperlukan.
- b. Berat, yang termasuk berat adalah berat total, berat sumbu dan kapasitas muat.

2. Karakteristik Arus Lalu Lintas

Arus kendaraan merupakan interaksi antara pengemudi pribadi, kendaraan jalan maupun tidak jalan. Maka dari itu diperlukan parameter yang dapat menunjukkan kondisi ruas jalan tersebut. Parameter yang dipakai yaitu, volume, kepadatan, kecepatan dan data kejenuhan. Dalam konsep variabel utama yang digunakan menerangkan arus kendaraan di suatu jalur gerak adalah volume, kepadatan dan kecepatan.

3. Karakteristik Jalan Raya

Dalam MKJI 1997, ruas jalan perkotaan merupakan ruas jalan yang memiliki perkembangan permanen dan menerus sepanjang jalan. Tingginya persentase kendaraan dan terdapat jam puncak merupakan ciri dari jalan perkotaan. Ciri yang lain dari jalan perkotaan adalah keberadaan kerb.

4. Kondisi Cuaca

Cuaca juga merupakan hal yang berpengaruh dalam menentukan dalam menentukan nilai ekivalensi. Kondisi cuaca pada daerah penelitian misalnya:

- a. Hujan atau basah
- b. Berawan atau berkabut

2.2 Klasifikasi Kendaraan

Jenis kendaraan yang akan disurvei sesuai dengan kendaraan yang melewati Jalan A. Yani dan Trunojoyo, yaitu

1. Kendaraan Ringan (*Light Vehicle*)

Kendaraan ringan merupakan semua jenis kendaraan yang beroda empat, diantaranya adalah:

a. Mobil Penumpang

Mobil penumpang yang dimaksud adalah kendaraan beroda (4) empat yang digunakan untuk mengangkut penumpang dengan jumlah kapasitas maksimumnya adalah 10 orang, dimana sudah termasuk

pengemudi. Kendaraan yang termasuk mobil penumpang yaitu, minibus, Sedan, Jeep, Station Wagon dan Combi Oplet.

b. Pick up

Pick Up merupakan bentuk sederhana dari truk yang berfungsi untuk menghantarkan barang yang kurang dari 2,5 ton (berat total kendaraan+barang).

2. Sepeda Motor (Motorcycle)

Sepeda motor merupakan kendaraan beroda dua dengan jumlah penumpang maksimum 2 orang termasuk pengemudi. Yang termasuk jenis kendaraan ini adalah scooter, sepeda kumbang dan sepeda motor.

3. Kendaraan berat (*Heavy Vehicle/ HV*)

Kendaraan motor dengan jarak as lebih dari 3,50 m, biasanya beroda lebih dari 4 (termasuk bis, truk 2 as, truk 3 as dan truk dengan kombinasi sesuai sistem klasifikasi Bina Marga)

4. Kendaraan Tak Bermotor (*Unmotorized/UM*)

Berdasarkan pedoman MKJI 1997 kendaraan tak bermotor dianggap sebagai unsur dari hambatan samping, bukan sebagai bagian dari lalu lintas. Kendaraan yang termasuk dalam jenis ini adalah sepeda, kereta kuda, kereta dorong dan becak.

2.3 Karakteristik Arus Lalu Lintas

Menurut MC Shane dan Roses (1990) secara garis besar karakteristik arus lalu lintas terbagi menjadi 3, yaitu:

1. Volume Lalu Lintas

Volume lalu lintas merupakan banyaknya kendaraan yang melewati suatu garis atau titik tertentu pada suatu penampang jalan dalam satuan waktu (hari, jam, menit). Data dari pencacahan volume lalu lintas nantinya akan diperlukan untuk fase perencanaan, desain, manajemen sampai pengoperasian jalan. Volume lalu lintas dinyatakan dalam :

$$Q = n/t \dots \dots \dots (2.1)$$

Dimana

Q = volume lalu lintas (smp/jam)

n = jumlah kendaraan (smp)

t = waktu tempuh kendaraan (jam)

2. Kecepatan Lalu Lintas

Kecepatan lalu lintas menggambarkan kondisi arus lalu lintas. Kecepatan merupakan perubahan jarak per waktu tempuh. Kecepatan dapat diukur sebagai kecepatan titik, kecepatan perjalanan, kecepatan gerak dan kecepatan ruang. Kecepatan lalu lintas dinyatakan dalam persamaan sebagai berikut:

$$u = d/t \dots \dots \dots (2.2)$$

Dimana

u = kecepatan (km/jam)

d = jarak tempuh (km)

t = waktu yang diperlukan untuk menempuh jarak d (jam)

3. Kerapatan Lalu Lintas (density)

Kerapatan atau kepadatan lalu lintas adalah parameter yang terakhir yaitu rata-rata jumlah kendaraan per satuan panjang jalan pada suatu saat dalam waktu tertentu yang dirumuskan sebagai berikut:

$$k = n/L \dots \dots \dots (2.3)$$

Dimana

k = kepadatan (kerapatan), smp/km

n = jumlah kendaraan (smp)

L = panjang jalan (km)

2.4 Perhitungan Nilai EMP dengan Analisis Regresi Linier

Hubungan antar kendaraan membuat adanya interaksi peka antara kecepatan dan kerapatan yang merupakan berasal dari arus yang dapat dihitung.

Perhitungan arus kendaraan dilakukan secara manual pada periode waktu yang ditetapkan (Taylor, 1996):

$$Q_m = PCU_{LV} * LV_m + PCU_{HV} * HV_m + PCU_{MC} * MC_m \dots \dots \dots (2.4)$$

dengan

- Q_m = Besarnya arus (smp/jam) pada putaran m
- LV_m = Jumlah Light Vehicle pada putaran m
- HV_m = Jumlah Heavy Vehicle pada putaran m
- MC_m = Jumlah Motorcycle pada putaran m

Setiap jenis kendaraan memiliki pengaruh masing-masing terhadap jenis kendaraan lainnya, oleh karena itu maka perhitungan menggunakan analisis regresi linier berganda. Dengan bentuk umum sebagai berikut (Sudjana, 2002):

$$Y = b_0 + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_zX_z \dots \dots \dots (2.5)$$

Dengan :

- Y = Jumlah *Light Vehicle* pada putaran m
- X_1 = Jumlah *Motorcycle* pada putaran m
- X_2 = Jumlah *Heavy Vehicle* pada putaran m
- b_0 = konstanta regresi
- b_1 = Nilai emp untuk *Motorcycle*
- b_2 = Nilai emp untuk *Heavy Vehicle*

Variabel-variabel dari persamaan 2.4 dan persamaan 2.5 terdiri dari satu variabel bebas yaitu Y , dan dua variabel terikat yaitu b_1 dan b_2 koefisien korelasi.

Koefisien korelasi ini digunakan untuk menentukan hubungan antara peubah tidak bebas dengan peubah bebas atau antara sesama peubah bebas. Nilai $r=1$ yang artinya korelasi antara peubah y dan x adalah positif atau meningkatnya nilai x akan meningkatkan nilai y . Sebaliknya jika nilai $r= -1$, berarti korelasi antara peubah y dan x adalah negatif atau meningkatnya nilai x akan mengakibatkan menurunnya nilai y . Jika nilai $r=0$ maka tidak ada korelasi antar peubah.

Penelitian ini menggunakan analisis regresi yang biasanya digunakan untuk mengetahui variasi dari pengaruh dependen dan independen atau untuk menelusuri pola hubungan yang modelnya belum diketahui. Perkembangan teknologi software sangat pesat, khususnya perkembangan software untuk uji analisis data diantaranya adalah microsoft excel, SPSS, Askia dll. Penelitian ini menggunakan software SPSS untuk perhitungan analisis regresi linier berganda. SPSS (Statistical Package for the Social Science) merupakan sebuah program

aplikasi yang termasuk program komputer yang berguna dalam pembuatan analisis data.

Dalam analisis regresi linier menggunakan *software* bantu analisa statistik ada beberapa uji statistik untuk memperoleh suatu model persamaan. Ada beberapa tahapan dalam analisis regresi linier berganda, yaitu :

1. Uji Simultan (Uji-F)

Uji statistik ini menunjukkan apakah semua variabel bebas atau independen yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh yang signifikan secara simultan dan linier terhadap variabel dependen atau terikat yaitu membandingkan antara nilai tingkat signifikan (α) = 5% (0,05) yang ditetapkan dengan nilai F_{hitung} . Jika nilai t_{hitung} yang didapatkan dibandingkan terhadap nilai t_{tabel} jika nilai uji $t_{hitung} \geq t_{tabel}$ maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara variabel x dan variabel y.

2. Uji Parsial (Uji T)

Uji parsial atau disebut juga uji t dalam analisis regresi linear berganda bertujuan untuk mengetahui apakah variabel bebas (X) secara parsial (sendiri-sendiri/masing-masing variabel) berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat (Y).

2.5 Prosedur Analisis Kinerja Ruas Jalan dengan Metode *Regresi Linier*

2.5.1. Data Masukan

Dalam penelitian untuk mendapatkan data karakteristik arus lalu lintas ruas jalan, sebagai data masukan yaitu gambaran kondisi geometrik, data umum, kondisi lingkungan sekitar (hambatan samping) dan kondisi lalu lintas.

1. Data Umum

Menurut MKJI 1997 ada beberapa data umum yang dibutuhkan untuk penentuan suatu ruas jalan adalah penentuan segmen dan data identifikasi segmen seperti nama kota, ukuran kota, tipe daera dan tipe jalan.

2. Kondisi Arus Lalu Lintas

Data arus lalu lintas dapat digunakan untuk menganalisis jam puncak. Data pergerakan lalu lintas yang dibutuhkan yaitu volume dan arah gerakan lalu lintas pada saat jam puncak. Arus dinyatakan dalam satuan (kend/jam).

Klasifikasi kendaraan menjadi satuan smp/jam, dimana SMP (Satuan Mobil Penumpang) merupakan satuan arus lalu lintas dari berbagai tipe kendaraan yang dikonversikan menjadi kendaraan ringan dengan faktor EMP (Ekivalensi Mobil Penumpang). Berdasarkan MKJI 1997 nilai EMP dibagi menjadi nilai EMP untuk jalan perkotaan tak terbagi yang dapat dilihat pada MKJI 1997 Tabel A-3:1 dan nilai EMP untuk jalan perkotaan terbagi yang dapat dilihat pada MKJI 1997 Tabel A-3:2

3. Kondisi Geometri

Berdasarkan MKJI 1997 kondisi geometri yang dibutuhkan untuk menganalisis suatu ruas jalan adalah situasi, penampang melintang jalan dan pengaturan lalu lintas.

4. Hambatan Samping

Hambatan samping merupakan dampak terhadap kinerja lalu lintas dari aktivitas samping segmen jalan, seperti pejalan kaki, kendaraan umum/kendaraan lain berhenti, kendaraan masuk/keluar sisi jalan dan kendaraan lambat. Data kondisi lingkungan yang dibutuhkan untuk menganalisis ruas jalan sesuai MKJI 1997 adalah sebagai berikut :

a. Kelas Ukuran Kota

Kelas ukuran kota ditunjukkan pada tabel berikut berdasarkan perkiraan jumlah penduduk.

Tabel 2.1 Kelas ukuran kota berdasarkan jumlah penduduk

| Ukuran Kota | Jumlah Penduduk |
|--------------|-----------------|
| Sangat Kecil | <0,1 |
| Kecil | 0,1 – 0,5 |
| Sedang | 0,5 – 1,0 |
| Besar | 1,0 – 3,0 |

| | |
|--------------|-----------------|
| Ukuran Kota | Jumlah Penduduk |
| Sangat Besar | >3,0 |

Sumber : MKJI 1997

b. Tipe lingkungan jalan

Lingkungan jalan diklasifikasikan dalam kelas menurut tata guna lahan dan aksesibilitas jalan tersebut dari aktivitas sekitarnya. Hal ini ditetapkan secara kualitatif dari pertimbangan teknik lalu lintas dengan bantuan tabel 2.3 sebagai berikut :

Tabel 2.2 Tipe Lingkungan Jalan

| | |
|----------------|--|
| Komersial | Tata guna lahan komersial (misal: perkotaan, rumah makan, perkantoran) dengan jalan masuk langsung bagi pejalan kaki dan kendaraan |
| Pemukiman | Tata guna lahan tempat tinggal dengan depan jalan masuk bagi pejalan kaki dan kendaraan |
| Akses Terbatas | Tanpa jalan masuk atau jalan masuk langsung terbatas (misal: karena adanya penghalang fisik, jalan samping, dsb) |

Sumber: MKJI 1997

c. Kelas Hambatan Samping

Hambatan samping menunjukkan pengaruh aktivitas samping jalan di daerah tinjauan pada arus lalu lintas yang mempengaruhi penurunan kapasitas dan kinerja jalan. Misalnya, pejalan kaki yang menyebrangi jalan, angkutan yang berhenti untuk menurunkan dan menaikkan penumpang, kendaraan keluar masuk area dan tempat parkir yang memakan ruang jalan. Hambatan samping ditentukan secara kualitatif dengan pertimbangan teknik lalu lintas yang tinggi, sedang atau rendah. Berikut ini adalah tabel kelas hambatan samping berdasarkan MKJI 1997:

Tabel 2.3 Penentuan Kelas Hambatan Samping (SFC)

| Kelas Hambatan Samping (SFC) | Kode | Jumlah berbobot kejadian per 200 m per jam (dua sisi) | Kondisi Khusus |
|------------------------------|------|---|--------------------------|
| Sangat Rendah | VL | < 100 | Daerah pemukiman : jalan |

| Kelas Hambatan Samping (SFC) | Kode | Jumlah berbobot kejadian per 200 m per jam (dua sisi) | Kondisi Khusus |
|------------------------------|------|---|---|
| Rendah | L | 100 – 299 | samping tersedia Derah pemukiman : |
| Sedang | M | 300 – 499 | beberapa angkutan umum Daerah industri : beberapa |
| Tinggi | H | 500 – 899 | toko sisi jalan Daerah komersial : |
| Sangat Tinggi | VH | > 900 | aktivitas sisi jalan tinggi Daerah komersial : aktivitas pasar sisi jalan |

Sumber: MKJI 1997

2.5.2. Kecepatan Arus Bebas

Kecepatan arus bebas diartikan sebagai kecepatan pada tingkat arus nol, yaitu kecepatan yang akan dipilih pengemudi jika mengendarai kendaraan bermotor tanpa dipengaruhi oleh kendaraan bermotor lain di jalan.

Menurut MKJI 1997, kecepatan arus bebas dihitung berdasarkan rumus berikut:

$$FV = (FV_0 + FV_W) \times FFV_{SF} \times FFV_{CS} \dots \dots \dots (2.6)$$

Dengan :

FV = Kecepatan arus bebas kendaraan ringan pada kondisi lapangan (km/jam)

FV₀ = kecepatan arus bebas dasar kendaraan ringan (km/jam)

FV_W = Faktor penyesuaian untuk lebar jalur lalu lintas efektif (km/jam) (penjumlahan)

FFV_{SF} = Faktor penyesuaian untuk kondisi hambatan samping (perkalian)

FFV_{CS} = Faktor penyesuaian ukuran kota (perkalian)

2.5.2.1 Kecepatan Arus Bebas Dasar (FV₀)

Tabel berikut merupakan nilai kecepatan arus bebas dasar menurut MKJI 1997

Tabel 2.4 kecepatan arus bebas (FV_0) untuk jalan perkotaan

| Tipe Jalan | Kecepatan arus bebas | | | |
|--|----------------------|--------------------|-----------------|-----------------------------|
| | Kendaraan ringan LV | Kendaraan Berat HV | Sepeda motor MC | Semua kendaraan (rata-rata) |
| Enam-lajur terbagi (6/2 D) atau Tiga-lajur satu-arah (3/1) | 61 | 52 | 48 | 57 |
| Empat-lajur terbagi (4/2 D) atau Dua-lajur satu-arah (2/1) | 57 | 50 | 47 | 55 |
| Empat-lajur-tak-terbagi (4/2 UD) | 53 | 46 | 43 | 51 |
| Dua-lajur tak-terbagi (2/2 UD) | 44 | 40 | 40 | 42 |

Sumber : MKJI 1997

2.5.2.2 Faktor Penyesuaian

Faktor penyesuaian kecepatan arus bebas meliputi:

1. Faktor penyesuaian Kecepatan Arus Bebas untuk Lebar Jalur Lalu-Lintas (FV_W) pada kecepatan arus bebas kendaraan ringan, jalan perkotaan dapat dilihat pada MKJI 1997 Tabel B-2:1
2. Faktor Penyesuaian Kecepatan Arus Bebas untuk Hambatan Samping (FFV_{SF})

Nilai faktor penyesuaian akibat hambatan samping berdasarkan pada lebar bahu atau jarak kereb-penghalang.

a. Jalan dengan bahu

Faktor penyesuaian akibat hambatan samping dan lebar bahu (FFV_{SF}) pada kecepatan arus bebas kendaraan ringan untuk jalan perkotaan dengan bahu dapat dilihat pada MKJI Tabel B-3:1.

b. Jalan dengan kereb

Faktor penyesuaian akibat hambatan samping dan jarak kereb-penghalang (FFV_{SF}) pada kecepatan arus bebas kendaraan ringan untuk jalan perkotaan dengan kereb dapat dilihat pada MKJI Tabel B-3:2.

c. Faktor penyesuaian FFV_{SF} untuk jalan enam-lajur

Faktor penyesuaian kecepatan arus bebas untuk jalan enam-lajur dapat ditentukan menggunakan nilai FC_{SF} untuk jalan empat-lajur yang diberikan pada tabel B-3:1 dan B-3:2 disesuaikan dengan seperti di bawah ini:

$$FFV_{6,SF} = 1 - 0,8 \times (1 - FC_{4,SF}) \dots \dots \dots (2.7)$$

Dengan:

$FFV_{6,SF}$ = faktor penyesuaian kapasitas untuk jalan enam-lajur

$FC_{4,SF}$ = faktor penyesuaian kapasitas untuk jalan empat-lajur

3. Faktor penyesuaian arus bebas untuk ukuran kota (FC_{CS})

Tabel 2.5 Faktor penyesuaian kecepatan arus bebas untuk ukuran kota (FC_{CS})

| Ukuran Kota (Juta Penduduk) | Faktor penyesuaian untuk ukuran kota |
|-----------------------------|--------------------------------------|
| <0,1 | 0,90 |
| 0,1 - 0,5 | 0,93 |
| 0,5 - 1,0 | 0,95 |
| 1,0 - 3,0 | 1,00 |
| >3,0 | 1,03 |

4. Penentuan Kecepatan Arus Bebas

a. Kecepatan arus bebas kendaraan ringan

Kecepatan arus bebas kendaraan ringan (LV) dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$FV = (FV_0 + FV_w) \times FFV_{SF} \times FFV_{CS} \dots \dots \dots (2.8)$$

Dengan :

FV = Kecepatan arus bebas kendaraan ringan pada kondisi lapangan (km/jam)

FV_0 = kecepatan arus bebas dasar kendaraan ringan (km/jam)

FV_w = Faktor penyesuaian untuk lebar jalur lalu lintas efektif (km/jam) (penjumlahan)

FFV_{SF} = Faktor penyesuaian untuk kondisi hambatan samping (perkalian)

FFV_{CS} = Faktor penyesuaian ukuran kota (perkalian)

b. Kecepatan arus bebas tipe kendaraan lain

Meskipun tidak dipakai sebagai ukuran kinerja lalu-lintas dalam Manual ini, kecepatan arus bebas tipe kendaraan lain dapat juga ditentukan mengikuti prosedur di bawah:

- 1) Menghitung penyesuaian total (km/jam) kecepatan arus bebas kendaraan ringan berupa persamaan berikut:

$$FFV = FV_0 - FV \dots\dots\dots(2.9)$$

Dengan:

FFV = Penyesuaian kecepatan arus bebas LV (km/jam)

FV₀ = Kecepatan arus bebas dasar LV (km/jam)

FV = Kecepatan arus bebas LV (km/jam)

- 2) Menghitung kecepatan arus bebas kendaraan berat (HV)

$$FV_{HV} = FV_{HV.0} - FFV \times FV_{HV.0} / FV_0 \dots\dots\dots(2.10)$$

Dengan:

FV_{HV.0} = kecepatan arus bebas dasar HV (km/jam)

FV₀ = kecepatan arus bebas dasar LV (km/jam)

FFV = penyesuaian kecepatan arus bebas dasar LV (km/jam)

2.5.3. Analisa Kapasitas

Kapasitas ruas jalan adalah suatu arus lalu lintas maksimum yang dapat melintas dengan stabil pada suatu potongan melintang jalan pada keadaan (geometrik, pemisah arah, kapasitas ditentukan untuk arus dua arah) tetapi untuk jalan dengan banyak lajur, arus dipisahkan masing-masing dan kapasitas ditentukan tiap lajurnya.

Menurut MKJI 1997, besar kapasitas jalan dihitung dengan rumus:

$$C = C_0 \times F_{CW} \times F_{CSP} \times F_{CSF} \times F_{CSC} \dots\dots\dots(2.11)$$

Dengan :

C = kapasitas

C₀ = kapasitas dasar (smp/jam)

F_{CW} = faktor penyesuaian lebar lalu lintas

F_{CSP} = faktor penyesuaian pemisah jalan

FC_{SF} = faktor penyesuaian hambatan samping

FC_{SC} = faktor penyesuaian ukuran kota

2.5.3.1 Kapasitas Dasar (C_0)

Penentuan nilai kapasitas dasar untuk jalan dua lajur arah tak terbagi dengan menggunakan Tabel 2.6 berikut:

Tabel 2.6 Kapasitas dasar jalan perkotaan

| Tipe Jalan/ Alinemen | 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 : MKJI 1997

2.5.3.2 Faktor Penyesuaian

1. Faktor penyesuaian kapasitas akibat lebar jalur lalu lintas (FC_W)

Faktor penyesuaian akibat lebar jalan didasarkan pada lebar efektif jalur lalu lintas untuk jalan perkotaan dapat dilihat pada MKJI 1997 Tabel C-2:1

2. Faktor penyesuaian kapasitas akibat pemisah arah (FC_{WB})

Khusus jalan tak terbagi faktor penyesuaian untuk pemisah arah dapat dilihat pada MKJI 1997 Tabel C-3:1

3. Faktor penyesuaian kapasitas untuk hambatan samping (FC_{SF})

a. Jalan dengan bahu

Faktor penyesuaian kapasitas untuk pengaruh hambatan samping dan lebar bahu (FC_{SF}) pada jalan perkotaan dengan bahu dapat dilihat pada MKJI 1997 C-4:1.

b. Jalan dengan kereb

Faktor penyesuaian kapasitas akibat hambatan samping berdasarkan pada jarak antara kereb dengan penghalang (FC_{SF}) pada jalan perkotaan dengan kereb dapat dilihat pada MKJI 1997 Tabel C-4:1.

c. Faktor penyesuaian FC_{SF} untuk jalan enam-lajur

Faktor penyesuaian kapasitas untuk jalan enam-lajur dapat ditentukan dengan menggunakan nilai FC_{SF} untuk jalan empat-lajur yang diberikan pada tabel B-3:1 dan B-3:2 disesuaikan dengan persamaan seperti di bawah ini:

$$FFV_{6,SF} = 1 - 0,8 \times (1 - FC_{4,SF}) \dots \dots \dots (2.12)$$

Dengan:

$FFV_{6,SF}$ = faktor penyesuaian kapasitas untuk jalan enam-lajur

$FC_{4,SF}$ = faktor penyesuaian kapasitas untuk jalan empat-lajur

4. Faktor penyesuaian kapasitas ukuran kota

Faktor penyesuaian ukuran kota didasarkan pada jumlah penduduk di kota yang bersangkutan, seperti yang ada di MKJI 1997 Tabel C-5:1.

2.5.4. Perilaku Lalu Lintas

1. Derajat Kejenuhan (DS)

Derajat kejenuhan merupakan rasio arus terhadap kapasitas yang digunakan sebagai faktor kunci dalam penentuan kinerja lalu lintas pada simpang maupun ruas jalan. Nilai DS menunjukkan apakah ruas jalan bermasalah dengan kapasitas atau tidak. DS dihitung menggunakan arus dan kapasitas yang dinyatakan dalam smp/jam

$$DS = \frac{Q}{C} \dots \dots \dots (2.13)$$

(MKJI 1997)

Dengan:

Q = arus (smp/jam)

C = kapasitas

2. Kecepatan dan Waktu Tempuh

Kecepatan tempuh digunakan sebagai ukuran utama kinerja ruas jalan karena mudah dimengerti dan diukur, serta merupakan masukan yang penting bagi biaya pemakai jalan dalam analisis ekonomi. Kecepatan tempuh didefinisikan sebagai rata-rata ruang kendaraan ringan sepanjang ruas jalan :

$$V = \frac{L}{TT} \dots \dots \dots (2.14)$$

Sehingga waktu tempuh dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$TT = \frac{L}{V} \dots \dots \dots (2.15)$$

Dengan :

- V = Kecepatan ruang rata-rata kendaraan ringan (km/jam)
- L = Panjang arus (km)
- TT = Waktu tempuh rata-rata kendaraan ringan sepanjang ruas (jam)

2.6 Langkah-langkah Penentuan EMP dan Kinerja Ruas Jalan

2.6.1. Langkah-langkah Penentuan Nilai EMP

1. Menghitung koefisien regresi
 - a. Menghitung volume kendaraan yang melewati ruas jalan yang akan dilakukan penelitian.
 - b. Data volume yang didapat diolah dan dimasukkan dalam penelitian menggunakan bantuan *software* bantu analisa statistik untuk perhitungan analisis regresi linier berganda.
 - c. Melakukan Uji Hipotesis yaitu uji-T dan uji-F
2. Menentukan persamaan dan nilai EMP setiap jenis kendaraan.

