

## EVALUASI KINERJA JALAN IR. H. JUANDA KOTA BEKASI

**Henita Rahmayanti, Achmad Fauzy**

### Abstrak

Pengaturan sirkulasi arus lalu lintas yang tidak tepat, terkadang menimbulkan ketidak efisienan dalam melakukan perjalanan di tinjau dari segi panjang perjalanan dan waktu perjalanan. Hal ini akan berdampak pada pemborosan penggunaan BBM dan biaya perjalanan. Penerapan sistem satu arah hendaknya dilakukan kajian secara mendalam terlebih dahulu agar prinsip efisiensi dalam manajemen lalu lintas dapat tercapai. Manajemen lalu lintas merupakan suatu upaya yang meliputi perencanaan, pengaturan dan pengawasan dalam pengelolaan serta pengendalian arus lalu lintas dengan melakukan optimasi penggunaan sarana dan prasarana penunjang untuk mencapai kondisi lalu lintas yang lancar, tertib, aman dan nyaman. Sebelumnya perlu dilakukan evaluasi kinerja jalan Ir. H. Juanda Kota Bekasi yang karakteristiknya satu arah di tinjau dari sisi perekonomian dan biaya perjalanan. Dengan memanfaatkan data sekunder yang sudah ada, juga dilakukan survei-survei pengumpulan data, pembangunan model jaringan jalan, perkiraan permintaan perjalanan, pembebanan lalu lintas dan upaya pengaturan arus dengan cara mencoba beberapa scenario pengaturan arus yaitu perubahan satu arah menjadi dua arah. Dalam melakukan analisa, teori yang digunakan adalah kapasitas jalan, volume lalu lintas, v/c ratio, dan karakteristik jalan. Hasil dari evaluasi tersebut adalah perubahan sistem satu arah menjadi dua arah, agar sistem perekonomian disepanjang ruas jalan Ir. H. Juanda meningkat dan berkurangnya biaya perjalanan.

Kata kunci : Ruas jalan, volume jalan, kapasitas

### PENDAHULUAN

#### Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia. Terdapat hubungan erat antara transportasi dengan jangkauan dan lokasi kegiatan manusia, barang-barang dan jasa. Dalam kaitannya dengan kehidupan dan kegiatan manusia, transportasi mempunyai peranan yang signifikan dalam aspek-aspek sosial, ekonomi, lingkungan, politik, pertahanan dan keamanan.

*Henita Rahmayanti*  
Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil  
Prodi DIII Transportasi Fak. Teknik  
Universitas Negeri Jakarta

*Achmad Fauzy*  
Lulusan D III Transportasi  
Jurusan Teknik Sipil  
Universitas Negeri Jakarta

Dalam pembangunan nasional, transportasi memiliki peranan yang sangat penting dan strategis karena merupakan sarana untuk memperlancar mobilitas arus

orang dan barang serta komunikasi sebagai aspek kehidupan. Pembangunan transportasi diarahkan kepada terwujudnya sistem transportasi yang handal, berkemampuan tinggi serta diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien.

Kota Bekasi merupakan salah satu kota di Indonesia yang juga sebagai kota satelit dari Jakarta. Dengan jumlah penduduk sebesar 1,5 juta dimana sebagian besar pekerja di Jakarta berdomisili di Bekasi mengalami perkembangan yang sangat pesat sehingga menimbulkan tarikan perjalanan yang sangat besar mengakibatkan meningkatnya mobilitas orang dan barang yang disertai perubahan karakter sarana dan prasarana sebagai akibat kemajuan teknologi dan tuntutan manusia. Hal ini berdampak langsung terhadap bidang transportasi, terutama dalam pemenuhan pelayanan bagi masyarakat.

Perencanaan manajemen transportasi memegang peranan yang penting dalam pemenuhan kebutuhan pelayanan pada bidang transportasi. Sehingga dalam penyusunan perlu dilakukan kajian yang komprehensif dengan bidang-bidang yang terkait dengan harapan semua aspek dapat terkoordinasi dengan baik.

