

KAJIAN DAMPAK LALU LINTAS TERHADAP KINERJA JALAN (Studi Kasus jalan Mayjen Sungkono – Jalan HR.Muhammad)

Taufik Akbar¹, Yeni Kartika D², Siswoyo³

¹Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, ^{2,3}Dosen Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik

¹Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Wijaya Kusuma Surabaya

Jl. Dukuh Kupang XX No.53 Surabaya, 60225, Jawa Timur, Indonesia

Abstrak. Kota Surabaya sebagai salah satu kota besar di Indonesia mempunyai tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi. Hal ini dapat dilihat dari kemacetan yang sering terjadi, semakin banyak jumlah kendaraan dengan kapasitas jalan tidak memadai. Kemacetan yang terjadi di kota Surabaya umumnya sering dijumpai di daerah perdagangan, daerah pendidikan maupun daerah perkantoran. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui volume lalu lintas harian rata-rata, derajat kejenuhan, dan kapasitas Jalan Mayjen Sungkono. Data volume lalu lintas harian rata-rata dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya memperlihatkan tingkat kenaikan volume lalu lintas. Tercatat tahun 2014 – 2018 dengan total 97,602 lalu lintas harian rata-rata, dengan tingkat kenaikan $\pm 15\%$ per dua tahun. Kapasitas jalan menunjukkan total 53,995 smp/jam. Kelayakan jalan ditinjau dari segi lalu lintas yang akan ditentukan berdasarkan nilai derajat kejenuhan yang baik, yaitu $< 0,85$. Hasil analisis dari kondisi eksisting jalan yang di hitung dari kapasitas jalan dan volume lalu lintas harian rata-rata diperoleh nilai DS 1.80 yang berarti volume kendaraan sudah melebihi kapasitas. Kecepatan pengendara saat melintas yaitu sepeda motor dengan rata-rata 68.4 Km/h, mobil dengan rata-rata 58.8 Km/h angkot dengan rata-rata 42.9 Km/h, pick up/ box dengan rata-rata 4.8 Km/h, truk 1 sumbu dengan rata-rata 42.9 km/h.

Kata Kunci : *Derajat kejenuhan, volume lalu lintas, kapasitas, kecepatan, kecepatan rata-rata.*

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota merupakan lingkungan yang terus tumbuh dan berkembang sehingga membutuhkan suatu kebijakan terhadap perencanaan, pemanfaatan, dan pengendalian ruangnya. Kota besar memang selalu dikaitkan dengan pertumbuhan penduduk yang tinggi, kegiatan ekonomi dan lapangan kerja yang beragam, tetapi memiliki permasalahan transportasi. Pemerintah telah melakukan berbagai upaya untuk memecahkan masalah transportasi baik dengan meningkatkan kapasitas jalan yang ada maupun pembangunan jalan baru. Akan tetapi belum mampu mengatasi persoalan karena pertumbuhan jalan baru tidak mampu mengejar pesatnya pertumbuhan kendaraan terutama kendaraan pribadi. Hal ini disebabkan karena keterbatasan lahan dikawasan perkotaan. Alternatif pemecahannya kemudian mulai dilihat dari sisi permintaan melalui manajemen kebutuhan transportasi.

1.2 Identifikasi Masalah.

Kemacetan lalu lintas sangat sulit untuk dihilangkan, paling tidak hanya dapat dikurangi kepadatannya. Hal ini disebabkan karena kemacetan lalu lintas dipengaruhi oleh banyak faktor yang saling berkaitan satu sama lainnya, letak geografis suatu daerah salah satunya. Untuk

mengatasi atau paling tidak mengurangi kemacetan lalu lintas perlu kita ketahui terlebih dahulu hal-hal yang menjadi penyebab timbulnya kemacetan lalu lintas, apa dampak negatif yang timbul akibatnya dan bagaimana upaya yang dapat kita lakukan bersama agar dapat mengurangi terjadinya kemacetan lalu lintas tersebut.