2.6.2. Langkah-langkah Perhitungan Kinerja Ruas Jalan Perkotaan

1. Data Masukan
 - a. Data umum
 - b. Data geometri
 - c. Kondisi arus lalu lintas (menggunakan faktor konversi EMP berdasarkan perhitungan metode analisis regresi linier dan MKJI 1997)
 - d. Kondisi lingkungan
2. Kecepatan
 - a. Kecepatan arus dasar bebas dasar

- Menggunakan tabel 2.4 dan memasukkannya pada kolom 2 formulir UR-3
- b. Penyesuaian untuk lebar jalan lalu lintas
Menentukan penyesuaian untuk lebar jalur lalu lintas dari Tabel B-2:1 mkji 1997 di atas berdasarkan lebar jalur lalu lintas efektif (W_C) yang dicatat pada Formulir UR-1. Masukkan penyesuaian FV_W pada kolom 3, Formulir UR-3. Kemudian menghitung jumlah kecepatan arus bebas dasar dan penyesuaian ($FV_O + FV_W$) dan memasukkan hasilnya pada kolom 4.
 - c. Faktor penyesuaian untuk kondisi hambatan samping
Menggunakan tabel B-3:1 atau B-3:2 dan memasukkannya pada kolom 5 formulir UR-3.
 - d. Faktor penyesuaian akibat ukuran kota
Menggunakan tabel 2.5 dan memasukkannya pada kolom 6 formulir UR-3.
 - e. Kecepatan arus bebas
Mengalikan kolom (4),(5) dan (6) memasukkannya pada kolom 7 formulir UR-3
3. Kapasitas
- a. Kapasitas dasar
Menggunakan tabel 2.6 dan memasukkannya pada kolom 11 formulir UR-3
 - b. Faktor penyesuaian untuk lebar jalur lalu lintas
Menggunakan tabel C-2:1 pada MKJI 1997 dan memasukkannya pada kolom 12 formulir UR-3.
 - c. Faktor penyesuaian untuk pemisah arah
Menggunakan tabel C-3:1 pada MKJI 1997 dan memasukkannya pada kolom 13 formulir UR-3.
 - d. Faktor penyesuaian untuk kondisi hambatan samping
Menggunakan tabel C-4:1 pada MKJI 1997 dan memasukkannya pada kolom 14 formulir UR-3.

- e. Faktor penyesuaian akibat ukuran kota
Menggunakan tabel C-5:1 pada MKJI 1997 dan memasukkannya pada kolom 15 formulir UR-3.
 - f. Kapasitas
Mengalikan kolom (11), (12), (13), (14) dan (15) memasukkannya pada kolom 16 formulir UR-3
4. Perilaku Lalu Lintas (Tingkat Kinerja Ruas)
- a. Derajat kejenuhan
Menggunakan persamaan 2.12 dan memasukkannya pada kolom 22 formulir UR-3.
 - b. Kecepatan
Menggunakan persamaan 2.13 dan memasukkannya pada kolom 23 formulir UR-3.
 - c. Panjang segmen
Sesuai data panjang yang diperoleh saat survey di lapangan
 - d. Waktu tempuh
Menggunakan persamaan 2.14 dan memasukkannya pada kolom 24 formulir UR-3.

2.7 Penelitian Terdahulu

- a. Penelitian ini dilakukan oleh Anita Wulandari dari Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret yang berjudul Studi Penetapan Nilai Ekuivalensi Mobil Penumpang Kendaraan Bermotor menggunakan Metode Time Headway dan Aplikasinya untuk Menghitung Kinerja Ruas Jalan (Kasus pada Ruas Jalan Raya Solo – Surakarta KM.7). Penelitian ini berfokus pada perhitungan nilai Ekuivalensi Mobil Penumpang (EMP) pada ruas jalan arteri yang berada di Kota Surakarta pada jalan dengan tipe 4/2 UD.

Tabel 2.7 Penelitian Terdahulu 1

| Penulis | Judul Penelitian | Objek Penelitian | Variabel Penelitian | Metodologi Penelitian |
|-----------------|--|--|--|---|
| Anita Wulandari | Studi Penetapan Nilai Ekuivalensi Mobil Penumpang (EMP) Kendaraan Bermotor Menggunakan Metode Time Headway dan Aplikasinya untuk menghitung Kinerja Ruas Jalan (Kasus pada Ruas Jalan Raya Solo-Kartasura km. 7) | <ul style="list-style-type: none"> • Ruas jalan raya Solo-Surakarta KM 7. | <ul style="list-style-type: none"> • Jalan Arteri • Tipe jalan 4/2 UD. | Metode yang digunakan adalah time headway. Metodologi penelitian yang dilakukan meliputi: studi literatur berupa mengumpulkan data dari buku referensi dan teori-teori dasar. Survei pendahuluan berupa penentuan lokasi dan penentuan jam puncak. Desain survei berupa penentuan alat, penentuan tugas operator handycam dan suveyor dan desain formulir survei. Persiapan survei berupa |

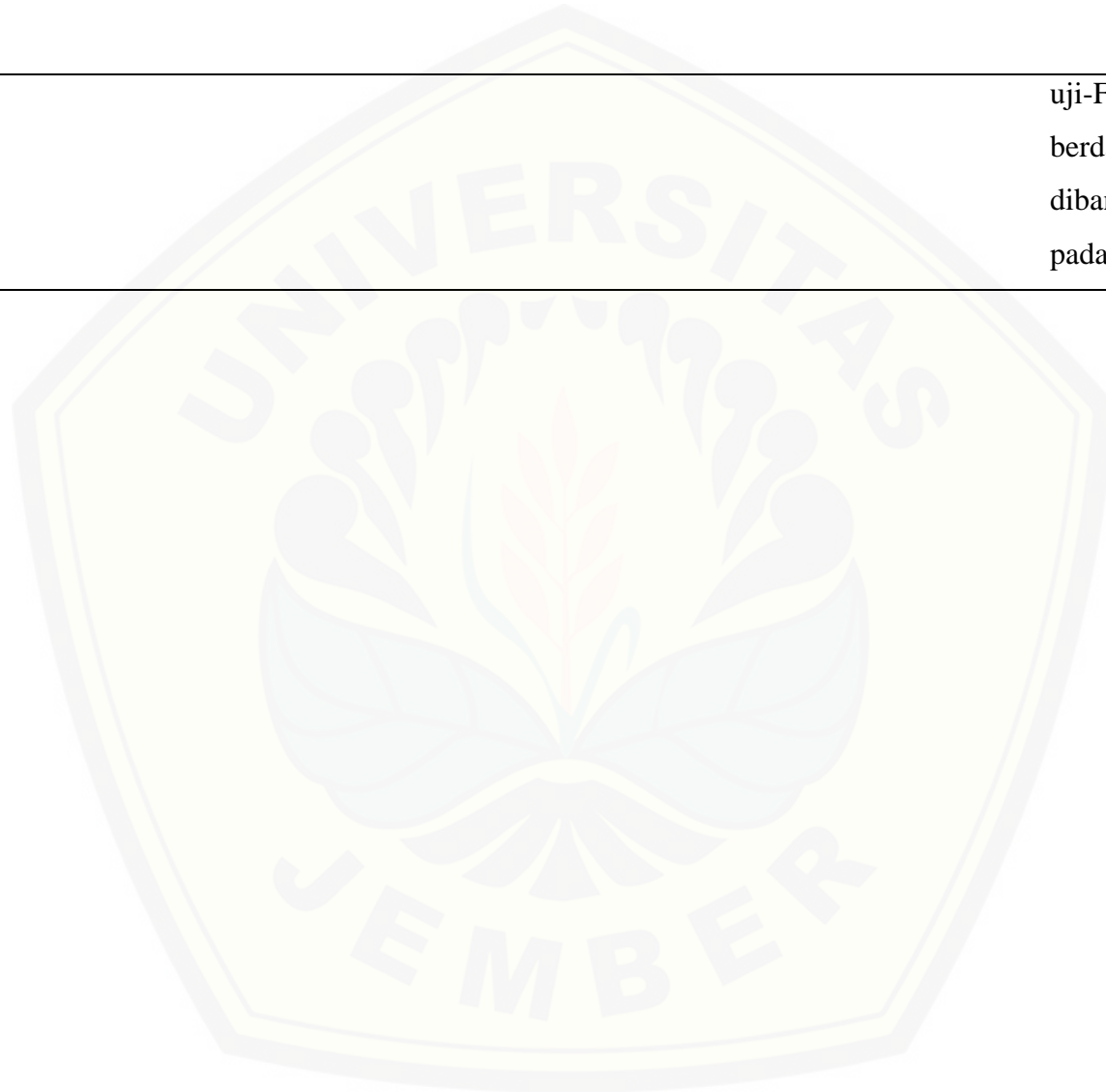
pengecekan form, penempatan alat, penempatan surveyor. Survei primer berupa perekaman volume lalu lintas dan time headway. Analisis data menggunakan regresi linier dan rasio headway.

- b. Penelitian ini dilakukan oleh Wayan Juniarta dari jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Udayana Bali yang berjudul Penentuan Nilai Ekuivalensi Mobil Penumpang pada Jalan Perkotaan.

Tabel 2.8 Penelitian Terdahulu 2

| Penulis | Judul Penelitian | Objek Penelitian | Variabel Penelitian | Metodologi Penelitian |
|----------------|---|--|---|--|
| Wayan Juniarta | Penentuan Nilai Ekuivalensi Mobil Penumpang pada Ruas Jalan Perkotaan | <ul style="list-style-type: none"> Ruas jalan raya sesetan. | <ul style="list-style-type: none"> Jalan Perkotaan Tipe jalan 2/2 UD. | Penelitian ini menggunakan metode regresi linier. Penelitian ini dilakukan dengan pengamatan melalui video dan pencatatan jumlah kendaraan di formulir. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang meliputi survai inventor berupa lebar jalur dan tipe jalan serta survei volume lalu lintas berupa arus total Q dan Q terklasifikasi. Data volume lalu lintas dikalibrasi kemudian hasil dari kalibrasi diuji dengan uji-t dan |

uji-F. Setelah didapatkan hasil berdasarkan analisis kemudian dibandingkan dengan nilai EMP pada MKJI 1997.



- c. Penelitian ini dilakukan oleh Nara Malika Putri dari Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Universitas Jember. Penelitian ini dilakukan di ruas Jalan Ahmad Yani dan PB. Sudirman kota Jember dengan judul Penentuan Ekuivalensi Mobil Penumpang (EMP) Menggunakan Metode Analisis Regresi Linier (Studi Kasus Jl. A. Yani dan PB. Sudirman, Jember)

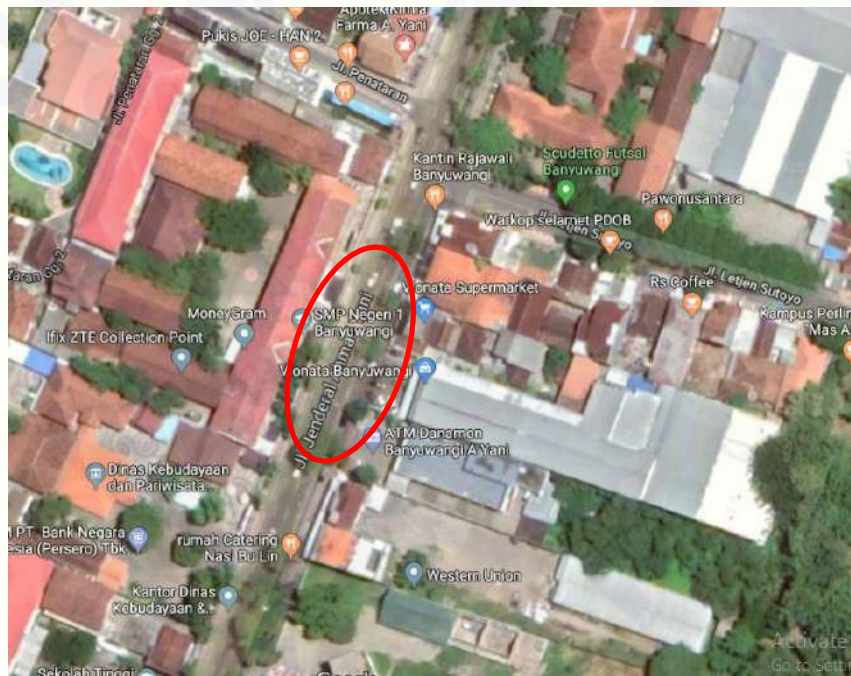
Tabel 2.9 Penelitian Terdahulu 3

| Penulis | Judul Penelitian | Objek Penelitian | Variabel Penelitian | Metodologi Penelitian |
|---|---|--|--|---|
| Nara Malika Putri, Akhmad Hasanuddin dan Sonya Sulistyono | Penentuan Ekuivalen Mobil Penumpang (EMP) Menggunakan Metode Analisis Regresi Linier (Studi Kasus Jl. A. Yani dan PB. Sudirman, Jember) | <ul style="list-style-type: none"> Ruas jalan A. Yani dan PB. Sudirman, Jember) | <ul style="list-style-type: none"> Jalan Perkotaan Tipe jalan 2/2 UD dan 3/1 | Peneltian ini menggunakan metode regresi linier berganda dimana menggunakan variabel bebas dan variabel terikat. Variabel bebas yang digunakan adalah Light Vehicle (LV) dan variabel bebasnya adalah Motorcycle (MC) dan Heavy Vehicle (HV). |

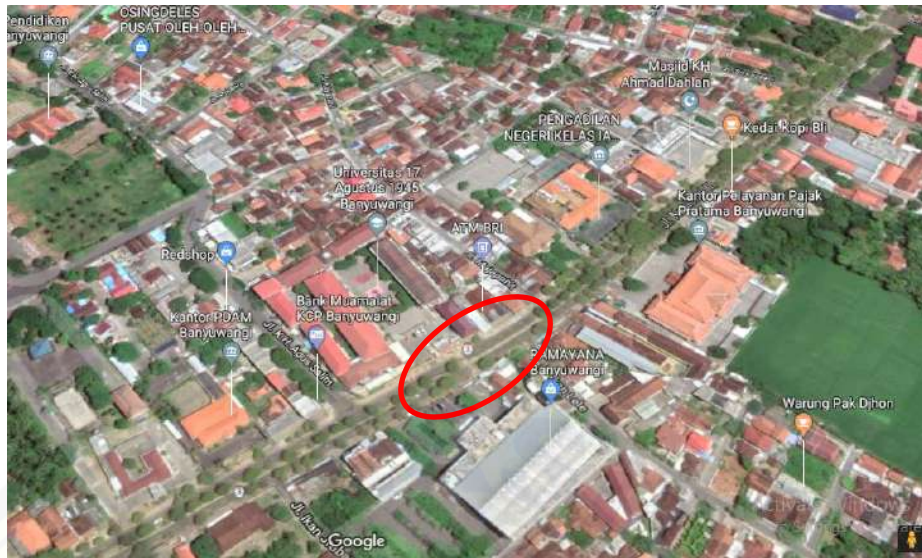
BAB 3. METODE PENELITIAN

3.1 Lokasi dan Waktu Penelitian

Ruas jalan Jendral Ahmad Yani dan Adi Sucipto kota Banyuwangi merupakan kawasan komersial yang memiliki volume yang cukup padat. Pelaksanaan perekaman dilakukan pada hari-hari aktif kerja, yaitu hari senin sampai dengan hari kamis. Jam yang diambil pada saat hari kerja adalah jam puncak. Pengambilan data dilakukan pada saat jam puncak karena saat jam puncak kondisi lalu lintas dinilai berada pada kapasitas volume tertingginya. Pelaksanaan survei arus lalu lintas dilakukan dengan menggunakan kamera video. Peta lokasi penelitian dapat dilihat pada gambar 3.1 dan 3.2 berikut ini :



Gambar 3.1 Peta Lokasi Penelitian 1



Gambar 3.2 Peta Lokasi Penelitian 2

3.2 Pengumpulan Data Penelitian

Pada penelitian ini dibutuhkan data berupa data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang didapatkan secara langsung ataupun berupa data mentah, sedangkan data sekunder merupakan data yang didapat dari penelitian-penelitian terdahulu maupun instansi terkait.

3.2.1 Data Primer

Data primer yang dibutuhkan dalam penelitian ini meliputi inventarisasi ruas dan survei arus lalu lintas dalam kondisi jenuh. Pengambilan data arus lalu lintas dalam kondisi jenuh dilakukan dengan cara merekam menggunakan kamera. Untuk selanjutnya hasil rekaman dilakukan pencacahan volume kendaraan.

1. Survei Inventarisasi Ruas

Survei inventarisasi dilakukan untuk mengetahui karakteristik ruas jalan yang ditinjau dan kelancaran arus lalu lintas serta keselamatan pengguna jalan. Pengukuran dan pengamatan di lapangan meliputi :

a. Peralatan yang digunakan

Adapun peralatan yang digunakan dalam survei inventarisasi adalah sebagai berikut :

- 1) Roll meter atau walking distance meter, untuk mengukur lebar lajur lajur, bahu jalan dan lain-lain.

- 2) Kamera, untuk dokumentasi
 - 3) Formulir survei, untuk pencatatan dari hasil pengamatan
 - 4) Alat tulis dan papan survei.
- b. Data Geometrik Ruas
 - 1) Lokasi Ruas
 - 2) Lebar masing-masing lajur.
 - c. Data Marka Jalan
 - 1) Dimensi dan kondisi marka
 - 2) Kondisi marka terhadap tepi perkerasan.
2. Survei Arus Lalu Lintas
- Survei arus jenuh dilakukan pada saat jam puncak pada ruas jalan dalam kondisi jenuh. Dalam melakukan survei arus jenuh terdapat dua tahapan, yaitu:
- a. Peralatan yang Dibutuhkan
- Adapun peralatan yang dibutuhkan dalam survei arus jenuh adalah sebagai berikut:
- 1) Komputer/laptop, untuk memutar hasil rekaman arus lalu lintas
 - 2) Counter, untuk menghitung volume kendaraan yang melintas.
 - 3) Formulir survei, untuk mencatat hasil dari pengamatan.
 - 4) Alat tulis dan papan survei
3. Ekstraksi Data
- Tidak semua data yang didapatkan dalam video digunakan dalam penelitian ini. Ada beberapa yang perlu dieliminasi untuk mendapatkan hasil penelitian yang bersifat konstan. Hal-hal yang dapat menyebabkan data dieliminasi adalah sebagai berikut:
- a. Kondisi arus lalu lintas yang macet.
 - b. Adanya jarak antar kendaraan yang cukup panjang.

3.2.2 Data Sekunder

Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari counting manual. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan kamera yang

dipasang pada lokasi yang sudah ditetapkan yang kiranya tidak mengganggu aktivitas pada ruas jalan Jendral Ahmad Yani dan Adi Sucipto.

3.3 Pengamatan Data EMP Metode Regresi Linear

Data yang diperoleh dari rekaman kamera kemudian diolah menggunakan komputer/laptop dan kemudian hasilnya dicatat dalam formulir survei dengan mengamati hasil dari rekaman. Pada saat pengumpulan data ini, survei yang dilakukan adalah survei arus jenuh pada kondisi jam puncak untuk menghitung nilai ekivalensi mobil penumpang (emp) di lapangan menggunakan metode regresi linear. Berikut merupakan cara mengolah data menggunakan metode regresi linear:

1. Memutar kembali hasil rekaman dari kamera di laptop/komputer dengan bantuan video player, sehingga video dapat diputar ulang dan mendapatkan hasil dengan teliti.
2. Menentukan koefisien dan jenis kendaraan yang akan diamati.
3. Mencatat waktu kendaraan menggunakan stopwatch pada saat kendaraan melewati titik pengamatan (garis henti) yang telah ditentukan.
4. Pencatatan dimulai pada jam puncak setiap 15 menit.

3.4 Matrik Penelitian

Matriks penelitian dapat dilihat pada tabel 3.1

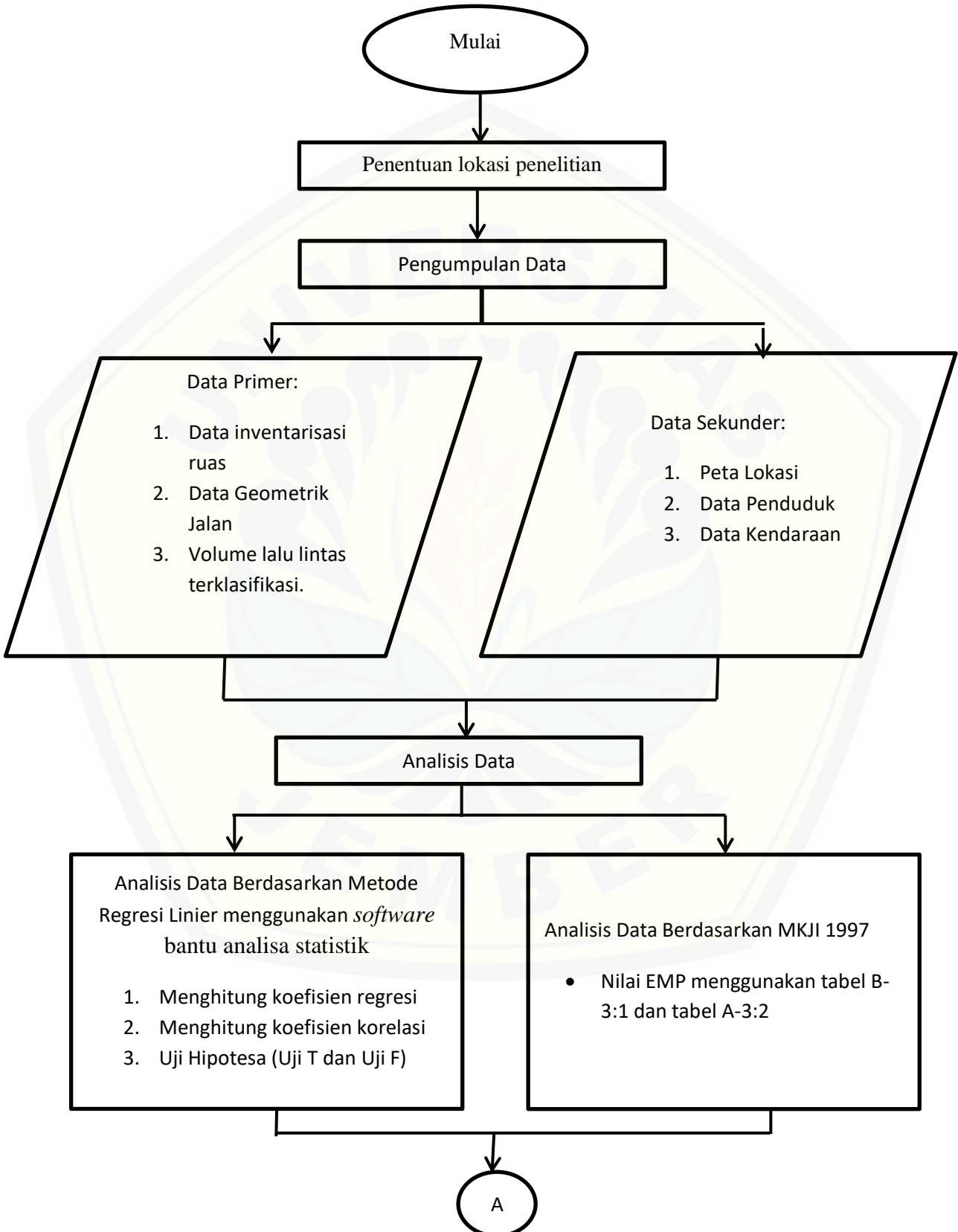
Tabel 3.1 Matriks Penelitian

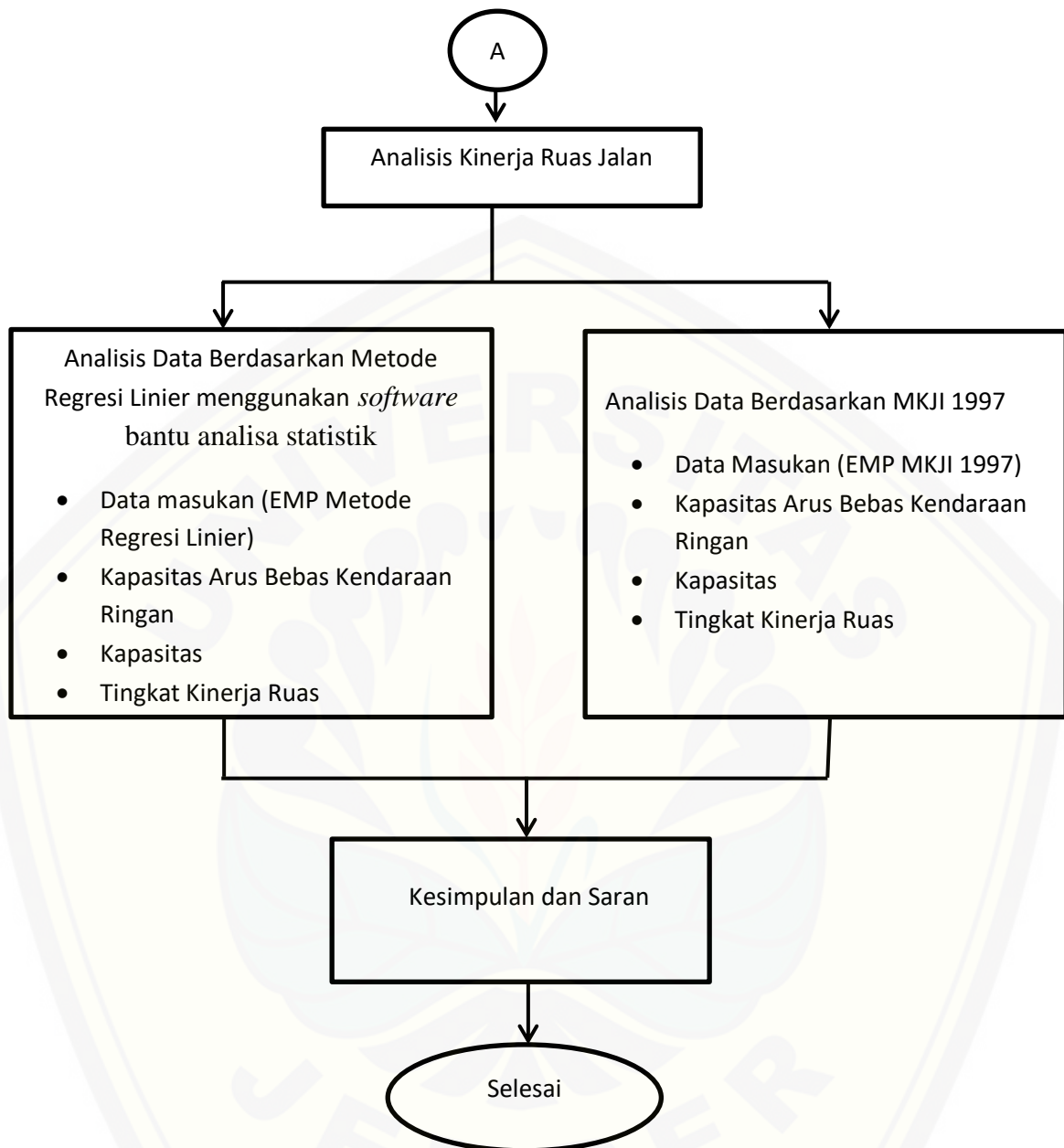
| | |
|---------------------------|---|
| Judul | PERBANDINGAN NILAI EMP PADA MKJI 1997 DENGAN EMP LAPANGAN MENGGUNAKAN METODE <i>REGRESI LINIER</i> PADA RUAS JALAN (JENDRAL AHMAD YANI DAN ADI SUCIPTO) BANYUWANGI |
| Rumusan Masalah | <ol style="list-style-type: none"> 1. Berapakah nilai EMP di lapangan dengan menggunakan metode regresi linear? 2. Bagaimana perbandingan kinerja yang diperoleh di lapangan dengan nilai EMP yang ada di MKJI 1997 ? |
| Tujuan Penelitian | <ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk mendapatkan nilai EMP yang dihitung menggunakan metode regresi linear. 2. Untuk mengetahui perbandingan kinerja yang diperoleh di lapangan dengan nilai emp yang ada di MKJI 1997? |
| Manfaat Penelitian | <ol style="list-style-type: none"> 1. Menjadi bahan masukan pada MKJI 1997 untuk penentuan nilai EMP dari analisis. 2. Menjadi bahan masukan bagi instansi terkait sebagai bahan untuk meningkatkan kinerja ruas yang lebih baik. |
| Batasan Masalah | <ol style="list-style-type: none"> 1. Penelitian ini dilakukan pada ruas jalan Jendral Ahmad Yani dan Adi Sucipto kota |