Kegiatan yang mempengaruhi perekonomian antara lain adalah sektor perdagangan dan industri. Pesatnya pertumbuhan perdagangan dan industri telah mendorong pertumbuhan perekonomian daerah dan nasional, terutama dalam hal kegiatan perdagangan. Untuk pelaksanaan perdagangan ini tidak terlepas dari sisi lalu lintas, selain itu dalam pengembangan pertumbuhan ekonomi tidak kalah pentingnya juga diperlukan suatu sistem yang tepat di dalam manajemen rekayasa lalu lintas pada wilayah tersebut. Dalam hal ini untuk memudahkan dan lebih efisien di dalam mengembangkan pertumbuhan ekonomi pada wilayah tersebut khususnya pada ruas JL. Ir. H. Juanda Kota Bekasi perlu dilakukannya perubahan sirkulasi arus lalu lintas.

Transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia membentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Banyak elemen yang terkait dalam sistem transportasi baik sarana, prasarana, maupun pergerakan antara lain kelaikan, sertifikasi, perambuan, kenavigasian, sumber daya manusia, geografi, dan demografi.

Keberhasilan pembangunan serta perkembangan ekonomi sangat ditentukan oleh peran sektor transportasi. Transportasi juga menunjang dan mendukung mobilitas manusia, barang serta jasa, ikut mendukung pola distribusi

nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara.

Namun dalam pelaksanaan transportasi terdapat permasalahan-permasalahan yang dapat mengganggu kemajuan ekonomi. Dalam hal ini peran Manajemen Lalu Lintas sangat diperlukan guna menciptakan kemajuan perekonomian wilayah. Pengertian *Manajemen Lalu Lintas* sendiri adalah serangkaian kegiatan yang dimulai dari perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas untuk mengoptimalkan penggunaan prasarana (ruang lalu lintas) yang ada dengan tidak melakukan perubahan prasarana tersebut secara substansial / struktural dengan menggunakan serangkaian strategi dan teknik-teknik manajemen lalu lintas tertentu untuk mencapai tujuan *impact* grup tertentu.

### **Maksud dan Tujuan Penelitian**

Maksud dari penelitian ini adalah untuk menganalisa kinerja ruas jalan dikaitkan dengan pola arus satu arah.. Sedangkan tujuannya memberikan rekomendasi yang terbaik untuk mengatasi penurunan kinerja ruas jalan.

### **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data primer dengan melakukan pengamatan di sepanjang ruas jalan Ir. H Juanda Bekasi.

### **LANDASAN TEORI**

#### **Pengertian Evaluasi**

Evaluasi adalah kegiatan mengukur dan menilai. Mengukur lebih bersifat kuantitatif, sedangkan menilai lebih bersifat kualitatif. Namun secara umum orang hanya mengidentikkan kegiatan evaluasi sama dengan menilai, karena aktifitas mengukur sudah termasuk didalamnya. Dan tak mungkin melakukan penilaian tanpa didahului oleh kegiatan pengukuran (**Arikunto, 1989**).

Pengukuran dapat dilakukan dengan cara membandingkan hasil tes terhadap standar yang ditetapkan. Perbandingan yang telah diperoleh kemudian dikualitatifkan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

(**Viviane dan Gilbert de Lansheere, 1984**) menyatakan bahwa evaluasi adalah proses penentuan apakah materi dan metode pembelajaran telah sesuai dengan tujuan yang diharapkan. Evaluasi merupakan bagian yang tak bisa

dipisahkan dari proses pembelajaran, dia adalah salah satu alat untuk menentukan apakah suatu pembelajaran telah berhasil atau tidak.

### **Pengertian Kinerja**

Menurut **(Lagt Lawler and Poter, 1984)** menyatakan bahwa kinerja adalah "*succesfull role achievement*" yang diperoleh seseorang dari perbuatan-perbuatannya.

