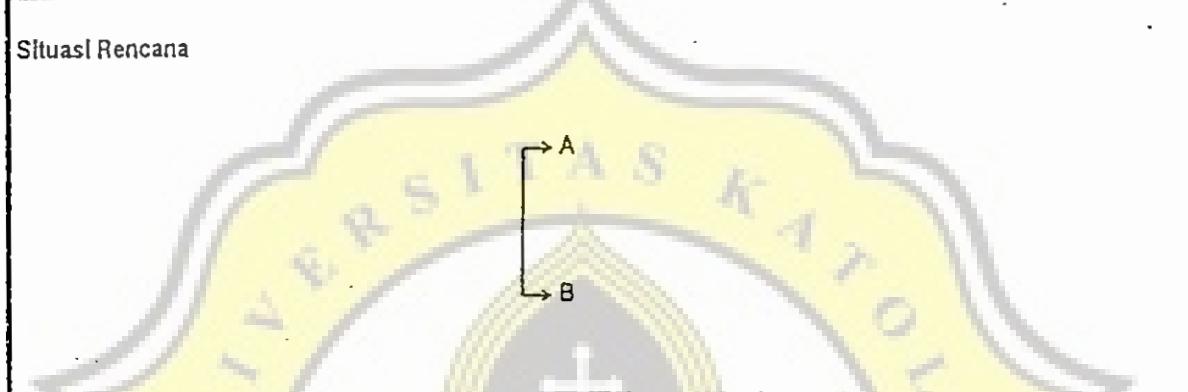


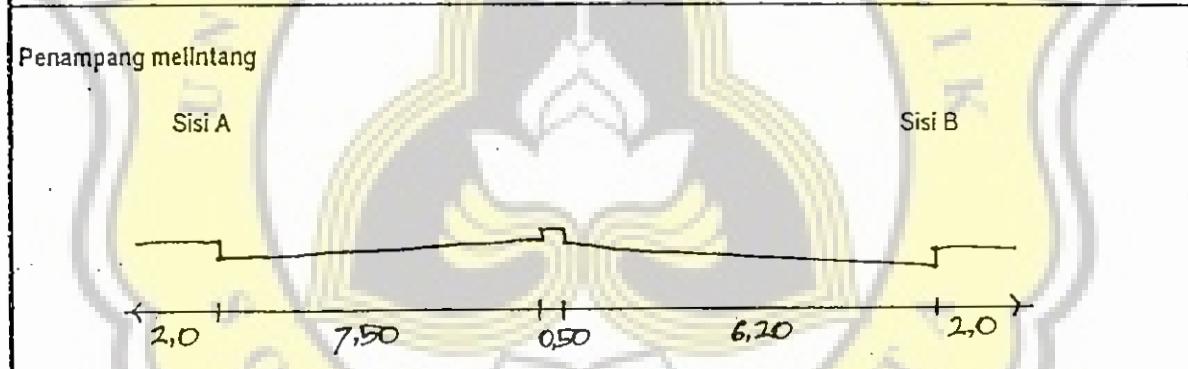


<b>JALAN PERKOTAAN</b> <b>FORMUUR UR-1:</b> <b>DATA MASUKAN</b> <b>DATA UMUM</b> <b>GEOMETRI JALAN</b>	Tanggal:		Dilangani oleh:	DPM
	Propinsi:	<u>Jawa Tengah</u>	Dipeniksa oleh:	
	Kota:	<u>Semarang</u>	Ukuran kota:	<u>1,0 jt</u>
	No.ruas/Nama jalan:	<u>H. AGUS SALIM</u>		
	Sejmen antara .....	dan .....		
Kode seqmen:		Tipe daerah:		
Panjang (km):		Tipe jalan:	<u>4/2 D</u>	
Periode waktu:	.	Nomor soal:		