| | |
|---------------------------------|---|
| | <p>Banyuwangi.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Survei yang dilakukan dalam penelitian ini adalah pada jam puncak hari kerja senin sampai dengan kamis. 3. Kendaraan yang ditinjau dalam survei penelitian ini adalah motorcycle (MC) dan <i>Light Vehicle</i> (LV). |
| <p>Metode Penelitian</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengumpulan data 2. Penentuan lokasi penelitian 3. Inventarisasi ruas 4. Data geometrik jalan 5. Volume lalu lintas 6. Counting volume lalu lintas 7. Mencari data penduduk, data kendaraan, peta lokasi. 8. Pengamatan dan pengolahan data. 9. Uji Hipotesis (Uji T dan Uji-F) menggunakan <i>software</i> bantu analisa statistik. 10. Perhitungan data nilai EMP menggunakan Regresi Linier. 11. Perbandingan EMP MKJI 1997 dengan EMP Regresi Linier. 12. Kesimpulan dan Saran. |

3.5 Diagram Alir Penelitian

Diagram alir penelitian dapat dilihat pada gambar 3.3 berikut:





Gambar 3.3 Diagram Alir

BAB 5. PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari hasil analisa dan perhitungan pada pembahasan sebelumnya, didapatkan kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil perhitungan regresi linier, nilai EMP yang untuk Jalan Adi Sucipto adalah 0,248 dan 3,447 untuk MC serta 0,293 dan 3,212 untuk HV. Sedangkan nilai EMP yang diperoleh pada Jalan Jendral Ahmad Yani yaitu 0,125 untuk MC dan 4,350 untuk HV.
2. Kinerja ruas yang didapat pada Jalan Adi Sucipto kanan pada jam puncak pagi, siang dan sore dengan menggunakan EMP regresi linier diperoleh arus lalu lintas sebesar 615, 795 dan 956 smp/jam dengan DS sebesar 0,23, 0,30 dan 0,36 dengan perbandingan sebesar 15%, 9% dan 11%. Untuk jalan Adi Sucipto kiri diperoleh arus lalu lintas sebesar 670, 615 dan 768 smp/jam dengan DS 0,26, 0,23, 0,29 dengan prosentase 19%, 4% dan 16%. Untuk jalan Jendral Ahmad Yani didapatkan arus lalu lintas sebesar 1015, 1156 dan 1247 smp/jam dengan DS 0,22, 0,25 dan 0,26 dengan prosentase 20%, 25% dan 22%.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan perhitungan emp dan kinerja ruas jalan, maka saran yang bisa disimpulkan adalah sebagai berikut:

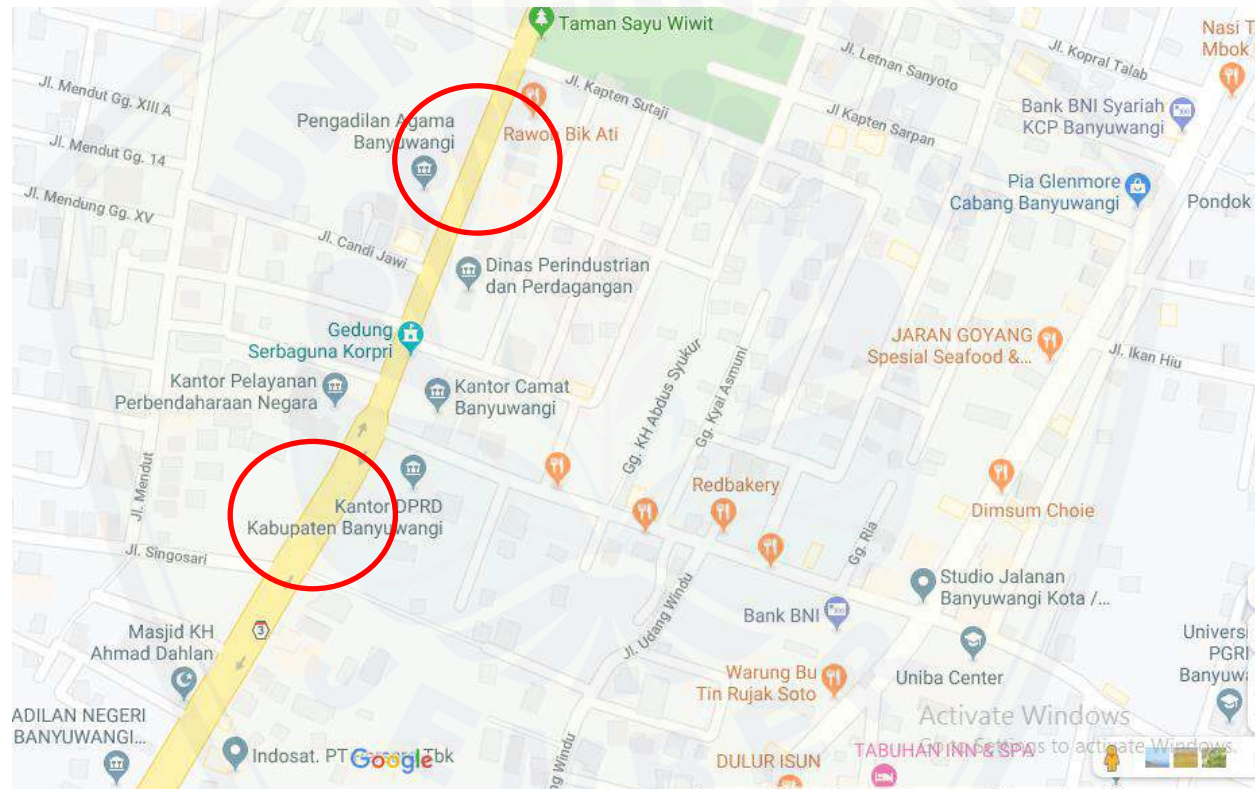
1. Penelitian nilai emp untuk ruas jalan yang mempunyai karakteristik yang serupa perlu dilakukan dengan metode lain seperti metode Time Headway untuk membandingkan metode yang lebih spesifik untuk digunakan.
2. Untuk mendapatkan data yang akurat, ruas jalan perkotaan yang dipilih untuk diteliti sebaiknya yang bisa dilewati berbagai jenis kendaraan berat.

DAFTAR PUSTAKA

- Andiani, C. A. (2013). Studi Penetapan Nilai Ekuivalensi Mobil Penumpang (EMP) Kendaraan Bermotor menggunakan Metode Time Headway dan Aplikasinya untuk menghitung Kinerja Ruas Jalan (Kasus pada Ruas Jalan Raya Solo-Sragen KM. 12) . *Matriks Teknik Sipil* , 15-21..
- Direktorat Jenderal Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum. 1970. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997*
- Ingle, Anthony. 2004. *Development of Passenger Car Equivalents for Basic Freeway Segments*, Thesis, Master of Science in Civil Engineering. Virginia Polytechnic Institute and State University
- Joewono, T. B. (2015). Kajian Ekivalensi Mobil Penumpang pada Tipikal Jalan Antar Kota Empat Lajur Dua Arah Tak Terbagi. *Jurnal Jalan-Jembatan*, 1-15.
- Juniarta, W. (n.d.). Penentuan Nilai Ekivalensi Mobil Penumpang pada Ruas Jalan Perkotaan. *Jurnal Ilmiah Elektronik Infrastruktur Teknik Sipil*, 1-6.
- Lendeng, L. E. (2018). Analisa Nilai Ekivalensi Mobil Penumpang (EMP) dengan Metode Time Hedway dan Regresi Linier Berganda (Studi Kasus: Jalan Raya Tomohon). *Jurnal Sipil Stastik*, 735-742.
- Palilingan, A. G. (2018). Studi Penetapan Nilai EMP dengan Metode Rasio Headway dan Regresi L inier. *Jurnal Sipil Statik*, 315-322.
- Putri, N. M. (2014). *Penentuan Ekivalensi Mobil Penumpang (EMP) menggunakan Metode Analisis Regresi Linier (Studi Kasus Jl. A. Yani dan PB. Sudirman, Jember)*.
- Setiawan, A. (2011). Studi Penentuan Nilai Ekivalensi Mobil Penumpang (EMP) Berbagai Jenis Kendaraan pada Ruas Jalan Utama di Kota Palu. *Jurnal Rekayasa dan Manajemen Transportasi*, 17-25.
- Wulandari, A. (2011). Studi Penetapan Nilai Ekuivalensi Mobil Penumpang pada Kendaraan Berat Menggunakan Metode Time Headway dan Analisis Regresi Linier. *Tugas Akhir, Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret, Surakarta*.

LAMPIRAN A. Peta Lokasi Ruas Jalan Jendral Ahmad Yani dan Jalan Adi Sucipto, Banyuwangi

(sumber: internet)



LAMPIRAN B. Volume Lalu Lintas Jalan Adi Sucipto

Ruas Jalan : Jalan Adi Sucipto
 Arah : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Dari Arah : Jl. Letjen S. Parman

Lokasi : Jalan Adi Sucipto
 Hari/Tanggal : Senin, 30 September 2019
 Surveyor : Afifah Izza Farisa

| Pukul | MC | Light Vehicle (LV) | | | Heavy Vehicle (HV) | | | |
|-------------|--------------|----------------------------|-------------------|---------------|----------------------|-------------------------|-----------|--------------|
| | Sepeda Motor | Sedan, Jeep, Kijang, Cerry | Pick Up/Mobil Box | Angkutan Kota | Biskota, Bis Pelajar | Truk Sedang, Bis Sedang | Bus Besar | Truk Trailer |
| 06.15-06.30 | 296 | 46 | 8 | 8 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| 06.30-06.45 | 404 | 41 | 6 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 06.45-07.00 | 418 | 44 | 7 | 4 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 07.00-07.15 | 383 | 48 | 6 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 12.30-12.45 | 314 | 88 | 12 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 12.45-13.00 | 320 | 91 | 16 | 4 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 13.00-13.15 | 317 | 98 | 14 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 13.15-13.30 | 307 | 103 | 19 | 4 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| 15.45-16.00 | 383 | 89 | 13 | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| 16.00-16.15 | 443 | 102 | 21 | 4 | 0 | 2 | 1 | 0 |
| 16.15-16.30 | 494 | 104 | 18 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 16.30-16.45 | 498 | 109 | 16 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |

Ruas Jalan : Jalan Adi Sucipto
 Arah : Jl. Letjen S. Parman
 Dari Arah : Jl. Jendral Ahmad Yani

Lokasi : Jalan Adi Sucipto
 Hari/Tanggal : Senin, 30 September 2019
 Surveyor : Afifah Izza Farisa

| Pukul | MC | Light Vehicle (LV) | | | Heavy Vehicle (HV) | | | |
|-------------|--------------|----------------------------|-------------------|---------------|----------------------|-------------------------|-----------|--------------|
| | Sepeda Motor | Sedan, Jeep, Kijang, Cerry | Pick Up/Mobil Box | Angkutan Kota | Biskota, Bis Pelajar | Truk Sedang, Bis Sedang | Bus Besar | Truk Trailer |
| 06.15-06.30 | 388 | 58 | 2 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 06.30-06.45 | 414 | 54 | 4 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 06.45-07.00 | 427 | 50 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07.00-07.15 | 315 | 52 | 3 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12.30-12.45 | 334 | 76 | 20 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 12.45-13.00 | 328 | 75 | 9 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13.00-13.15 | 274 | 58 | 13 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 13.15-13.30 | 318 | 106 | 13 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15.45-16.00 | 412 | 85 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16.00-16.15 | 469 | 100 | 22 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16.15-16.30 | 451 | 83 | 18 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| 16.30-16.45 | 423 | 107 | 12 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 |

Ruas Jalan : Jalan Adi Sucipto
 Arah : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Dari Arah : Jl. Letjen S.]

Lokasi : Jalan Adi Sucipto
 Hari/Tanggal : Selasa, 1 Oktober 2019
 Surveyor : Afifah Izza Farisa

| Pukul | MC | Light Vehicle (LV) | | | Heavy Vehicle (HV) | | | |
|-------------|--------------|----------------------------|-------------------|---------------|----------------------|-------------------------|-----------|--------------|
| | Sepeda Motor | Sedan, Jeep, Kijang, Cerry | Pick Up/Mobil Box | Angkutan Kota | Biskota, Bis Pelajar | Truk Sedang, Bis Sedang | Bus Besar | Truk Trailer |
| 06.15-06.30 | 301 | 42 | 5 | 5 | | | 1 | |
| 06.30-06.45 | 382 | 54 | 6 | 2 | | 1 | 1 | |
| 06.45-07.00 | 421 | 39 | 7 | 5 | 2 | | | |
| 07.00-07.15 | 425 | 47 | 8 | 3 | 1 | | | |
| 12.30-12.45 | 308 | 63 | 5 | 2 | | 2 | | |
| 12.45-13.00 | 325 | 72 | 4 | 4 | | | | |
| 13.00-13.15 | 345 | 85 | 13 | 2 | | 1 | | 1 |
| 13.15-13.30 | 324 | 90 | 16 | 3 | | 2 | | |
| 15.45-16.00 | 360 | 84 | 13 | 2 | | 2 | | |
| 16.00-16.15 | 378 | 86 | 18 | 3 | 1 | 3 | 1 | |
| 16.15-16.30 | 371 | 90 | 18 | 2 | | 1 | | |
| 16.30-16.45 | 338 | 107 | 14 | 2 | 1 | 0 | 1 | |

Ruas Jalan : Jalan Adi Sucipto
 Arah : Jl. Letjen S. Parman
 Dari Arah : Jl. Jendral Ahmad Yani

Lokasi : Jalan Adi Sucipto
 Hari/Tanggal : Selasa, 1 Oktober 2019
 Surveyor : Afifah Izza Farisa

| Pukul | MC | Light Vehicle (LV) | | | Heavy Vehicle (HV) | | | |
|-------------|--------------|----------------------------|-------------------|---------------|----------------------|-------------------------|-----------|--------------|
| | Sepeda Motor | Sedan, Jeep, Kijang, Cerry | Pick Up/Mobil Box | Angkutan Kota | Biskota, Bis Pelajar | Truk Sedang, Bis Sedang | Bus Besar | Truk Trailer |
| 06.15-06.30 | 281 | 64 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06.30-06.45 | 416 | 73 | 4 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 06.45-07.00 | 441 | 62 | 3 | 6 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 07.00-07.15 | 376 | 68 | 3 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 12.30-12.45 | 278 | 61 | 3 | 4 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 12.45-13.00 | 327 | 53 | 5 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 13.00-13.15 | 282 | 79 | 17 | 3 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 13.15-13.30 | 275 | 96 | 14 | 3 | 0 | 4 | 0 | 1 |
| 15.45-16.00 | 348 | 86 | 10 | 1 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| 16.00-16.15 | 370 | 89 | 12 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 16.15-16.30 | 368 | 77 | 14 | 1 | 0 | 3 | 1 | 0 |
| 16.30-16.45 | 341 | 85 | 12 | 3 | 1 | 2 | 0 | 0 |

Ruas Jalan : Jalan Adi Sucipto
 Arah : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Dari Arah : Jl. Letjen S. Parman

Lokasi : Jalan Adi Sucipto
 Hari/Tanggal : Rabu, 2 Oktober 2019
 Surveyor : Afifah Izza Farisa

| Pukul | MC | Light Vehicle (LV) | | | Heavy Vehicle (HV) | | | |
|-------------|--------------|----------------------------|-------------------|---------------|----------------------|-------------------------|-----------|--------------|
| | Sepeda Motor | Sedan, Jeep, Kijang, Cerry | Pick Up/Mobil Box | Angkutan Kota | Biskota, Bis Pelajar | Truk Sedang, Bis Sedang | Bus Besar | Truk Trailer |
| 06.15-06.30 | 362 | 67 | 5 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 06.30-06.45 | 410 | 74 | 6 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 06.45-07.00 | 466 | 55 | 5 | 8 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 07.00-07.15 | 483 | 78 | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12.30-12.45 | 365 | 80 | 7 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 12.45-13.00 | 357 | 97 | 17 | 6 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| 13.00-13.15 | 371 | 78 | 12 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 13.15-13.30 | 301 | 87 | 11 | 3 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 15.45-16.00 | 398 | 83 | 12 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 16.00-16.15 | 430 | 89 | 10 | 4 | 0 | 2 | 0 | 1 |
| 16.15-16.30 | 426 | 84 | 15 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16.30-16.45 | 366 | 97 | 14 | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 |

Ruas Jalan : Jalan Adi Sucipto
 Arah : Jl. Letjen S. Parman
 Dari Arah : Jl. Jendral Ahmad Yani

Lokasi : Jalan Adi Sucipto
 Hari/Tanggal : Rabu. 2 Oktober 2019
 Surveyor : Afifah Izza Farisa

| Pukul | MC | Light Vehicle (LV) | | | Heavy Vehicle (HV) | | | |
|-------------|--------------|----------------------------|-------------------|---------------|----------------------|-------------------------|-----------|--------------|
| | Sepeda Motor | Sedan, Jeep, Kijang, Cerry | Pick Up/Mobil Box | Angkutan Kota | Biskota, Bis Pelajar | Truk Sedang, Bis Sedang | Bus Besar | Truk Trailer |
| 06.15-06.30 | 446 | 41 | 9 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06.30-06.45 | 418 | 45 | 7 | 5 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 06.45-07.00 | 381 | 56 | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07.00-07.15 | 319 | 45 | 7 | 5 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 12.30-12.45 | 320 | 85 | 11 | 4 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 12.45-13.00 | 241 | 93 | 10 | 2 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 13.00-13.15 | 293 | 86 | 17 | 4 | 0 | 5 | 0 | 0 |
| 13.15-13.30 | 292 | 97 | 13 | 2 | 0 | 2 | 0 | 1 |
| 15.45-16.00 | 389 | 88 | 11 | 3 | 0 | 6 | 0 | 0 |
| 16.00-16.15 | 428 | 69 | 9 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 16.15-16.30 | 438 | 72 | 6 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| 16.30-16.45 | 414 | 75 | 9 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 |

Ruas Jalan : Jalan Adi Sucipto
 Arah : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Dari Arah : Jl. Letjen S. Parman

Lokasi : Jalan Adi Sucipto
 Hari/Tanggal : Kamis, 3 Oktober 2019
 Surveyor : Afifah Izza Farisa

| Pukul | MC | Light Vehicle (LV) | | | Heavy Vehicle (HV) | | | |
|-------------|--------------|-------------------------------|-------------------------|------------------|-------------------------|----------------------------|--------------|--------------|
| | Sepeda Motor | Sedan, Jeep, Kijang, Cerry | Pick Up/Mobil Box | Angkutan Kota | Biskota, Bis Pelajar | Truk Sedang, Bis Sedang | Bus Besar | Truk Trailer |
| 06.15-06.30 | 368 | 37 | 6 | 4 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 06.30-06.45 | 416 | 46 | 6 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 06.45-07.00 | 400 | 57 | 7 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 07.10-07.15 | 317 | 49 | 5 | 5 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 12.30-12.45 | 351 | 100 | 29 | 6 | 1 | 3 | 0 | 0 |
| 12.45-13.00 | 355 | 96 | 11 | 3 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 13.00-13.15 | 348 | 80 | 12 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 13.15-13.30 | 354 | 80 | 17 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 15.45-16.00 | 364 | 79 | 13 | 4 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| 16.00-16.15 | 383 | 67 | 24 | 1 | 1 | 3 | 0 | 0 |
| 16.15-16.30 | 365 | 83 | 22 | 3 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 16.30-16.45 | 327 | 115 | 13 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Ruas Jalan : Jalan Adi Sucipto
 Arah : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Dari Arah : Jl. Letjen S. Parman

Lokasi : Jalan Adi Sucipto
 Hari/Tanggal : Kamis, 3 Oktober 2019
 Surveyor : Afifah Izza Farisa

| Pukul | MC | Light Vehicle (LV) | | | Heavy Vehicle (HV) | | | |
|-------------|--------------|----------------------------|-------------------|---------------|----------------------|-------------------------|-----------|--------------|
| | Sepeda Motor | Sedan, Jeep, Kijang, Cerry | Pick Up/Mobil Box | Angkutan Kota | Biskota, Bis Pelajar | Truk Sedang, Bis Sedang | Bus Besar | Truk Trailer |
| 06.15-06.30 | 417 | 50 | 6 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 06.30-06.45 | 416 | 50 | 6 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 06.45-07.00 | 404 | 53 | 7 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 07.10-07.15 | 317 | 49 | 6 | 5 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 12.30-12.45 | 356 | 89 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12.45-13.00 | 302 | 85 | 22 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| 13.00-13.15 | 278 | 92 | 20 | 4 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 13.15-13.30 | 257 | 84 | 16 | 3 | 0 | 9 | 0 | 0 |
| 15.45-16.00 | 378 | 86 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 |
| 16.00-16.15 | 403 | 98 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16.15-16.30 | 387 | 74 | 18 | 2 | 0 | 4 | 0 | 0 |
| 16.30-16.45 | 330 | 73 | 13 | 3 | 0 | 5 | 0 | 0 |

LAMPIRAN C. Volume Lalu Lintas Jalan Jendral Ahmad Yani

Ruas Jalan : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Arah : Sim pang 5
 Dari Arah : Jl. Adi Sucipto