### **Pengertian Ruas Jalan (*Link*)**

Ruas jalan (*link*) adalah merupakan suatu lintasan guna mengalirkan perjalanan dari satu zona ke zona lainnya yang merupakan penghubung dari satu node dengan node lainnya. Kodifikasi ruas (*link*) juga menggunakan metode URMS (*Urban Road Management System*).

Pada satu ruas (*link*) harus pula dilengkapi dengan data-data atribut ruas tersebut untuk keperluan analisis antara lain:

- a. Jarak atau panjang ruas
- b. Kecepatan atau waktu tempuh ruas tersebut
- c. Kapasitas ruas
- d. Jumlah lajur lalu lintas
- e. Fungsi atau kelas jalan

### **Analisa Kapasitas Jaringan Jalan**

Menurut manual kapasitas jalan Indonesia 1996 besarnya kapasitas jalan dapat dihitung dengan menggunakan rumus seperti berikut :

$$C = C_0 \times FC_W \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS}$$

Dimana :

$C_0$  = Kapasitas Dasar (smp/jam)

$FC_W$  = Faktor Penyesuai Lebar Jalan

$FC_{SP}$  = Faktor Penyesuai Pemisah Arah

$FC_{SF}$  = Faktor Penyesuai Hambatan Samping dan lebar bahu/jarak kerb penghalang

$FC_{CS}$  = Faktor Penyesuai Ukuran Kota.

Kapasitas dasar ditentukan berdasarkan jenis jalan. Nilai kapasitas dasar menurut MKJI 1996 adalah sebagai berikut :

- a. Jalan empat-lajur terbagi atau jalan satu arah ( $C_0=1650$  smp/jam/lajur)
- b. Jalan empat-lajur tak terbagi ( $C_0 = 1500$  smp/jam/lajur)

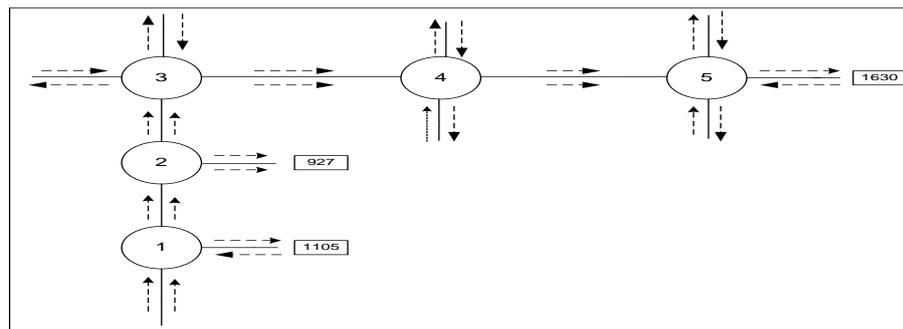
c. Jalan dua-lajur dua-arah ( $C_0 = 2900$  smp/jam/lajur)

**PEMBAHASAN**

**Kondisi Eksisting**

Kondisi eksisting sirkulasi arus lalu lintas pada Jl. Ir. H. Juanda saat ini dengan menggunakan system satu arah (SSA) dimana hal ini berdampak pada pertumbuhan ekonomi menjadi tidak berkembang (banyaknya pertokoan yang tutup) dan bertambahnya volume becak yang mengganggu lalu lintas serta penyimpangan lalu lintas dimana kendaraan dan becak lawan arus (tidal flow), dapat disimpulkan Jl. Ir. H. Djuanda kondisi saat ini sangat ekonomis bagi masyarakat dan pertumbuhan ekonomi yang berpengaruh terhadap perkembangan Kota Bekasi dan pendapatan asli daerah Kota Bekasi.