## Situasi Rencana



## Penampang mellintang



	Sisi A	Sisi B	Total	Rata-rata
Lebar jalur lalu-lintas rata-rata	7,50	6,20	13,70	6,85
Kereb (K) atau Bahu (B)	K	K		
Jarak kereb - penghalang (m)				
Lebar efektif bahu (dalam + luar) (m)	2,0	2,0	4,0	2,0

Bukaan median (tidak ada, sedikit, banyak)

#### Kondisi pengaturan lalu-lintas

Batas kecepatan (km/jam)	
Pembatasan akses untuk tipe kendaraan tertentu	
Pembatasan parkir (periode waktu)	
Pembatasan berhenti (periode waktu)	
Lain-lain	

MKJ: JALAN PERKOTAAN

Formulir UR-2

JALAN PERKOTAAN FORMULIR UR-2: DATA MASUKAN ARUS LALU LINTAS HAMBATAN SAMPING	Tanpa alat:	Ditangani oleh:	DPM
	No.ruas/Nama jalan:	H. AGUS SALIM	
	Kode segmen:	Diperiksa oleh:	
	Periode waktu:	Nomor soal:	

Lalu-lintas harian rata-rata tahunan

AADT (kend./hari) = 

--

 Faktor-k = 

--

 Pemisahan arah 1/arah 2 = **50/50**  
Komposisi % 

LV %	HV %	MC %
------	------	------

Data arus kendaraan/jam

Baris	Tipe kend.	Kend. ringan		Kend. berat		Sepeda motor		Arus total Q			
		1.1	emp arah. 1	LV:	1.00	HV:		MC:	0,4	kend./jam	smp./jam
1.2	emp arah 2	LV:	1.00	HV:			MC:	0,4			
2	Arah (1)	kend./jam (2)	smp./jam (3)	kend./jam (4)	smp./jam (5)	kend./jam (6)	smp./jam (7)	Arah % (8)	kend./jam (9)	smp./jam (10)	
3	1										
4	2										
5	1+2	<b>875</b>	<b>875</b>			<b>350</b>	<b>140</b>		<b>1225</b>	<b>1015</b>	
6								Pemisahan arah, SP = Q1/Q1+2	%		
7								Faktor-smp Fsmp =		<b>0,828</b>	

Kelas hambatan samping

Bila data rinci tersedia, gunakan tabel pertama untuk menentukan frekwensi berbobot kejadian, dan selanjutnya gunakan tabel kedua. Bila tidak, gunakan hanya tabel kedua.

#### 1. Penentuan frekwensi kejadian

Perhitungan frekwensi berbobot kejadian per jam per 200 m dari segmen jalan yang diamati, pada kedua sisi jalan.

Tipe kejadian hambatan samping (20)	Simbol (21)	Faktor bobot (22)	frekwensi kejadian (23)	frekwensi berbobot (24)
			(23)	(24)
Pejalan kaki	PED	0.5	/jam,200m	
Parkir, kendaraan berhenti	PSV	1.0	/jam,200m	
Kendaraan masuk + keluar	EEV	0.7	/jam,200m	
Kendaraan lambat	SMV	0.4	/jam	
Total:				

#### 2. Penentuan kelas hambatan samping

frekwensi berbobot kejadian (30)	Kondisi khusus (31)	Kelas hambatan samping	
		(32)	(33)
< 100	Permukiman, hampir tidak ada kegiatan	Sangat rendah	VL
100 - 299	Permukiman, beberapa angkutan umum, dll.	Rendah	L
300 - 499	Daerah industri dengan loko-loko di 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

JALAN LUAR KOTA FORMULIR UR-3: ANALISA KECEPATAN, KAPASITAS	Tanggal:		Dilengani oleh:	DPM
	No. ruas/Nama jalan:	H. AGUS SALIM		
	Kode segmen:		Diperiksa oleh:	
	Periode waktu:		Nomor soal:	

