



**PENINGKATAN KINERJA JALAN SYAMANHUDI
KABUPATEN JEMBER MELALUI OPTIMALISASI
MANAJEMEN PARKIR DAN KAPASITAS JALAN**

SKRIPSI

Oleh

SYAHRUDIN CAHYADI

NIM. 091910301016

PROGRAM STUDI STRATA 1 TEKNIK

JURUSAN TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS JEMBER

2014



**PENINGKATAN KINERJA JALAN SYAMANHUDI
KABUPATEN JEMBER MELALUI OPTIMALISASI
MANAJEMEN PARKIR DAN KAPASITAS JALAN**

SKRIPSI

Diajukan Guna Melengkapi Tugas Akhir dan Memenuhi Syarat – syarat Untuk
Menyelesaikan Program Studi Strata 1 (S1) Teknik
dan Mencapai Gelar Sarjana Teknik

Oleh

**Syahfrudin Cahyadi
NIM. 091910301016**

**FAKULTAS STRATA 1 TEKNIK
JURUSAN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS JEMBER
2014**

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk:

- Almamater Universitas Jember
- Kedua Orang Tua tercinta Bapak dan Ibunda saya tercinta Jayadi dan Yuliani Eka Kustantina yang senantiasa mencurahkan segala doa, kasih sayang, dukungan moril serta materil selama ini,
- Adikku tersayang Shafira yang senantiasa memberi dukungan dan semangat dalam penyusunan skripsi ini,
- Keluarga besarku terima kasih atas segala cinta yang selalu mendukung dan mendoakan,
- Ferdin Prastyo, Dwi Prasetyo, Moh. Zulmi, Rawa S, Kardian S, teman berbagi dalam berbagai hal yang telah menemani hari-hari saya,
- Kardian, Om Yoga, Suryadani , Zulmi, Agung P, Febri S, Erik S., yang telah membantu saya selama pelaksanaan survey berlangsung,
- Teman-teman angkatan 2009 yang tidak bisa saya sebutkan semuanya yang telah banyak membantu saya
- Guru – guruku sejak TK sampai PT terhormat serta guru mengaji yang telah memberikan ilmu dan membimbing dengan penuh kesabaran,

MOTTO

“Pahlawan bukanlah orang yang berani menetakkan pedangnya ke pundak lawan, tetapi pahlawan sebenarnya ialah orang yang sanggup menguasai dirinya dikala ia marah.”

(**Nabi Muhammad SAW**)

“Kebanggaan kita yang terbesar adalah bukan tidak pernah gagal, tetapi bangkit kembali setiap kali kita jatuh.”

(**Confusius**)

” Tuhan mungkin tidak pernah mengabulkan doa kita,tapi tuhan memberi kita pentunjuk dan jalan untuk mendapatkannya”

(**John Savique Capone**)

PERNYATAAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Syahfrudin Cahyadi

NIM : 091910301016

menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang berjudul : *Peningkatan Kinerja Jalan Syamanhudi Kabupaten Jember Melalui Optimalisasi Manajemen Parkir dan Kapasitas Jalan* adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali jika dalam pengutipan instansi disebutkan sumbernya, dan belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

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

Jember, Januari 2014

Yang menyatakan,

Syahfrudin Cahyadi
NIM 091910301016

SKRIPSI

**PENINGKATAN KINERJA JALAN SYAMANHUDI
KABUPATEN JEMBER MELALUI OPTIMALISASI
MANAJEMEN PARKIR DAN KAPASITAS JALAN**

Oleh

Syahfrudin Cahyadi
NIM 091910301016

Pembimbing

Dosen Pembimbing Utama : Ahmad Hasanuddin, S.T.,M.T.
Dosen Pembimbing Anggota : Ir. Krisnamurti, MT

