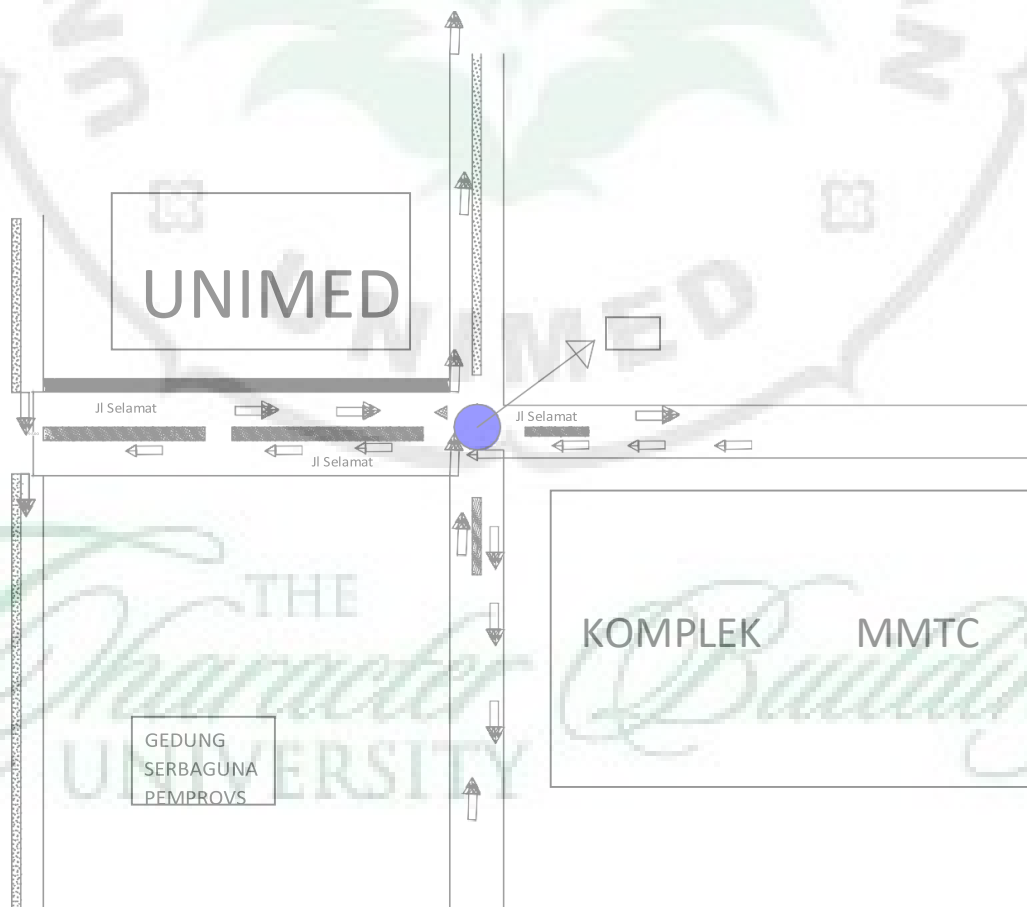


BAB IV

PEMBAHASAN

A. Karakteristik Ruas Jalan William Iskandar dan Jalan Selamat Ketaren Medan

Lokasi penelitian ini berada di simpang Unimed yang merupakan persimpangan yang membagi dua Jalan di kota Medan, yaitu Jalan William Iskandar dan Jalan Selamat Ketaren, yang berada ini berada di Kecamatan Medan Tembung.



Gambar 4.1 Denah Lokasi Penelitian

Kondisi umum ruas Jalan Selamat Ketaren yang menjadi lokasi dapat dijelaskan sebagai berikut :

- Sistem arus lalu lintas : Dua lajur tak terbagi (2/2UD)
- Lebar : 3 m/jalur
- Trotoar : 1,5 m

Sedangkan ruas Jalan William Iskandar yang menjadi lokasi penelitian dijelaskan sebagai berikut :

- Sistem arus lalu lintas : Dua lajur tak terbagi (2/2 UD)
- Lebar : 4m/jalur

Disaat dilakukan penelitian pada simpang empat Unimed di ruas Jalan Selamat Ketaren dan jalan william Iskandar, terlihat cukup banyak kendaraan yang ingin masuk Jalan william Iskandar ke jalan Selamet ketaren atau pun sebaliknya . Membuat arus lalu lintas disaat itu padat, dimana jalur masuk kedalam Jalan Selamat Ketaren dari Jalan William iskandar tidak dapat menampung kendaraan yang ada.