Dari data lalu lintas Surabaya tahun 2012 – 2014 diketahui data peningkatan lalu lintas terjadi 259.312 lalu lintas. Dari data tersebut lalu lintas meningkat 15% dalam kurun waktu 2 tahun. Dari keseluruhan peningkatan lalu lintas yang terjadi, maka yang akan dianalisis adalah faktor – faktor pertumbuhan lalu lintas yang terjadi di ruas jalan raya. Studi kasus yang akan diambil adalah ruas jalan terhadap peningkatan kendaraan di kota Surabaya lebih tepatnya di Jl. Mayjen Sungkono.

Kota Surabaya sebagai salah satu kota besar di Indonesia mempunyai tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi. Hal ini dapat dilihat dari kemacetan yang sering terjadi, semakin banyak jumlah kendaraan dengan kapasitas jalan tidak memadai. Kemacetan yang terjadi di kota Surabaya umumnya sering dijumpai di daerah perdagangan, daerah pendidikan maupun daerah perkantoran. Meningkatnya aktivitas aktivitas di daerah persimpangan dan sekitarnya.

KAJIAN DAMPAK LALU LINTAS TERHADAP KINERJA JALAN
(Studi Kasus jalan Mayjen Sungkono – Jalan HR.Muhammad)
 (Taufik Akbar, Yeni Kartika Dewi, Siswoyo)

Pengguna lahan eksisitin koridor Jalan Mayjen Sungkono sebagian besar adalah perdagangan dan jasa, seperti pertokoan, hotel dan perkantoran. Jenis pengguna lahan ini menimbulkan bangkitan dan tarikan lalu lintas.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Analisa Dampak Lalu lintas

Analisa dampak lalu lintas pad dasarnya merupakan analisis pengaruh pembangunan tata guna lahan terhadap sistem pergerakan arus lalu lintas disekitarnya yang diakibatkan oleh bangkitan lalu lintas yang baru, lalu lintas yang beralih, dan oleh kendaraan keluar masuk dari lahan tersebut. Pengembangan tata guna lahan akan berpengaruh pada aktifitas disekitarnya.

B. Kriteria Analisa Dampak Lalu lintas (ANDALALIN)

Besarnya tingkat bangkitan dan tarikan lalu lintas pada dasarnya ditentukan oleh jenis dan besarnya peruntukan lahan. Jenis dan besaran peruntukan lahan ini nantinya akan dikaji sejauh mana akan terjadinya dampak setelah adanya kegiatan yang diakibatkan oleh pengembangan kawasan yang di inginkan.

Menurut PP No. 32 Tahun 2011 menyatakan di pasal 47, setiap rencana pembangunan pusat kegiatan permukiman dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan kemanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan analisis dampak lalu lintas. Besarnya tingkat bangkitan lalu lintas tersebut ditentukan oleh jenis dan besaran peruntukan lahan,

Tabel 1. Pedoman Teknis Andalalin

Peruntukan Lahan	Ukuran kawasan yang wajib ANDALALIN
Pemukiman	50 unit
Apartemen	50 unit
Perkantoran	1000 m luas lantai bangunan
Pusat perbelanjaan	500 m luas lantai bangunan
Hotel / motel / penginapan	50 kamar
Rumah sakit	50 tempat tidur
Klinik bersama	10ruang praktek dokter
Sekolah / universitas	500 siswa bangunan dengan 50 siswa perwaktu
Tempap kursus Industri/ perdagangan	2500m luas lantai bangunan

Restaurant 100 tempat duduk
 Tempat pertemuan / tempat hiburan/ pusat olaraga kapasitas 100 tamu / 100 tempat duduk

Terminal/ pool kendaraan / gedung parker Wajib
 Pelabuhan / bandara wajib
 Spbu 4 slang pompa
 Bengkel kendaraan bermotor 2000 m luas lantai bangunan
 Drive - thru bank / restaurant / pencucian mobil wajib

Sumber: *Dirtjen Perhubungan Darat (Pedoman Teknis Andalalin).*

C. Karakteristik Lalu lintas

Karakterisitik Lalu lintas terbentuk dari pergerakan individu pengendara yang melakukan interaksi yang satu dengan yang lainnya pada suatu ruas jalan dan lingkungannya. Karena persepsi dan kemampuan individu pengemudi mempunyai sifat yang berbeda maka perilaku lalu lintas kendaraan tidak dapat diseragamkan, lalu lintas tidak dapat diseragamkan oleh karakteristik pengendara dan kebiasaan pengendara.