PENGESAHAN

Skripsi berjudul: *Peningkatan Kinerja Jalan Syamanhudi Kabupaten Jember Melalui Optimalisasi Manajemen Parkir dan Kapasitas Jalan* telah diuji dan disahkan oleh Fakultas Teknik pada:

hari : Kamis

tanggal : 23 Januari 2014

tempat : Fakultas Teknik Universitas Jember

Tim Penguji

Ketua,

Sekretaris,

Ketut Aswatama, S.T.,M.T.
NIP.197007132000121001

Akhmad Hasanuddin S.T.,M.T.
NIP.197103271998031003

Penguji I,

Penguji II,

Ir. Krisnamurti, M.T.
NIP.196612281999031002

Januar Fery Irawan S.T., M.Eng
NIP. 197601112000121002

Mengesahkan,
Dekan Fakultas Teknik
Universitas Jember

Ir. WidyonoHadi, M.T.
NIP 196104141989021001

RINGKASAN

Peningkatan Kinerja Jalan Syamanhudi Kabupaten Jember Melalui Optimalisasi Manajemen Parkir dan Kapasitas Jalan ; Syahfrudin Cahyadi , 091910301016 ; 2014: 88 halaman; Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil Universitas Jember.

Sebagai kota berkembang Jember memiliki berbagai permasalahan dalam perkembangannya salah satunya yaitu permasalahan di bidang transportasi. Salah satu jalan di kota Jember yang bermasalah adalah Jalan Syamanhudi. Permasalahan di jalan tersebut disebabkan karena adanya pasar induk Jember, Pasar Tanjung, yang aktivitasnya sangat tinggi. Adanya sebuah pasar sudah pasti membutuhkan lahan parkir yang luas. Sedangkan pada jalan tersebut tidak tersedia lahan parkir yang memadai untuk mengimbangi aktivitas pasar yang sangat tinggi dengan volume parkir 138 kendaraan dalam sehari.

Berdasarkan permasalahan tersebut maka peneliti akan menganalisis efektifitas pada ruas jalan dan kapasitas jalan dengan menggunakan beberapa variasi sudut parkir pada jalan tersebut. Metode yang digunakan untuk mencapai hasil penelitian ini yaitu dengan menggunakan metode Matriks dengan mengkombinasikan pemodelan sudut parkir dengan kinerja jalan.

Dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa penggunaan pola sudut parkir paralel akan memperbaiki kinerja operasional dari ruas Jalan Syamanhudi. Apabila pola pengaturan sudut parkir yang dipakai menggunakan sistem parkir paralel maka akan mendapatkan nilai kinerja operasional jalan yang optimal dengan peningkatan sebesar 30,4% dari parkir saat ini di lapangan (parkir sudut 60°) ke parkir paralel, tetapi hal ini harus didukung dengan pengoptimalan peraturan lalu lintas pada Jalan Syamanhudi mengenai adanya lapak-lapak pedagang kaki lima pada kanan dan kiri di

bagian utara Jalan Syamanhudi. Jadi apabila lapak-lapak sudah tidak ada pada segmen bagian utara Jalan Syamanhudi, maka segmen tersebut dapat digunakan untuk parkir paralel di kanan dan kiri badan jalan.

SUMMARY

Improved Performance Through Jember Syamanhudi Street Parking Management and Capacity Optimization Way; Syahfrudin Cahyadi , 091910301016 ; 2014: 88 pages; Faculty of Engineering Department of Civil Engineering Jember University

As a growing city of Jember has many problems in its development, one of which is the problem in the field of transportation. One of the streets in the town of Jember is problematic is the Way Syamanhudi. Problems on the road due to the central market of Jember, Tanjung market, whose activity is very high. The existence of a market is definitely in need of ample parking space. While on the road is not adequate parking space available to offset the very high market activity with the volume of 138 vehicles per day parking.

Based on these problems, the researcher will analyze the effectiveness of the roads and road capacity by using some variation of the angle parking on the street. The method used to achieve these results by using the matrix method by combining modeling with performance street angle parking.