Lokasi : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Hari/Tanggal : Senin, 30 September 2019
 Surveyor : Afifah Izza Farisa

| Pukul | MC | Light Vehicle (LV) | | | Heavy Vehicle (HV) | | | |
|-------------|--------------|----------------------------|-------------------|---------------|----------------------|-------------------------|-----------|--------------|
| | Sepeda Motor | Sedan, Jeep, Kijang, Cerry | Pick Up/Mobil Box | Angkutan Kota | Biskota, Bis Pelajar | Truk Sedang, Bis Sedang | Bus Besar | Truk Trailer |
| 06.15-06.30 | 419 | 1 | 44 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 06.30-06.45 | 392 | 5 | 63 | 1 | 1 | 4 | 0 | 0 |
| 06.45-07.00 | 299 | 3 | 63 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 07.00-07.15 | 338 | 1 | 48 | 2 | 3 | 3 | 0 | 0 |
| 12.30-12.45 | 346 | 75 | 16 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 12.45-13.00 | 345 | 63 | 16 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 13.00-13.15 | 323 | 53 | 21 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13.15-13.30 | 322 | 91 | 17 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 15.45-16.00 | 455 | 65 | 15 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| 16.00-16.15 | 412 | 77 | 15 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 16.15-16.30 | 422 | 84 | 14 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 16.30-16.45 | 468 | 78 | 13 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |

Ruas Jalan : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Arah : Jl. Adi Sucipto
 Dari Arah : Simpang 5

Lokasi : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Hari/Tanggal : Senin, 30 September 2019
 Surveyor : Afifah Izza Farisa

| Pukul | MC | Light Vehicle (LV) | | | Heavy Vehicle (HV) | | | |
|-------------|--------------|----------------------------|-------------------|---------------|----------------------|-------------------------|-----------|--------------|
| | Sepeda Motor | Sedan, Jeep, Kijang, Cerry | Pick Up/Mobil Box | Angkutan Kota | Biskota, Bis Pelajar | Truk Sedang, Bis Sedang | Bus Besar | Truk Trailer |
| 06.15-06.30 | 498 | 2 | 52 | 3 | 2 | 1 | 0 | 0 |
| 06.30-06.45 | 421 | 2 | 50 | 5 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 06.45-07.00 | 443 | 2 | 57 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07.00-07.15 | 371 | 3 | 61 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 12.30-12.45 | 346 | 87 | 14 | 3 | 1 | 3 | 0 | 0 |
| 12.45-13.00 | 312 | 80 | 11 | 3 | 2 | 2 | 0 | 0 |
| 13.00-13.15 | 324 | 71 | 9 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 13.15-13.30 | 310 | 65 | 11 | 3 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 15.45-16.00 | 404 | 71 | 17 | 1 | 1 | 3 | 0 | 0 |
| 16.00-16.15 | 439 | 70 | 20 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| 16.15-16.30 | 403 | 70 | 10 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 16.30-16.45 | 482 | 78 | 13 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 |

Ruas Jalan : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Arah : Simpang 5
 Dari Arah : Jl. Adi Sucipto

Lokasi : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Hari/Tanggal : Selasa, 1 Oktober 2019
 Surveyor : Afifah Izza Farisa

| Pukul | MC | Light Vehicle (LV) | | | Heavy Vehicle (HV) | | | |
|-------------|--------------|----------------------------|-------------------|---------------|----------------------|-------------------------|-----------|--------------|
| | Sepeda Motor | Sedan, Jeep, Kijang, Cerry | Pick Up/Mobil Box | Angkutan Kota | Biskota, Bis Pelajar | Truk Sedang, Bis Sedang | Bus Besar | Truk Trailer |
| 06.15-06.30 | 483 | 80 | 8 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 06.30-06.45 | 474 | 71 | 8 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 06.45-07.00 | 453 | 74 | 6 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 07.00-07.15 | 428 | 56 | 8 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12.30-12.45 | 303 | 63 | 11 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 12.45-13.00 | 322 | 98 | 7 | 4 | 1 | 2 | 1 | 0 |
| 13.00-13.15 | 302 | 79 | 9 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 13.15-13.30 | 297 | 64 | 10 | 3 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| 15.45-16.00 | 419 | 55 | 12 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16.00-16.15 | 450 | 66 | 10 | 6 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 16.15-16.30 | 409 | 53 | 9 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16.30-16.45 | 429 | 66 | 6 | 7 | 1 | 0 | 0 | 0 |

Digital Repository Universitas Jember

Ruas Jalan : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Arah : Jl. Adi Sucipto
 Dari Arah : Simpang 5

Lokasi : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Hari/Tanggal : Selasa, 1 Oktober 2019
 Surveyor : Afifah Izza Farisa

| Pukul | MC | Light Vehicle (LV) | | | Heavy Vehicle (HV) | | | |
|-------------|--------------|----------------------------|-------------------|---------------|----------------------|-------------------------|-----------|--------------|
| | Sepeda Motor | Sedan, Jeep, Kijang, Cerry | Pick Up/Mobil Box | Angkutan Kota | Biskota, Bis Pelajar | Truk Sedang, Bis Sedang | Bus Besar | Truk Trailer |
| 06.15-06.30 | 480 | 43 | 3 | 1 | 2 | 3 | 0 | 0 |
| 06.30-06.45 | 399 | 49 | 9 | 4 | 4 | 1 | 0 | 0 |
| 06.45-07.00 | 331 | 50 | 8 | 2 | 3 | 1 | 0 | 0 |
| 07.00-07.15 | 292 | 34 | 5 | 1 | 1 | 3 | 0 | 0 |
| 12.30-12.45 | 265 | 66 | 14 | 5 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 12.45-13.00 | 329 | 80 | 14 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 13.00-13.15 | 347 | 69 | 25 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 13.15-13.30 | 340 | 72 | 14 | 3 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| 15.45-16.00 | 441 | 72 | 14 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 16.00-16.15 | 447 | 52 | 22 | 6 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 16.15-16.30 | 459 | 69 | 34 | 4 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| 16.30-16.45 | 401 | 60 | 11 | 3 | 1 | 2 | 0 | 1 |

Ruas Jalan : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Arah : Simpang 5
 Dari Arah : Jl. Adi Sucipto

Lokasi : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Hari/Tanggal : Rabu, 2 Oktober 2019
 Surveyor : Afifah Izza Farisa

| Pukul | MC | Light Vehicle (LV) | | | Heavy Vehicle (HV) | | | |
|-------------|-----------|-----------------------------|---------------|------------------|-------------------------|----------------------------|--------------|--------------|
| | Sepeda Mo | Sedan, Jeep, Kijal Cerry | Pick Up/Mobil | Angkutan Kota | Biskota, Bis Pelajar | Truk Sedang, Bis Sedang | Bus Besar | Truk Trailer |
| 06.30-06.45 | 434 | 58 | 7 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06.45-07.00 | 475 | 63 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07.00-07.15 | 381 | 37 | 5 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 12.30-12.45 | 346 | 96 | 17 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12.45-13.00 | 311 | 87 | 13 | 3 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| 13.00-13.15 | 332 | 89 | 9 | 3 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 13.15-13.30 | 301 | 98 | 8 | 5 | 0 | 2 | 1 | 0 |
| 15.45-16.00 | 414 | 69 | 15 | 4 | 0 | 3 | 0 | 0 |
| 16.00-16.15 | 376 | 89 | 8 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16.15-16.30 | 409 | 73 | 18 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 16.30-16.45 | 405 | 69 | 16 | | 1 | 1 | 0 | 0 |

Ruas Jalan : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Arah : Jl. Adi Sucipto
 Dari Arah : Simpang 5

Lokasi : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Hari/Tanggal : Rabu, 2 Oktober 2019
 Surveyor : Afifah Izza Farisa

| Pukul | MC | Light Vehicle (LV) | | | Heavy Vehicle (HV) | | | |
|-------------|--------------|----------------------------|-------------------|---------------|----------------------|-------------------------|-----------|--------------|
| | Sepeda Motor | Sedan, Jeep, Kijang, Cerry | Pick Up/Mobil Box | Angkutan Kota | Biskota, Bis Pelajar | Truk Sedang, Bis Sedang | Bus Besar | Truk Trailer |
| 06.15-06.30 | 393 | 36 | 8 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 06.30-06.45 | 414 | 50 | 10 | 3 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 06.45-07.00 | 299 | 35 | 10 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 07.00-07.15 | 348 | 40 | 10 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12.30-12.45 | 354 | 70 | 21 | 3 | 0 | 5 | 1 | 0 |
| 12.45-13.00 | 285 | 62 | 10 | 6 | 0 | 6 | 0 | 0 |
| 13.00-13.15 | 309 | 72 | 12 | 3 | 2 | 5 | 0 | 0 |
| 13.15-13.30 | 292 | 62 | 19 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15.45-16.00 | 405 | 61 | 22 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 16.00-16.15 | 412 | 72 | 15 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 16.15-16.30 | 424 | 76 | 14 | 1 | 0 | 6 | 0 | 0 |
| 16.30-16.45 | 428 | 112 | 17 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |

Ruas Jalan : Jl. Jendral Ahmad Yani
 : Simpang
 Arah : 5
 Dari Arah : Jl. Adi Sucipto

Lokasi : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Hari/Tanggal : Kamis, 3 Oktober 2019
 Surveyor : Afifah Izza Farisa

| Pukul | MC | Light Vehicle (LV) | | | Heavy Vehicle (HV) | | | |
|-------------|--------------|----------------------------|-------------------|---------------|----------------------|-------------------------|-----------|--------------|
| | Sepeda Motor | Sedan, Jeep, Kijang, Cerry | Pick Up/Mobil Box | Angkutan Kota | Biskota, Bis Pelajar | Truk Sedang, Bis Sedang | Bus Besar | Truk Trailer |
| 06.15-06.30 | 401 | 47 | 9 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06.30-06.45 | 471 | 34 | 5 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06.45-07.00 | 368 | 35 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07.00-07.15 | 402 | 51 | 6 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12.30-12.45 | 239 | 50 | 12 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 12.45-13.00 | 334 | 81 | 12 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 13.00-13.15 | 345 | 59 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 13.15-13.30 | 298 | 63 | 10 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15.45-16.00 | 402 | 68 | 11 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 |
| 16.00-16.15 | 404 | 76 | 16 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 16.15-16.30 | 435 | 74 | 18 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 |
| 16.30-16.45 | 450 | 76 | 21 | 1 | 2 | 2 | 0 | 0 |

Ruas Jalan : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Arah : Simpang 5
 Dari Arah : Jl. Adi Sucipto

Lokasi : Jl. Jendral Ahmad Yani
 Hari/Tanggal : Kamis, 3 Oktober 2019
 Surveyor : Afifah Izza Farisa

| Pukul | MC | Light Vehicle (LV) | | | Heavy Vehicle (HV) | | | |
|-------------|--------------|----------------------------|-------------------|---------------|----------------------|-------------------------|-----------|--------------|
| | Sepeda Motor | Sedan, Jeep, Kijang, Cerry | Pick Up/Mobil Box | Angkutan Kota | Biskota, Bis Pelajar | Truk Sedang, Bis Sedang | Bus Besar | Truk Trailer |
| 06.15-06.30 | 432 | 40 | 3 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 06.30-06.45 | 394 | 51 | 9 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 06.45-07.00 | 330 | 29 | 5 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 07.00-07.15 | 275 | 53 | 8 | 4 | 0 | 3 | 1 | 0 |
| 12.30-12.45 | 303 | 64 | 23 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12.45-13.00 | 335 | 77 | 21 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 13.00-13.15 | 284 | 85 | 15 | 3 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| 13.15-13.30 | 311 | 75 | 10 | 10 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 15.45-16.00 | 454 | 63 | 10 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 16.00-16.15 | 457 | 53 | 15 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 16.15-16.30 | 497 | 79 | 13 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 |
| 16.30-16.45 | 513 | 75 | 17 | 7 | 0 | 1 | 0 | 0 |

**LAMPIRAN D. REKAPITULASI VOLUME UNTUK PERHITUNGAN
EMP JALAN ADI SUCIPTO ((ARAH JENDRAL AHMAD YANI))**

1. PAGI

| NO. | MC | LV | HV | TOTAL KEND |
|-----|-----|----|----|------------|
| 1 | 388 | 63 | 1 | 452 |
| 2 | 414 | 62 | 1 | 477 |
| 3 | 427 | 56 | 0 | 483 |
| 4 | 315 | 60 | 0 | 375 |
| 5 | 281 | 71 | 0 | 352 |
| 6 | 416 | 81 | 1 | 498 |
| 7 | 441 | 71 | 1 | 513 |
| 8 | 376 | 75 | 1 | 452 |
| 9 | 446 | 55 | 0 | 501 |
| 10 | 418 | 57 | 4 | 479 |
| 11 | 381 | 65 | 0 | 446 |
| 12 | 319 | 57 | 4 | 380 |
| 13 | 417 | 60 | 1 | 478 |
| 14 | 416 | 61 | 1 | 478 |
| 15 | 404 | 62 | 1 | 467 |
| 16 | 317 | 60 | 3 | 380 |

2. SIANG

| NO. | MC | LV | HV | TOTAL KEND |
|-----|-----|-----|----|------------|
| 1 | 334 | 101 | 1 | 436 |
| 2 | 328 | 87 | 0 | 415 |
| 3 | 274 | 72 | 1 | 347 |
| 4 | 318 | 121 | 0 | 439 |
| 5 | 278 | 68 | 1 | 347 |
| 6 | 327 | 60 | 1 | 388 |
| 7 | 282 | 99 | 2 | 383 |
| 8 | 275 | 113 | 5 | 393 |
| 9 | 320 | 100 | 1 | 421 |
| 10 | 241 | 105 | 3 | 349 |
| 11 | 293 | 107 | 5 | 405 |
| 12 | 292 | 112 | 3 | 407 |
| 13 | 302 | 107 | 3 | 412 |
| 14 | 278 | 116 | 2 | 396 |
| 15 | 257 | 103 | 9 | 369 |
| 16 | 378 | 86 | 6 | 470 |

3. SORE

| NO. | MC | LV | HV | TOTAL KEND |
|-----|-----|-----|----|------------|
| 1 | 412 | 103 | 0 | 515 |
| 2 | 469 | 123 | 0 | 592 |
| 3 | 451 | 102 | 2 | 555 |
| 4 | 423 | 120 | 2 | 545 |
| 5 | 348 | 97 | 4 | 449 |
| 6 | 370 | 102 | 1 | 473 |
| 7 | 368 | 92 | 4 | 464 |
| 8 | 341 | 100 | 3 | 444 |
| 9 | 389 | 102 | 6 | 497 |
| 10 | 428 | 78 | 2 | 508 |
| 11 | 438 | 78 | 4 | 520 |
| 12 | 414 | 87 | 1 | 502 |
| 13 | 378 | 86 | 6 | 470 |
| 14 | 403 | 103 | 0 | 506 |
| 15 | 387 | 94 | 4 | 485 |
| 16 | 330 | 89 | 5 | 424 |

**LAMPIRAN E. REKAPITULASI VOLUME UNTUK PERHITUNGAN
EMP JALAN ADI SUCIPTO (ARAH S. PARMAN)**

1. PAGI

| MC | LV | HV | TOTAL KEND |
|-----|----|----|------------|
| 296 | 62 | 2 | 360 |
| 404 | 49 | 1 | 454 |
| 418 | 55 | 2 | 475 |
| 383 | 57 | 1 | 441 |
| 301 | 52 | 1 | 354 |
| 382 | 62 | 2 | 446 |
| 421 | 51 | 2 | 474 |
| 425 | 58 | 1 | 484 |
| 362 | 75 | 2 | 439 |
| 410 | 86 | 1 | 497 |
| 466 | 68 | 2 | 536 |
| 483 | 86 | 0 | 569 |
| 362 | 75 | 2 | 439 |
| 410 | 86 | 1 | 497 |
| 466 | 68 | 2 | 536 |

2. SIANG

| MC | LV | HV | TOTAL KEND |
|-----|-----|----|------------|
| 314 | 104 | 1 | 419 |
| 320 | 111 | 2 | 433 |
| 317 | 114 | 1 | 432 |
| 307 | 126 | 4 | 437 |
| 308 | 70 | 2 | 380 |
| 325 | 80 | 0 | 405 |
| 345 | 100 | 2 | 447 |
| 324 | 109 | 2 | 435 |
| 365 | 88 | 1 | 454 |
| 357 | 120 | 2 | 479 |
| 371 | 91 | 2 | 464 |
| 301 | 101 | 1 | 403 |
| 351 | 135 | 4 | 490 |

| | | | |
|-----|-----|---|-----|
| 355 | 110 | 2 | 467 |
| 348 | 93 | 2 | 443 |
| 354 | 98 | 2 | 454 |

3. SORE

| MC | LV | HV | TOTAL KEND |
|-----|-----|----|------------|
| 383 | 103 | 3 | 489 |
| 443 | 127 | 3 | 573 |
| 494 | 122 | 1 | 617 |
| 498 | 126 | 1 | 625 |
| 360 | 99 | 2 | 461 |
| 378 | 107 | 5 | 490 |
| 371 | 110 | 1 | 482 |
| 338 | 123 | 2 | 463 |
| 398 | 96 | 1 | 495 |
| 430 | 103 | 3 | 536 |
| 426 | 100 | 0 | 526 |
| 366 | 113 | 2 | 481 |
| 364 | 96 | 3 | 463 |
| 383 | 92 | 4 | 479 |
| 365 | 108 | 2 | 475 |
| 327 | 130 | 0 | 457 |

**LAMPIRAN F. REKAPITULASI VOLUME UNTUK PERHITUNGAN
EMP JALAN JENDRAL AHMAD YANI**

1. PAGI

| NO | MC | LV | HV | TOTAL KEND |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------|
| 1 | 917 | 105 | 4 | 1026 |
| 2 | 813 | 126 | 7 | 946 |
| 3 | 742 | 131 | 2 | 875 |
| 4 | 709 | 116 | 7 | 832 |
| 5 | 963 | 137 | 6 | 1106 |
| 6 | 963 | 137 | 6 | 1106 |
| 7 | 873 | 142 | 6 | 1021 |
| 8 | 784 | 142 | 6 | 932 |
| 9 | 814 | 98 | 3 | 915 |
| 10 | 848 | 132 | 2 | 982 |
| 11 | 774 | 113 | 2 | 889 |
| 12 | 729 | 97 | 1 | 827 |
| 13 | 833 | 102 | 1 | 936 |
| 14 | 865 | 107 | 0 | 972 |
| 15 | 698 | 77 | 0 | 775 |
| 16 | 677 | 125 | 4 | 806 |

2. SIANG

| NO | MC | LV | HV | TOTAL KEND |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------|
| 1 | 692 | 197 | 5 | 894 |
| 2 | 657 | 174 | 5 | 836 |
| 3 | 647 | 159 | 1 | 807 |
| 4 | 632 | 189 | 3 | 824 |
| 5 | 568 | 162 | 3 | 733 |
| 6 | 651 | 206 | 5 | 862 |
| 7 | 649 | 188 | 2 | 839 |
| 8 | 637 | 166 | 6 | 809 |
| 9 | 700 | 214 | 6 | 920 |
| 10 | 596 | 181 | 9 | 786 |
| 11 | 641 | 188 | 9 | 838 |
| 12 | 593 | 195 | 3 | 791 |
| 13 | 542 | 153 | 2 | 697 |

| | | | | |
|----|-----|-----|---|-----|
| 14 | 669 | 198 | 2 | 869 |
| 15 | 629 | 172 | 3 | 804 |
| 16 | 609 | 171 | 1 | 781 |

3. SORE

| NO | MC | LV | HV | TOTAL KEND |
|----|-----|-----|----|------------|
| 1 | 859 | 170 | 6 | 1035 |
| 2 | 851 | 184 | 4 | 1039 |
| 3 | 825 | 180 | 3 | 1008 |
| 4 | 950 | 186 | 3 | 1139 |
| 5 | 860 | 161 | 2 | 1023 |
| 6 | 897 | 162 | 2 | 1061 |
| 7 | 868 | 172 | 3 | 1043 |
| 8 | 830 | 153 | 5 | 988 |
| 9 | 819 | 173 | 4 | 996 |
| 10 | 788 | 189 | 1 | 978 |
| 11 | 833 | 183 | 6 | 1022 |
| 12 | 833 | 215 | 3 | 1051 |
| 13 | 856 | 156 | 5 | 1017 |
| 14 | 861 | 165 | 4 | 1030 |
| 15 | 932 | 187 | 6 | 1125 |
| 16 | 963 | 197 | 5 | 1165 |

LAMPIRAN G1. OUTPUT SPSS RUAS JALAN ADI SUCIPTO (ARAH S. PARMAN) JAM PUNCAK PAGI

Variables Entered/Removed^a

| Model | Variables Entered | Variables Removed | Method |
|-------|---------------------|-------------------|--------|
| 1 | HV, MC ^b | . | Enter |

a. Dependent Variable: LV

b. All requested variables entered.

Model Summary

| Model | R | R Square ^b | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|-----------------------|-------------------|----------------------------|
| 1 | ,985 ^a | ,970 | ,966 | |

a. Predictors: HV, MC

b. For regression through the origin (the no-intercept model) R Square measures the proportion of the variability in the dependent variable that is explained by regression. This CANNOT be computed for models which include an intercept.

ANOVA^{a,b}

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|------------------------|----|-------------|---------|-------------------|
| 1 | Regression | 63385,797 | 2 | 31692,899 | 228,217 | ,000 ^c |
| | Residual | 1944,203 | 14 | 138,872 | | |
| | Total | 65330,000 ^d | 16 | | | |

a. Dependent Variable: LV

b. Linear Regression through the Origin

c. Predictors: HV, MC

d. This total sum of squares is not corrected for the constant because the constant is zero for regression through the origin.

Coefficients^{a,b}

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|----|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | MC | ,161 | ,010 | ,978 | 15,966 | ,000 |
| | HV | ,400 | 2,236 | ,011 | ,179 | ,861 |

a. Dependent Variable: LV

b. Linear Regression through the Origin

LAMPIRAN G2. OUTPUT SPSS RUAS JALAN ADI SUCIPTO (ARAH S. PARMAN) JAM PUNCAK SIANG

Variables Entered/Removed^a

| Model | Variables Entered | Variables Removed | Method |
|-------|---------------------|-------------------|--------|
| 1 | HV, MC ^b | . | Enter |

a. Dependent Variable: LV

b. All requested variables entered.

Model Summary

| Model | R | R Square ^b | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|-----------------------|-------------------|----------------------------|
| 1 | ,985 ^a | ,970 | ,966 | 11,78438 |

a. Predictors: HV, MC

b. For regression through the origin (the no-intercept model), R Square measures the proportion of the variability in the dependent variable about the origin explained by regression. This CANNOT be compared to R Square for models which include an intercept.

ANOVA^{a,b}

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|------------------------|----|-------------|---------|-------------------|
| 1 | Regression | 63385,797 | 2 | 31692,899 | 228,217 | ,000 ^c |
| | Residual | 1944,203 | 14 | 138,872 | | |
| | Total | 65330,000 ^d | 16 | | | |

a. Dependent Variable: LV

b. Linear Regression through the Origin

c. Predictors: HV, MC

d. This total sum of squares is not corrected for the constant because the constant is zero for regression through the origin.

Coefficients^{a,b}

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|----|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | MC | ,293 | ,027 | ,889 | 10,868 | ,000 |
| | HV | 3,212 | 2,249 | ,117 | 2,428 | ,015 |

a. Dependent Variable: LV

b. Linear Regression through the Origin

**LAMPIRAN G2. OUTPUT SPSS RUAS JALAN ADI SUCIPTO
(ARAH S. PARMAN) JAM PUNCAK SORE**

Variables Entered/Removed^a

| Model | Variables Entered | Variables Removed | Method |
|-------|---------------------|-------------------|--------|
| 1 | HV, MC ^b | . | Enter |

- a. Dependent Variable: LV
b. All requested variables entered.

Model Summary

| Model | R | R Square ^b | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|-----------------------|-------------------|----------------------------|
| 1 | ,991 ^a | ,981 | ,978 | 14,40841 |

- a. Predictors: HV, MC
b. For regression through the origin (the no-intercept model), R Square measures the proportion of the variability in the dependent variable about the origin explained by regression. This CANNOT be compared to R Square for models which include an intercept.

ANOVA^{a,b}

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F |
|-------|------------|-------------------------|----|-------------|---------|
| 1 | Regression | 150815,569 | 2 | 75407,784 | 363,232 |
| | Residual | 2906,431 | 14 | 207,602 | |
| | Total | 153722,000 ^d | 16 | | |

- a. Dependent Variable: LV
b. Linear Regression through the Origin
c. Predictors: HV, MC
d. This total sum of squares is not corrected for the constant because the constant is in the regression through the origin.

Coefficients^{a,b}

| Model | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | B | Std. Error | Beta | | |
| MC | ,243 | ,014 | ,987 | 16,885 | ,000 |
| HV | ,117 | 1,690 | ,004 | ,069 | ,951 |

- a. Dependent Variable: LV
b. Linear Regression through the Origin

LAMPIRAN H1. OUTPUT SPSS RUAS JALAN ADI SUCIPTO (ARAH JENDRAL AHMAD YANI) JAM PUNCAK PAGI

Variables Entered/Removed^a

| Model | Variables Entered | Variables Removed | Method |
|-------|---------------------|-------------------|--------|
| 1 | HV, MC ^b | . | Enter |

a. Dependent Variable: LV

b. All requested variables entered.

Model Summary

| Model | R | R Square ^b | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|-----------------------|-------------------|----------------------------|
| 1 | ,980 ^a | ,961 | ,955 | 14,50546 |

a. Predictors: HV, MC

b. For regression through the origin (the no-intercept model), R Square measures the proportion of the variability in the dependent variable about the origin explained by regression. This CANNOT be compared to R Square for models which include an intercept.