Gambar 4.3 Kendaraan yang ingin masuk ke dalam jalan Selamat Ketaren



Gambar 4.4 Kendaraan yang ingin masuk kedalam Jalan William Iskandar

B. Kapasitas Ruas Jalan Selamat Ketaren dan Jalan William Iskandar

Berdasarkan hasil survey penelitian yang telah dilakukan, maka diperoleh data yang dibutuhkan dalam perhitungan kapasitas Jalan Selamat Ketaren dan jalan william Iskandar Untuk mengetahui nilai kapasitas jalan dan tingkat pelayanan jalan, maka dilakukan beberapa tahapan perhitungan sebagai berikut.

THE
Character Building
UNIVERSITY

Tabel 4. 1 Hasil Data Surve Pada Kode Simpang Utara

Kode pendekatan		Sepeda motor	Kendaraan ringan (LV)		Kendaraan berat (HV)		Kendaraan total (mv)		Rasio berbelok		
		EMP TERLINDUNGI GI = 0,2	EMP TERLINDUNGI =1,0		EMP TERLINDUNGI = 1,3						
Utara /jam	KEND/ JAM	SMP/ JAM	KEND /JAM	SMP / JAM	KEND /JAM	SMP / JAM	KEND /JAM	SMP/ JAM	P LT	PR T	
		EMP		EMP		EMP		EMP			
07.00 - 08.00	LT	593	118,6	156	156	14	18,2	763	292,8		
	RT	598	119,6	200	200	16	20,8	814	340,4		
11.00 - 12.00	LT	424	84,8	145	145	16	20,8	585	250,6		
	RT	352	70,4	138	138	14	18,2	504	226,6		
17.00 - 18.00	LT	624	124,8	138	138	14	18,2	776	281		
	RT	604	120,8	142	142	14	18,2	760	281		

Tabel 4.2 hasil data surve pada kode simpang timur

Kode pendekatan		Sepeda motor	Kendaraan ringan (LV)		Kendaraan berat (HV)		Kendaraan total (mv)		Rasio berbelok		
		EMP TERLINDUNGI = 0,2	EMP TERLINDUNGI = 1,0		EMP TERLINDUNGI = 1,3						
TIMUR /jam		KEND / JAM	SMP / JAM	KEND / JAM	SMP / JAM	KEND / JAM	SMP / JAM	KEND / JAM	SMP / JAM	PL T	PR T
		EMP	EMP	EMP	EMP	EMP	EMP				
07.00-08.00	LT	703	140,6	193	193	15	19,5	911	353,1		
	RT	588	117,6	157	157	17	22,1	762	296,7		
11.00 - 12.00	LT	646	129,2	181	181	15	19,5	842	329,7		
	RT	685	137	181	181	12	15,6	878	333,6		
17.00 - 18.00	LT	660	132	193	193	13	16,9	866	341,9		
	RT	667	133,4	180	180	13	16,9	860	330,3		

Tabel 4.3 hasil data surve pada kode simpang selatan

Kode pendekatan		Sepeda motor		Kendaraan ringan (LV)		Kendaraan berat (HV)		Kendaraan total (mv)		Rasio berbelok			
SELATAN /jam		EMP TERLINDUNGI = 0,2		EMP TERLINDUNGI = 1,0		EMP TERLINDUNGI = 1,3		KEND/JAM KEND/JAM KEND/JAM		PLT	PRT		
		KEND/JAM	SMP/JAM	KEND/JAM	SMP/JAM	KEND/JAM	SMP/JAM					KEND/JAM	SMP/JAM
			EMP		EMP		EMP						EMP
07.00-08.00	LT	660	132	193	193	13	16,9	866	141,9				
	RT	667	133,4	180	180	13	16,9	860	330,3				
11.00-12.00	LT	703	140,6	193	193	15	19,5	911	353,1				
	RT	588	117,6	157	157	17	22,1	762	296,7				
17.00-18.00	LT	393	78,6	156	156	14	18,2	563	252,8				
	RT	598	119,6	200	200	16	20,8	814	340,4				