From the results of this study concluded that the use of parallel parking angle pattern will improve the operational performance of Jalan Syamanhudi. If angle parking adjustment pattern used to use the parallel parking system will get the value of the operational performance of the optimal path with an increase of 30.4% from the current parking field (60° angle parking) to parallel parking, but this must be supported by optimization of traffic rules on the Road Syamanhudi shanties in the palm of the presence of street vendors on the right and left in the north of Jalan Syamanhudi. So if the shanties in the palm gone on the northern segment of Road

Syamanhudi, then these segments can be used for parallel parking on either side of the road.

PRAKATA

Puji syukur kehadirat Allah SWT atas segala rahmat, anugerah dan karunia Nya yang selalu dilimpahkan kepada penulis, sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul: “:Peningkatan Kinerja Jalan Syamanhudi Kabupaten Jember Melalui Optimalisasi Manajemen Parkir dan Kapasitas Jalan”

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak, oleh karena itu penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Ir. Widyono Hadi, M.T. selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Jember;
2. Bapak Akhmad Hasanuddin, ST., MT., selaku Dosen Pembimbing Utama, yang telah meluangkan waktu, pikiran, dan perhatian dalam penulisan skripsi ini serta memberikan ide tentang tema skripsi penulis;
3. Bapak Ir. Krisnamurti, MT., selaku Dosen Pembimbing Anggota yang telah memberikan bimbingan, nasehat serta masukan dalam penulisan skripsi ini;
4. Ibu Wiwik Yunarni W., ST., MT, selaku Dosen Wali yang telah membantu mengarahkan selama mengikuti pendidikan di Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember;
5. Bapak dan Ibu Dosen yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan selama mengikuti pendidikan di Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember;
6. Para staf karyawan dan karyawan serta teknisi Fakultas Teknik Universitas Jember yang telah memberikan bantuan selama mengikuti pendidikan di Fakultas Teknik Universitas Jember;
7. Bapak dan Ibu tercinta atas doa, kasih sayang serta pengorbanan selama ini;
8. Adikku Shafira Uza Geilisa yang telah memberikan doa, semangat serta dukungan dan kelonggaran hatinya untukku;
9. Keluarga besarku terima kasih atas doa dan dukungannya selama ini;

10. Kekasih yang selalu ada di saat aku butuhkan Arinda Ayu Safitri;
11. Teman-teman Teknik Sipil 2009 atas semua bantuannya;
12. Teman-teman Teknik Sipil seluruhnya atas bantuan, doa dan dukungannya;
13. Serta semua pihak yang belum penulis sebutkan, baik secara langsung atau tidak langsung turut serta membantu dalam menyelesaikan skripsi ini.

Harapan penulis, semoga skripsi ini dapat menjadi referensi yang memberikan manfaat bagi semua pihak, dan semoga Allah SWT memberikan yang terbaik untuk kita semua, Amin.

Penulis

Jember, Januari 2014

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|--|--------------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| HALAMAN PERSEMBAHAN..... | ii |
| HALAMAN MOTTO..... | iii |
| HALAMAN PERNYATAAN..... | iv |
| HALAMAN PEMBIMBINGAN..... | v |
| LEMBAR PENGESAHAN | vi |
| RINGKASAN..... | vii |
| SUMMARY..... | ix |
| PRAKATA..... | xi |
| DAFTAR ISI | xiii |
| DAFTAR TABEL..... | xvi |
| DAFTAR GAMBAR..... | xix |
| DAFTAR LAMPIRAN..... | xx |
| DAFTAR ISTILAH..... | xxiii |
| BAB 1. PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1. Latar Belakang | 1 |
| 1.2. Perumusan Masalah | 2 |
| 1.3. Tujuan | 3 |
| 1.4. Manfaat | 3 |
| 1.5. Batasan Masalah | 3 |
| BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA | 4 |
| 2.1. Jalan Perkotaan..... | 4 |
| 2.2. Karakteristik Jalan | 4 |
| 2.2.1. Geometri..... | 5 |
| 2.2.2. Komposisi Arus dan Pemisah Arah | 5 |

