

ANALISA KAPASITAS DAN TINGKAT PELAYANAN RUAS JALAN D.I. PANJAITAN – KEBUN AGUNG DI KOTA SAMARINDA

Andi Saddam Said, Musrifah Tohir, Eswan

Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda

Email : andisadam18@gmail.com

Kondisi lalu lintas di Kota Samarinda saat ini sekalipun belum dikatakan crowded (Padat), namun sudah terjadi kemacetan dan antrian yang lumayan cukup lama di beberapa jalan yang ada terutama pada jam-jam sibuk (pada jam pergi dan pulang sekolah atau jam berangkat dan pulang kerja). Pertumbuhan lalu lintas jalan khususnya di wilayah kota Samarinda di ruas jalan D.I. Panjaitan sampai Kebun Agung terus meningkat seiring dengan pertumbuhan dan perkembangan kota serta laju penduduk. Dalam sistem transportasi perkotaan di wilayah Kota Samarinda, tingkat aktivitas termasuk daerah dengan tingkat kesibukan tinggi, seperti perdagangan, perbankan dan sekolah. Serta jalan ini merupakan satu-satunya akses menuju bandara APT. Pranoto dan kota-kota seperti kota Bontang, Sangatta, serta Berau. Sehingga sering terjadi konflik dari bergeraknya arus lalu lintas yang menyebabkan terjadinya kemacetan. Masalah yang terjadi adalah tidak tersedianya kawasan parkir tersendiri, sehingga parkir dilakukan dengan memakan badan jalan, terdapat warung – warung pada jalur pejalan kaki yang mengakibatkan banyak pejalan kaki menggunakan badan jalan, juga terjadinya proses naik turun baik penumpang angkutan umum maupun barang sepanjang ruas jalan.

Kata Kunci : kinerja rus jalan, kecepatan, hambatan samping

PENDAHULUAN

Kondisi lalu lintas di Kota Samarinda saat ini sekalipun belum dikatakan *crowded* (Padat), namun sudah terjadi kemacetan dan antrian yang lumayan cukup lama di beberapa jalan yang ada terutama pada jam-jam sibuk (pada jam pergi dan pulang sekolah atau jam berangkat dan pulang kerja). Pertumbuhan lalu lintas jalan khususnya di wilayah kota Samarinda di ruas jalan D.I. Panjaitan sampai Kebun Agung terus meningkat seiring dengan pertumbuhan dan perkembangan kota serta laju penduduk. Dalam sistem transportasi perkotaan di wilayah Kota Samarinda, tingkat aktivitas termasuk daerah dengan tingkat kesibukan tinggi, seperti perdagangan, perbankan dan sekolah. Serta jalan ini merupakan satu-satunya akses menuju bandara APT. Pranoto dan kota-kota seperti kota Bontang, Sangatta, serta Berau. Sehingga sering terjadi konflik dari bergeraknya arus lalu lintas yang menyebabkan terjadinya kemacetan. Masalah yang terjadi adalah tidak tersedianya kawasan parkir tersendiri, sehingga parkir dilakukan dengan memakan badan jalan, terdapat warung – warung pada jalur pejalan kaki yang mengakibatkan banyak pejalan kaki menggunakan badan jalan, juga terjadinya proses naik turun baik

penumpang angkutan umum maupun barang sepanjang ruas jalan.

Selain itu, kepentingan umum, dan kepentingan pribadi yang ada di Jalan D.I. Panjaitan sampai Kebun Agung mengakibatkan setiap orang melintasi ruas jalan tersebut untuk melakukan aktivitas kesehariannya agar masing-masing kepentingan dapat terpenuhi.

Kepadatan arus lalu lintas ini tentunya akan berpengaruh pada kapasitas dan tingkat pelayanan ruas jalan. Kapasitas ruas jalan adalah arus maksimum yang melewati suatu titik pada jalan bebas hambatan yang dapat dipertahankan persatuan jam dalam kondisi yang berlaku. Sedangkan tingkat pelayanan ruas jalan (*Level Of Service*) adalah tolak ukur digunakan untuk menyatakan kualitas pelayanan suatu jalan.

Atas dasar inilah, maka dilakukan penelitian untuk menganalisa Kapasitas dan tingkat pelayanan pada ruas Jalan D.I. Panjaitan sampai Kebun Agung terhadap perkembangan arus yang terjadi.