ANOVA^{a,b}

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square |
|-------|------------|------------------------|----|-------------|
| 1 | Regression | 72693,284 | 2 | 36346,642 |
| | Residual | 2945,716 | 14 | 210,408 |
| | Total | 75639,000 ^d | 16 | |

a. Dependent Variable: LV

b. Linear Regression through the Origin

c. Predictors: HV, MC

d. This total sum of squares is not corrected for the constant because the regression through the origin.

Coefficients^{a,b}

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|----|-----------------------------|------------|---------------------------|-------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | MC | ,144 | ,016 | ,832 | 9,116 | ,000 |
| | HV | 6,061 | 3,164 | ,175 | 1,916 | ,076 |

a. Dependent Variable: LV

b. Linear Regression through the Origin

LAMPIRAN H2. OUTPUT SPSS RUAS JALAN ADI SUCIPTO (ARAH JENDRAL AHMAD YANI) JAM PUNCAK SIANG

Variables Entered/Removed^a

| Model | Variables Entered | Variables Removed | Method |
|-------|---------------------|-------------------|--------|
| 1 | HV, MC ^b | . | Enter |

a. Dependent Variable: LV

b. All requested variables entered.

Model Summary

| Model | R | R Square ^b | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|-----------------------|-------------------|----------------------------|
| 1 | ,991 ^a | ,981 | ,979 | 15,26460 |

a. Predictors: HV, MC

b. For regression through the origin (the no-intercept model), R Square measures the proportion of the variability in the dependent variable about the origin explained by regression. This CANNOT be compared to R Square for models which include an intercept.

ANOVA^{a,b}

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|-------------------------|----|-------------|---------|-------------------|
| 1 | Regression | 171131,887 | 2 | 85565,944 | 367,223 | ,000 ^c |
| | Residual | 3262,113 | 14 | 233,008 | | |
| | Total | 174394,000 ^d | 16 | | | |

a. Dependent Variable: LV

b. Linear Regression through the Origin

c. Predictors: HV, MC

d. This total sum of squares is not corrected for the constant because the constant is zero for regression through the origin.

Coefficients^{a,b}

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|----|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | MC | ,248 | ,024 | ,798 | 10,144 | ,000 |
| | HV | 3,447 | 3,870 | ,212 | 2,699 | ,017 |

a. Dependent Variable: LV

b. Linear Regression through the Origin

LAMPIRAN H3. OUTPUT SPSS RUAS JALAN ADI SUCIPTO (ARAH JENDRAL AHMAD YANI) JAM PUNCAK SORE

Variables Entered/Removed^a

| Model | Variables Entered | Variables Removed | Method |
|-------|---------------------|-------------------|--------|
| 1 | HV, MC ^b | . | Enter |

a. Dependent Variable: LV

b. All requested variables entered.

Model Summary

| Model | R | R Square ^b | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|-----------------------|-------------------|----------------------------|
| 1 | ,990 ^a | ,979 | ,976 | 16,97697 |

a. Predictors: HV, MC

b. For regression through the origin (the no-intercept model), R Square measures the proportion of the variability in the dependent variable about the origin explained by regression. This CANNOT be compared to R Square for models which include an intercept.

ANOVA^{a,b}

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|-------------------------|----|-------------|---------|-------------------|
| 1 | Regression | 190779,955 | 2 | 95389,978 | 330,965 | ,000 ^c |
| | Residual | 4035,045 | 14 | 288,217 | | |
| | Total | 194815,000 ^d | 16 | | | |

a. Dependent Variable: LV

b. Linear Regression through the Origin

c. Predictors: HV, MC

d. This total sum of squares is not corrected for the constant because the constant is zero for regression through the origin.

Coefficients^{a,b}

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|----|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | MC | ,275 | ,019 | ,994 | 14,704 | ,000 |
| | HV | -,237 | 3,029 | -,005 | -,078 | ,939 |

a. Dependent Variable: LV

b. Linear Regression through the Origin

**LAMPIRAN II. OUTPUT SPSS RUAS JALAN JENDRAL AHMAD YANI
JAM PUNCAK PAGI**

Variables Entered/Removed^a

| Model | Variables Entered | Variables Removed | Method |
|-------|---------------------|-------------------|--------|
| 1 | HV, MC ^b | . | Enter |

a. Dependent Variable: LV

b. All requested variables entered.

Model Summary

| Model | R | R Square ^b | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|-----------------------|-------------------|----------------------------|
| 1 | ,992 ^a | ,985 | ,982 | 15,83952 |

a. Predictors: HV, MC

b. For regression through the origin (the no-intercept model), R Square measures the proportion of the variability in the dependent variable about the origin explained by regression. This CANNOT be compared to R Square for models which include an intercept.

ANOVA^{a,b}

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|-------------------------|----|-------------|---------|-------------------|
| 1 | Regression | 224484,534 | 2 | 112242,267 | 447,376 | ,000 ^c |
| | Residual | 3512,466 | 14 | 250,890 | | |
| | Total | 227997,000 ^d | 16 | | | |

a. Dependent Variable: LV

b. Linear Regression through the Origin

c. Predictors: HV, MC

d. This total sum of squares is not corrected for the constant because the constant is zero for regression through the origin.

Coefficients^{a,b}

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|----|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | MC | ,125 | ,009 | ,857 | 14,060 | ,000 |
| | HV | 4,350 | 1,689 | ,157 | 2,576 | ,022 |

a. Dependent Variable: LV

b. Linear Regression through the Origin

**LAMPIRAN I2. OUTPUT SPSS RUAS JALAN JENDRAL AHMAD YANI
JAM PUNCAK SIANG**

Variables Entered/Removed^a

| Model | Variables Entered | Variables Removed | Method |
|-------|---------------------|-------------------|--------|
| 1 | HV, MC ^b | . | Enter |

a. Dependent Variable: LV

b. All requested variables entered.

Model Summary

| Model | R | R Square ^b | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|-----------------------|-------------------|----------------------------|
| 1 | ,998 ^a | ,995 | ,995 | 13,34847 |

a. Predictors: HV, MC

b. For regression through the origin (the no-intercept model), R Square measures the proportion of the variability in the dependent variable about the origin explained by regression. This CANNOT be compared to R Square for models which include an intercept.

ANOVA^{a,b}

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|-------------------------|----|-------------|----------|-------------------|
| 1 | Regression | 532536,458 | 2 | 266268,229 | 1494,365 | ,000 ^c |
| | Residual | 2494,542 | 14 | 178,182 | | |
| | Total | 535031,000 ^d | 16 | | | |

a. Dependent Variable: LV

b. Linear Regression through the Origin

c. Predictors: HV, MC

d. This total sum of squares is not corrected for the constant because the constant is zero for regression through the origin.

Coefficients^{a,b}

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|----|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | MC | ,279 | ,010 | ,967 | 26,824 | ,000 |
| | HV | 1,358 | 1,392 | ,035 | ,975 | ,346 |

a. Dependent Variable: LV

b. Linear Regression through the Origin

**LAMPIRAN I2. OUTPUT SPSS RUAS JALAN JENDRAL AHMAD YANI
JAM PUNCAK SORE**

Variables Entered/Removed^a

| Model | Variables Entered | Variables Removed | Method |
|-------|---------------------|-------------------|--------|
| 1 | HV, MC ^b | . | Enter |

a. Dependent Variable: LV

b. All requested variables entered.

Model Summary

| Model | R | R Square ^b | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|-----------------------|-------------------|----------------------------|
| 1 | ,995 ^a | ,991 | ,989 | 18,29017 |

a. Predictors: HV, MC

b. For regression through the origin (the no-intercept model), R Square measures the proportion of the variability in the dependent variable about the origin explained by regression. This CANNOT be compared to R Square for models which include an intercept.

ANOVA^{a,b}

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|-------------------------|----|-------------|---------|-------------------|
| 1 | Regression | 500929,578 | 2 | 250464,789 | 748,706 | ,000 ^c |
| | Residual | 4683,422 | 14 | 334,530 | | |
| | Total | 505613,000 ^d | 16 | | | |

a. Dependent Variable: LV

b. Linear Regression through the Origin

c. Predictors: HV, MC

d. This total sum of squares is not corrected for the constant because the constant is zero for regression through the origin.

Coefficients^{a,b}

| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|-------|----|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | MC | ,212 | ,015 | 1,032 | 14,082 | ,000 |
| | HV | -1,658 | 3,135 | -,039 | -,529 | ,605 |

a. Dependent Variable: LV

b. Linear Regression through the Origin

LAMPIRAN J1. Kinerja Ruas Jalan Adi Sucipto (Arah S. Parman) Jam Puncak Pagi dengan MKJI

| MKJI : JALAN PERKOTAAN | | Formulir - 1 | | |
|---|--------------------|---------------------------|--------------------------------|-------------|
| JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-1 : DATA MASUKAN - DATA UMUM - GEOMETRIK JALAN | Tanggal | 30/09/2019 | Ditangani oleh : Afifa Izza F. | |
| | Propinsi | Jawa Timur | Diperiksa oleh : | |
| | Kota | Banyuwangi | Ukuran kota : | 1 - 3 Juta |
| | No.ruas>Nama jalan | Jl. Adi Sucipto sisi kiri | | |
| | Segmen antara | 0+000 | dan | 0+100 |
| | Kode segmen : | | Tipe daerah: | komersial |
| Panjang (km): | 0.100 | Tipe jalan: | 2/1 UD | |
| Periode waktu: | 06.15-07.15 | Nomor soal: | | |
| Rencana situasi | | | | |
| | | | | |
| Penampang melintang | | | | |
| | | | | |
| | Sisi A | Sisi B | Total | Rata - rata |
| Lebar jalur lalu-lintas rata-rata | 5.47 | 5.56 | 11.03 | 5.515 |
| Kereb (K) atau Bahu (B) | B | B | | |
| Jarak Kereb - penghalang (m) | 1.79 | 1 | 2.79 | 1.395 |
| Lebar efektif bahu (dalam + luar) (m) | 0.9 | 1 | 1.9 | 0.95 |
| Bukaan median (tidak ada, sedikit, banyak) | TIDAK ADA | | | |
| Kondisi pengaturan lalu - lintas | | | | |
| Batas kecepatan (km/jam) | - | | | |
| Pembatasan akses untuk tipe kendaraan tertentu | - | | | |
| Pembatasan parkir (periode waktu) | - | | | |
| Pembatasan berhenti (periode waktu) | - | | | |
| Lain - lain | | | | |

| MKJI : JALAN PERKOTAAN | | | | Formulir UR - 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|---------------------------|--------------------|--------------------|---------|--------------|--------------------------------|------------|---------------|--------------------|--------------------|--------------|--------------|-----|--------------|---|----------------------------|-----|------|-----|-----|--------------------------|-----|-----|---|---|------------------|------------|-----|---|---|-------|--|--|--|--|-----------------------------|----------------|------------------------|--|-------|--------------------------------------|---------------|----|---------|---|--------|---|---------|---|----------|---------|----------|--|----------|---------|--------|--|---------------|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|---|---|--|--|--|--|--|--|---|-------|-----|---|---|--|--|--|--|--|--|-----|-------|-----|---|-------|-----|-----|---|-----|------|-------|-----|------|-------|---|------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|-------|--|--|---|-------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|------|
| JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-2 : DATA MASUKAN - ARUS DAN KOMPOSISI LALU LINTAS - HAMBATAN SAMPIING | Tanggal | 30/09/2019 | Ditangani oleh : | Affiah Izza Farisa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Propinsi | Jawa Timur | Diperiksa oleh : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Kota | Banyuwangi | Ukuran kota : | 1 - 3 Juta | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | No.ruas>Nama jalan | Jl. Adi Sucipto sisi kiri | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Segmen antara | 0+000 | dan | 0+100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Kode segmen : | | Tipe daerah: | komersial | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Panjang (km): | 0.100 | Tipe jalan: | 2/1 UD | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Periode waktu: | 06.15-07.15 | Nomor soal: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Lalu lintas harian rata- rata tahunan</p> <p>LHRT (kend./hari) Faktor-k = Pemisahan arah 1/arah 2 = 50 / 50</p> <p>Kompisisi % LV % 12.61 HV % 0.11 MC % 87.28</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Data arus kendaraan/jam</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Baris</th> <th rowspan="2">Tipe kend.</th> <th colspan="2">Kend. Rincian</th> <th colspan="2">Kend. Berat</th> <th colspan="2">Sepeda motor</th> <th colspan="3">Arus total Q</th> </tr> <tr> <th>LV:</th> <th>1.00</th> <th>HV:</th> <th>1.3</th> <th>MC:</th> <th>0.4</th> <th></th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>emp arah 1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1.2</td> <td>emp arah 2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Arah</td> <td>Kend/jam</td> <td>smp/jam</td> <td>kend/jam</td> <td>smp/jam</td> <td>kend/jam</td> <td>smp/jam</td> <td>Arah %</td> <td>kend/jam</td> <td>smp/jam</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(1)</td> <td>(2)</td> <td>(3)</td> <td>(4)</td> <td>(5)</td> <td>(6)</td> <td>(7)</td> <td>(8)</td> <td>(9)</td> <td>(10)</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>A</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0</td> <td>50.00</td> <td>884</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>B</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0.0</td> <td>50.00</td> <td>885</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>A + B</td> <td>223</td> <td>241</td> <td>2</td> <td>2.6</td> <td>1544</td> <td>617.6</td> <td>100</td> <td>1769</td> <td>861.2</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td colspan="8">Pemisahan arah, SP=Q1/(Q1+2)</td> <td>50.00</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>7</td> <td colspan="8">Faktor-smp F smp=</td> <td></td> <td></td> <td>0.49</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | Baris | Tipe kend. | Kend. Rincian | | Kend. Berat | | Sepeda motor | | Arus total Q | | | LV: | 1.00 | HV: | 1.3 | MC: | 0.4 | | | | 1 | emp arah 1 | | | | | | | | | | 1.2 | emp arah 2 | | | | | | | | | | 2 | Arah | Kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | Arah % | kend/jam | smp/jam | | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | 3 | A | | | | | | | 0 | 50.00 | 884 | 4 | B | | | | | | | 0.0 | 50.00 | 885 | 5 | A + B | 223 | 241 | 2 | 2.6 | 1544 | 617.6 | 100 | 1769 | 861.2 | 6 | Pemisahan arah, SP=Q1/(Q1+2) | | | | | | | | 50.00 | | | 7 | Faktor-smp F smp= | | | | | | | | | | 0.49 |
| Baris | Tipe kend. | Kend. Rincian | | Kend. Berat | | Sepeda motor | | | Arus total Q | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | LV: | 1.00 | HV: | 1.3 | MC: | 0.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | emp arah 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 | emp arah 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Arah | Kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | Arah % | kend/jam | smp/jam | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | A | | | | | | | 0 | 50.00 | 884 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | B | | | | | | | 0.0 | 50.00 | 885 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | A + B | 223 | 241 | 2 | 2.6 | 1544 | 617.6 | 100 | 1769 | 861.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Pemisahan arah, SP=Q1/(Q1+2) | | | | | | | | 50.00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | Faktor-smp F smp= | | | | | | | | | | 0.49 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Kelas Hambatan Samping</p> <p>Bila ada data yang tersedia, gunakan tabel pertama untuk menentukan frekwensi berbobot kejadian, dan selanjutnya gunakan tabel kedua. Bila tidak, gunakan hanya tabel kedua</p> <p>9 Penentuan frekwensi kejadian</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="width: 30%; padding-right: 10px;"> <p>Perhitungan frekwensi berbobot kejadian per jam per 200 m dan segmen jalan yang diamati, pada kedua sisi jalan</p> </div> <table border="1" style="width: 70%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>Tipe Kejadian Hambatan Samping</th> <th>Simbol</th> <th>Faktor Bobot</th> <th>Frekuensi Kejadian</th> <th>Frekuensi Berbobot</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pejalan kaki</td> <td>PED</td> <td>0.5</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Parkir, kendaraan berhenti</td> <td>PSV</td> <td>1</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Kendaraan masuk + keluar</td> <td>EEV</td> <td>0.7</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Kendaraan lambat</td> <td>SMV</td> <td>0.4</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> </div> <p>10 Penentuan kelas hambatan samping</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>Frekwensi berbobot kejadian</th> <th>Kondisi khusus</th> <th colspan="2">Kelas hambatan samping</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>< 100</td> <td>Pemukiman, hampir tidak ada kegiatan</td> <td>Sangat rendah</td> <td>VL</td> </tr> <tr> <td>100-299</td> <td>Pemukiman, beberapa angkutan umum, dll.</td> <td>Rendah</td> <td>L</td> </tr> <tr> <td>300-499</td> <td>Daerah industri dengan toko-toko sisi jalan</td> <td>Sedang</td> <td>M</td> </tr> <tr> <td>500-899</td> <td>Daerah niaga dengan aktivitas sisi jalan yang tinggi</td> <td>Tinggi</td> <td>H</td> </tr> <tr> <td>>900</td> <td>Daerah niaga dan aktivitas pasar sisi jalan yang sangat tinggi</td> <td>Sangat tinggi</td> <td>VH</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | Tipe Kejadian Hambatan Samping | Simbol | Faktor Bobot | Frekuensi Kejadian | Frekuensi Berbobot | Pejalan kaki | PED | 0.5 | - | - | Parkir, kendaraan berhenti | PSV | 1 | - | - | Kendaraan masuk + keluar | EEV | 0.7 | - | - | Kendaraan lambat | SMV | 0.4 | - | - | Total | | | | | Frekwensi berbobot kejadian | Kondisi khusus | Kelas hambatan samping | | < 100 | Pemukiman, hampir tidak ada kegiatan | Sangat rendah | VL | 100-299 | Pemukiman, beberapa angkutan umum, dll. | Rendah | L | 300-499 | Daerah industri dengan toko-toko sisi jalan | Sedang | M | 500-899 | Daerah niaga dengan aktivitas sisi jalan yang tinggi | Tinggi | H | >900 | Daerah niaga dan aktivitas pasar sisi jalan yang sangat tinggi | Sangat tinggi | VH | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tipe Kejadian Hambatan Samping | Simbol | Faktor Bobot | Frekuensi Kejadian | Frekuensi Berbobot | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pejalan kaki | PED | 0.5 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Parkir, kendaraan berhenti | PSV | 1 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kendaraan masuk + keluar | EEV | 0.7 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kendaraan lambat | SMV | 0.4 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Frekwensi berbobot kejadian | Kondisi khusus | Kelas hambatan samping | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| < 100 | Pemukiman, hampir tidak ada kegiatan | Sangat rendah | VL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 100-299 | Pemukiman, beberapa angkutan umum, dll. | Rendah | L | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 300-499 | Daerah industri dengan toko-toko sisi jalan | Sedang | M | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 500-899 | Daerah niaga dengan aktivitas sisi jalan yang tinggi | Tinggi | H | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| >900 | Daerah niaga dan aktivitas pasar sisi jalan yang sangat tinggi | Sangat tinggi | VH | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| MKJI : JALAN PERKOTAAN | | | | Formulir UR - 3 | | | | | |
|--|--|---|--|---|--|--|-----------|---------------------|--|
| JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-3 : ANALISA - KECEPATAN, KAPASITAS | | | | Tanggal | 30/09/2019 | Ditangani oleh : | | Affifah Izza Farisa | |
| | | | | Propinsi | Jawa Timur | Diperiksa oleh : | | | |
| | | | | Kota | Banyuwangi | Ukuran kota : | | 1 - 3 Juta | |
| | | | | No.ruas>Nama jalan | Jl. Adi Sucipto sisi kiri | | | | |
| | | | | Segmen antara | 0+000 | dan | 0+100 | | |
| | | | | Kode segmen : | | Tipe daerah: | komersial | | |
| | | | | Panjang (km): | 0.100 | Tipe jalan: | 2/1 UD | | |
| Periode waktu: | 06.15-07.15 | Nomor soal: | | | | | | | |
| Kecepatan arus bebas kendaraan ringan | | | | $FV = (Fvo + FVw) \times FFVcs \times FFVcs$ | | | | | |
| Soal/ Arah | Kapasitas dasar bebas dasar Fvo Tabel B-1:1 (km/jam) | Faktor penyesuaian untuk lebar jalur FVw Tabel B-2:1 (km/jam) | Fvo + FVw (2) + (3) (km/jam) | Faktor Penyesuaian | | Kecepatan arus bebas FV (4) x (5) x (6) (km/jam) | | | |
| | | | | Hambatan samping FFV sf Tabel B-3:1 atau 2 | Ukuran kota FFVc Tabel B-4:1 | | | | |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | | | |
| A+B | 55 | -6.12 | 48.88 | 0.928 | 1 | 45.361 | | | |
| Kapasitas | | | | $C = CO \times FCW \times FCsv \times FCSF \times FCCS$ | | | | | |
| Soal/ Arah | Kapasitas dasar Co Tabel C-1:1 (smp/jam) | Faktor penyesuaian untuk kapasitas | | | | kapasitas C (11) x (12) x (13) x (14) x (15) (km/jam) | | | |
| | | Lebar jalur FCw Tabel C-2:1 | Pemisahan arah FCsp Tabel C-3:1 | Hambatan samping FCsf Tabel C-4:1 atau 2 | Ukuran kota FCCs Tabel C-5:1 | | | | |
| (10) | (11) | (12) | (13) | (14) | (15) | (16) | | | |
| A + B | 3300 | 0.88 | 1.00 | 0.917 | 1 | 2653.284 | | | |
| Kecepatan kendaraan ringan | | | | | | | | | |
| Soal/ Arah | Arus lalu lintas Q Formulir UR-2 (smp/jam) | Derajat kejenuhan DS (21)/(16) | Kecepatan VLV Gbr.D-2:1 atau 2 km/jam | Panjang segmen jalan L km | Waktu tempuh TT (24)/(23) jam | | | | |
| (20) | (21) | (22) | (23) | (24) | (25) | | | | |
| 1 | 861 | 0.32 | 43.361 | 0.1 | 0.0023 | | | | |