| | |
|--|-----------|
| 2.2.3. Pengaturan Lalu Lintas | 6 |
| 2.2.4. Aktivitas Samping Jalan (Hambatan Samping) | 6 |
| 2.2.5. Perilaku Pengemudi dan Populasi Kendaraan..... | 7 |
| 2.3. Variabel | 7 |
| 2.3.1. Kecepatan Arus Bebas (FV)..... | 7 |
| 2.3.2. Kapasitas (C) | 11 |
| 2.3.3. Derajat Kejenuhan (DS)..... | 14 |
| 2.3.4. Tingkat Pelayanan (LoS) | 15 |
| 2.3.5. Kecepatan (V) | 16 |
| 2.3.6. Arus dan Komposisi Lalu Lintas | 16 |
| 2.4. Sasaran Penyelenggaraan Parkir..... | 17 |
| 2.5. Karakteristik Parkir..... | 17 |
| 2.6. Model Parkir | 19 |
| 2.6.1. Satuan Ruang Parkir (SRP) | 19 |
| 2.7. Metode Matrix untuk Uji Optimalisasi Kinerja Jalan | 25 |
| BAB 3. METODOLOGI PENELITIAN | 26 |
| 3.1. Lokasi dan Waktu Penelitian..... | 26 |
| 3.2. Survey Pengumpulan Data | 27 |
| 3.3. Metode Survey | 28 |
| 3.4. Pengolahan Data | 29 |
| 3.5. Diagram Alir | 32 |
| BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN..... | 34 |
| 4.1. Survey Inventaris Jalan..... | 34 |
| 4.1.1. Data Survey Hambatan Samping | 34 |
| 4.1.2. Pengolahan Data dan Pembahasan..... | 36 |
| 4.2. Survei Volume Lalu Lintas | 38 |
| 4.3. Survey Kecepatan Sesaat (Spot Speed) | 44 |
| 4.4. Kinerja Ruas dan Tingkat Pelayanan jalan | 47 |
| 4.5. Analisa Kinerja Parkir | 59 |

| | |
|---|-----------|
| 4.4.1. Perhitungan Kapasitas Parkir dan Luas Lahan Parkir | 59 |
| 4.4.2. Tingkat Pergantian dan Tingkat Penggunaan..... | 69 |
| 4.4.3. Durasi Kendaraan Parkir | 71 |
| 4.4.4. Waktu Tempuh Kendaraan | 76 |
| 4.6. Evaluasi Skenario dengan Metode Matrix | 80 |
| BAB 5. PENUTUP | 89 |
| 5.1. Kesimpulan | 89 |
| 5.2. Saran..... | 90 |
| DAFTAR PUSTAKA..... | 91 |

DAFTAR TABEL

| | Halaman |
|---|---------|
| 2.1. Kecepatan Arus Bebas Dasar untuk Jalan Perkotaan (FV_o) | 8 |
| 2.2. Penyesuaian Kecepatan Arus Bebas Untuk Lebar Jalur LaluLintas (FV_w)..... | 9 |
| 2.3. Faktor penyesuaian untuk pengaruh hambatan samping dan jarak kereb penghalang (FFV_{sf}) pada kecepatan arus bebas kendaraan ringan untuk jalan perkotaan dengan kereb. | 10 |
| 2.4. Faktor penyesuaian FFV_{cs} untuk pengaruh ukuran kota pada kecepatan arus bebas kendaraan ringan, jalan perkotaan | 11 |
| 2.5. Kapasitas Dasar (C_0) Jalan Perkotaan | 12 |
| 2.6. Faktor Penyesuaian Kapasitas Akibat Lebar Jalan (FC_w) | 12 |
| 2.7. Faktor Penyesuaian Kapasitas Akibat Pembagian Arah (FC_{SP}) | 13 |
| 2.8. Faktor Penyesuaian Kapasitas Akibat Hambatan Samping (FC_{SF}) | 13 |
| 2.9. Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FC_{CS}) | 14 |
| 2.10. Derajat Kejenuhan (DS) | 15 |
| 2.11. Ekuivalensi mobil penumpang (emp) | 17 |
| 2.12. Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) | 20 |
| 4.1. Hambatan Samping pada Pagi Hari | 34 |
| 4.2. Hambatan Samping pada Siang Hari | 34 |
| 4.3. Hambatan Samping pada Malam Hari | 35 |
| 4.4. Perhitungan Hambatan Samping pada Pagi Hari | 36 |
| 4.5. Perhitungan Hambatan Samping pada Siang Hari | 37 |