1. Metode Penelitian

Letak Geografis Kota Samarinda secara astronomis terletak pada posisi

antara 117°03'00" - 117°18'14" Bujur Timur dan 00°19'02" - 00°42'34" Lintang Selatan. Kota Samarinda, baik itu di Utara, Selatan, Timur dan Barat berbatasan dengan Kabupaten Kutai Kartanegara/Luas Kota Samarinda adalah 718,00 km². (sumber http://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Samarinda)

Penelitian ini dilakukan pada ruas D.I. Panjaitan sampai Kebun agung di Kota Samarinda seperti yang terlihat pada gambar 3.1



Gambar 3.1 Peta Lokasi Penelitian
Sumber : Google Maps

Populasi dan Sampel

Populasi

Populasi merupakan seluruh subyek dan objek penelitian karakteristik tertentu yang akan diteliti. Dalam penelitian ini Populasi adalah semua parameter pada setiap ruas jalan D.I Panjaitan sampai Kebun agung dikota Samarinda.

Sampel

Menurut Sumaatmaja (1989;122) sampel adalah bagian dari populasi (cuplikan, contoh) yang mewakili populasi yang bersangkutan. Sampel pada penelitian ini terbagi menjadi dua sampel yaitu sampel wilayah (titik kemacetan di Kota Samarinda) dan sampel manusia (jumlah pengguna kendaraan).

Desain Penelitian

Desain penelitian merupakan suatu pedoman, prosedur serta teknik dalam perencanaan penelitian yang berguna sebagai panduan untuk membangun strategi yang menghasilkan model atau blue print penelitian.

Dalam rancangan penelitian ini penulis menggunakan penelitian deskriptif (*casual comperative research*) yaitu desain penelitian yang muncul berdasarkan sebab akibat yang terjadi dan merupakan salah satu ide berfikir ilmiah untuk menyusun suatu riset metodologi. Pada umumnya metode penelitian ini, ditujukan untuk menggambarkan fenomena-fenomena yang ada, yang berlangsung saat ini atau saat yang lampau. Penelitian ini tidak mengadakan manipulasi atau perubahan pada variabel-variabel bebas,

tetapi menggambarkan suatu kondisi apa adanya baik penggambaran kondisi individual atau menggunakan angka-angka (Sukmadinata, 2006). Selain itu, jenis desain penelitian deskriptif dapat mendeskripsikan suatu keadaan saja, tetapi dapat juga mendeskripsikan keadaan dalam tahapan-tahapan perkembangannya (*developmental studies*).

Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari survey langsung di lokasi (ruas jalan D.I Panjaitan sampai Kebun Agung di Samarinda), Data-data primer tersebut berupa data jalan, dan kondisi volume lalu lintas antara lain :

a. Data Pengukuran Jalan

Data pengukuran jalan didapat melalui pengukuran secara manual di lokasi. Adapun data pengukuran jalan tersebut meliputi panjang jalan yang diamati lebar jalan, serta lajur.

b. Data Volume Lalu Lintas

Data volume lalu lintas diperoleh dengan cara : kendaraan yang diamati adalah semua jenis kendaraan yang melewati ruas jalan tersebut. Pengamatan dilakukan dengan interval waktu lima belas

menit selama dua belas jam. Survey volume lalu lintas dilakukan dengan cara mencatat langsung jenis-jenis kendaraan yang lewat beserta jumlahnya pada formulir yang telah disediakan, yaitu dengan tiga orang pengamat pada lokasi pengamatan dan masing-masing pengamat tersebut mencatat volume lalu lintas sesuai dengan arah yang sudah ditentukan. Data volume lalu lintas ini perlu karena untuk mengetahui karakteristik pada jam puncak, volume lalu lintas harian, fluktuasi lalu lintas per jam per hari, serta komposisi kendaraan. Selain itu untuk menggambarkan kondisi lalu lintas pada tiap ruas jalan.

c. Survey Perhitungan Lalu Lintas Setiap Jenis Kendaraan (*Traffic Counting/TC*).