D. Lalu lintas

1. Satuan Mobil Penumpang
 satuan kendaraan dalam perhitungan volume lalu lintas yang terdiri dari dari bermacam-macam tipe jenis kendaraan, diperlukan sistem konversi kedalam satu jenis kendaraan. Kendaraan dikalikan dengan suatu faktor yang disebut dengan faktor ekivalen mobil penumpang (emp).
2. Kapasitas Jalan
 Kapasitas jalan adalah kemampuan ruas jalan untuk menampung arus atau volume lalu lintas yang ideal dalam satuan waktu tertentu. Persamaan umum untuk menghitung kapasitas ruas jalan menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) Tahun 1997 untuk daerah dalam kota :

$$C = C_o \times FCw \times FCsp \times FCsf \times$$

3. Derajat Kejenuhan

Derajat kejenuhan digunakan sebagai rasio arus terhadap kapasitas, digunakan sebagai faktor dalam penentuan tingkat kinerja perlintasan dan segmen jalan.

$$D = Q/S$$

4. Tingkat Pelayanan Jalan.

Tingkat pelayanan jalan atau *Level Of Service* adalah ukuran dari pengaruh yang membatasi akibat peningkatan volume. Tolak ukur terbaik untuk melihat tingkat pelayanan pada suatu kondisi lalu lintas terganggu adalah kecepatan perjalanan dan perbandingan antara volume dan kapasitas jalan berdasarkan nilai derajat kejenuhan (DS). Secara umum, LOS.

E. Geometri

Geometri Jalan merupakan badan jalan raya diatas permukaan tanah baik secara vertikal maupun horizontal dengan asumsi bahwa permukaan tanah adalah tidak ada.

F. Kecepatan

Kecepatan adalah besaran yang menunjukkan jarak yang ditempuh kendaraan dibagi aktu tempuh. Biasanya dinyatakan dalam km/jam. Umumnya kecepatan yang dipilih pengemudi lebih rendah dari kemampuan kecepatan kendaraan. Kecepatan yang aman dapat diukur berdasarkan kemampuan untuk menyadari dan mengatasi situasi yang dapat mengakibatkan penumpukan lalu lintas (macet)

III. METODE PENELITIAN

Metode analisis data yang digunakan pada penelitian bersifat kuantitatif dan kualitatif. Penelitian kuantitatif adalah suatu jenis penelitian menemukan yang pada dasarnya menggunakan pendekatan



Gambar 1. Diagram Alur Penelitian

IV. DATA DAN ANALISA DATA

A. Lokasi Studi

Lokasi yang dirinjau berada di Jalan Mayjen Sungkono dan Jalan HR.Muhammad yang merupakan jalan alteri .



Gambar 2. Kondisi Eksisting Jalan Mayjen Sungkono.



Gambar 3. Kondisi Eksisting Jalan Mayjen Sungkono.

B. Analisa Lalu Lintas Kondisi Eksisting Jalan.

Dari data dinas perhubungan kota Surabaya didapatkan pertumbuhan lalu lintas dari tahun

**KAJIAN DAMPAK LALU LINTAS TERHADAP KINERJA JALAN
(Studi Kasus jalan Mayjen Sungkono – Jalan HR.Muhammad)
(Taufik Akbar, Yeni Kartika Dewi, Siswoyo)**

2014 sampai tahun 2018, sehingga didapat nilai kapasitas, derajat kejenuhan.

Tabel 2. Pertumbuhan LHR smp/jam 6 Tahun (I = 15%)

No	Tahun	LHR smp/hari	Pertumbuhan per tahun`
1	Tahun 2014	74,981	15%
2	Tahun 2016	85,547	15%
3	Tahun 2018	97,602	30%
	Jumlah Rata-rata		15%

C. Menentukan Nilai Kapasitas (C)

Dari persamaan rumus 3.3 didapatkan

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$$

$$C = 9.900 \times 6.00 \times 1.00 \times 0.9 \times 1.01$$

$$C = 53,995 \text{ smp/jam}$$

D. Kecepatan adalah besaran yang menunjukkan jarak yang ditempuh kendaraan dibagi aktu tempuh. Biasanya dinyatakan dalam km/jam.