Tabel 4.4 hasil data surve pada kode simpang barat

Kode pendakatan		Sepeda motor	Kendaraan ringan (LV)		Kendaraan berat (HV)		Kendaraan total (mv)		Rasio berbelok		
		EMP TERLINDUNGI = 0,2	EMP TERLINDUNGI = 1,0	EMP TERLINDUNGI = 1,3					PL T	PR T	
BARAT /jam		KEND / JAM	SMP / JAM	KEND / JAM	SMP / JAM	KEND / JAM	SMP / JAM	KEND / JAM	SMP / JAM		
		EMP	EMP	EMP	EMP	EMP	EMP	EMP	EMP		
07.00-08.00	LT	645	129	181	181	15	19,5	841	329,5		
	RT	685	137	181	181	12	15,6	978	333,6		
11.00-12.00	LT	703	140,6	193	193	15	19,5	911	353,1		
	RT	588	117,6	157	157	17	22,1	762	296,7		
17.00-18.00	LT	424	84,8	145	145	16	20,8	585	250,6		
	RT	352	70,4	138	138	14	18,2	504	226,6		

KETERANGAN

EMP = Ekuivalen Kendaraan Penumpang

SMP/ JAM = Satuan Mobil Penumpang

PLT = Rasio Belok Kiri

PRT = Rasio Belok Kanan

KEND/ JAM = Banyaknya Kendaraan Per Jam

A. KAKI SIMPANG UTARA

1. Volume kendaraan kaki simpang Utara

Pada pukul 07.00 – 08.00

QU = jumlah kendaraan belok kiri dari arah barat + jumlah kendaraan
belok kanan dari arah timur + jumlah kendaraan lurus dari arah
selatan

$$= 843 + 762 + 922 = 2527$$

2. Lebar rata rata pendekatan

$W = (WA + WB + WC + WD) / \text{Kaki simpang}$

$$= (3 + 4 + 4 + 4) / 4$$

$$= 3,75$$

3. Faktor penyesuaian pendekatan

$FW = (0,62 + 0,0062) \times 7,83$

$$= 5,35$$

4. Rasio penyesuaian belok kiri

$$PLT = \frac{QLT}{Q_{TOTAL}} = \frac{843}{2527} = 0.33$$

$$FLT = (0,84, + 1,6) 0,33 = 0,81$$

5. Rasio belok kanan

$$PRT = \frac{QLT}{Q_{TOTAL}} = \frac{762}{2527} = 0,3$$

$$FRT = (0,84, + 1,6) 0,3 = 0,74$$

6. Faktor penyesuaian hambatan samping

$$\frac{UM}{MV} = \frac{113}{2527} = 0,045$$

Maka nilai X =

$$X = \frac{0,045-0,00}{0,05-0,00} (0,89 - 0,04 + (0,94))$$

$$= 0,1611$$

Faktor penyesuaian untuk ukuran kota

$$FRSU = 0,1611$$

Nilai kapasitas disesuaikan dengan tipe simpang yaitu 344

$$C_o = 3200$$

$$FM = 1,03$$

$$FCS = 1,05$$

Faktor penyesuaian rasio jalan minor

$$PMI = \frac{QMI}{Q_{TOTAL}} = \frac{843}{2527} = 0.33$$

$$FMI = 1,11 \times 0,274 \times (-1,11) - 0,33 + 1,11$$

$$= 0,44$$

$$\begin{aligned}
 C &= C_0 \times FW \times FM \times FCS \times FRSU \times FLT \times FRT \times FMI \\
 &= 3200 \times 5,35 \times 1,03 \times 1,05 \times 0,1611 \times 0,81 \times 0,74 \times 0,44 \\
 &= 764,67 \text{ SMP/JAM}
 \end{aligned}$$