Survei perhitungan lalu lintas akan dilaksanakan pada tiap pos yang telah ditentukan di lokasi penelitian. Setiap kendaraan yang melintasi pos survei akan dicatat sesuai dengan jenis kendaraannya dan volume lalu lintas setiap jam dari masing-masing jenis kendaraan tersebut dihitung. Tujuan survei TC adalah untuk

mengetahui karakteristik lalu lintas pada jam puncak, volume lalu lintas harian, fluktuasi lalu lintas per jam dan per hari serta komposisi kendaraan.

d. Data Hambatan Samping

Data hambatan samping dapat berupa pejalan kaki yang menyeberang jalan di sembarang tempat, kendaraan bermotor yang berhenti dan parkir di badan jalan, kendaraan lambat (misalnya becak, sepeda dan kendaraan tak bermotor lainnya), serta kendaraan bermotor yang masuk dan keluar dari/ke sisi jalan. Data ini diperoleh dengan cara menempatkan tiga orang pengamat pada lokasi penelitian yang bertugas mengamati dan mencatat hambatan samping yang terjadi dalam interval waktu 15 (lima belas) menit. Pengumpulan data hambatan samping ini bertujuan untuk mendapatkan banyaknya aktivitas samping di lokasi penelitian.

e. Data Kecepatan

Data kecepatan kendaraan diperoleh dari *MKJI*, grafik kecepatan hasil dari derajat kejenuhan dengan kecepatan arus bebas (FV km/jam). Data derajat kejenuhan dan kecepatan arus bebas didapat dari hasil perhitungan formulir UR 3 (Analisa kecepatan dan kapasitas).

Data sekunder

Data pendukung yang dibutuhkan pada penelitian ini adalah gambaran/sketsa jalan-jalan yang disurvei, yang meliputi lebar jalan (lebar bahu jalan dan lebar antar lajur), jumlah simpang beserta lebarnya, lebar median, serta jarak antar median. Selain itu, data pendukung yang juga dibutuhkan adalah peta lokasi penelitian yang dapat diperoleh dari *google maps* dan dari program komputer *map source*.

Teknik Analisis Data

Setelah melakukan survei di lapangan, maka data yang ada dikumpulkan dan diolah kemudian dianalisis untuk memperoleh kesimpulan yang sesuai dengan kondisi aktual yang ada di lokasi survei.

PEMBAHASAN

Pada bagian jalan ini akan di uraikan gambaran karakteristik fisik jalan DI. Panjaitan – Kebun Agung yaitu berupa karakteristik fisik jaringan jalannya serta karakteristik lalu-lintas yang melaluinya.

Jalan DI. Panjaitan – Kebun Agung memiliki panjang jalan 3400 M. Bagian jalan yang termasuk kedalam lokasi penelitian di hitung dari simpang empat DI. Panjaitan depan Pom bensin sampai persimpangan jalan Kebun Agung di depan terminal Lempake.

Jalan DI. Panjaitan – Kebun Agung memiliki kondisi perkerasan yang relatif baik dengan permukaan yang cukup rata. Jalan ini merupakan karekteristik jalan Kolektor sekunder sebagai mana dimaksud dalam pasal 9 ayat (4) menghubungkan secara berdaya guna antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal (PP No 34 Th 2006 Tentang Jalan).

4.1.1 Karekteristik Jalan DI. Panjaitan – Kebun Agung

No	Na ma Jala n	Lebar Jalan	Tr ot oa r	Dr ain ase		Me dia n
				Ka nan	Kir i	
1	DI. Pan jait an	7m + 7m	1, 5 m	2,6 m	2,6 m	1,2 m

(Sumber : Survey Lapangan)

Sesuai fungsinya jalan arteri. Jalan DI. Panjaitan – Kebun Agung. Merupakan penghubung jalan menuju bandara APT. Pranoto dan kota-kota seperti kota bontang, sangatta, dan berau.

Jalan DI. Panjaitan pada umumnya berasal dari tata guna lahan kegiatan komersil. Karena itu volume lalu lintas yang melalui ruas jalan ini relatif besar, terutama jam puncak. Jam puncak jalan DI. Panjaitan – Kebun Agung, biasanya jadi tiga kali dalam satu hari perhitunganya, yaitu pukul 07.00 – 09.00, pukul 12.00 – 14.00, pukul 16.00 – 18.00, jadi dalam satu hari terdapat tiga kali sehari survei pada ruas jalan.

Data Volume Lalu lintas Pada Jalan DI. Panjaitan – Kebun Agung

Data volume lalu lintas diambil dari hasil survey lalu lintas harian rata – rata.

Pada survey tersebut data yang dicatat dengan menggunakan tabel dari buku manual survey perhitungan lalu lintas yang di terbitkan oleh departemen pekerjaan umum Direktorat Jendral Bina Marga.