Kondisi eksisting Jl. Ir. H. Juanda yaitu :



Gambar. 1 Eksisting arus lalu lintas Ir. H. Juanda

**Inventarisasi Jalan**

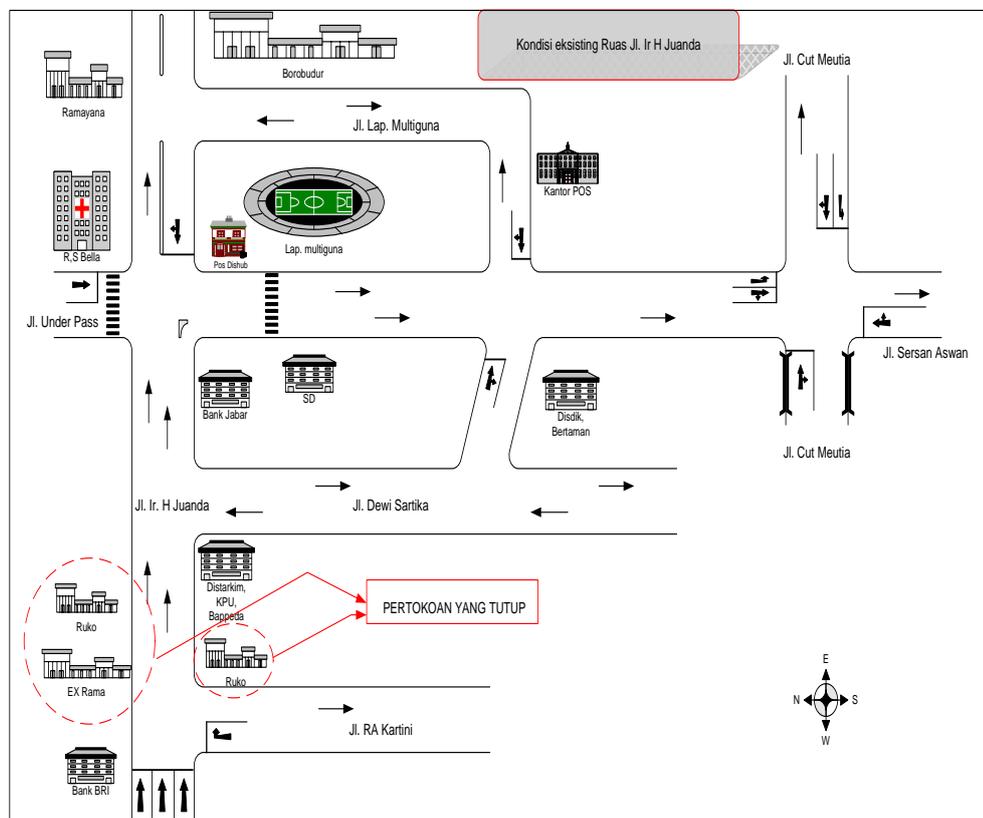
Inventarisasi jalan diambil dari kondisi jalan yang sudah ada dan sesuai dengan keputusan Wali Kota Bekasi No. 09 Tahun 2000 tentang fungsi dan kelas jalan di kota bekasi, antara lain :

Tabel 10. Inventarisasi Jalan dan Kelas Jalan

No	Nama Jalan	Lebar (m)	Panjang (km)	Fungsi	Tipe Peermukaan	Kelas Jalan
	Jl. Ir.H.juanda	9	4.2	Arteri	Asp. Hot Mix	II

				Primer		
2	Jl. Ra. Kartini	6	2.1	Kolektor Primer	Aspal	III B
3	Jl. Dewi Sartika	4	1.2	Lokal Sekunder	Aspal	III C
4	Jl. Underpass	6	1.9	Lokal Sekunder	Aspal	III B
5	Jl. Sersan aswan	7	1.1	Kolektor Primer	Aspal	III B

(Sumber : Keputusan Wali Kota Bekasi tentang jalan di Kota Bekasi)



Gambar. 12 Peta inventarisasi jalan

### Volume Lalu Lintas

Volume lalu lintas dihitung dari data *traffic counting* arus lalu lintas, besaran smp setiap kendaraan sudah direkomendasikan sesuai hasil penelitian dalam MKJI.