Tabel 3. Hasil Rata- rata kecepatan pengendara (km/h)

Tanggal	Jenis Kendaraan				
	Sepeda motor	Mobil	Angkot	Pick up / Box	Truk 1 Sumbu
20 Oktober	68.4	58.8	42.9	46.8	42.9
22 Oktober	69.8	60.7	44.2	47.3	44.2
23 Oktober	69.3	62	44.5	48.2	45.2

Sumber : data kecepatan yang diolah.

E. Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat pelayanan merupakan indikator yang mencakup gabungan dua parameter yaitu tingkat kejenuhan dan kecepatan arus bebas

(1) *Kecepatan Arus Bebas*

$$FV = (F_{vo} + FV_w) \times FFV_{sf} \times FFV_{rc}$$

$$= (57+0) \times 1.02 \times 1.03$$

$$= 59.88 \text{ km/jam}$$

Dari hasil perhitungan Kecepatan Arus bebas didapat 59.88 km/jam untuk kecepatan arus bebas kendaraan

(2) *Derajat Kejenuhan*

Dari rumus 3.4 derajat kejenuhan diperoleh hasil sebagai berikut:

$$DS = \frac{Q}{C}$$

$$DS = \frac{97,602}{53,995} = 1.8 \geq 0,75$$

Didapat Angka DS 1.8 dari perencanaan pertumbuhan lalu lintas tahun 2018 sebesar 97,602 smp/hari. Dari tabel faktor kejenuhan derajat kejenuhan tingkat pelayanan jalan termasuk pada tipe F, Arus dipaksakan, kecepatan rendah volume diatas kapasitas, antrian panjang (macet).

F. Direncanakan pertumbuhan lalu lintas 10 tahun.

Perencanaan dibutuhkan untuk membuat analisis lalu lintas yang akan direncanakan sampai beberapa tahun mendatang. Didapatkan pertumbuhan lalu lintas tahun 2018 sebesar 90,607 smp/jam. Direncanakan pertumbuhan lalu lintas 10 tahun dari Tahun 2018 – Tahun 2028.

Tabel 4. Pertumbuhan Lalu Lintas 10 tahun

No	Tahun	LHR smp/hari	Pertumbuhan Per Tahun
1	Tahun 2018	97,602	15%
2	Tahun 2020	112,242	15%
3	Tahun 2022	129,079	15%
4	Tahun 2024	148,440	15%
5	Tahun 2026	170,707	15%
6	Tahun 2028	196,312	75%
	Jumlah Rata-rata		15%

Sumber: Dari data pertumbuhan lalu lintas yang diolah.

V. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Lokasi Studi

Lokasi yang dirinjau berada di Jalan Mayjen Sungkono dan Jalan HR.Muhammad yang merupakan jalan alteri. Dimana pada ruas jalan mayjen sungkono dan jalan hr. Muhammad merupakan pusat perkembangan dagang dan jasa .



Gambar 4. Kondisi Eksisting Jalan Mayjen Sungkono.



Gambar 5. Kondisi Eksisting Jalan HR.Muhammad.

B. Identifikasi Intensitas Kecepatan Rata – Rata Kendaraan

Tabel 5. Kecepatan rata-rata kendaraan

Tanggal	Variabel jenis kendaraan dan kecepatan rata - rata kendaraan				
	Sepeda motor	Mobil	Angkot	Pick up/box	Truk 1 sumbu
20 oktober	68.4	58.8	45.9	46.8	42.9
22 oktober	69.8	60.7	44.2	47.3	44.2
23 oktober	69.3	62	44.5	48.2	45.2

Sumber: Hasil analisa perhitungan survei rata-rata kecepatan

Dari hasil dapat disimpulkan bahwa besarnya pengendara yang melintas di jalan mayjen sungkono kecepatan perjalanan perjalanan dan kebebasan gerak dipengaruhi oleh kecepatan yang berubah-ubah.