Kecepatan arus bebas untuk kendaraan ringan

$$FV = (FVo + FVw) * FFVs f * FFVcs (\text{km/jam})$$

Soal/ Arah	Kecepatan arus 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 sesungguhnya FV (4) x (5) x (6) (km/jam)
				Hambatan samping	Ukuran kota	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	55	0	55	0,90	1,00	49,5

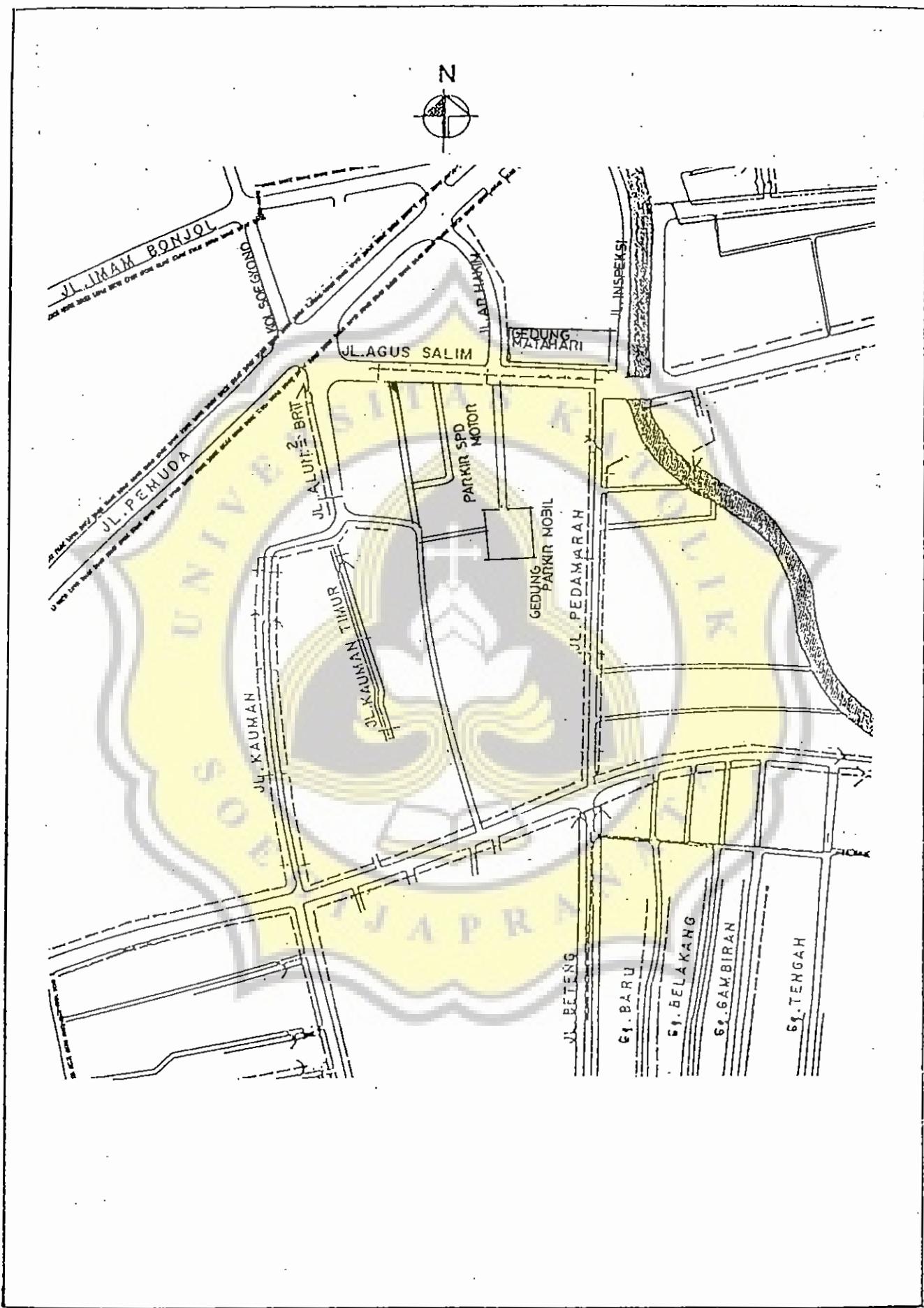
Kapasitas

$$C = Co \times FCw \times FCsp \times FCsf \times FCcs$$

Soal/ Arah	Kapasitas dasar Co Tabel C-1:1 smp/jam	Faktor penyesuaian untuk kapasitas					Kapasitas sesungguhnya C smp/jam (11)x(12)x(13)x(14)x(15)