7. Kinerja Persimpangan kaki simpang Utara

Derajat Kejenuhan

$$DS = \frac{Q_{TOTAL}}{C} = \frac{2527}{764,67} = 3,31$$

$$DS > 0,6$$

8. Tundaan lalu lintas simpang (DT1)

$$\begin{aligned}
 DT1 &= 1,05034 / (0,346 - 0,246 \times DS) - (1-DS) \times 1,8 \\
 &= 1,05034 / (0,346 - 0,246 \times 3,31) - (1 - 3,31) \times 1,8 \\
 &= 0,21 \text{ Smp/jam}
 \end{aligned}$$

9. Tundaan lalu lintas di jalan utama

$$\begin{aligned}
 DTMA &= 1,0504 / (0,2742 - 0,2042 \times DS) - (1-DS) \times 2 \\
 &= 1,0504 / (0,2742 - 0,2042 \times 3,31) - (1-3,31) \times 2 \\
 &= 0,2 \text{ smp/ jam}
 \end{aligned}$$

10. Penentuan tundaan lalu lintas di jalan minor (DTMI)

$$\begin{aligned}
 DTMI &= (Q_{TOT} \times DTI - Q_{MA} \times DTMA) / Q_{MI} \\
 &= (9995 \times 0,21 - 2544 \times 0,2) / 2487 \\
 &= 1580,15 \text{ smp/jam}
 \end{aligned}$$

11. Tundaan geometrik simpang

$$\begin{aligned}
 DG &= (1-DS) \times (PT \times 6 + (1-PT) \times 3) + DS \times 4 \\
 &= (1 - 3,31) \times (0,63 \times 6 + (1-0,63) \times 3) + 3,31 \times 4
 \end{aligned}$$

$$= 1,95 \text{ smp / jam} = 116,646 \text{ smp/ detik}$$

12. Tundaan simpang

$$D = DG + DTI$$

$$= 116,646 + 1580,15 = 233,292 \text{ smp / jam} = 3,88 \text{ smp/ jam}$$

B. KAKI SIMPANG TIMUR

1. Volume kendaraan kaki simpang Timur

Pada pukul 07.00 – 08.00

QU = jumlah kendaraan belok kiri dari arah Utara + jumlah kendaraan

belok kanan dari arah Selatan + jumlah kendaraan lurus dari arah

Barat

$$= 2527$$

2. Lebar rata rata pendekatan

$$W = (WA + WB + WC + WD) / \text{Kaki simpang}$$

$$= (3 + 4 + 4 + 4) / 4$$

$$= 3,75$$

3. Faktor penyesuaian pendekatan

$$FW = (0,62 + 0,0062) \times 7,83$$

$$= 5,35$$

4. Rasio penyesuaian belok kiri

$$PLT = \frac{QLT}{Q_{TOTAL}} = \frac{763}{2487} = 0,3$$

$$FLT = (0,84 + 1,6) 0,3 = 0,73$$

5. Rasio belok kanan

$$PRT = \frac{QLT}{Q_{TOTAL}} = \frac{860}{2487} = 0,35$$

$$FRT = (0,84, + 1,6) 0,35 = 0,89$$

6. Faktor penyesuaian hambatan samping

$$\frac{UM}{MV} = \frac{106}{2487} = 0,04$$

Maka nilai X =

$$X = \frac{0,04-0,00}{0,05-0,00} (0,89 - 0,04 + (0,94))$$

$$= 1,432$$

Faktor penyesuaian untuk ukuran kota

$$FRSU = 1,432$$

Nilai kapasitas disesuaikan dengan tipe simpang yaitu 344

$$C_0 = 3200$$

$$FM = 1,03$$

$$FCS = 1,05$$

Faktor penyesuaian rasio jalan minor

$$PMI = \frac{QMI}{Q_{TOTAL}} = \frac{843}{2487} = 0,34$$

$$FMI = 1,11 \times 0,274 \times (-1,11) - 0,334 + 1,11$$

$$= 0,8$$

$$C = C_0 \times FW \times FM \times FCS \times FRSU \times FLT \times FRT \times FMI$$

$$= 3200 \times 5,35 \times 1,03 \times 1,05 \times 1,432 \times 0,73 \times 0,89 \times 0,8$$