C. Menentukan Nilai Q (Nilai Arus Total Lalu Lintas Dalam Satuan smp/jam).

Tabel 6. Pertumbuhan Lalu lintas

No	Tahun	LHR smp/hari	Pertumbuhan per tahun`
1	Tahun 2014	74,981	15%
2	Tahun 2016	85,547	15%
3	Tahun 2018	97,602	30%
	Jumlah Rata-rata		15%

D. Identifikasi Kondisi Eksisting Kinerja Jalan geometri jalan

Data yang menjelaskan kondisi eksisting jalan tersebut sesuai dengan kondisi dilapangan. Berikut adalah data geomteri jalan.

Tabel 7. Data geometri Jalan Mayjen Sungkono Surabaya

Nama Jalan	Geometri jalan			
	Tipe	Badan jalan (m)	lebar bahu (m)	Median
Jln. Mayjen sungkono	6/2 UD, Tiga lajur terbagi dua arah	10.5 m	< 1 m	2 m

Sumber: Hasil survei.

E. Kapasitas Jalan

Dalam perhitungan kapasitas ruasjalan, langkah perhitungannya adalah menentukan nilai-nilai yang dijadikan dasar dalam perhitungan kapasitas yaitu nilai kapasitas dasar dan beberapa faktor nilai faktor penyesuaian. nilai – nilai.

Tabel 8. Faktor Penyesuaian Jalan

Faktor penyesuaian	Nilai
Kapasitas dasar (smp/jam (Co)	9900
Faktor koreksi lebar Jalan (FCw)	1,00
Faktor koreksi pembagian arah (FCsp)	1,00
faktor koreksi gangguan samping (FCsf)	0.9
Jumlah penduduk (FCcs)	1,00
Kapasitas Jalan (smp/jam) (Co)	53,995

Sumber:Hasil analisa perhitungan kapasitas jalan.

KAJIAN DAMPAK LALU LINTAS TERHADAP KINERJA JALAN
(Studi Kasus jalan Mayjen Sungkono – Jalan HR.Muhammad)
 (Taufik Akbar, Yeni Kartika Dewi, Siswoyo)

F. Tingkat Pelayanan Jalan

$$(1) \text{ Kecepatan Arus Bebas}$$

$$FV = (Fv_o + FVw) \times FFVsf \times FFVrc$$

$$= (57+0) \times 1.02 \times 1.03$$

$$= 59.88 \text{ km/jam}$$

Dari hasil perhitungan Kecepatan Arus bebas didapat 59.88 km/jam untuk kecepatan arus bebas kendaraan

(2) Derajat Kejenuhan

Setelah didapat nilai kapasitas, maka selanjutnya adalah analisa perilaku lalu lintas yaitu derajat kejenuhan. Derajat kejenuhan merupakan rasio arus terhadap kapasitas dimana derajat kejenuhan digunakan sebagai faktor utama dalam penentuan tingkat simpang dan segmen jalan.

Derajat kejenuhan dihitung dengan menggunakan rumus:

$$DS = \frac{Q}{C}$$

$$DS = \frac{97,602}{53.995}$$

$$= 1.8 \geq 0,75$$

Dari hasil perhitungan rasio antara arus dan kapasitas didapat nilai derajat kejenuhan adalah 1.80. dari perencanaan pertumbuhan lalu lintas tahun 2018 sebesar 97,602 smp/hari. Dari tabel faktor kejenuhan derajat kejenuhan tingkat pelayanan jalan termasuk pada tipe F, Arus dipaksakan, kecepatan rendah volume diatas kapasitas, antrian panjang (macet). Dari perhitungan tersebut dapat diketahui bahwa jalan mayjen sungkono tidak menampung kendaraan.

G. Tingkat Pelayanan Jalan (*Level of Service*)

Berdasarkan derajat kejenuhan yang telah diperoleh dari perhitungan, dapat ditentukan pada level mana tingkat pelayanan jalan tersebut. Dalam penentuan tingkat pelayanan jalan, yang menjadi patokan adalah derajat kejenuhan, volume lalu lintas harian rata-rata, kecepatan arus bebas yang telah dihitung. Dari perhitungan tersebut didapat nilai kecepatan arus bebas kendaraan ringan 59,88 km/jam.