		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	(11)	
(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	
	1650	1,00	1,00	0,89	1,00	1468,5	

Kecepatan sesungguhnya kendaraan ringan

Soal/ Arah	Arus lalu lintas Q Formulir UR-2 smp/jam	Derasat kejemuhan DS=Q/C (21)/(16)	Kecepatan se- sungguhnya VIV Gbr. D-2:1 atau 2 km/jam	Panjang segmen jalan L km	Waktu tempuh TT (24)/(23) jam	
						(24)
(20)	(21)	(22)	(23)	(24)	(25)	
	1015	0,691	58	0,3	0,005	





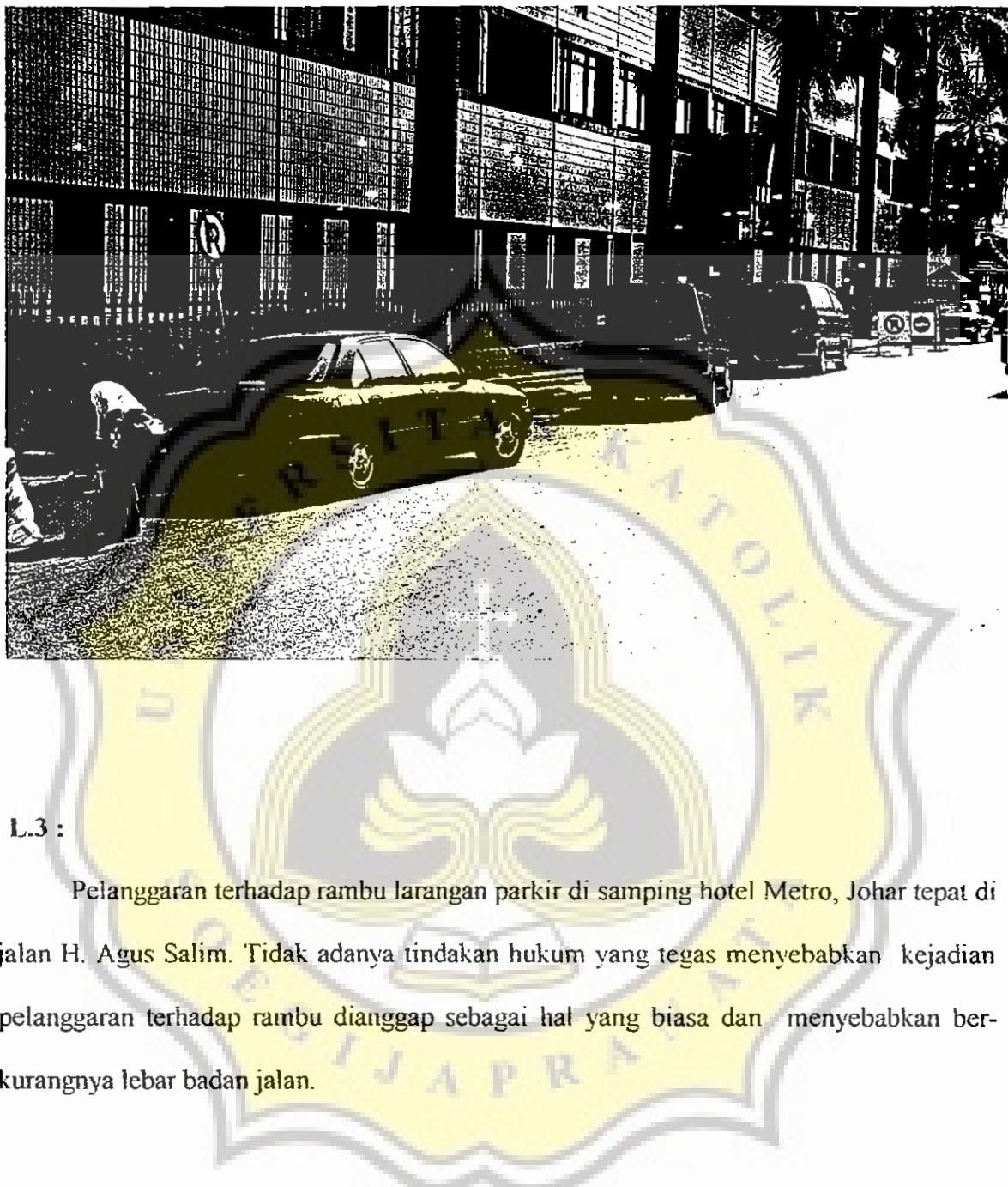
L1 :