$$= 14.193,28 \text{ SMP/JAM} = 236,571 \text{ smp/detik}$$

7. Kinerja Persimpangan kaki simpang Utara

Derajat Kejenuhan

$$DS = \frac{Q_{TOTAL}}{C} = \frac{2487}{236,571} = 1,051$$

$$DS > 0,6$$

8. Tundaan lalu lintas simpang (DT1)

$$\begin{aligned} DT1 &= 1,05034 / (0,346 - 0,246 \times DS) - (1-DS) \times 1,8 \\ &= 1,05034 / (0,346 - 0,246 \times 1,051) - (1 - 1,051) \times 1,8 \\ &= 1,5 \text{ Smp/jam} \end{aligned}$$

9. Tundaan lalu lintas di jalan utama

$$\begin{aligned} DTMA &= 1,0504 / (0,2742 - 0,2042 \times DS) - (1-DS) \times 2 \\ &= 1,0504 / (0,2742 - 0,2042 \times 1,051) - (1-1,051) \times 2 \\ &= 3,8 \text{ smp/ jam} \end{aligned}$$

10. Penentuan tundaan lalu lintas di jalan minor (DTMI)

$$\begin{aligned} DTMI &= (Q_{TOT} \times DTI - Q_{MA} \times DTMA) / Q_{MI} \\ &= (9995 \times 1,5 - 2544 \times 3,8) / 2487 \\ &= 2141,25 \text{ smp/jam} \end{aligned}$$

11. Tundaan geometrik simpang

$$\begin{aligned} DG &= (1-DS) \times (PT \times 6 + (1-PT) \times 3) + DS \times 4 \\ &= (1 - 1,051) \times (0,66 \times 6 + (1 - 0,66) \times 3) + 1,051 \times 4 \\ &= 1,74 \text{ smp / jam} = 104,752 \text{ smp/ detik} \end{aligned}$$

12. Tundaan simpang

$$\begin{aligned} D &= DG + DTI \\ &= 104,752 + 2141,25 = 2,246 \text{ smp/ jam} \end{aligned}$$

C. KAKI SIMPANG Selatan

1. Volume kendaraan kaki simpang Timur

Pada pukul 07.00 – 08.00

$$\begin{aligned} Q_U &= \text{jumlah kendaraan belok kiri dari arah Timur} + \text{jumlah kendaraan} \\ &\quad \text{belok kanan dari arah Barat} + \text{jumlah kendaraan lurus dari arah Utara} \\ &= 2513 \end{aligned}$$

2. Lebar rata rata pendekatan

$$\begin{aligned} W &= (W_A + W_B + W_C + W_D) / \text{Kaki simpang} \\ &= (3 + 4 + 4 + 4) / 4 \\ &= 3,75 \end{aligned}$$

3. Faktor penyesuaian pendekatan

$$\begin{aligned} F_W &= (0,62 + 0,0062) \times 7,83 \\ &= 5,35 \end{aligned}$$

4. Rasio penyesuaian belok kiri

$$P_{LT} = \frac{Q_{LT}}{Q_{TOTAL}} = \frac{911}{2513} = 0,36$$

$$F_{LT} = (0,84, + 1,6) 0,36 = 0,89$$

5. Rasio belok kanan

$$P_{RT} = \frac{Q_{RT}}{Q_{TOTAL}} = \frac{878}{2513} = 0,35$$

$$F_{RT} = (0,84, + 1,6) 0,35 = 0,89$$

6. Faktor penyesuaian hambatan samping

$$\frac{U_M}{M_V} = \frac{102}{2513} = 0,04$$

Maka nilai X =

$$X = \frac{0,04-0,00}{0,05-0,00} (0,89 - 0,04 + (0,94))$$

$$= 1,432$$

Faktor penyesuaian untuk ukuran kota

$$FRSU = 1,432$$

Nilai kapasitas disesuaikan dengan tipe simpang yaitu 344

$$C_0 = 3200$$

$$FM = 1,03$$

$$FCS = 1,05$$

Faktor penyesuaian rasio jalan minor

$$PMI = \frac{QMI}{Q_{TOTAL}} = \frac{843}{2513} = 0,34$$

$$FMI = 1,11 \times 0,274 \times (-1,11) - 0,334 + 1,11$$

$$= 0,8$$

$$C = C_0 \times FW \times FM \times FCS \times FRSU \times FLT \times FRT \times FMI$$