Tabel 11. Volume Smp/Jam

No	Nama Jalan	Smp/Jam					Volume
		Moto	Priba	Angkot	Pick	Truk	

		r	di		Up	sedan g	Smp/Ja m
1	Jl. Ir. H Juanda	275.3	629.5	221.7	179.8	138	1444.3
2	Jl. RA. Kartini	227.6	640	223.6	268.4	142.3	1501.9
3	Jl. Dewi Sartika	102.7	138.9	105.5	101.8	153.8	602.7
4	Jl. Underpas	260.1	618.1	190.3	211.8	130.4	1410.7
5	Jl. Sersan Aswan	285.9	741	158.2	208.6	209.2	1602.9

### Kapasitas Jalan

Kapasitas jalan dihitung dengan menggunakan rumus menurut manual kapasitas jalan Indonesia 1996 sebagai berikut :

Tabel 12. Kapasitas Jalan

No	Nama Jalan	Panjang g (m)	CO	FCw	FCs p	FCS F	FCc s	C
1	Jl. Ir. H. Juanda	4200	600 0	0.91	0.97	0.98	1.00	217 9
2	Jl. RA. Kartini	2100	290 0	1.00	0.94	0.86	1.00	492 3
3	Jl. Dewi Sartika	1200	290 0	0.56	0.94	0.97	1.00	177 6
4	Jl. Underpas	1900	290 0	0.87	0.94	0.97	1.00	437 0
5	Jl. Sersan Aswan	1100	290 0	1.00	1.00	0.86	1.00	274 3

### V/C ratio

Dari hasil volume lalu lintas dan kapasitas jalan yang sudah diketahui, maka dapat dihitung V/C ratio jalan tersebut :

Tabel 13. V/C Ratio Jalan

No	Nama Jalan	Volume	Kapasitas	V/C ratio
----	------------	--------	-----------	-----------

1	Jl. Ir. H. Juanda	1444.3	2179	0.66
2	Jl. RA. Kartini	1501.9	4923	0.30
3	Jl. Dewi SArtika	602.7	1776	0.33
4	Jl. Underpas	1410.7	4370	0.32
5	Jl. Sersan Aswan	1602.9	2743	0.58

### Tingkat Pelayanan dan Kecepatan Rata-rata Jalan

Dari perhitungan V/C ratio maka dapat diketahui tingkat pelayanan dan kecepatan rata-rata di jalan tersebut :

Tabel 14. Tingkat Pelayanan dan Kecepatan Rata-rata Jalan

Nama Jalan	Tingkat Pelayanan	V/C ratio	Kecepatan Rata-rata	Karakteristik
Jl. Ir. H. Juanda	C	0.66	50-55 Km/jam	Arus stabil, kecepatan dikontrol lalu lintas
Jl. RA. Kartini	A	0.30	60-70 Km/jam	Arus bebas, volume rendah dan kecepatan tinggi
Jl. Dewi SArtika	A	0.33	60-70 Km/jam	Arus bebas, volume rendah dan kecepatan tinggi
Jl. Underpas	A	0.32	60-70 Km/jam	Arus bebas, volume rendah dan kecepatan tinggi
Jl. Sersan Aswan	C	0.58	50-55 Km/jam	Arus stabil, kecepatan dikontrol lalu lintas

### Travel Time Jalan Ir. H. Juanda (dari Simpang Kartini sampai Simpang Rawa Semut)

Tabel 15. *Travel Time* Jalan Ir. H. Juanda

Nama Jalan	Panjang	Hari	Waktu Tempuh		
			Pagi	Siang	Sore
Ir. H. Juanda	1.500 M	Minggu	2.35 dtk	2.45 dtk	3.11 dtk
		Senin	5.10 dtk	3.35 dtk	4.35 dtk
		Selasa	4.51 dtk	3.15 dtk	4.10 dtk

### Hambatan Samping

Hambatan samping yang terjadi disepanjang ruas jalan tersebut adalah :

a) Pada ruas jalan Ir. H. Juanda terjadinya pelanggaran lalu lintas seperti motor dan kendaraan tidak bermotor yang melanggar lalu lintas dengan melawan arah sehingga menghambat arus lalu lintas.

b) Volume lalu lintas tidak stabil di simpang kartini karena terdapat titik penyeberangan.