Lokasi pemberhentian/halte bis kota yang terletak tepat pada tikungan jalan H. Agus Salim - jalan Kauman, selain mengganggu fungsi dari traffic light juga menyebabkan gangguan kelancaran arus lalulintas terutama arus yang akan berbelok menuju jalan Kauman.



#### L.2 :

Keadaan tersebut diperparah dengan adanya sekelompok becak yang ikut ngetem di tempat tersebut yang mengganggu perputaran bis kota yang datang secara bersamaan, akibatnya terjadi konflik arus lalulintas yang menyebabkan antrian panjang pada titik konflik tersebut.



L.3 :

Pelanggaran terhadap rambu larangan parkir di samping hotel Metro, Johar tepat di jalan H. Agus Salim. Tidak adanya tindakan hukum yang tegas menyebabkan kejadian pelanggaran terhadap rambu dianggap sebagai hal yang biasa dan menyebabkan berkurangnya lebar badan jalan.



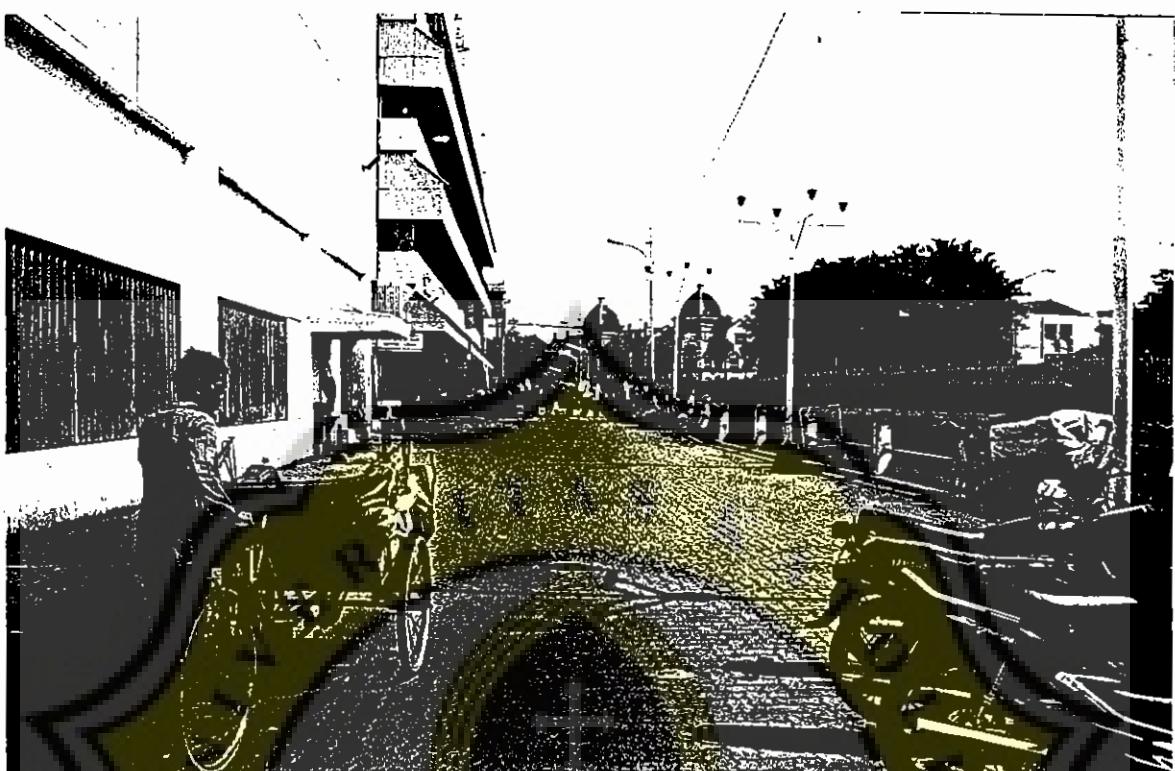
L.4 :