| | | |
|-------|--|----|
| 4.6. | Perhitungan Hambatan Samping pada Malam Hari | 37 |
| 4.7. | Data arus kendaraan/jam | 50 |
| 4.8. | Kelas hambatan samping..... | 50 |
| 4.9. | Kecepatan arus bebas kendaraan ringan..... | 52 |
| 4.10. | Kapasitas kondisi lapangan | 53 |
| 4.11. | Nilai derajat kejenuhan dan kecepatan..... | 55 |
| 4.12. | Data jumlah kendaraan Masuk, Keluar, Akumulasi Parkir dan Volume Parkir Per 15 menit (segmen pintu masuk-pintu keluar pasar tanjung) | 59 |
| 4.13. | Data jumlah kendaraan Masuk, Keluar, Akumulasi Parkir dan Volume Parkir Per 15 menit (Segmen Bagian Utara Jalan Syamanhudi) | 62 |
| 4.14. | Data jumlah kendaraan Masuk, Keluar, Akumulasi Parkir dan Volume Parkir Per 15 menit (Totalan Jalan Syamanhudi)..... | 65 |
| 4.15. | Tabel tingkat pergantian dan tingkat penggunaan (Parking Turn Over)..... | 69 |
| 4.16. | Tabel tingkat pergantian dan tingkat penggunaan (Parking Turn Over) | 70 |
| 4.17. | Tabel tingkat pergantian dan tingkat penggunaan (Parking Turn Over)..... | 71 |
| 4.18. | Tabel kumulatif presentase dan rerata durasi parkir | 72 |
| 4.19. | kumulatif presentase dan rerata durasi parker..... | 73 |
| 4.20. | Tabel kumulatif presentase dan rerata durasi parkir | 75 |
| 4.21. | Tabel waktu tempuh dan volume parkir pada hari Senin | 77 |
| 4.22. | Pembagian interval kelas..... | 80 |
| 4.23. | Pembobotan skor nilai VLV | 81 |
| 4.24. | Pembobotan skenario pada hari senin | 82 |
| 4.25. | Pembobotan skenario pada hari rabu | 83 |

| | |
|---|----|
| 4.26. Pembobotan skenario pada hari sabtu | 84 |
| 4.27. Kapasitas parkir maksimal | 87 |

DAFTAR GAMBAR

| | Halaman |
|---|---------|
| 2.1. Satuan Ruang Parkir (SRP) | 20 |
| 2.2. Pola Parkir Paralel | 22 |
| 2.3. Pola Parkir 30° | 22 |
| 2.4. Pola Parkir 45° | 23 |
| 2.5. Pola Parkir 60° | 23 |
| 2.6. Pola Parkir 90° | 24 |
| 2.7. Contoh kasus matrix | 25 |
| 3.1. Lokasi Penelitian | 26 |
| 3.2. Skenario untuk optimalisasi kinerja operasional jalan..... | 30 |
| 3.3. Diagram Alir..... | 32 |
| 4.1. Tampak Atas Spot Penelitian..... | 35 |
| 4.2. Potongan Melintang Spot Penelitian | 36 |
| 4.3. Grafik Volume Kendaraan Senin 11 November 2013 dalam kend/jam | 39 |
| 4.4. Grafik Volume Kendaraan Senin 11 November 2013 dalam smp/jam..... | 39 |
| 4.5. Grafik Volume Kendaraan Rabu 13 November 2013 dalam kend/jam | 41 |
| 4.6. Grafik Volume Kendaraan Rabu 13 November 2013 dalam smp/jam..... | 41 |
| 4.7. Grafik Volume Kendaraan Sabtu 16 November 2013 dalam kend/jam | 43 |
| 4.8. Volume Kendaraan Sabtu 16 November 2013 dalam smp/jam..... | 43 |