Terdapat angkutan yang menaik dan menurunkan penumpang sembarangan di simpang bella sehingga menghambat arus lalu lintas.

### **Solusi Masalah**

Untuk Mengatasi permasalahan yang terjadi pada ruas jalan Ir. H. Juanda, berikut ini beberapa alternative pemecahan masalah :

Usulan manajemen rekayasa lalu lintas

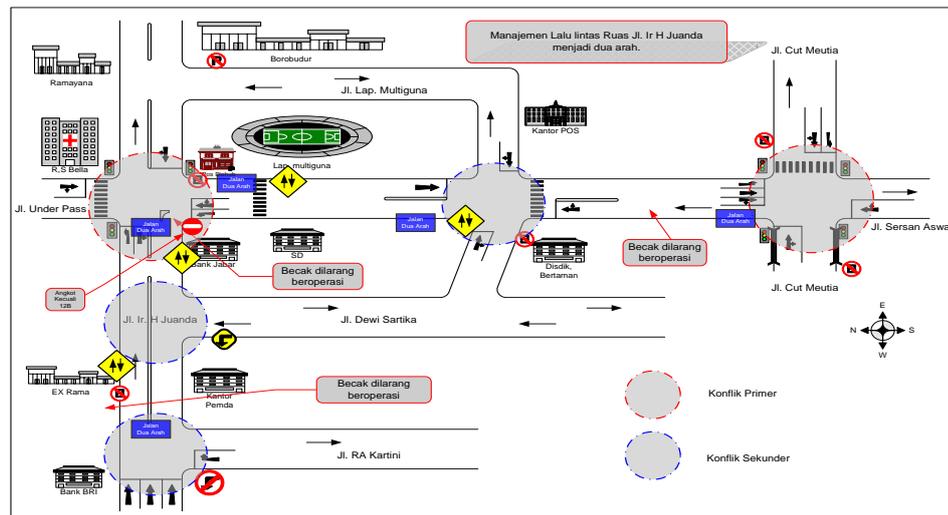
Dengan manajemen rekayasa lalu lintas yang diterapkan saat ini yaitu kebijakan sistem satu arah ternyata apabila dilihat dari aspek ekonomi sangat berpengaruh bagi pertumbuhan atau perkembangan ekonomi, telah terjadi pemborosan waktu dan bahan bakar karena memperpanjang jarak perjalanan dan waktu perjalanan serta telah terjadi penutupan pertokoan dikarenakan sepi pengunjung, lalu lintas di Kota Bekasi perlu diadakan kajian ulang tentang SSA menjadi 2 (dua) arah kembali menunggu selesainya pelebaran jalan pada ruas JL. Rawa semut karena dampak dari perubahan SSA menjadi dua arah yaitu terjadinya pembebanan volume lalu lintas pada simpang rawa semut maka jalan tersebut agar dapat segera diselesaikan guna mendukung perubahan sistem JL. Ir. H. Juanda, perbandingan antara keuntungan dan kekurangan lebih berat pada sisi kekurangannya sehingga diusulkan pencabutan kebijakan sistem satu arah (SSA) yang selama ini telah diberlakukan.

Kondisi usulan ini juga harus ditunjang dengan kelengkapan sarana dan prasarana jalan serta fasilitas lalu lintas yang memadai, seperti:

a) Pelabaran jalan dan pelebaran radius simpang karena kurangnya kapasitas dan sempitnya radius simpang jika dilihat dari kondisi jalan yang ada.

b) Kelengkapan sarana dan prasarana serta fasilitas lalu lintas yang memadai seperti penerapan *traffic light*, penerapan rambu, marka jalan dan pembuatan median permanen.