LAMPIRAN J2. Kinerja Ruas Jalan Adi Sucipto (Arah S. Parman) Jam Puncak Pagi dengan Perhitungan Regresi Linier

| MKJI : JALAN PERKOTAAN | | Formulir - 1 | | |
|---|--------------------|---------------------------|------------------|---------------|
| JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-1 : DATA MASUKAN - DATA UMUM - GEOMETRIK JALAN | Tanggal | 30/09/2019 | Ditangani oleh : | Afifa Izza F. |
| | Propinsi | Jawa Timur | Diperiksa oleh : | |
| | Kota | Banyuwangi | Ukuran kota : | 1 - 3 Juta |
| | No.ruas>Nama jalan | Jl. Adi Sucipto sisi kiri | | |
| | Segmen antara | 0+000 | dan | 0+100 |
| Kode segmen : | | Tipe daerah: | komersial | |
| Panjang (km): | 0.100 | Tipe jalan: | 2/1 UD | |
| Periode waktu: | 06.15-07.15 | Nomor soal: | | |
| Rencana situasi | | | | |
| | | | | |
| Penampang melintang | | | | |
| | | | | |
| | Sisi A | Sisi B | Total | Rata - rata |
| Lebar jalur lalu-lintas rata-rata | 5.47 | 5.56 | 11.03 | 5.515 |
| Kereb (K) atau Bahu (B) | B | B | | |
| Jarak Kereb - penghalang (m) | 1.79 | 1 | 2.79 | 1.395 |
| Lebar efektif bahu (dalam + luar) (m) | 0.9 | 1 | 1.9 | 0.95 |
| Bukaan median (tidak ada, sedikit, banyak) | TIDAK ADA | | | |
| Kondisi pengaturan lalu - lintas | | | | |
| Batas kecepatan (km/jam) | - | | | |
| Pembatasan akses untuk tipe kendaraan tertentu | - | | | |
| Pembatasan parkir (periode waktu) | - | | | |
| Pembatasan berhenti (periode waktu) | - | | | |
| Lain - lain | | | | |

| MKJI : JALAN PERKOTAAN | | | | Formulir UR - 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---------------------------|--------------------|--------------------|-------------|----------|--------------|--------|--------------|---------|------|-------|-------|------------|---------------|--|--|-------------|--|--------------|--|--------------|--|--|-----|------|-----|-------|-----|-------|---|------------|-----|--|-----|--|-----|--|--|--|--|-----|------------|-----|--|-----|--|-----|--|--|--|--|---|------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|--------|----------|---------|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|---|---|--|--|--|--|--|---|-------|-----|-----|---|---|--|--|--|--|--|-----|-------|-----|-----|---|-------|-----|-----|---|-----|------|-------|-----|------|-------|---|--------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|-------|--|--|---|-------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|------|--------------------------------|--------|--------------|--------------------|--------------------|--------------|-----|-----|---|---|----------------------------|-----|---|---|---|--------------------------|-----|-----|---|---|------------------|-----|-----|---|---|-------|--|--|--|---|-----------------------------|----------------|------------------------|--|-------|--------------------------------------|---------------|----|---------|---|--------|---|---------|---|--------|---|---------|--|--------|---|------|--|---------------|----|
| JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-2 : DATA MASUKAN - ARUS DAN KOMPOSISI LALU LINTAS - HAMBATAN SAMPIING | Tanggal | 9/30/2019 | Ditangani oleh : | Afifah Izza Farisa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Propinsi | Jawa Timur | Diperiksa oleh : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Kota | Banyuwangi | Ukuran kota : | 1 - 3 Juta | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | No.ruas>Nama jalan | Jl. Adi Sucipto sisi kiri | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Segmen antara | 0+000 | dan | 0+100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Kode segmen : | | | Tipe daerah: | komersial | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Panjang (km): | 0.100 | Tipe jalan: | 2/1 UD | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Periode waktu: | 06.15-07.15 | Nomor soal: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Lalu lintas harian rata- rata tahunan</p> <p>LHRT (kend./hari) <input type="text"/> Faktor-k = <input type="text"/> Pemisahan arah 1/arah 2 = <input type="text" value="50 / 50"/></p> <p>Kompisisi % <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>LV %</td> <td>12.61</td> <td>HV %</td> <td>0.11</td> <td>MC %</td> <td>87.28</td> </tr> </table></p> <p>Data arus kendaraan/jam</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Baris</th> <th rowspan="2">Tipe kend.</th> <th colspan="3">Kend. Rincian</th> <th colspan="2">Kend. Berat</th> <th colspan="2">Sepeda motor</th> <th colspan="3" rowspan="2">Arus total Q</th> </tr> <tr> <th>LV:</th> <th>1.00</th> <th>HV:</th> <th>3.212</th> <th>MC:</th> <th>0.293</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>emp arah 1</td> <td>LV:</td> <td></td> <td>HV:</td> <td></td> <td>MC:</td> <td></td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>1.2</td> <td>emp arah 2</td> <td>LV:</td> <td></td> <td>HV:</td> <td></td> <td>MC:</td> <td></td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Arah</td> <td>Kend/jam</td> <td>smp/jam</td> <td>kend/jam</td> <td>smp/jam</td> <td>kend/jam</td> <td>smp/jam</td> <td>Arah %</td> <td>kend/jam</td> <td>smp/jam</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(1)</td> <td>(2)</td> <td>(3)</td> <td>(4)</td> <td>(5)</td> <td>(6)</td> <td>(7)</td> <td>(8)</td> <td>(9)</td> <td>(10)</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>A</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0</td> <td>50.00</td> <td>884</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>B</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>0.0</td> <td>50.00</td> <td>885</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>A + B</td> <td>223</td> <td>241</td> <td>2</td> <td>6.4</td> <td>1544</td> <td>452.4</td> <td>100</td> <td>1769</td> <td>699.8</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td colspan="8">Pemisahan arah, $SP=Q1/(Q1+2)$</td> <td>50.00</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>7</td> <td colspan="8">Faktor-smp F smp=</td> <td></td> <td></td> <td>0.40</td> </tr> </tbody> </table> <p>Kelas Hambatan Samping</p> <p>Bila ada data yang tersedia, gunakan tabel pertama untuk menentukan frekwensi berbobot kejadian, dan selanjutnya gunakan tabel kedua. Bila tidak, gunakan hanya tabel kedua</p> <p>9 Penentuan frekwensi kejadian</p> <p>Perhitungan frekwensi berbobot kejadian per jam per 200 m dan segmen jalan yang diamati, pada kedua sisi jalan</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>Tipe Kejadian Hambatan Samping</th> <th>Simbol</th> <th>Faktor Bobot</th> <th>Frekuensi Kejadian</th> <th>Frekuensi Berbobot</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pejalan kaki</td> <td>PED</td> <td>0.5</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Parkir, kendaraan berhenti</td> <td>PSV</td> <td>1</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Kendaraan masuk + keluar</td> <td>EEV</td> <td>0.7</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Kendaraan lambat</td> <td>SMV</td> <td>0.4</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>10 Penentuan kelas hambatan samping</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>Frekwensi berbobot kejadian</th> <th>Kondisi khusus</th> <th colspan="2">Kelas hambatan samping</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>< 100</td> <td>Pemukiman, hampir tidak ada kegiatan</td> <td>Sangat rendah</td> <td>VL</td> </tr> <tr> <td>100-299</td> <td>Pemukiman, beberapa angkutan umum, dll.</td> <td>Rendah</td> <td>L</td> </tr> <tr> <td>300-499</td> <td>Daerah industri dengan toko-toko sisi jalan</td> <td>Sedang</td> <td>M</td> </tr> <tr> <td>500-899</td> <td>Daerah niaga dengan aktivitas sisi jalan yang tinggi</td> <td>Tinggi</td> <td>H</td> </tr> <tr> <td>>900</td> <td>Daerah niaga dan aktivitas pasar sisi jalan yang sangat tinggi</td> <td>Sangat tinggi</td> <td>VH</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | LV % | 12.61 | HV % | 0.11 | MC % | 87.28 | Baris | Tipe kend. | Kend. Rincian | | | Kend. Berat | | Sepeda motor | | Arus total Q | | | LV: | 1.00 | HV: | 3.212 | MC: | 0.293 | 1 | emp arah 1 | LV: | | HV: | | MC: | | | | | 1.2 | emp arah 2 | LV: | | HV: | | MC: | | | | | 2 | Arah | Kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | Arah % | kend/jam | smp/jam | | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | 3 | A | | | | | | 0 | 50.00 | 884 | 0.0 | 4 | B | | | | | | 0.0 | 50.00 | 885 | 0.0 | 5 | A + B | 223 | 241 | 2 | 6.4 | 1544 | 452.4 | 100 | 1769 | 699.8 | 6 | Pemisahan arah, $SP=Q1/(Q1+2)$ | | | | | | | | 50.00 | | | 7 | Faktor-smp F smp= | | | | | | | | | | 0.40 | Tipe Kejadian Hambatan Samping | Simbol | Faktor Bobot | Frekuensi Kejadian | Frekuensi Berbobot | Pejalan kaki | PED | 0.5 | - | - | Parkir, kendaraan berhenti | PSV | 1 | - | - | Kendaraan masuk + keluar | EEV | 0.7 | - | - | Kendaraan lambat | SMV | 0.4 | - | - | Total | | | | - | Frekwensi berbobot kejadian | Kondisi khusus | Kelas hambatan samping | | < 100 | Pemukiman, hampir tidak ada kegiatan | Sangat rendah | VL | 100-299 | Pemukiman, beberapa angkutan umum, dll. | Rendah | L | 300-499 | Daerah industri dengan toko-toko sisi jalan | Sedang | M | 500-899 | Daerah niaga dengan aktivitas sisi jalan yang tinggi | Tinggi | H | >900 | Daerah niaga dan aktivitas pasar sisi jalan yang sangat tinggi | Sangat tinggi | VH |
| LV % | 12.61 | HV % | 0.11 | MC % | 87.28 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Baris | Tipe kend. | Kend. Rincian | | | Kend. Berat | | Sepeda motor | | Arus total Q | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | LV: | 1.00 | HV: | 3.212 | MC: | 0.293 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | emp arah 1 | LV: | | HV: | | MC: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 | emp arah 2 | LV: | | HV: | | MC: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Arah | Kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | Arah % | kend/jam | smp/jam | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | A | | | | | | 0 | 50.00 | 884 | 0.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | B | | | | | | 0.0 | 50.00 | 885 | 0.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | A + B | 223 | 241 | 2 | 6.4 | 1544 | 452.4 | 100 | 1769 | 699.8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Pemisahan arah, $SP=Q1/(Q1+2)$ | | | | | | | | 50.00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | Faktor-smp F smp= | | | | | | | | | | 0.40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tipe Kejadian Hambatan Samping | Simbol | Faktor Bobot | Frekuensi Kejadian | Frekuensi Berbobot | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pejalan kaki | PED | 0.5 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Parkir, kendaraan berhenti | PSV | 1 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kendaraan masuk + keluar | EEV | 0.7 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kendaraan lambat | SMV | 0.4 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total | | | | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Frekwensi berbobot kejadian | Kondisi khusus | Kelas hambatan samping | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| < 100 | Pemukiman, hampir tidak ada kegiatan | Sangat rendah | VL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 100-299 | Pemukiman, beberapa angkutan umum, dll. | Rendah | L | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 300-499 | Daerah industri dengan toko-toko sisi jalan | Sedang | M | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 500-899 | Daerah niaga dengan aktivitas sisi jalan yang tinggi | Tinggi | H | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| >900 | Daerah niaga dan aktivitas pasar sisi jalan yang sangat tinggi | Sangat tinggi | VH | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| MKJI : JALAN PERKOTAAN | | | | Formulir UR - 3 | | | |
|--|--|---|--|---|--|--|------------|
| JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-3 : ANALISA - KECEPATAN, KAPASITAS | | | | Tanggal | 9/30/2019 | Ditangani oleh : Afifah Izza Faris | |
| | | | | Propinsi | Jawa Timur | Diperiksa oleh : | |
| | | | | Kota | Banyuwangi | Ukuran kota : | 1 - 3 Juta |
| | | | | No.ruas>Nama jalan | Jl. Adi Sucipto sisi kiri | | |
| | | | | Segmen antara | 0+000 | dan | 0+100 |
| | | | | Kode segmen : | | Tipe daerah: | komersial |
| | | | | Panjang (km): | 0.100 | Tipe jalan: | 2/1 UD |
| Periode waktu: | 06.15-07.15 | Nomor soal: | | | | | |
| Kecepatan arus bebas kendaraan ringan | | | | $FV = (Fvo + FVw) \times FFVcs \times FFVcs$ | | | |
| Soal/ Arah | Kapasitas dasar bebas dasar Fvo Tabel B-1:1 (km/jam) | Faktor penyesuaian untuk lebar jalur FVw Tabel B-2:1 (km/jam) | Fvo + FVw (2) + (3) (km/jam) | Faktor Penyesuaian | | Kecepatan arus bebas FV (4) x (5) x (6) (km/jam) | |
| | | | | Hambatan samping FFV sf Tabel B-3:1 atau 2 | Ukuran kota FFVc Tabel B-4:1 | | |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | |
| A+B | 55 | -6.12 | 48.88 | 0.928 | 1 | 45.361 | |
| Kapasitas | | | | $C = CO \times FCW \times FCsv \times FCSF \times FCCS$ | | | |
| Soal/ Arah | Kapasitas dasar Co Tabel C-1:1 (smp/jam) | Faktor penyesuaian untuk kapasitas | | | | kapasitas C (11) x (12) x (13) x (14) x (15) (km/jam) | |
| | | Lebar jalur FCw Tabel C-2:1 | Pemisahan arah FCsp Tabel C-3:1 | Hambatan samping FCsf Tabel C-4:1 atau 2 | Ukuran kota FCcs Tabel C-5:1 | | |
| (10) | (11) | (12) | (13) | (14) | (15) | (16) | |
| A + B | 3300 | 0.88 | 1.00 | 0.917 | 1 | 2653.284 | |
| Kecepatan kendaraan ringan | | | | | | | |
| Soal/ Arah | Arus lalu lintas Q Formulir UR-2 (smp/jam) | Derajat kejenuhan DS (21)/(16) | Kecepatan VLV Gbr.D-2:1 atau 2 km/jam | Panjang segmen jalan L km | Waktu tempuh TT (24)/(23) jam | | |
| (20) | (21) | (22) | (23) | (24) | (25) | | |
| 1 | 700 | 0.26 | 44.825 | 0.1 | 0.0022 | | |

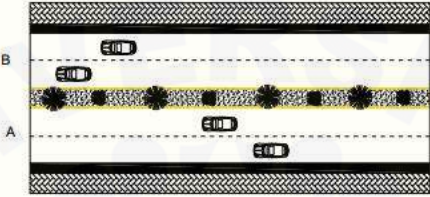
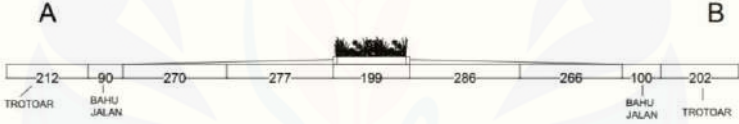
LAMPIRAN K1. Kinerja Ruas Jalan Adi Sucipto (Arah Jendral Ahmad Yani) Jam Puncak Pagi dengan MKJI

| MKJI : JALAN PERKOTAAN | | Formulir - 1 | | | |
|---|--------------------|----------------|--------------------------------|-------|-------------|
| JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-1 : DATA MASUKAN - DATA UMUM - GEOMETRIK JALAN | Tanggal | 09/11/2018 | Ditangani oleh : Afifa Izza F. | | |
| | Propinsi | Jawa Timur | Diperiksa oleh : | | |
| | Kota | Banyuwangi | Ukuran kota : 1 - 3 Juta | | |
| | No.ruas>Nama jalan | Jl. Danau Toba | | | |
| | Segmen antara | 0+000 | dan 0+100 | | |
| | Kode segmen : | | Tipe daerah: komersial | | |
| | Panjang (km): | 0.100 | Tipe jalan: 2/1 UD | | |
| Periode waktu: | 06.15-07.15 | Nomor soal: | | | |
| Rencana situasi | | | | | |
| Penampang melintang | | | | | |
| | | Sisi A | Sisi B | Total | Rata - rata |
| Lebar jalur lalu-lintas rata-rata | | 5.47 | 5.56 | 11.03 | 5.515 |
| Kereb (K) atau Bahu (B) | | B | B | | |
| Jarak Kereb - penghalang (m) | | 1.79 | 1 | 2.79 | 1.395 |
| Lebar efektif bahu (dalam + luar) (m) | | 0.9 | 1 | 1.9 | 0.95 |
| Bukaan median (tidak ada, sedikit, banyak) | TIDAK ADA | | | | |
| Kondisi pengaturan lalu - lintas | | | | | |
| Batas kecepatan (km/jam) | - | | | | |
| Pembatasan akses untuk tipe kendaraan tertentu | - | | | | |
| Pembatasan parkir (periode waktu) | - | | | | |
| Pembatasan berhenti (periode waktu) | - | | | | |
| Lain - lain | | | | | |

| MKJI : JALAN PERKOTAAN | | | | | | Formulir UR - 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|----------------------------|--------------------|--------------------|-------------|--------------------|--------------|--------|--------------|---------|-------|------------|---------------|--|--|-------------|--|--------------|--|--------------|--|--|-----|------|-----|-----|-----|-----|---|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|-----|------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|--------|----------|---------|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|---|---|--|--|--|--|--|--|-------|-----|-----|---|---|--|--|--|--|--|--|-------|-----|-----|---|-------|-----|-----|---|-----|------|-------|-----|------|-------|---|------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|-------|--|--|---|-------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|------|--------------------------------|--------|--------------|--------------------|--------------------|--------------|-----|-----|---|---|----------------------------|-----|---|---|---|--------------------------|-----|-----|---|---|------------------|-----|-----|---|---|-------|--|--|--|--|-----------------------------|----------------|------------------------|--|-------|--------------------------------------|---------------|----|---------|---|--------|---|---------|---|--------|---|---------|--|--------|---|------|--|---------------|----|
| JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-2 : DATA MASUKAN - ARUS DAN KOMPOSISI LALU LINTAS - HAMBATAN SAMPIING | Tanggal | 30/09/2019 | | Ditangani oleh : | | Affiah Izza Farisa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Propinsi | Jawa Timur | | Diperiksa oleh : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Kota | Banyuwangi | | Ukuran kota : | | 1 - 3 Juta | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | No.ruas>Nama jalan | Jl. Adi Sucipto sisi kanan | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Segmen antara | 0+000 | | dan | | 0+100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Kode segmen : | | | Tipe daerah: | | komersial | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Panjang (km): | 0.100 | | Tipe jalan: | | 2/1 UD | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Periode waktu: | 06.15-07.15 | | Nomor soal: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Lalu lintas harian rata- rata tahunan</p> <p>LHRT (kend./hari) Faktor-k = Pemisahan arah 1/arah 2 = 50 / 50</p> <p>Kompisisi % LV % 12.89 HV % 0.35 MC % 86.76</p> <p>Data arus kendaraan/jam</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Baris</th> <th rowspan="2">Tipe kend.</th> <th colspan="3">Kend. Rincian</th> <th colspan="2">Kend. Berat</th> <th colspan="2">Sepeda motor</th> <th colspan="3" rowspan="2">Arus total Q</th> </tr> <tr> <th>LV:</th> <th>1.00</th> <th>HV:</th> <th>1.3</th> <th>MC:</th> <th>0.4</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>emp arah 1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1.2</td> <td>emp arah 2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Arah</td> <td>Kend/jam</td> <td>smp/jam</td> <td>kend/jam</td> <td>smp/jam</td> <td>kend/jam</td> <td>smp/jam</td> <td>Arah %</td> <td>kend/jam</td> <td>smp/jam</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(1)</td> <td>(2)</td> <td>(3)</td> <td>(4)</td> <td>(5)</td> <td>(6)</td> <td>(7)</td> <td>(8)</td> <td>(9)</td> <td>(10)</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>A</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>50.00</td> <td>865</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>B</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>50.00</td> <td>865</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>A + B</td> <td>223</td> <td>223</td> <td>6</td> <td>7.8</td> <td>1501</td> <td>600.4</td> <td>100</td> <td>1730</td> <td>831.2</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td colspan="8">Pemisahan arah, SP=Q1/(Q1+2)</td> <td>50.00</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>7</td> <td colspan="8">Faktor-smp F smp=</td> <td></td> <td></td> <td>0.48</td> </tr> </tbody> </table> <p>Kelas Hambatan Samping</p> <p>Bila ada data yang tersedia, gunakan tabel pertama untuk menentukan frekwensi berbobot kejadian, dan selanjutnya gunakan tabel kedua. Bila tidak, gunakan hanya tabel kedua</p> <p>9 Penentuan frekwensi kejadian</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>Tipe Kejadian Hambatan Samping</th> <th>Simbol</th> <th>Faktor Bobot</th> <th>Frekuensi Kejadian</th> <th>Frekuensi Berbobot</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pejalan kaki</td> <td>PED</td> <td>0.5</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Parkir, kendaraan berhenti</td> <td>PSV</td> <td>1</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Kendaraan masuk + keluar</td> <td>EEV</td> <td>0.7</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Kendaraan lambat</td> <td>SMV</td> <td>0.4</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Perhitungan frekwensi berbobot kejadian per jam per 200 m dan segmen jalan yang diamati, pada kedua sisi jalan</p> <p>10 Penentuan kelas hambatan samping</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>Frekwensi berbobot kejadian</th> <th>Kondisi khusus</th> <th colspan="2">Kelas hambatan samping</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>< 100</td> <td>Pemukiman, hampir tidak ada kegiatan</td> <td>Sangat rendah</td> <td>VL</td> </tr> <tr> <td>100-299</td> <td>Pemukiman, beberapa angkutan umum, dll.</td> <td>Rendah</td> <td>L</td> </tr> <tr> <td>300-499</td> <td>Daerah industri dengan toko-toko sisi jalan</td> <td>Sedang</td> <td>M</td> </tr> <tr> <td>500-899</td> <td>Daerah niaga dengan aktivitas sisi jalan yang tinggi</td> <td>Tinggi</td> <td>H</td> </tr> <tr> <td>>900</td> <td>Daerah niaga dan aktivitas pasar sisi jalan yang sangat tinggi</td> <td>Sangat tinggi</td> <td>VH</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | | | Baris | Tipe kend. | Kend. Rincian | | | Kend. Berat | | Sepeda motor | | Arus total Q | | | LV: | 1.00 | HV: | 1.3 | MC: | 0.4 | 1 | emp arah 1 | | | | | | | | | | | 1.2 | emp arah 2 | | | | | | | | | | | 2 | Arah | Kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | Arah % | kend/jam | smp/jam | | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | 3 | A | | | | | | | 50.00 | 865 | 0.0 | 4 | B | | | | | | | 50.00 | 865 | 0.0 | 5 | A + B | 223 | 223 | 6 | 7.8 | 1501 | 600.4 | 100 | 1730 | 831.2 | 6 | Pemisahan arah, SP=Q1/(Q1+2) | | | | | | | | 50.00 | | | 7 | Faktor-smp F smp= | | | | | | | | | | 0.48 | Tipe Kejadian Hambatan Samping | Simbol | Faktor Bobot | Frekuensi Kejadian | Frekuensi Berbobot | Pejalan kaki | PED | 0.5 | - | - | Parkir, kendaraan berhenti | PSV | 1 | - | - | Kendaraan masuk + keluar | EEV | 0.7 | - | - | Kendaraan lambat | SMV | 0.4 | - | - | Total | | | | | Frekwensi berbobot kejadian | Kondisi khusus | Kelas hambatan samping | | < 100 | Pemukiman, hampir tidak ada kegiatan | Sangat rendah | VL | 100-299 | Pemukiman, beberapa angkutan umum, dll. | Rendah | L | 300-499 | Daerah industri dengan toko-toko sisi jalan | Sedang | M | 500-899 | Daerah niaga dengan aktivitas sisi jalan yang tinggi | Tinggi | H | >900 | Daerah niaga dan aktivitas pasar sisi jalan yang sangat tinggi | Sangat tinggi | VH |
| Baris | Tipe kend. | Kend. Rincian | | | Kend. Berat | | Sepeda motor | | Arus total Q | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | LV: | 1.00 | HV: | 1.3 | MC: | 0.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | emp arah 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 | emp arah 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Arah | Kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | Arah % | kend/jam | smp/jam | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | A | | | | | | | 50.00 | 865 | 0.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | B | | | | | | | 50.00 | 865 | 0.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | A + B | 223 | 223 | 6 | 7.8 | 1501 | 600.4 | 100 | 1730 | 831.2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Pemisahan arah, SP=Q1/(Q1+2) | | | | | | | | 50.00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | Faktor-smp F smp= | | | | | | | | | | 0.48 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tipe Kejadian Hambatan Samping | Simbol | Faktor Bobot | Frekuensi Kejadian | Frekuensi Berbobot | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pejalan kaki | PED | 0.5 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Parkir, kendaraan berhenti | PSV | 1 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kendaraan masuk + keluar | EEV | 0.7 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kendaraan lambat | SMV | 0.4 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Frekwensi berbobot kejadian | Kondisi khusus | Kelas hambatan samping | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| < 100 | Pemukiman, hampir tidak ada kegiatan | Sangat rendah | VL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 100-299 | Pemukiman, beberapa angkutan umum, dll. | Rendah | L | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 300-499 | Daerah industri dengan toko-toko sisi jalan | Sedang | M | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 500-899 | Daerah niaga dengan aktivitas sisi jalan yang tinggi | Tinggi | H | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| >900 | Daerah niaga dan aktivitas pasar sisi jalan yang sangat tinggi | Sangat tinggi | VH | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| MKJI : JALAN PERKOTAAN | | | | Formulir UR - 3 | | | |
|--|--|---|--|---|--|--|------------|
| JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-3 : ANALISA - KECEPATAN, KAPASITAS | | | | Tanggal | 30/09/2019 | Ditangani oleh : Afifah Izza Farisa | |
| | | | | Propinsi | Jawa Timur | Diperiksa oleh : | |
| | | | | Kota | Banyuwangi | Ukuran kota : | 1 - 3 Juta |
| | | | | No.ruas>Nama jalan | Jl. Adi Sucipto sisi kanan | | |
| | | | | Segmen antara | 0+000 | dan | 0+100 |
| | | | | Kode segmen : | | Tipe daerah: | komersial |
| Panjang (km): | 0.100 | Tipe jalan: | 2/1 UD | | | | |
| Periode waktu: | 06.15-07.15 | Nomor soal: | | | | | |
| Kecepatan arus bebas kendaraan ringan | | | | $FV = (Fvo + FVw) \times FFVcs \times FFVcs$ | | | |
| Soal/ Arah | Kapasitas dasar bebas dasar Fvo Tabel B-1:1 (km/jam) | Faktor penyesuaian untuk lebar jalur FVw Tabel B-2:1 (km/jam) | Fvo + FVw (2) + (3) (km/jam) | Faktor Penyesuaian | | Kecepatan arus bebas FV (4) x (5) x (6) (km/jam) | |
| | | | | Hambatan samping FFV sf Tabel B-3:1 atau 2 | Ukuran kota FFVc Tabel B-4:1 | | |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | |
| A+B | 55 | -5.92 | 49.08 | 0.928 | 1 | 45.546 | |
| Kapasitas | | | | $C = CO \times FCW \times FCsv \times FCSF \times FCCS$ | | | |
| Soal/ Arah | Kapasitas dasar Co Tabel C-1:1 (smp/jam) | Faktor penyesuaian untuk kapasitas | | | | kapasitas C (11) x (12) x (13) x (14) x (15) (km/jam) | |
| | | Lebar jalur FCw Tabel C-2:1 | Pemisahan arah FCsp Tabel C-3:1 | Hambatan samping FCsf Tabel C-4:1 atau 2 | Ukuran kota FCcs Tabel C-5:1 | | |
| (10) | (11) | (12) | (13) | (14) | (15) | (16) | |
| A + B | 3300 | 0.88 | 1.00 | 0.917 | 1 | 2677.493 | |
| Kecepatan kendaraan ringan | | | | | | | |
| Soal/ Arah | Arus lalu lintas Q Formulir UR-2 (smp/jam) | Derajat kejenuhan DS (21)/(16) | Kecepatan VLV Gbr.D-2:1 atau 2 km/jam | Panjang segmen jalan L km | Waktu tempuh TT (24)/(23) jam | | |
| (20) | (21) | (22) | (23) | (24) | (25) | | |
| 1 | 831 | 0.31 | 43.546 | 0.1 | 0.0023 | | |