| | |
|---|----|
| 4.9. Sketsa Tampak Atas | 48 |
| 4.10. Potongan Melintang Jalan | 48 |
| 4.11. Grafik Kecepatan Sebagai Fungsi DS (MKJI 1997) | 54 |
| 4.12. Grafik Derajat Kejenuhan (DS) senin pagi | 56 |
| 4.13. Grafik Kecepatan (VLV) senin pagi | 57 |
| 4.14. Grafik Kapasitas (C) senin pagi | 58 |
| 4.15. Grafik Hubungan Waktu dengan Jumlah Kendaraan Mobil Jl. Syamanhudi (Segmen Pintu Masuk-Pintu Keluar Pasar Tanjung) Hari Senin | 61 |
| 4.16. Grafik Hubungan Waktu dengan Jumlah Kendaraan Mobil Jl. Syamanhudi (Segmen Bagian Utara Jalan Syamanhudi) Hari Senin | 64 |
| 4.17. Grafik Hubungan Waktu dengan Jumlah Kendaraan Mobil Jl. Syamanhudi (Totalan Jalan Syamanhudi) Hari Senin | 68 |
| 4.18. Grafik Hubungan Durasi dengan Jumlah Kendaraan Jl. Syamanhudi (Segmen Pintu Masuk-Pintu Keluar Pasar Tanjung) Hari Senin | 73 |
| 4.19. Grafik Hubungan Durasi dengan Jumlah Kendaraan Jl. Syamanhudi (Segmen Bagian Utara Jalan Syamanhudi) Hari Senin | 74 |
| 4.20. Grafik Hubungan Durasi dengan Jumlah Kendaraan Jl. Syamanhudi (Totalan Jalan Syamanhudi) Hari Senin | 76 |
| 4.21. Grafik Waktu Tempuh pada Hari Senin | 78 |
| 4.22. Grafik Volume Parkir pada Hari Senin | 79 |
| 4.23. Grafik Perbandingan Pembobotan pada Hari Senin | 85 |
| 4.24. Grafik Perbandingan Pembobotan pada Hari Rabu..... | 85 |
| 4.25. Grafik Perbandingan Pembobotan pada Hari Sabtu | 86 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | | |
|---|--|-----|
| A | Lampiran A..... | 92 |
| | A.1 Volume Kendaraan Senin, 11 November 2013 | 92 |
| | A.2 Volume Kendaraan Rabu, 13 November 2013 | 93 |
| | A.3 Volume Kendaraan Sabtu, 17 November 2013 | 94 |
| B | Lampiran B | 95 |
| | B.1 Formulir UR-1 | 95 |
| | B.2.1 Formulir UR-2 Hari Senin Puncak Pagi | 96 |
| | B.2.2 Formulir UR-2 Hari Senin Puncak Siang | 97 |
| | B.2.3 Formulir UR-2 Hari Senin Puncak Malam | 98 |
| | B.2.4 Formulir UR-2 Hari Rabu Puncak Pagi..... | 99 |
| | B.2.5 Formulir UR-2 Hari Rabu Puncak Siang..... | 100 |
| | B.2.6 Formulir UR-2 Hari Rabu Puncak Malam..... | 101 |
| | B.2.7 Formulir UR-2 Hari Sabtu Puncak Pagi | 102 |
| | B.2.8 Formulir UR-2 Hari Sabtu Puncak Siang | 103 |
| | B.2.9 Formulir UR-2 Hari Sabtu Puncak Malam | 104 |
| | B.3.1 Formulir UR-3 Hari Senin Puncak Pagi | 105 |
| | B.3.2 Formulir UR-3 Hari Senin Puncak Siang | 106 |
| | B.3.3 Formulir UR-3 Hari Senin Puncak Malam | 107 |
| | B.3.4 Formulir UR-3 Hari Rabu Puncak Pagi..... | 108 |
| | B.3.5 Formulir UR-3 Hari Rabu Puncak Siang..... | 109 |
| | B.3.6 Formulir UR-3 Hari Rabu Puncak Malam..... | 110 |
| | B.3.7 Formulir UR-3 Hari Sabtu Puncak Pagi | 111 |
| | B.3.8 Formulir UR-3 Hari Sabtu Puncak Siang | 112 |
| | B.3.9 Formulir UR-3 Hari Sabtu Puncak Malam | 113 |
| C | Lampiran C | 114 |