Contoh usulan rekayasa lalu lintas Jl. Ir.H. Juanda menjadi dua arah dapat dilihat pada gambar 14 dibawah ini :



Gambar. 14 Usulan Sistem Dua Arah Jl. Ir.H. Juanda Desain Parkir Of Street

Desain parkir *of street* ini dilakukan di depan halaman pertokoan sepanjang ruas jalan Ir. H. Juanda guna menarik pelanggan agar lebih nyaman dalam menggunakan parkir. Desain parkir *of street* ini dapat mengurangi hambatan samping yang ada dan dapat menanggulangi permasalahan sistem perekonomian yang dibahas pada bab sebelumnya, penulis memberikan usulan desain parkir *of street* sebagai berikut :

- Menata halaman depan pertokoan menjadi tempat parkir.
- Melakukan pelebaran radius belok masuk ke halaman parkir.
- Memasang lampu peringatan.
- Memasang rambu parkir.
- Pengadaan petugas parkir.

Usulan parkir *of street* ini dilakukan guna menanggulangi masalah hambatan samping seperti kendaraan yang parkir sembarangan di badan jalan dan diharapkan menanggulangi permasalahan pada sistem

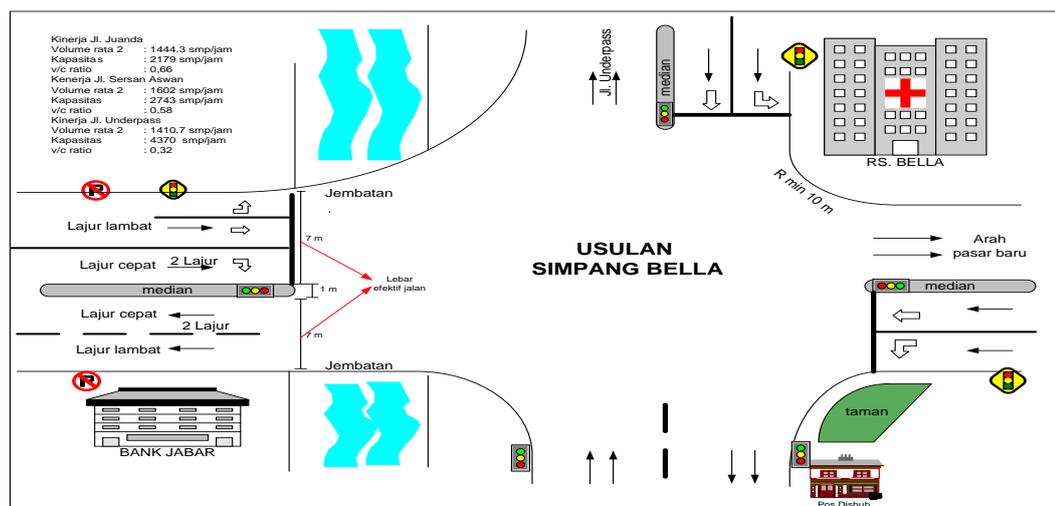
perekonomian untuk menarik pelanggan dengan cara memberikan pelayanan penggunaan parkir yang memuaskan.

### Desain Geometrik Simpang

Salah satu penyebab permasalahan pada ruas jalan Ir. H. Juanda adalah buruknya desain geometrik yang ada. Desain persimpangan akan mempengaruhi besar kecilnya kapasitas persimpangan serta hambatan samping yang tinggi juga berpengaruh terhadap masalah- masalah yang ada, penulis memberikan usulan berupa desain ulang geometrik persimpangan di sepanjang jalan Ir. H. Juanda dari simpang Kartini samapi simpang Rawa Semut sebagai berikut :

- a) Pemasangan dan mengoptimalkan *traffic light* pada tiap simpang sepanjang jalan Ir. H. Juanda.
- b) Pemasangan rambu pada jalan Ir. H. Juanda dan jalan-jalan yang menghubungkan ke jalan Ir. H. Juanda.
- c) Menambah radius simpang menjadi 10 meter.
- d) Menertibkan hambatan samping seperti becak yang mangkal pada tiap simpang.