Waktu Pelaksanaan survey :

- Hari Senin tanggal 11 Februari 2019 Pada Ruas Jalan D.I Panjaitan
- Hari Kamis tanggal 14 Februari 2019 Pada Ruas Jalan D.I Panjaitan
- Hari Sabtu tanggal 16 Februari 2019 Pada Ruas Jalan D.I Panjaitan

Survey dilakukan selama enam jam yang diperkirakan pada jam – jam sibuk. Untuk mencatat jumlah arus lalu lintas yang lewat dilakukan oleh empat orang dengan cara manual yaitu mencatat arus lalu lintas yang lewat pada jalan yang diteliti ke dalam tabel yang disediakan atau dengan menggunakan alat bantu. Pencatatan dilakukan untuk dua arah pergerakan yaitu dua orang mencatat tipe kendaraan dan hambatan samping. Pencatatan untuk tipe kendaraan yang lewat dikategorikan kedalam beberapa jenis yaitu :

1. Sepeda Motor (MC), dengan emp = 0,25
2. Kendaraan ringan (LV), dengan emp = 1,00

3. Kendaraan berat (HV), dengan emp = 1,20

1. Hari Pertama Survey pada ruas Jalan DI. Panjaitan Senin 11 Februari 2019.

Dari data perhitungan survey LHR smp/jam pada hari Senin 11 Februari 2019, terlihat arus lalu lintas pada tabel 4.1 sebagai berikut :

Tabel 4.1 Hasil survey pada ruas Jalan D.I Panjaitan Senin, 11 Februari 2019.

Senin, 11 FEBRUARI 2019								
Waktu	LHR ARAH DARI JL. KEBUN AGUNG				LHR ARAH DARI JL. DI. PANJAITAN			
	M C	LV	H V	Vo lu me	M C	LV	H V	Vo lu me
	0,25	1,00	1,20	sm p/jam	0,25	1,00	1,20	sm p/jam
07.00 - 08.00	67,0	98,0	31,2	1685,95	26,7	45,0	21,6	744,35
08.00 - 09.00	64,8	52,9	24,0	1201,25	19,8	47,1	20,4	689,90
12.00 - 13.00	59,2	64,2	34,8	1267,05	20,8	53,4	28,8	771,30
13.00 - 14.00	67,5	63,0	40,8	1342,30	21,7	54,0	36,0	798,75
16.00 - 17.00	41,7	61,3	43,2	1067,95	36,4	56,6	27,6	957,85

00								
17.00	40	62	38	10	33	61	31	97
-	5,7	8,0	,4	72,	2,2	3,0	,2	6,4
18.00	5	0	0	15	5	0	0	5
Jumlah	33	40	21	76	15	31	16	49
Rata-rata	56	67	35	12	26	53	27	82
	6,3	1,0	,4	72,	4,8	0,6	,6	3,1
	8	0	0	78	3	7	0	0

Sumber : Hasil

Survey dan Perhitungan

Keterangan :

- MC = Sepeda Motor
- LV = Kendaraan Ringan
- HV = Kendaraan Berat

Analisa Hambatan Samping Jalan D.I Panjaitan – Kebun Agung

Dalam menentukan hambatan samping perlu diketahui frekuensi berbobot kejadian. Untuk mendapatkan nilai frekuensi berbobot kejadian maka tiap tipe kejadian hambatan samping harus dikalikan dengan faktor bobotnya.

Faktor bobot untuk hambatan samping adalah sebagai berikut :

- a. Pejalan kaki (PED)
- b. Kendaraan berhenti (PSV)
- c. Kendaraan keluar dan masuk (EEV)
- d. Kendaraan lambat (SMV)

Frekuensi berbobot kejadian yang telah diketahui, digunakan untuk mencari kelas hambatan samping.

Pengamatan hambatan samping pada ruas D.I Panjaitan – Kebun Agung dilakukan pada hari Senin, Kamis Dan Sabtu pada jam 07.00 – 08.00, 08.00 – 09.00, 12.00 – 13.00, 13.00 – 14.00, 16.00 – 17.00, 17.00 – 18.00.