| | |
|--|-----|
| C.1.1 Grafik Hubungan Waktu dengan Jumlah Kendaraan (Segmen Pintu Masuk-Pintu Keluar Pasar Tanjung) Hari Senin | 114 |
| C.1.2 Grafik Hubungan Waktu dengan Jumlah Kendaraan (Segmen Pintu Masuk-Pintu Keluar Pasar Tanjung) Hari Rabu | 115 |
| C.1.3 Grafik Hubungan Waktu dengan Jumlah Kendaraan (Segmen Pintu Masuk-Pintu Keluar Pasar Tanjung) Hari Sabtu | 116 |
| C.1.4 Grafik Hubungan Waktu dengan Jumlah Kendaraan (Segmen Bagian Utara Jalan Syamanhudi) Hari Senin | 117 |
| C.1.5 Grafik Hubungan Waktu dengan Jumlah Kendaraan (Segmen Bagian Utara Jalan Syamanhudi) Hari Rabu | 118 |
| C.1.6 Grafik Hubungan Waktu dengan Jumlah Kendaraan (Segmen Bagian Utara Jalan Syamanhudi) Hari Sabtu | 119 |
| C.1.7 Grafik Hubungan Waktu dengan Jumlah Kendaraan (Totalan Jalan Syamanhudi) Hari Senin | 120 |
| C.1.8 Grafik Hubungan Waktu dengan Jumlah Kendaraan (Totalan Jalan Syamanhudi) Hari Rabu | 121 |
| C.1.9 Grafik Hubungan Waktu dengan Jumlah Kendaraan (Totalan Jalan Syamanhudi) Hari Sabtu | 122 |
| D Lampiran D Dokumentasi Kegiatan Survey | 123 |

DAFTAR ISTILAH

C

Kapasitas adalah arus lalu lintas (stabil) maksimum yang dapat dipertahankan pada kondisi tertentu

C₀

Kapasitas Dasar (smp/jam) adalah kapasitas segmen jalan pada kondisi geometri, pola arus lalu lintas, dan faktor lingkungan yang ditentukan sebelumnya.

DS

Derajat Kejenuhan adalah rasio arus lalu lintas (smp/jam) terhadap kapasitas (smp/jam) pada bagian jalan tertentu

emp

Ekivalen Mobil Penumpang adalah faktor yang menunjukkan berbagai tipe kendaraan dibandingkan kendaraan ringan sehubungan dengan pengaruhnya terhadap kecepatan kendaraan ringan dalam arus lalu lintas (untuk mobil penumpang dan kendaraan ringan yang sasisnya mirip; $emp = 0$)

FV

Kecepatan Arus Bebas adalah kecepatan (km/jam) yang tidak dipengaruhi oleh kendaraan lain

Q

Arus Lalu Lintas adalah jumlah kendaraan bermotor yang melalui titik pada jalan per satuan waktu, dinyatakan dalam kend/jam, smp/jam, atau LHRT.

Q

Jumlah Kedatangan Kendaraan adalah jumlah kedatangan kendaraan yang parkir per satu satuan waktu.

smp

Satuan Mobil Penumpang adalah satuan untuk arus lalu lintas dimana arus berbagai tipe kendaraan diubah menjadi arus kendaraan ringan (termasuk mobil penumpang) dengan menggunakan *emp*.