Untuk lebih jelas melihat usulan desain geometrik simpang lihat contoh usulan pada simpang Bella dibawah ini :



Gambar. 15 Usulan desain geometrik simpang Bella

### KESIMPULAN

Berdasarkan uraian pembahasan yang telah dijelaskan, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Manajemen lalu lintas Ir. H. Juanda yang karakteristiknya satu arah menyebabkan menurunnya sistem perekonomian sehingga banyaknya ruko yang tutup dan terjadinya pemborosan bahan bakar karena memperpanjang jarak perjalanan.
2. Untuk menghidupkan kembali sistem perekonomian maka perlu melakukan beberapa usulan, di antaranya melakukan kajian ulang dan mengusulkan yaitu merubah sistem satu arah menjadi dua arah, melakukan usulan desain parkir *of street*, dan melakukan usulan desain geometrik simpang.
3. Dengan perbandingan antara kondisi eksisting yaitu sistem satu arah dengan kondisi beberapa usulan tersebut maka perubahan ekonomi diperkirakan meningkat karena mudahnya aksesibilitas.
4. Perubahan yang paling mendasar yaitu hidupnya kembali sistem perekonomian pada ruas jalan tersebut, dari sisi pengguna jalan mendapatkan mendapatkan fasilitas yang memadai dan diharapkan dapat membatasi ruang lingkup becak agar tidak mengganggu pengguna jalan lainnya serta volume lalu lintas yang terdistribusi secara merata di seluruh jaringan jalan tersebut.

## **SARAN**

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka ada beberapa saran yang mungkin dapat berguna dalam memecahkan masalah atau meminimalkan permasalahan yang terjadi pada ruas jalan Ir. H. Juanda, adapun saran tersebut adalah sebagai berikut :

1. Sebaiknya Pemerintah Kota Bekasi segera melaksanakan usulan tersebut agar permasalahan yang ada di Jl. Ir. H. Juanda dapat teratasi dan berdasarkan segi transportasi akan tercapai sebuah transportasi perkotaan yang efektif dan efisien.

2. Menambah kapasitas jalan dengan melakukan pelebaran jalan agar usulan manajemen rekayasa lalu lintas dengan merubah satu arah menjadi dua arah dapat terlaksana.
3. Pada simpang Kartini, Dewi Sartika, Bella dan simpang Rawa Semut perlu dilakukan pelebaran radius simpang dan pemasangan *traffic light*.
4. Pemasangan rambu lalu lintas di sepanjang jalan Ir. H. Juanda, RA. Kartini, Dewi Sartika, Underpas, dan jalan Sersan Aswan untuk menunjang kelancaran dan keselamatan lalu lintas.
5. Meningkatkan pengawasan yang ketat pada kawasan tertib lalu lintas oleh petugas Polisi Lalu Lintas ataupun Dishub agar terciptanya lalu lintas yang tertib dan disiplin.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Balai Pendidikan dan Latihan Departemen Perhubungan, 1996, *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Jakarta.
- Dinas Perhubungan Kota Bekasi, 2007, *Evaluasi Jaringan Transportasi Jalan Sekunder (JTJ) Kota Bekasi*, Jakarta.
- Dinas Perhubungan Kota Bekasi, 2007, *Kajian Teknis Jalan-Jalan Kota Bekasi*, Jakarta.
- Direktorat Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Keputusan Wali Kota Bekasi, 2000, *Fungsi dan Kelas Jalan di Kota Bekasi*. MKJI, 1996.
- Lagt Lawler and Poter, 1984, *Performance Definiton*, <http://www.demandiri.or.id>. Situs ini dikunjungi pada tanggal 30 Maret 2008 10:20 WIB.
- Viviane dan Gilbert de Lansheere, 1984, *Evaluation Definition*, <http://www.apfi-pppsi.com>. Situs ini dikunjungi pada tanggal 30 Maret 2008 09:20 WIB.