Pengukuran hambatan samping dilaksanakan bersamaan dengan pencatatan volume lalu lintas. Cara pengisian formulir

No	Frekuensi Kejadian /jam	SM V	PS V	EE V	PE D	Jumlah
1	07.00 - 08.00	45	56	23	45	382
2	08.00 - 09.00	48	78	24	55	421
3	12.00 - 13.00	56	86	26	58	466
4	13.00 - 14.00	54	82	26	51	447
5	16.00 - 17.00	53	75	25	50	440
6	17.00 - 18.00	41	43	25	50	391
1	07.00 - 08.00	18,	54,	165,	37,	261,
	Total	0097	00	22	50	2586
2	08.00 - 09.00	19,	78,	168,	27,	292,
	Total	2050	0070	00	50	420
Sumber : Hasil Survey dan Perhitungan		22,	86,	186,	29,	323,
		40	00	20	00	60
4	13.00 - 14.00	21,	82,	182,	25,	311,
	Total	070	00	00	50	10
5	16.00 - 17.00	21,	75,	185,	28,	309,
	Total	040	00	50	00	70
6	17.00 - 18.00	16,	43,	178,	26,	263,
	Total	40	00	50	00	90
Total		118,	420,	106,	158,	176,
		80	00	5,40	50	2,70
Rata - rata		19,	70,	177,	26,	293,
		80	00	57	42	78

Sumber : Hasil Survey dan Perhitungan

penelitian adalah dengan memasukan hasil pengamatan mengenai frekuensi kejadian hambatan samping per jam 200 m pada kedua sisi yang diamati, meliputi jumlah pejalan kaki, jumlah kendaraan berhenti / parkir, jumlah kendaraan yang keluar dan masuk dari samping atau sisi jalan, dan arus kendaraan lambat. Hasil perhitungan akan ditampilkan dalam tabel berikut :

1. Survey Hari Pertama Hambatan Samping jalan D.I Panjaitan.

Tabel 4.4 Hasil Perhitungan Hambatan Samping jalan D.I Panjaitan Hari Senin, 11 Februari 2019.

Keterangan :

- | | |
|--------|---------------------------------------------------------------------------|
| | : Jumlah kendaraan bergerak lambat |
| 1. SMV | : Jumlah kendaraan berhenti dan parkir |
| 2. PSV | : Jumlah kendaraan yang masuk dan keluar atau dari samping dan sisi jalan |
| 3. EEV | : Jumlah pejalan kaki yang menyebrang / berjalan |
| 4. PED | |

Tabel 4.5 Hasil Perhitungan Hambatan Samping jalan D.I Panjaitan Hari Senin, 11 Februari 2019

4.5 Perhitungan Kapasitas Pada Ruas Jalan D.I Panjaitan – Kebun Agung

Kapasitas adalah jumlah arus lalu-lintas (stabil) maksimum yang dapat dipertahankan pada kondisi tertentu (geometri, distribusi arah dan komposisi lalu-lintas, faktor lingkungan). Perhitungan kapasitas ruas jalan dilakukan dengan berpedoman kepada proses perhitungan yang ada pada Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) yang dikeluarkan oleh Dinas PU Bina Marga Direktorat Bina Jalan Kota (Binkot), Februari 1997.

$$C = CO \times FCW \times FCSP \times FCSF \times FCCS$$

Dimana :

- | | |
|------|--------------------------------------------------------------------|
| C | : Kapasitas (smp/jam). |
| CO | : Kapasitas dasar (smp/jam). |
| FCW | : Faktor Penyesuaian lebar jalan. |
| FCSP | : Faktor Penyesuaian pemisah arah (hanya untuk jalan tak terbagi). |
| FCSF | : Faktor Penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan/kereb. |
| FCCS | : Faktor Penyesuaian ukuran kota. |

1. Dimana telah diketahui faktor – faktor yang berhubungan untuk mencari kapasitas jalan D.I Panjaitan dibawah ini :

- a. Tipe jalan empat lajur dua arah terbagi sehingga $Co = 1650 \times 4 = 6600$ smp/jam/lajur.

- b. Lebar badan jalan 14 meter terdiri dari 4 lajur sehingga lebar tiap – tiap jalur adalah 3,5 tak terbagi sehingga $FC_w = 1.00$
- c. Dengan kelas hambatan samping rendah $FC_{sf} = 0.98$
- d. Ukuran Kota dengan jumlah penduduk 0,5 – 1,0 $FC_{cs} = 0.94$.
Hasilnya adalah :
 $C = 6600 \times 1.00 \times 0.98 \times 0.94 = 6079,92$ smp/jam.