Tabel 9. Level of service (LOS) Jalan Mayjen Sungkono – Jalan HR. Muhammad.

Jalan Mayjen Sungkono – Jalan HR.Muhammad	Volume Lalu Lintas Tahun 2018	Kapasitas Jalan	Derajat Kejenuhan	Tingkat Pelayanan Jalan

97,60	53,99		
2	5	1.8	F

Sumber: Hasil analisa perhitungan tingkat pelayanan jalan.

H. Identifikasi perkiraan pertumbuhan lalu lintas 10 tahun.

Didapatkan pertumbuhan lalu lintas tahun 2018 sebesar 90,607 smp/jam. Direncanakan pertumbuhan lalu lintas 10 tahun dari Tahun 2018 – Tahun 2028.

Tabel 10. Pertumbuhan Lalu lintas 10 Tahun dari Tahun 2018 – Tahun 2028

No	Tahun	LHR smp/hari	Pertumbuhan Per Tahun
1	Tahun 2018	97,602	
2	Tahun 2020	112,242	15%
3	Tahun 2022	129,079	15%
4	Tahun 2024	148,440	15%
5	Tahun 2026	170,707	15%
6	Tahun 2028	196,312	15%
	Jumlah		75%
	Rata-rata		15%

Sumber: Perhitungan Pertumbuhan Lalu lintas 10 Tahun.

VI. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Setelah dilakukan analisis lalu lintas yang telah diuraikan maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Presentase Kenaikan Lalu lintas, kenaikan lalu lintas di Jl.Mayjen tahun 2014 – 2018 adalah 15% per 2 tahun.
- 2) Analisa lalu lintas kondisi eksisting saat ini sudah melewati titik jenuh > 1,00. Didapatkan DS 1.80, dengan *level of service* F, arus dipaksakan, kecepatan rendah, volume diatas kapasitas, antrian panjang (macet)
- 3) Analisa lalu lintas dengan perencanaan 10 tahun yang akan datang pada kondisi

- eksisting sudah melewati titik jenuh > 1,00. Didapatkan DS 3,64.
- 4) Kecepatan pengendara, rata – rata kecepatan pengendara saat melintas di Jl. Mayjen Sungkono yang menyebabkan kenaikan volume lalu lintas yaitu sebagai berikut:
- (1) Sepeda motor dengan rata –rata kecepatan 68,4 Km/H.
 - (2) Mobil dengan rata – rata kecepatan 58,8 Km/H
 - (3) Angkot dengan rata – rata kecepatan 42,9 Km/H
 - (4) Pick up / box dengan kecepatan rata – rata 46,8 Km/H
 - (5) Truk 1 sumbu dengan kecepatan rata – rata 42,9 Km/H.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jendral Bina Marga, 1997, Manual Kapasitas Jalan Indonesia, Jakarta, Departemen Pekerjaan Umum,*
- Direktorat Jendral Bina Marga PU, 1997. Tata Cara Perencanaan Geometri Jalan Antar Kota, Jakarta.*
- Jurnal, Aryaningsih dan Haryo Sulistyarso, Arahkan Intensitas Pemanfaatan Ruang Perdagangan Jasa Berdasarkan Peluang Telecommuting.*
- Jurnal, Adiyarta Harvian Eka Putra dan A.Agung Gde Kartika, ST., M.Sc., Kajian Lalu Lintas Persimpangan Tak Sebidang di Bundaran Satelit Surabaya.*
- Republik Indonesia, 2009 Undang - Undang No.2 Tahun 2009 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta peraturan pelaksanaanya .
- Standar Nasional Indonesia. 2004. “Geometri Jalan Perkotaan RSNI T- 14 – 2004.*
- Tamin, 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Bandung, Penertbit ITB.

KAJIAN DAMPAK LALU LINTAS TERHADAP KINERJA JALAN
(Studi Kasus jalan Mayjen Sungkono – Jalan HR.Muhammad)
(Taufik Akbar, Yeni Kartika Dewi, Siswoyo)

Halaman ini sengaja dikosongkan

Halaman ini sengaja dikosongkan