$$= 3200 \times 5,35 \times 1,03 \times 1,05 \times 1,432 \times 0,89 \times 0,89 \times 0,8$$

$$= 16.801,31 \text{ SMP/JAM} = 280,02 \text{ smp/detik}$$

7. Kinerja Persimpangan kaki simpang Utara

Derajat Kejenuhan

$$DS = \frac{Q_{TOTAL}}{C} = \frac{2513}{280,02} = 8,97$$

$$DS > 0,6$$

8. Tundaan lalu lintas simpang (DT1)

$$DT1 = 1,05034 / (0,346 - 0,246 \times DS) - (1-DS) \times 1,8$$

$$= 1,05034 / (0,346 - 0,246 \times 8,97) - (1 - 8,97) \times 1,8$$

$$= 1,37 \text{ Smp/jam}$$

9. Tundaan lalu lintas di jalan utama

$$\begin{aligned}
 DTMA &= 1,0504 / (0,2742 - 0,2042 \times DS) - (1-DS) \times 2 \\
 &= 1,0504 / (0,2742 - 0,2042 \times 8,9) - (1-8,9) \times 2 \\
 &= 7,376 \text{ smp/ jam}
 \end{aligned}$$

10. Penentuan tundaan lalu lintas di jalan minor (DTMI)

$$\begin{aligned}
 DTMI &= (Q \text{ TOT} \times DTI - QMA \times DTMA) / QMI \\
 &= (9995 \times 1,37 - 2544 \times 7,376) / 2487 \\
 &= 2039,16 \text{ smp/jam}
 \end{aligned}$$

11. Tundaan geometrik simpang

$$\begin{aligned}
 DG &= (1-DS) \times (PT \times 6 + (1-PT) \times 3) + DS \times 4 \\
 &= (1 - 8,97) \times (0,73 \times 6 + (1 - 0,73) \times 3) + 8,97 \times 4 \\
 &= 2,1 \text{ smp / jam} = 126,012 \text{ smp/ detik}
 \end{aligned}$$

12. Tundaan simpang

$$\begin{aligned}
 D &= DG + DTI \\
 &= 126,012 + 2039,16 = 2165,172 \text{ smp/ jam}
 \end{aligned}$$

D. KAKI SIMPANG Barat

1. Volume kendaraan kaki simpang Barat

Pada pukul 07.00 – 08.00

QU = jumlah kendaraan belok kiri dari arah Selatan + jumlah kendaraan
belok kanan dari arah Utara + jumlah kendaraan lurus dari arah

Timur

$$= 2544$$

2. Lebar rata rata pendekatan

$$W = (WA + WB + WC + WD) / \text{Kaki simpang}$$

$$= (3 + 4 + 4 + 4) / 4$$

$$= 3,75$$

3. Faktor penyesuaian pendekatan

$$FW = (0,62 + 0,0062) \times 7,83$$

$$= 5,35$$

4. Rasio penyesuaian belok kiri

$$PLT = \frac{QLT}{Q_{TOTAL}} = \frac{866}{2544} = 0,34$$

$$FLT = (0,84, + 1,6) 0,34 = 0,83$$

5. Rasio belok kanan

$$PRT = \frac{QLT}{Q_{TOTAL}} = \frac{814}{2544} = 0,32$$

$$FRT = (0,84, + 1,6) 0,32 = 0,78$$

6. Faktor penyesuaian hambatan samping

$$\frac{UM}{MV} = \frac{124}{2544} = 0,089$$

Maka nilai X =

$$X = \frac{0,089-0,00}{0,05-0,00} (0,89 - 0,04 + (0,94))$$

$$= 1,68$$

Faktor penyesuaian untuk ukuran kota

$$FRSU = 1,68$$

Nilai kapasitas disesuaikan dengan tipe simpang yaitu 344

$$Co = 3200$$

$$FM = 1,03$$

$$FCS = 1,05$$

Faktor penyesuaian rasio jalan minor

$$PMI = \frac{QMI}{Q_{TOTAL}} = \frac{843}{2544} = 0,33$$

$$FMI = 1,11 \times 0,274 \times (-1,11) - 0,333 + 1,11$$

$$= 0,43$$

$$C = C0 \times FW \times FM \times FCS \times FRSU \times FLT \times FRT \times FMI$$