4.6 Perhitungan Derajat Kejenuhan Pada Jalan D.I Panjaitan – Kebun Agung

Derajat kejenuhan (DS) didefinisikan sebagai rasio arus terhadap kapasitas, digunakan sebagai faktor utama dalam penentuan tingkat kinerja simpang dan segmen jalan. Nilai DS menunjukkan apakah segmen jalan tersebut mempunyai masalah kapasitas atau tidak dengan rumus $DS = Q/C$

Dimana :

- DS : Derajat Kejenuhan
- Q : Arus Lalu-Lintas
- C : Kapasitas

1. Dimana telah diketahui faktor – faktor yang berhubungan untuk mencari

derajat kejenuhan jalan D.I Panjaitan dibawah ini :

$$Q = 1631,93 \text{ smp/jam}$$

$$C = 6079,92 \text{ smp/jam}$$

Hasilnya adalah :

$$DS = 1631,93 / 6079,92 =$$

$$0,27 \text{ smp/jam.}$$

4.7 Analisa Tingkat Pelayanan Pada Ruas Jalan D.I Panjaitan – Kebun Agung

Tingkat pelayanan jalan didefinisikan sejauh mana kemampuan jalan menjalankan fungsinya. Atas dasar itu pendekatan tingkat pelayanan dipakai sebagai indikator tingkat kinerja jalan. Perhitungan tingkat pelayanan jalan ini dapat dihitung dengan menggunakan perhitungan *Level Of Service (LOS)*.

Level Of Service (LOS) merupakan suatu ukuran kualitatif yang menggunakan kondisi operasi lalu lintas pada suatu potongan jalan. Dengan kata lain tingkat pelayanan jalan adalah ukuran yang menyatakan kualitas pelayanan yang disediakan oleh suatu jalan dalam kondisi tertentu.

Dari analisa derajat kejenuhan di jalan D.I Panjaitan – Kebun Agung didapat nilai sebagai berikut :

Tabel 4.10 Tingkat Pelayanan.

Kesimpulan

1. Volume Lalu-Lintas, Derajat Kejenuhan, Kecepatan Di Ruas Jalan D.I Panjaitan – Kebun Agung

Berdasarkan hasil pengamatan dan perhitungan data survey lapangan pada tanggal 11 Februari - 18 Februari 2019 di hari tertentu pada ruas jalan D.I Panjaitan – Kebun Agung selama tiga hari di dapat volume lalu-lintas, Derajat Kejenuhan dan Kecepatan sebagai berikut:

1. Ruas jalan D.I panjaitan - Kebun Agung

Volume lalu-lintas : 1631,93
smp/jam

Derajat Kejenuhan : 0.27

Kecepatan : 52,25 km/jam

2. Tingkat Pelayanan Di Ruas Jalan D.I Panjaitan – Kebun Agung

Berdasarkan hasil pengamatan dan perhitungan data survey lapangan pada tanggal 11 Februari - 18 Februari 2019 selama tiga hari di dapat Tingkat Pelayanan sebagai berikut:

1. Ruas Jalan D.I Panjaitan – Kebun Agung

No	Hari	Ruas Jalan	Waktu	Volume Kendaraan (Q)	Derajat Kejenuhan (DS)	Kecepatan Ideal	Tingkat Pelayanan
				Smp/jam		Km/jam	
1	Senin	D.I Panjaitan	Jam Puncak	1631,93	0,27	52,25	B

Tingkat pelayanan : B,
dengan nilai $V/C = 0,27$

Kondisi Keadaan Lalu-lintas : lalu-lintas agak ramai, kecepatan menurun

Saran

1. Pengaturan terhadap perkembangan kegiatan-kegiatan guna lahan yang berada di sepanjang ruas jalan agar tidak mengganggu lalu-lintas terutama parkir liar dan warung-warung serta pertokoan yang memakan badan jalan DI. Panjaitan – Kebun Agung sehingga fungsi dan peranan jalan dapat dipertahankan sesuai dengan fungsinya.
2. Memanfaatkan lebar jalan sebaik - baiknya sehingga fungsi jalan dapat berjalan dengan baik dan lancar.

3. Ruas jalan dikategorikan tingkat pelayanan B (lalu-lintas agak ramai, kecepatan menurun) dengan demikian diharapkan para pengguna jalan untuk tidak melebihi kecepatan yang ditentukan dan masyarakat lebih memanfaatkan fasilitas jalan yang ada agar tidak menghambat atau mengganggu arus lalulintas.