Gangguan yang disebabkan oleh pedagang kaki lima dan tidak disiplinnya pengemudi becak menyebabkan gangguan terhadap arus lalulintas bagi kendaraan pengangkut yang akan masuk menuju areal bongkar/muat di Pungkuran.



L.5 :

Lokasi parkir kendaraan roda dua yang memanfaatkan areal parkir di antara ruko Yatik. Terlihat adanya pedagang yang memanfaatkan areal parkir tersebut untuk berdagang tanpa adanya teguran dari petugas. Menyebabkan gangguan terhadap kendaraan yang memanfaatkan lokasi parkir.



L.6 :

Lokasi parkir alternatif bagi kendaraan roda dua yang terletak di samping kali Semarang. Jalan keluar kendaraan dapat langsung melalui jalan Inspeksi yang berujung di jalan Pemuda tepat disamping Gedung Keuangan Negara. Dapat pula dimanfaatkan sebagai jalan alternatif kendaraan roda empat ke jalan Pemuda.



L.7 :

Pertigaan jalan Aloon-aloon Utara - jalan Pemuda, di antara gedung kantor BPD dan Kantor Pos Besar, Semarang. Kedua sisi badan jalan dipenuhi oleh kendaraan (roda dua dan empat) yang parkir sembarangan, dan trotoar dipakai sebagai tempat jualan sehingga pejalan kaki terganggu. Terlihat adanya kendaraan yang parkir tidak pada tempatnya.