LAMPIRAN K2. Kinerja Ruas Jalan Adi Sucipto (Arah Jendral Ahmad Yani) Jam Puncak Pagi dengan Perhitungan Regresi Linier

| MKJI : JALAN PERKOTAAN | | Formulir - 1 | | |
|--|--------------------|----------------|--------------------------------|-------------|
| JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-1 : DATA MASUKAN - DATA UMUM - GEOMETRIK JALAN | Tanggal | 09/11/2018 | Ditangani oleh : Afifa Izza F. | |
| | Propinsi | Jawa Timur | Diperiksa oleh : | |
| | Kota | Banyuwangi | Ukuran kota : 1 - 3 Juta | |
| | No.ruas>Nama jalan | Jl. Danau Toba | | |
| | Segmen antara | 0+000 | dan 0+100 | |
| | Kode segmen : | | Tipe daerah: komersial | |
| | Panjang (km): | 0.100 | Tipe jalan: 2/1 UD | |
| | Periode waktu: | 06.15-07.15 | Nomor soal: | |
| Rencana situasi | | | | |
|  | | | | |
| Penampang melintang | | | | |
|  | | | | |
| | Sisi A | Sisi B | Total | Rata - rata |
| Lebar jalur lalu-lintas rata-rata | 5.47 | 5.56 | 11.03 | 5.515 |
| Kereb (K) atau Bahu (B) | B | B | | |
| Jarak Kereb - penghalang (m) | 1.79 | 1 | 2.79 | 1.395 |
| Lebar efektif bahu (dalam + luar) (m) | 0.9 | 1 | 1.9 | 0.95 |
| Bukaan median (tidak ada, sedikit, banyak) | TIDAK ADA | | | |
| Kondisi pengaturan lalu - lintas | | | | |
| Batas kecepatan (km/jam) | - | | | |
| Pembatasan akses untuk tipe kendaraan tertentu | - | | | |
| Pembatasan parkir (periode waktu) | - | | | |
| Pembatasan berhenti (periode waktu) | - | | | |
| Lain - lain | | | | |

| MKJI : JALAN PERKOTAAN | | | | Formulir UR - 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------------------------------|--|----------------------------|---------------------------|---------|--------------------------------|---------|--------------|----------|---------|---------------------------------|--------|--------------|--------------------|--------------------|--------------|-----|-----|---|---|----------------------------|-----|---|---|---|--------------------------|-----|-----|---|---|------------------|-----|-----|---|---|-------|--|--|--|---|
| JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-2 : DATA MASUKAN - ARUS DAN KOMPOSISI LALU LINTAS - HAMBATAN SAMPIING | Tanggal | 9/30/2019 | Ditangani oleh : | Afifah Izza Farisa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Propinsi | Jawa Timur | Diperiksa oleh : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Kota | Banyuwangi | Ukuran kota : | 1 - 3 Juta | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | No.ruas>Nama jalan | | Jl. Adi Sucipto sisi kanan | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Segmen antara | 0+000 | dan | 0+100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kode segmen : | | | Tipe daerah: | komersial | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Panjang (km): | 0.100 | | Tipe jalan: | 2/1 UD | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Periode waktu: | 06.15-07.15 | | Nomor soal: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lalu lintas harian rata- rata tahunan | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| LHRT (kend./hari) | | Faktor-k = | | Pemisahan arah 1/arah 2 = | 50 / 50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kompisisi % | LV % | 12.89 | HV % | 0.35 | MC % | 86.76 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Data arus kendaraan/jam | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Baris | Tipe kend. | Kend. Rincian | | Kend. Berat | | Sepeda motor | | Arus total Q | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | emp arah 1 | LV: | 1.00 | HV: | 3.447 | MC: | 0.248 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 | emp arah 2 | LV: | | HV: | | MC: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Arah | Kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | Arah % | kend/jam | smp/jam | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | A | | | | | | | 50.00 | 865 | 0.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | B | | | | | | | 50.00 | 865 | 0.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | A + B | 223 | 223 | 6 | 20.7 | 1501 | 372.2 | 100 | 1730 | 615.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Pemisahan arah, SP=Q1/(Q1+2) | | | | | | | 50.00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | Faktor-smp F smp= | | | | | | | | | 0.36 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kelas Hambatan Sampiing | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bila ada data yang tersedia, gunakan tabel pertama untuk menentukan frekwensi berbobot kejadian, dan selanjutnya gunakan tabel kedua. Bila tidak, gunakan hanya tabel kedua | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 Penentuan frekwensi kejadian | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Perhitungan frekwensi berbobot kejadian per jam per 200 m dan segmen jalan yang diamati, pada kedua sisi jalan | | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Tipe Kejadian Hambatan Sampiing</th> <th>Simbol</th> <th>Faktor Bobot</th> <th>Frekuensi Kejadian</th> <th>Frekuensi Berbobot</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pejalan kaki</td> <td>PED</td> <td>0.5</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Parkir, kendaraan berhenti</td> <td>PSV</td> <td>1</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Kendaraan masuk + keluar</td> <td>EEV</td> <td>0.7</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Kendaraan lambat</td> <td>SMV</td> <td>0.4</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | Tipe Kejadian Hambatan Sampiing | Simbol | Faktor Bobot | Frekuensi Kejadian | Frekuensi Berbobot | Pejalan kaki | PED | 0.5 | - | - | Parkir, kendaraan berhenti | PSV | 1 | - | - | Kendaraan masuk + keluar | EEV | 0.7 | - | - | Kendaraan lambat | SMV | 0.4 | - | - | Total | | | | - |
| Tipe Kejadian Hambatan Sampiing | Simbol | Faktor Bobot | Frekuensi Kejadian | Frekuensi Berbobot | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pejalan kaki | PED | 0.5 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Parkir, kendaraan berhenti | PSV | 1 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kendaraan masuk + keluar | EEV | 0.7 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kendaraan lambat | SMV | 0.4 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total | | | | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 Penentuan kelas hambatan sampiing | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Frekwensi berbobot kejadian | | Kondisi khusus | | | | Kelas hambatan sampiing | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| < 100 | | Pemukiman, hampir tidak ada kegiatan | | | | Sangat rendah | | VL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 100-299 | | Pemukiman, beberapa angkutan umum, dll. | | | | Rendah | | L | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 300-499 | | Daerah industri dengan toko-toko sisi jalan | | | | Sedang | | M | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 500-899 | | Daerah niaga dengan aktivitas sisi jalan yang tinggi | | | | Tinggi | | H | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| >900 | | Daerah niaga dan aktivitas pasar sisi jalan yang sangat tinggi | | | | Sangat tinggi | | VH | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| MKJI : JALAN PERKOTAAN | | | | Formulir UR - 3 | | | |
|--|--|---|--|---|--|--|------------|
| JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-3 : ANALISA - KECEPATAN, KAPASITAS | | | | Tanggal | 9/30/2019 | Ditangani oleh : Afifah Izza Faris | |
| | | | | Propinsi | Jawa Timur | Diperiksa oleh : | |
| | | | | Kota | Banyuwangi | Ukuran kota : | 1 - 3 Juta |
| | | | | No.ruas>Nama jalan | Jl. Adi Sucipto sisi kanan | | |
| | | | | Segmen antara | 0+000 | dan | 0+100 |
| | | | | Kode segmen : | | Tipe daerah: | komersial |
| | | | | Panjang (km): | 0.100 | Tipe jalan: | 2/1 UD |
| | | | | Periode waktu: | 06.15-07.15 | Nomor soal: | |
| Kecepatan arus bebas kendaraan ringan | | | | $FV = (Fvo + FVw) \times FFVcs \times FFVcs$ | | | |
| Soal/ Arah | Kapasitas dasar bebas dasar Fvo Tabel B-1:1 (km/jam) | Faktor penyesuaian untuk lebar jalur FVw Tabel B-2:1 (km/jam) | Fvo + FVw (2) + (3) (km/jam) | Faktor Penyesuaian | | Kecepatan arus bebas FV (4) x (5) x (6) (km/jam) | |
| | | | | Hambatan samping FFV sf Tabel B-3:1 atau 2 | Ukuran kota FFVc Tabel B-4:1 | | |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | |
| A+B | 55 | -5.92 | 49.08 | 0.928 | 1 | 45.546 | |
| Kapasitas | | | | $C = CO \times FCW \times FCsv \times FCSF \times FCCS$ | | | |
| Soal/ Arah | Kapasitas dasar Co Tabel C-1:1 (smp/jam) | Faktor penyesuaian untuk kapasitas | | | | kapasitas C (11) x (12) x (13) x (14) x (15) (km/jam) | |
| | | Lebar jalur FCw Tabel C-2:1 | Pemisahan arah FCsp Tabel C-3:1 | Hambatan samping FCsf Tabel C-4:1 atau 2 | Ukuran kota FCcs Tabel C-5:1 | | |
| (10) | (11) | (12) | (13) | (14) | (15) | (16) | |
| A + B | 3300 | 0.88 | 1.00 | 0.917 | 1 | 2677.493 | |
| Kecepatan kendaraan ringan | | | | | | | |
| Soal/ Arah | Arus lalu lintas Q Formulir UR-2 (smp/jam) | Derajat kejenuhan DS (21)/(16) | Kecepatan VLV Gbr.D-2:1 atau 2 km/jam | Panjang segmen jalan L km | Waktu tempuh TT (24)/(23) jam | | |
| (20) | (21) | (22) | (23) | (24) | (25) | | |
| 1 | 616 | 0.23 | 45.101 | 0.1 | 0.0022 | | |

LAMPIRAN L1. Kinerja Ruas Jalan Jendral Ahmad Yani Jam Puncak Pagi dengan MKJI

| MKJI : JALAN PERKOTAAN | | Formulir - 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------------|------------------------|--------------------------------|--------------------------|--------|--|-------|-----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|-----|-------------|------|-------------------------|---|---|--|--|------------------------------|--|--|--|--|---------------------------------------|------|------|------|-------|--|-----------|
| JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-1 : DATA MASUKAN - DATA UMUM - GEOMETRIK JALAN | Tanggal | 09/11/2018 | Ditangani oleh : Afifa Izza F. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Propinsi | Jawa Timur | Diperiksa oleh : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Kota | Banyuwangi | Ukuran kota : | 1 - 3 Juta | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | No.ruas>Nama jalan | Jl. Jendral Ahmad Yani | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Segmen antara | 0+000 | dan 0+100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kode segmen : | | Tipe daerah: | komersial | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Panjang (km): | 0.100 | Tipe jalan: | 4/2 UD | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Periode waktu: | 06.15-07.15 | Nomor soal: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rencana situasi <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> </div> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Penampang melintang <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> </div> <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 10px; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Sisi A</th> <th>Sisi B</th> <th>Total</th> <th>Rata - rata</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lebar jalur lalu-lintas rata-rata</td> <td>5.48</td> <td>4.6</td> <td>10.08</td> <td>5.04</td> </tr> <tr> <td>Kereb (K) atau Bahu (B)</td> <td>B</td> <td>B</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Jarak Kereb - penghalang (m)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Lebar efektif bahu (dalam + luar) (m)</td> <td>0.62</td> <td>1.17</td> <td>1.79</td> <td>0.895</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 10px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Bukaan median (tidak ada, sedikit, banyak)</td> <td style="text-align: center;">TIDAK ADA</td> </tr> </table> | | | | | Sisi A | Sisi B | Total | Rata - rata | Lebar jalur lalu-lintas rata-rata | 5.48 | 4.6 | 10.08 | 5.04 | Kereb (K) atau Bahu (B) | B | B | | | Jarak Kereb - penghalang (m) | | | | | Lebar efektif bahu (dalam + luar) (m) | 0.62 | 1.17 | 1.79 | 0.895 | Bukaan median (tidak ada, sedikit, banyak) | TIDAK ADA |
| | Sisi A | Sisi B | Total | Rata - rata | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lebar jalur lalu-lintas rata-rata | 5.48 | 4.6 | 10.08 | 5.04 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kereb (K) atau Bahu (B) | B | B | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jarak Kereb - penghalang (m) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lebar efektif bahu (dalam + luar) (m) | 0.62 | 1.17 | 1.79 | 0.895 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bukaan median (tidak ada, sedikit, banyak) | TIDAK ADA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kondisi pengaturan lalu - lintas <table border="1" style="width: 100%; margin-top: 10px; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr> <td>Batas kecepatan (km/jam)</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td>Pembatasan akses untuk tipe kendaraan tertentu</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td>Pembatasan parkir (periode waktu)</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td>Pembatasan berhenti (periode waktu)</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td>Lain - lain</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | | | Batas kecepatan (km/jam) | - | Pembatasan akses untuk tipe kendaraan tertentu | - | Pembatasan parkir (periode waktu) | - | Pembatasan berhenti (periode waktu) | - | Lain - lain | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Batas kecepatan (km/jam) | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pembatasan akses untuk tipe kendaraan tertentu | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pembatasan parkir (periode waktu) | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pembatasan berhenti (periode waktu) | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lain - lain | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| MKJI : JALAN PERKOTAAN | | | | Formulir UR - 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|-------------------------|--------------------|--------------------|-------------|-------------------|---------|--------|------------|---------------|------|--|--------------|--|--|--------------|--|--|--------------|-----|------|-----|-----|-----|-----|--|--|---|------------|-----|------|-----|-----|-----|-----|--|--|--|-----|------------|-----|------|-----|-----|-----|-----|--|--|--|---|------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|--------|----------|---------|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|---|---|-----|-----|----|------|------|-----|-------|------|-------|---|---|-----|-----|----|------|------|-------|-------|------|-------|---|-------|-----|-----|----|------|------|--------|-----|------|--------|---|------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|-------|--|--|---|-------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|------|---------------------------------|--------|--------------|--------------------|--------------------|--------------|-----|-----|---|---|----------------------------|-----|---|---|---|--------------------------|-----|-----|---|---|------------------|-----|-----|---|---|-------|--|--|---|---|-----------------------------|----------------|-------------------------|--|-------|--------------------------------------|---------------|----|---------|---|--------|---|---------|---|--------|---|---------|--|--------|---|------|--|---------------|----|
| JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-2 : DATA MASUKAN - ARUS DAN KOMPOSISI LALU LINTAS - HAMBATAN SAMPIING | Tanggal | 09/11/2018 | | Ditangani oleh : | | Affah Izza Farisa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Propinsi | Jawa Timur | | Diperiksa oleh : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Kota | Banyuwangi | | Ukuran kota : | | 1 - 3 Juta | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | No.ruas>Nama jalan | Jl. Jendral Ahmad Yani | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Segmen antara | 0+000 | | dan | | 0+100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Kode segmen : | | | Tipe daerah: | | komersial | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Panjang (km): | 0.100 | | Tipe jalan: | | 4/2 UD | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Periode waktu: | 06.15-07.15 | | Nomor soal: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Lalu lintas harian rata- rata tahunan</p> <p>LHRT (kend./hari) Faktor-k = Pemisahan arah 1/arah 2 = 50 / 50</p> <p>Kompisiasi % LV % 12.95 HV % 0.87 MC % 86.18</p> <p>Data arus kendaraan/jam</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Baris</th> <th rowspan="2">Tipe kend.</th> <th colspan="3">Kend. Rincian</th> <th colspan="3">Kend. Berat</th> <th colspan="3">Sepeda motor</th> <th rowspan="2">Arus total Q</th> </tr> <tr> <th>LV:</th> <th>1.00</th> <th>HV:</th> <th>1.3</th> <th>MC:</th> <th>0.4</th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>emp arah 1</td> <td>LV:</td> <td>1.00</td> <td>HV:</td> <td>1.3</td> <td>MC:</td> <td>0.4</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1.2</td> <td>emp arah 2</td> <td>LV:</td> <td>1.00</td> <td>HV:</td> <td>1.3</td> <td>MC:</td> <td>0.4</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Arah</td> <td>Kend/jam</td> <td>smp/jam</td> <td>kend/jam</td> <td>smp/jam</td> <td>kend/jam</td> <td>smp/jam</td> <td>Arah %</td> <td>kend/jam</td> <td>smp/jam</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(1)</td> <td>(2)</td> <td>(3)</td> <td>(4)</td> <td>(5)</td> <td>(6)</td> <td>(7)</td> <td>(8)</td> <td>(9)</td> <td>(10)</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>A</td> <td>241</td> <td>241</td> <td>18</td> <td>23.4</td> <td>1733</td> <td>693</td> <td>53.97</td> <td>1992</td> <td>957.6</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>B</td> <td>237</td> <td>237</td> <td>14</td> <td>18.2</td> <td>1448</td> <td>579.2</td> <td>46.03</td> <td>1699</td> <td>834.4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>A + B</td> <td>478</td> <td>478</td> <td>32</td> <td>41.6</td> <td>3181</td> <td>1272.4</td> <td>100</td> <td>3691</td> <td>1792.0</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td colspan="8">Pemisahan arah, SP=Q1/(Q1+2)</td> <td>53.97</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>7</td> <td colspan="8">Faktor-smp F smp=</td> <td></td> <td></td> <td>0.49</td> </tr> </tbody> </table> <p>Kelas Hambatan Sampiing</p> <p>Bila ada data yang tersedia, gunakan tabel pertama untuk menentukan frekwensi berbobot kejadian, dan selanjutnya gunakan tabel kedua. Bila tidak, gunakan hanya tabel kedua</p> <p>9 Penentuan frekwensi kejadian</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>Tipe Kejadian Hambatan Sampiing</th> <th>Simbol</th> <th>Faktor Bobot</th> <th>Frekuensi Kejadian</th> <th>Frekuensi Berbobot</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pejalan kaki</td> <td>PED</td> <td>0.5</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Parkir, kendaraan berhenti</td> <td>PSV</td> <td>1</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Kendaraan masuk + keluar</td> <td>EEV</td> <td>0.7</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Kendaraan lambat</td> <td>SMV</td> <td>0.4</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td></td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>Perhitungan frekwensi berbobot kejadian per jam per 200 m dan segmen jalan yang diamati, pada kedua sisi jalan</p> <p>10 Penentuan kelas hambatan sampiing</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>Frekwensi berbobot kejadian</th> <th>Kondisi khusus</th> <th colspan="2">Kelas hambatan sampiing</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>< 100</td> <td>Pemukiman, hampir tidak ada kegiatan</td> <td>Sangat rendah</td> <td>VL</td> </tr> <tr> <td>100-299</td> <td>Pemukiman, beberapa angkutan umum, dll.</td> <td>Rendah</td> <td>L</td> </tr> <tr> <td>300-499</td> <td>Daerah industri dengan toko-toko sisi jalan</td> <td>Sedang</td> <td>M</td> </tr> <tr> <td>500-899</td> <td>Daerah niaga dengan aktivitas sisi jalan yang tinggi</td> <td>Tinggi</td> <td>H</td> </tr> <tr> <td>>900</td> <td>Daerah niaga dan aktivitas pasar sisi jalan yang sangat tinggi</td> <td>Sangat tinggi</td> <td>VH</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | Baris | Tipe kend. | Kend. Rincian | | | Kend. Berat | | | Sepeda motor | | | Arus total Q | LV: | 1.00 | HV: | 1.3 | MC: | 0.4 | | | 1 | emp arah 1 | LV: | 1.00 | HV: | 1.3 | MC: | 0.4 | | | | 1.2 | emp arah 2 | LV: | 1.00 | HV: | 1.3 | MC: | 0.4 | | | | 2 | Arah | Kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | Arah % | kend/jam | smp/jam | | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | 3 | A | 241 | 241 | 18 | 23.4 | 1733 | 693 | 53.97 | 1992 | 957.6 | 4 | B | 237 | 237 | 14 | 18.2 | 1448 | 579.2 | 46.03 | 1699 | 834.4 | 5 | A + B | 478 | 478 | 32 | 41.6 | 3181 | 1272.4 | 100 | 3691 | 1792.0 | 6 | Pemisahan arah, SP=Q1/(Q1+2) | | | | | | | | 53.97 | | | 7 | Faktor-smp F smp= | | | | | | | | | | 0.49 | Tipe Kejadian Hambatan Sampiing | Simbol | Faktor Bobot | Frekuensi Kejadian | Frekuensi Berbobot | Pejalan kaki | PED | 0.5 | - | - | Parkir, kendaraan berhenti | PSV | 1 | - | - | Kendaraan masuk + keluar | EEV | 0.7 | - | - | Kendaraan lambat | SMV | 0.4 | - | - | Total | | | - | - | Frekwensi berbobot kejadian | Kondisi khusus | Kelas hambatan sampiing | | < 100 | Pemukiman, hampir tidak ada kegiatan | Sangat rendah | VL | 100-299 | Pemukiman, beberapa angkutan umum, dll. | Rendah | L | 300-499 | Daerah industri dengan toko-toko sisi jalan | Sedang | M | 500-899 | Daerah niaga dengan aktivitas sisi jalan yang tinggi | Tinggi | H | >900 | Daerah niaga dan aktivitas pasar sisi jalan yang sangat tinggi | Sangat tinggi | VH |
| Baris | Tipe kend. | Kend. Rincian | | | Kend. Berat | | | | | Sepeda motor | | | Arus total Q | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | LV: | 1.00 | HV: | 1.3 | MC: | 0.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | emp arah 1 | LV: | 1.00 | HV: | 1.3 | MC: | 0.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 | emp arah 2 | LV: | 1.00 | HV: | 1.3 | MC: | 0.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Arah | Kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | Arah % | kend/jam | smp/jam | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | A | 241 | 241 | 18 | 23.4 | 1733 | 693 | 53.97 | 1992 | 957.6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | B | 237 | 237 | 14 | 18.2 | 1448 | 579.2 | 46.03 | 1699 | 834.4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | A + B | 478 | 478 | 32 | 41.6 | 3181 | 1272.4 | 100 | 3691 | 1792.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Pemisahan arah, SP=Q1/(Q1+2) | | | | | | | | 53.97 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | Faktor-smp F smp= | | | | | | | | | | 0.49 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tipe Kejadian Hambatan Sampiing | Simbol | Faktor Bobot | Frekuensi Kejadian | Frekuensi Berbobot | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pejalan kaki | PED | 0.5 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Parkir, kendaraan berhenti | PSV | 1 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kendaraan masuk + keluar | EEV | 0.7 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kendaraan lambat | SMV | 0.4 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total | | | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Frekwensi berbobot kejadian | Kondisi khusus | Kelas hambatan sampiing | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| < 100 | Pemukiman, hampir tidak ada kegiatan | Sangat rendah | VL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 100-299 | Pemukiman, beberapa angkutan umum, dll. | Rendah | L | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 300-499 | Daerah industri dengan toko-toko sisi jalan | Sedang | M | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 500-899 | Daerah niaga dengan aktivitas sisi jalan yang tinggi | Tinggi | H | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| >900 | Daerah niaga dan aktivitas pasar sisi jalan yang sangat tinggi | Sangat tinggi | VH | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| MKJI : JALAN PERKOTAAN | | | | Formulir UR - 3 | | | |
|--|--|---|--|---|--|--|--------------------|
| JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-3 : ANALISA - KECEPATAN, KAPASITAS | | Tanggal | 09/11/2018 | | Ditangani oleh : | | Afifah Izza Farisa |
| | | Propinsi | Jawa Timur | | Diperiksa oleh : | | |
| | | Kota | Banyuwangi | | Ukuran kota : | | 1 - 3 Juta |
| | | No.ruas>Nama jalan | Jl. Jendral Ahmad Yani | | | | |
| | | Segmen antara | 0+000 | | dan | | 0+100 |
| | | Kode segmen : | | | Tipe daerah: | komersial | |
| | | Panjang (km): | 0.100 | | Tipe jalan: | 4/2 UD | |
| Periode waktu: | 06.15-07.15 | | Nomor soal: | | | | |
| Kecepatan arus bebas kendaraan ringan | | | | $FV = (Fvo + FVw) \times FFVcs \times FFCs$ | | | |
| Soal/ Arah | Kapasitas dasar bebas dasar Fvo Tabel B-1:1 (km/jam) | Faktor penyesuaian untuk lebar jalur FVw Tabel B-2:1 (km/jam) | Fvo + FVw (2) + (3) (km/jam) | Faktor Penyesuaian | | Kecepatan arus bebas FV (4) x (5) x (6) (km/jam) | |
| | | | | Hambatan samping FFV sf Tabel B-3:1 atau 2 | Ukuran kota FFVc Tabel B-4:1 | | |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | |
| A+B | 51 | -6.16 | 44.84 | 0.954 | 1 | 42.764 | |
| Kapasitas | | | | $C = CO \times FCW \times FCsv \times FCSF \times FCCS$ | | | |
| Soal/ Arah | Kapasitas dasar Co Tabel C-1:1 (smp/jam) | Faktor penyesuaian untuk kapasitas | | | | kapasitas C (11) x (12) x (13) x (14) x (15) (km/jam) | |
| | | Lebar jalur FCw Tabel C-2:1 | Pemisahan arah FCsp Tabel C-3:1 | Hambatan samping FCsf Tabel C-4:1 atau 2 | Ukuran kota FCcs Tabel C-5:1 | | |
| (10) | (11) | (12) | (13) | (14) | (15) | (16) | |
| A + B | 6000 | 0.83 | 0.99 | 0.944 | 1 | 4646.979 | |
| Kecepatan kendaraan ringan | | | | | | | |
| Soal/ Arah | Arus lalu lintas Q Formulir UR-2 (smp/jam) | Derajat kejenuhan DS (21)/(16) | Kecepatan VLV Gbr.D-2:1 atau 2 km/jam | Panjang segmen jalan L km | Waktu tempuh TT (24)/(23) jam | | |
| (20) | (21) | (22) | (23) | (24) | (25) | | |
| 1 | 1792 | 0.39 | 41.488 | 0.1 | 0.0024 | | |