$$= 3200 \times 5,35 \times 1,03 \times 1,05 \times 1,68 \times 0,83 \times 0,78 \times 0,43$$

$$= 8,659,258 \text{ SMP/JAM} = 144,32 \text{ smp/detik}$$

7. Kinerja Persimpangan kaki simpang Utara

Derajat Kejenuhan

$$DS = \frac{Q_{TOTAL}}{C} = \frac{2544}{144,32} = 17,62$$

$$DS > 0,6$$

8. Tundaan lalu lintas simpang (DT1)

$$DT1 = 1,05034 / (0,346 - 0,246 \times DS) - (1-DS) \times 1,8$$

$$= 1,05034 / (0,346 - 0,246 \times 17,62) - (1 - 17,62) \times 1,8$$

$$= 3,3156 \text{ Smp/jam}$$

9. Tundaan lalu lintas di jalan utama

$$DTMA = 1,0504 / (0,2742 - 0,2042 \times DS) - (1-DS) \times 2$$

$$= 1,0504 / (0,2742 - 0,2042 \times 17,62) - (1-17,62) \times 2$$

$$= 7,376 \text{ smp/ jam}$$

10. Penentuan tundaan lalu lintas di jalan minor (DTMI)

$$DTMI = (Q_{TOT} \times DTI - QMA \times DTMA) / QMI$$

$$= (9995 \times 1,37 - 2544 \times 7,376) / 2487$$

$$= 3281,93 \text{ smp/jam}$$

11. Tundaan geometrik simpang

$$\begin{aligned} DG &= (1-DS) \times (PT \times 6 + (1-PT) \times 3) + DS \times 4 \\ &= (1 - 17,62) \times (0,66 \times 6 + (1 - 0,66) \times 3) + 17,62 \times 4 \\ &= 2,7 \text{ smp / jam} = 162 \text{ , smp/ detik} \end{aligned}$$

12. Tundaan simpang

$$\begin{aligned} D &= DG + DTI \\ &= 162 + 3281,93 = 2327,172 \text{ smp/ jam} \end{aligned}$$



THE
Character Building
UNIVERSITY

Tabel 4.5 hasil rekapitulasi hasil perhitungan masing masing kaki simpang

KETERANGAN	KAKI SIMPANG			
	UTARA	TIMUR	SELATAN	BARAT
Volume kendaraan	2527	2527	2513	2544
Lebar rata-rata pendekat (W)	3,75	3,75	3,75	3,75
Faktor penyesuaian pendekatan (FW)	5,35	5,35	5,36	5,36
Rasio penyesuaian belok kiri (PLT)	0,33	0,3	0,36	0,34
FLT	0,81	0,73	0,89	0,83
Rasio belok kanan (PRT)	0,3	0,35	0,04	0,32
FRT	0,74	0,89	1,432	0,78
Faktor penyesuaian hambatan samping	0,045	0,04	0,34	0,089
FRSU	0,1611	1,432	1,432	1,68
Faktor penyesuaian jalan minor (PMI)	0,33	0,34	0,34	0,33
FMI	0,44	0,8	0,8	0,43
Capasitas (C)	364,67	236,571	280,02	144,32
Derajat Kejenuhan (DS)	3,31	1,051	8,97	17,62
Tundaan lalu lintas simpang (DTI)	0,21	1,5	1,37	3,3156
Tundaan jalan utama (DTMA)	0,2	3,8	7,376	7,376
hambatan di jalan minor (DTMI)	1580,15	2141,25	2039,16	3281,93
Tundaan Geometrik simpang (DG)	1,95	1,74	2,1	2,7
Tundaan simpang (D)	3,88	2,246	2,169	2,237