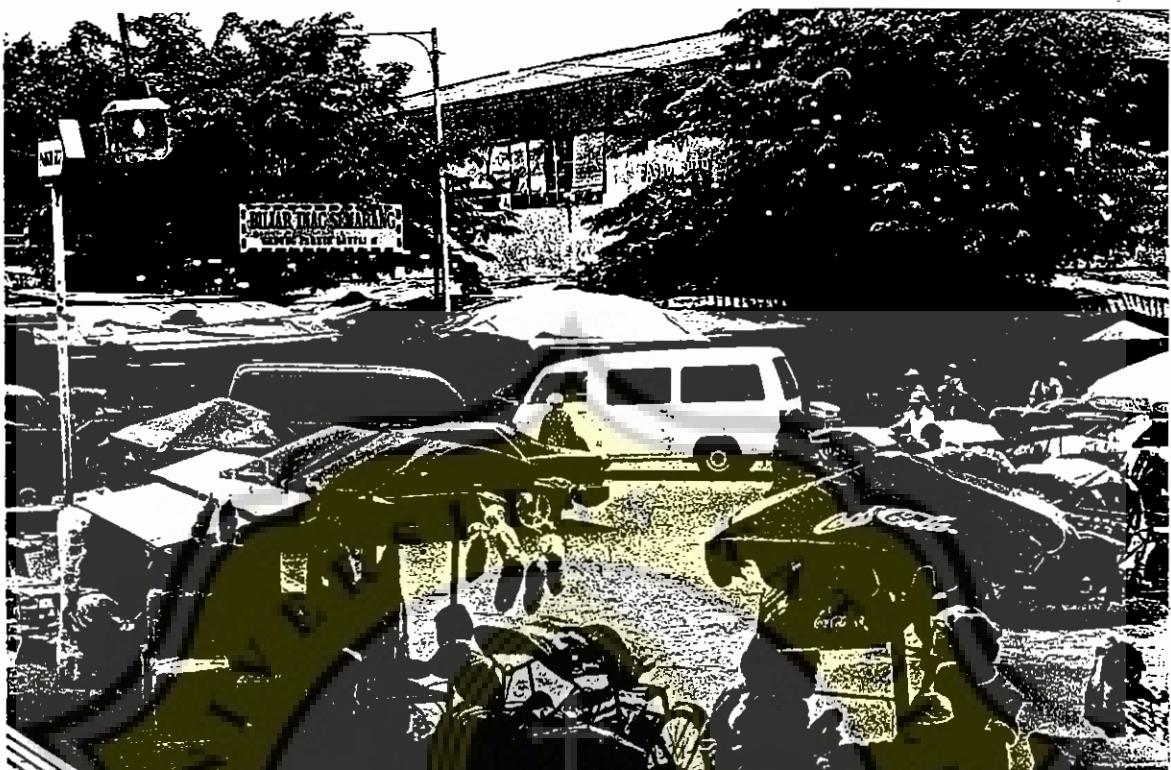
L.8 :

Jalan Aloon-aloon Utara yang terletak di antara gedung BPD dan kantor Pos besar, dapat dimanfaatkan sebagai lokasi parkir roda empat sejajar arus lalulintas setelah dibersihkan dari gangguan pedagang kaki lima yang menempati trotoar.



L.9 :

Persimpangan antara jalan H. Agus Salim dan Jalan Aloon-aloon utara yang selalu dipenuhi oleh para pedagang dan tempat ngetem becak. Terlihat ujung jalan masuk menuju gedung parkir Pungkur yang semakin menyempit terdesak pedagang buah, sehingga mengganggu kelancaran kendaraan yang akan menuju kegedung parkir maupun pengunjung arena hiburan.



L.10 :

Tenda pedagang kaki lima yang memenuhi jalan masuk ke lokasi gedung parkir, mengganggu kelancaran arus kendaraan yang menuju ke gedung parkir. Akibatnya kendaraan harus berjalan lebih lambat dan menyebabkan terjadinya antrian pada titik konflik arus lalulintas tersebut.



L.11 :

Para pedagang kaki lima yang terlihat menutupi dan memenuhi jalan masuk ke tempat parkir Matahari, dan becak yang ngetem tidak pada tempatnya. Mengakibatkan gangguan terhadap kelancaran arus lalulintas.



L.12 :

Lokasi areal parkir di Timur pertokoan Kanjengan, dapat dimanfaatkan sebagai areal parkir alternatif kendaraan roda empat. Terlihat di latar belakang, pintu keluar dari gedung parkir Pungkuran.



L.13 :

Areal parkir di sisi Selatan dari pertokoan Kanjengan, dapat dimanfaatkan sebagai areal parkir kendaraan roda empat/dua. Di latar belakang terlihat gedung Bank Rama dan bangunan hotel Metro, Johar.



L.14 :

Areal parkir di sisi Selatan dari pertokoan Kanjengan dapat dimanfaatkan sebagai tempat alternatif parkir kendaraan roda empat dan areal bongkar/muat barang. Untuk selanjutnya kendaraan pengangkut dapat langsung keluar melalui jalan Kranggan - ke jalan Beteng dan selanjutnya ke jalan MT Haryono.