LAMPIRAN L2. Kinerja Ruas Jalan Jendral Ahmad Yani Jam Puncak Pagi dengan Perhitungan Regresi Linier

| MKJI : JALAN PERKOTAAN | | Formulir - 1 | | | |
|---|--------------------|------------------------|--------------------------------|-------|-------------|
| JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-1 : DATA MASUKAN - DATA UMUM - GEOMETRIK JALAN | Tanggal | 09/11/2018 | Ditangani oleh : Afifa Izza F. | | |
| | Propinsi | Jawa Timur | Diperiksa oleh : | | |
| | Kota | Banyuwangi | Ukuran kota : 1 - 3 Juta | | |
| | No.ruas>Nama jalan | Jl. Jendral Ahmad Yani | | | |
| | Segmen antara | 0+000 dan 0+100 | | | |
| | Kode segmen : | | Tipe daerah: komersial | | |
| | Panjang (km): | 0.100 | Tipe jalan: 4/2 UD | | |
| | Periode waktu: | 06.15-07.15 | Nomor soal: | | |
| Rencana situasi | | | | | |
| | | | | | |
| Penampang melintang | | | | | |
| | | | | | |
| | | Sisi A | Sisi B | Total | Rata - rata |
| Lebar jalur lalu-lintas rata-rata | | 5.48 | 4.6 | 10.08 | 5.04 |
| Kereb (K) atau Bahu (B) | | B | B | | |
| Jarak Kereb - penghalang (m) | | | | | |
| Lebar efektif bahu (dalam + luar) (m) | | 0.62 | 1.17 | 1.79 | 0.895 |
| Bukaan median (tidak ada, sedikit, banyak) | | TIDAK ADA | | | |
| Kondisi pengaturan lalu - lintas | | | | | |
| Batas kecepatan (km/jam) | | - | | | |
| Pembatasan akses untuk tipe kendaraan tertentu | | - | | | |
| Pembatasan parkir (periode waktu) | | - | | | |
| Pembatasan berhenti (periode waktu) | | - | | | |
| Lain - lain | | | | | |

| MKJI : JALAN PERKOTAAN | | | | Formulir UR - 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------------------------------|---|--------------------|---------------------------|-----------|--------------------------------|---------|--------------|----------|---------|---------------------------------|--------|--------------|--------------------|--------------------|--------------|-----|-----|---|---|----------------------------|-----|---|---|---|--------------------------|-----|-----|---|---|------------------|-----|-----|---|---|-------|--|--|---|---|
| JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-2 : DATA MASUKAN - ARUS DAN KOMPOSISI LALU LINTAS - HAMBATAN SAMPIING | Tanggal | 11/9/2018 | Ditangani oleh : | Afifah Izza Farisa | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Propinsi | Jawa Timur | Diperiksa oleh : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Kota | Banyuwangi | Ukuran kota : | 1 - 3 Juta | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | No.ruas>Nama jalan | Jl. Jendral Ahmad Yani | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Segmen antara | 0+000 | dan | 0+100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Kode segmen : | | | Tipe daerah: | komersial | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Panjang (km): | 0.100 | Tipe jalan: | 4/2 UD | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Periode waktu: | 06.15-07.15 | Nomor soal: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lalu lintas harian rata- rata tahunan | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| LHRT (kend./hari) | | Faktor-k = | | Pemisahan arah 1/arah 2 = | 50 / 50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kompisisi % | LV % | 12.95 | HV % | 0.87 | MC % | 86.18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Data arus kendaraan/jam | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Baris | Tipe kend. | Kend. Rincian | | Kend. Berat | | Sepeda motor | | Arus total Q | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | emp arah 1 | LV: | 1.00 | HV: | 4.35 | MC: | 0.125 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.2 | emp arah 2 | LV: | 1.00 | HV: | 4.35 | MC: | 0.125 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Arah | Kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | kend/jam | smp/jam | Arah % | kend/jam | smp/jam | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | A | 241 | 241 | 18 | 78.3 | 1733 | 217 | 53.97 | 1992 | 535.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | B | 237 | 237 | 14 | 60.9 | 1448 | 181.0 | 46.03 | 1699 | 478.9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | A + B | 478 | 478 | 32 | 139.2 | 3181 | 397.6 | 100 | 3691 | 1014.8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Pemisahan arah, SP=Q1/(Q1+2) | | | | | | | 53.97 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | Faktor-smp F smp= | | | | | | | | 0.27 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kelas Hambatan Sampiing | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bila ada data yang tersedia, gunakan tabel pertama untuk menentukan frekwensi berbobot kejadian, dan selanjutnya gunakan tabel kedua. Bila tidak, gunakan hanya tabel kedua | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 Penentuan frekwensi kejadian | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Perhitungan frekwensi berbobot kejadian per jam per 200 m dan segmen jalan yang diamati, pada kedua sisi jalan | | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Tipe Kejadian Hambatan Sampiing</th> <th>Simbol</th> <th>Faktor Bobot</th> <th>Frekuensi Kejadian</th> <th>Frekuensi Berbobot</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pejalan kaki</td> <td>PED</td> <td>0.5</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Parkir, kendaraan berhenti</td> <td>PSV</td> <td>1</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Kendaraan masuk + keluar</td> <td>EEV</td> <td>0.7</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Kendaraan lambat</td> <td>SMV</td> <td>0.4</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td></td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | | | Tipe Kejadian Hambatan Sampiing | Simbol | Faktor Bobot | Frekuensi Kejadian | Frekuensi Berbobot | Pejalan kaki | PED | 0.5 | - | - | Parkir, kendaraan berhenti | PSV | 1 | - | - | Kendaraan masuk + keluar | EEV | 0.7 | - | - | Kendaraan lambat | SMV | 0.4 | - | - | Total | | | - | - |
| Tipe Kejadian Hambatan Sampiing | Simbol | Faktor Bobot | Frekuensi Kejadian | Frekuensi Berbobot | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pejalan kaki | PED | 0.5 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Parkir, kendaraan berhenti | PSV | 1 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kendaraan masuk + keluar | EEV | 0.7 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kendaraan lambat | SMV | 0.4 | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total | | | - | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 Penentuan kelas hambatan sampiing | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Frekwensi berbobot kejadian | | Kondisi khusus | | | | Kelas hambatan sampiing | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| < 100 | | Pemukiman, hampir tidak ada kegiatan | | | | Sangat rendah | VL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 100-299 | | Pemukiman, beberapa angkutan umum, dll. | | | | Rendah | L | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 300-499 | | Daerah industri dengan toko-toko sisi jalan | | | | Sedang | M | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 500-899 | | Daerah niaga dengan aktivitas sisi jalan yang tinggi | | | | Tinggi | H | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| >900 | | Daerah niaga dan aktivitas pasar sisi jalan yang sangat tinggi | | | | Sangat tinggi | VH | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| MKJI : JALAN PERKOTAAN | | | | Formulir UR - 3 | | | |
|--|--|---|--|---|--|--|------------|
| JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-3 : ANALISA - KECEPATAN, KAPASITAS | | | | Tanggal | 11/9/2018 | Ditangani oleh : Afifah Izza Faris | |
| | | | | Propinsi | Jawa Timur | Diperiksa oleh : | |
| | | | | Kota | Banyuwangi | Ukuran kota : | 1 - 3 Juta |
| | | | | No.ruas>Nama jalan | Jl. Jendral Ahmad Yani | | |
| | | | | Segmen antara | 0+000 | dan | 0+100 |
| | | | | Kode segmen : | | Tipe daerah: | komersial |
| | | | | Panjang (km): | 0.100 | Tipe jalan: | 4/2 UD |
| Periode waktu: | 06.15-07.15 | Nomor soal: | | | | | |
| Kecepatan arus bebas kendaraan ringan | | | | $FV = (Fvo + FVw) \times FFVcs \times FFVcs$ | | | |
| Soal/ Arah | Kapasitas dasar bebas dasar Fvo Tabel B-1:1 (km/jam) | Faktor penyesuaian untuk lebar jalur FVw Tabel B-2:1 (km/jam) | Fvo + FVw (2) + (3) (km/jam) | Faktor Penyesuaian | | Kecepatan arus bebas FV (4) x (5) x (6) (km/jam) | |
| | | | | Hambatan samping FFV sf Tabel B-3:1 atau 2 | Ukuran kota FFVc Tabel B-4:1 | | |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | |
| A+B | 51 | -6.16 | 44.84 | 0.954 | 1 | 42.764 | |
| Kapasitas | | | | $C = CO \times FCW \times FCsv \times FCSF \times FCCS$ | | | |
| Soal/ Arah | Kapasitas dasar Co Tabel C-1:1 (smp/jam) | Faktor penyesuaian untuk kapasitas | | | | kapasitas C (11) x (12) x (13) x (14) x (15) (km/jam) | |
| | | Lebar jalur FCw Tabel C-2:1 | Pemisahan arah FCsp Tabel C-3:1 | Hambatan samping FCsf Tabel C-4:1 atau 2 | Ukuran kota FCCs Tabel C-5:1 | | |
| (10) | (11) | (12) | (13) | (14) | (15) | (16) | |
| A + B | 6000 | 0.83 | 0.99 | 0.944 | 1 | 4646.979 | |
| Kecepatan kendaraan ringan | | | | | | | |
| Soal/ Arah | Arus lalu lintas Q Formulir UR-2 (smp/jam) | Derajat kejujutan DS (21)/(16) | Kecepatan VLV Gbr.D-2:1 atau 2 km/jam | Panjang segmen jalan L km | Waktu tempuh TT (24)/(23) jam | | |
| (20) | (21) | (22) | (23) | (24) | (25) | | |
| 1 | 1015 | 0.22 | 40.764 | 0.1 | 0.0025 | | |

LAMPIRAN M. Tabel Uji T

Titik Persentase Distribusi t (df = 1 - 40)

| df | Pr 0.50 | 0.25 0.20 | 0.10 0.10 | 0.05 0.050 | 0.025 0.02 | 0.01 0.010 | 0.005 0.0050 | 0.001 0.0010 |
|----|------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|-----------------|
| 1 | 1.00000 | 3.07768 | 6.31375 | 12.70620 | 31.82052 | 63.65674 | 318.30884 | |
| 2 | 0.81650 | 1.88562 | 2.91999 | 4.30265 | 6.96456 | 9.92484 | 22.32712 | |
| 3 | 0.76489 | 1.63774 | 2.35336 | 3.18245 | 4.54070 | 5.84091 | 10.21453 | |
| 4 | 0.74070 | 1.53321 | 2.13185 | 2.77645 | 3.74695 | 4.60409 | 7.17318 | |
| 5 | 0.72669 | 1.47586 | 2.01505 | 2.57058 | 3.36493 | 4.03214 | 5.69343 | |
| 6 | 0.71756 | 1.43976 | 1.94318 | 2.44891 | 3.14267 | 3.70743 | 5.20763 | |
| 7 | 0.71114 | 1.41492 | 1.89458 | 2.36462 | 2.99795 | 3.49948 | 4.78529 | |
| 8 | 0.70630 | 1.39682 | 1.85955 | 2.30600 | 2.89646 | 3.35539 | 4.50079 | |
| 9 | 0.70272 | 1.38303 | 1.83311 | 2.26216 | 2.82144 | 3.24984 | 4.29681 | |
| 10 | 0.69981 | 1.37218 | 1.81246 | 2.22814 | 2.76377 | 3.16927 | 4.14370 | |
| 11 | 0.69745 | 1.36343 | 1.79588 | 2.20099 | 2.71808 | 3.10581 | 4.02470 | |
| 12 | 0.69548 | 1.35622 | 1.78229 | 2.17881 | 2.68100 | 3.05454 | 3.92963 | |
| 13 | 0.69383 | 1.35017 | 1.77093 | 2.16037 | 2.65031 | 3.01228 | 3.85198 | |
| 14 | 0.69242 | 1.34503 | 1.76131 | 2.14479 | 2.62449 | 2.97684 | 3.78739 | |
| 15 | 0.69120 | 1.34061 | 1.75305 | 2.13145 | 2.60248 | 2.94671 | 3.73283 | |
| 16 | 0.69013 | 1.33676 | 1.74588 | 2.11991 | 2.58349 | 2.92078 | 3.68815 | |
| 17 | 0.68920 | 1.33338 | 1.73961 | 2.10982 | 2.56693 | 2.89823 | 3.64577 | |
| 18 | 0.68836 | 1.33039 | 1.73406 | 2.10092 | 2.55238 | 2.87844 | 3.61048 | |
| 19 | 0.68762 | 1.32773 | 1.72913 | 2.09302 | 2.53948 | 2.86093 | 3.57940 | |
| 20 | 0.68695 | 1.32534 | 1.72472 | 2.08596 | 2.52798 | 2.84534 | 3.55181 | |
| 21 | 0.68635 | 1.32319 | 1.72074 | 2.07961 | 2.51766 | 2.83136 | 3.52715 | |
| 22 | 0.68581 | 1.32124 | 1.71714 | 2.07387 | 2.50832 | 2.81876 | 3.50499 | |
| 23 | 0.68531 | 1.31946 | 1.71387 | 2.06866 | 2.49987 | 2.80734 | 3.48496 | |
| 24 | 0.68485 | 1.31784 | 1.71088 | 2.06390 | 2.49216 | 2.79694 | 3.46678 | |
| 25 | 0.68443 | 1.31635 | 1.70814 | 2.05954 | 2.48511 | 2.78744 | 3.45019 | |
| 26 | 0.68404 | 1.31497 | 1.70562 | 2.05553 | 2.47863 | 2.77871 | 3.43500 | |
| 27 | 0.68368 | 1.31370 | 1.70329 | 2.05183 | 2.47266 | 2.77068 | 3.42103 | |
| 28 | 0.68335 | 1.31253 | 1.70113 | 2.04841 | 2.46714 | 2.76326 | 3.40816 | |
| 29 | 0.68304 | 1.31143 | 1.69913 | 2.04523 | 2.46202 | 2.75639 | 3.39624 | |
| 30 | 0.68276 | 1.31042 | 1.69726 | 2.04227 | 2.45726 | 2.75000 | 3.38518 | |
| 31 | 0.68249 | 1.30946 | 1.69552 | 2.03951 | 2.45282 | 2.74404 | 3.37490 | |
| 32 | 0.68223 | 1.30857 | 1.69389 | 2.03693 | 2.44868 | 2.73848 | 3.36531 | |
| 33 | 0.68200 | 1.30774 | 1.69236 | 2.03452 | 2.44479 | 2.73328 | 3.35634 | |
| 34 | 0.68177 | 1.30695 | 1.69092 | 2.03224 | 2.44115 | 2.72839 | 3.34793 | |
| 35 | 0.68156 | 1.30621 | 1.68957 | 2.03011 | 2.43772 | 2.72381 | 3.34005 | |
| 36 | 0.68137 | 1.30551 | 1.68830 | 2.02809 | 2.43449 | 2.71948 | 3.33262 | |
| 37 | 0.68118 | 1.30485 | 1.68709 | 2.02619 | 2.43145 | 2.71541 | 3.32563 | |
| 38 | 0.68100 | 1.30423 | 1.68595 | 2.02439 | 2.42857 | 2.71158 | 3.31903 | |
| 39 | 0.68083 | 1.30364 | 1.68488 | 2.02269 | 2.42584 | 2.70791 | 3.31279 | |
| 40 | 0.68067 | 1.30308 | 1.68385 | 2.02108 | 2.42326 | 2.70446 | 3.30688 | |

LAMPIRAN N. Tabel Uji F

| Titik Persentase Distribusi F untuk Probabilita = 0,05 | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| df untuk penyebut (N2) | df untuk pembilang (N1) | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 1 | 161 | 199 | 216 | 225 | 230 | 234 | 237 | 239 | 241 | 242 | 243 | 244 | 245 | 245 | 246 |
| 2 | 18.51 | 19.00 | 19.16 | 19.25 | 19.30 | 19.33 | 19.35 | 19.37 | 19.38 | 19.40 | 19.40 | 19.41 | 19.42 | 19.42 | 19.43 |
| 3 | 10.13 | 9.55 | 9.28 | 9.12 | 9.01 | 8.94 | 8.89 | 8.85 | 8.81 | 8.79 | 8.78 | 8.74 | 8.73 | 8.71 | 8.70 |
| 4 | 7.71 | 6.94 | 6.59 | 6.39 | 6.26 | 6.16 | 6.09 | 6.04 | 6.00 | 5.96 | 5.94 | 5.91 | 5.89 | 5.87 | 5.86 |
| 5 | 6.61 | 5.79 | 5.41 | 5.19 | 5.05 | 4.95 | 4.88 | 4.82 | 4.77 | 4.74 | 4.70 | 4.68 | 4.66 | 4.64 | 4.62 |
| 6 | 5.99 | 5.14 | 4.76 | 4.53 | 4.39 | 4.28 | 4.21 | 4.15 | 4.10 | 4.06 | 4.03 | 4.00 | 3.98 | 3.96 | 3.94 |
| 7 | 5.59 | 4.74 | 4.35 | 4.12 | 3.97 | 3.87 | 3.79 | 3.73 | 3.68 | 3.64 | 3.60 | 3.57 | 3.55 | 3.53 | 3.51 |
| 8 | 5.32 | 4.46 | 4.07 | 3.84 | 3.69 | 3.58 | 3.50 | 3.44 | 3.39 | 3.35 | 3.31 | 3.28 | 3.26 | 3.24 | 3.22 |
| 9 | 5.12 | 4.26 | 3.86 | 3.63 | 3.48 | 3.37 | 3.29 | 3.23 | 3.18 | 3.14 | 3.10 | 3.07 | 3.05 | 3.03 | 3.01 |
| 10 | 4.96 | 4.10 | 3.71 | 3.48 | 3.33 | 3.22 | 3.14 | 3.07 | 3.02 | 2.98 | 2.94 | 2.91 | 2.89 | 2.86 | 2.85 |
| 11 | 4.84 | 3.98 | 3.59 | 3.36 | 3.20 | 3.09 | 3.01 | 2.95 | 2.90 | 2.85 | 2.82 | 2.79 | 2.76 | 2.74 | 2.72 |
| 12 | 4.75 | 3.89 | 3.49 | 3.26 | 3.11 | 3.00 | 2.91 | 2.85 | 2.80 | 2.75 | 2.72 | 2.69 | 2.66 | 2.64 | 2.62 |
| 13 | 4.67 | 3.81 | 3.41 | 3.18 | 3.03 | 2.92 | 2.83 | 2.77 | 2.71 | 2.67 | 2.63 | 2.60 | 2.58 | 2.55 | 2.53 |
| 14 | 4.60 | 3.74 | 3.34 | 3.11 | 2.96 | 2.85 | 2.76 | 2.70 | 2.65 | 2.60 | 2.57 | 2.53 | 2.51 | 2.48 | 2.46 |
| 15 | 4.54 | 3.68 | 3.29 | 3.06 | 2.90 | 2.79 | 2.71 | 2.64 | 2.59 | 2.54 | 2.51 | 2.48 | 2.45 | 2.42 | 2.40 |
| 16 | 4.49 | 3.63 | 3.24 | 3.01 | 2.85 | 2.74 | 2.66 | 2.59 | 2.54 | 2.49 | 2.46 | 2.42 | 2.40 | 2.37 | 2.35 |
| 17 | 4.45 | 3.59 | 3.20 | 2.96 | 2.81 | 2.70 | 2.61 | 2.55 | 2.49 | 2.45 | 2.41 | 2.38 | 2.35 | 2.33 | 2.31 |
| 18 | 4.41 | 3.55 | 3.16 | 2.93 | 2.77 | 2.66 | 2.58 | 2.51 | 2.46 | 2.41 | 2.37 | 2.34 | 2.31 | 2.29 | 2.27 |
| 19 | 4.38 | 3.52 | 3.13 | 2.90 | 2.74 | 2.63 | 2.54 | 2.48 | 2.42 | 2.38 | 2.34 | 2.31 | 2.28 | 2.26 | 2.23 |
| 20 | 4.35 | 3.49 | 3.10 | 2.87 | 2.71 | 2.60 | 2.51 | 2.45 | 2.39 | 2.35 | 2.31 | 2.28 | 2.25 | 2.22 | 2.20 |
| 21 | 4.32 | 3.47 | 3.07 | 2.84 | 2.68 | 2.57 | 2.49 | 2.42 | 2.37 | 2.32 | 2.28 | 2.25 | 2.22 | 2.20 | 2.18 |
| 22 | 4.30 | 3.44 | 3.05 | 2.82 | 2.66 | 2.55 | 2.46 | 2.40 | 2.34 | 2.30 | 2.26 | 2.23 | 2.20 | 2.17 | 2.15 |
| 23 | 4.28 | 3.42 | 3.03 | 2.80 | 2.64 | 2.53 | 2.44 | 2.37 | 2.32 | 2.27 | 2.24 | 2.20 | 2.18 | 2.15 | 2.13 |
| 24 | 4.26 | 3.40 | 3.01 | 2.78 | 2.62 | 2.51 | 2.42 | 2.36 | 2.30 | 2.25 | 2.22 | 2.18 | 2.15 | 2.13 | 2.11 |
| 25 | 4.24 | 3.39 | 2.99 | 2.76 | 2.60 | 2.49 | 2.40 | 2.34 | 2.28 | 2.24 | 2.20 | 2.16 | 2.14 | 2.11 | 2.09 |
| 26 | 4.23 | 3.37 | 2.98 | 2.74 | 2.59 | 2.47 | 2.39 | 2.32 | 2.27 | 2.22 | 2.18 | 2.15 | 2.12 | 2.09 | 2.07 |
| 27 | 4.21 | 3.35 | 2.96 | 2.73 | 2.57 | 2.46 | 2.37 | 2.31 | 2.25 | 2.20 | 2.17 | 2.13 | 2.10 | 2.08 | 2.06 |
| 28 | 4.20 | 3.34 | 2.95 | 2.71 | 2.56 | 2.45 | 2.36 | 2.29 | 2.24 | 2.19 | 2.15 | 2.12 | 2.09 | 2.06 | 2.04 |
| 29 | 4.18 | 3.33 | 2.93 | 2.70 | 2.55 | 2.43 | 2.35 | 2.28 | 2.22 | 2.18 | 2.14 | 2.10 | 2.08 | 2.05 | 2.03 |
| 30 | 4.17 | 3.32 | 2.92 | 2.69 | 2.53 | 2.42 | 2.33 | 2.27 | 2.21 | 2.16 | 2.13 | 2.09 | 2.06 | 2.04 | 2.01 |
| 31 | 4.16 | 3.30 | 2.91 | 2.68 | 2.52 | 2.41 | 2.32 | 2.25 | 2.20 | 2.15 | 2.11 | 2.08 | 2.05 | 2.03 | 2.00 |
| 32 | 4.15 | 3.29 | 2.90 | 2.67 | 2.51 | 2.40 | 2.31 | 2.24 | 2.19 | 2.14 | 2.10 | 2.07 | 2.04 | 2.01 | 1.99 |
| 33 | 4.14 | 3.28 | 2.89 | 2.66 | 2.50 | 2.39 | 2.30 | 2.23 | 2.18 | 2.13 | 2.09 | 2.06 | 2.03 | 2.00 | 1.98 |
| 34 | 4.13 | 3.28 | 2.88 | 2.65 | 2.49 | 2.38 | 2.29 | 2.23 | 2.17 | 2.12 | 2.08 | 2.05 | 2.02 | 1.99 | 1.97 |
| 35 | 4.12 | 3.27 | 2.87 | 2.64 | 2.49 | 2.37 | 2.29 | 2.22 | 2.16 | 2.11 | 2.07 | 2.04 | 2.01 | 1.99 | 1.96 |
| 36 | 4.11 | 3.26 | 2.87 | 2.63 | 2.48 | 2.36 | 2.28 | 2.21 | 2.15 | 2.11 | 2.07 | 2.03 | 2.00 | 1.98 | 1.95 |
| 37 | 4.11 | 3.25 | 2.86 | 2.63 | 2.47 | 2.36 | 2.27 | 2.20 | 2.14 | 2.10 | 2.06 | 2.02 | 2.00 | 1.97 | 1.95 |
| 38 | 4.10 | 3.24 | 2.85 | 2.62 | 2.46 | 2.35 | 2.26 | 2.19 | 2.14 | 2.09 | 2.05 | 2.02 | 1.99 | 1.96 | 1.94 |
| 39 | 4.09 | 3.24 | 2.85 | 2.61 | 2.46 | 2.34 | 2.26 | 2.19 | 2.13 | 2.08 | 2.04 | 2.01 | 1.98 | 1.95 | 1.93 |
| 40 | 4.08 | 3.23 | 2.84 | 2.61 | 2.45 | 2.34 | 2.25 | 2.18 | 2.12 | 2.08 | 2.04 | 2.00 | 1.97 | 1.95 | 1.92 |
| 41 | 4.08 | 3.23 | 2.83 | 2.60 | 2.44 | 2.33 | 2.24 | 2.17 | 2.12 | 2.07 | 2.03 | 2.00 | 1.97 | 1.94 | 1.92 |
| 42 | 4.07 | 3.22 | 2.83 | 2.59 | 2.44 | 2.32 | 2.24 | 2.17 | 2.11 | 2.06 | 2.03 | 1.99 | 1.96 | 1.94 | 1.91 |
| 43 | 4.07 | 3.21 | 2.82 | 2.59 | 2.43 | 2.32 | 2.23 | 2.16 | 2.11 | 2.06 | 2.02 | 1.99 | 1.96 | 1.93 | 1.91 |