

TUGAS AKHIR

STUDI KELAYAKAN PENINGKATAN RUAS JALAN AIR BATU – SUNGAI RENGIT KABUPATEN MUSI BANYUASIN PROPINSI SUMATERA SELATAN

**Diajukan Guna Melengkapi Persyaratan Dalam Rangka
Memperoleh Derajat Sarjana Teknik Sipil Pada
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Universitas Islam Indonesia
Yogyakarta**

Disusun oleh :

**Nama : RODI IHSAN
No. Mhs : 91 310 156
NIRM : 910051013114120151
Nama : SUSI RIWAYATI
No. Mhs : 91 310 170
NIRM : 910051013114120165**

**JURUSAN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA**

1996

TUGAS AKHIR


STUDI KELAYAKAN PENINGKATAN RUAS JALAN AIR BATU – SUNGAI RENGIT KABUPATEN MUSI BANYUASIN PROPINSI SUMATERA SELATAN

Disusun oleh :


Nama : RODI IHSAN
No. Mhs : 91 310 156
NIRM : 910051013114120151
Nama : SUSI RIWAYATI
No. Mhs : 91 310 170
NIRM : 910051013114120165

Telah diperiksa dan disetujui oleh :

Ir. Hi. Wardhani S, M.Sc
Dosen Pembimbing I


Tanggal : 1-4-97

Ir. Subarkah, MT
Dosen Pembimbing II


Tanggal : 31-03-97

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim

Assalamu'alaikum Wr. Wb

Segala puji bagi Allah SWT berkat limpahan kasih sayang dan kekuatan yang diberikan-Nya sehingga Tugas Akhir ini dapat diselesaikan. Shalawat dan salam semoga senantiasa tercurah kepada baginda Rasulullah SAW.

Tugas Akhir yang berjudul Studi Kelayakan Ruas Jalan Air Batu-Sungai Rengit Kabupaten Musi Banyuasin Propinsi Sumatera Selatan, disusun untuk melengkapi persyaratan kurikulum guna mengikuti ujian akhir sarjana lengkap jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia.

Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada:

1. Yang tercinta kedua orang tua penulis yang telah memberikan bantuan moril dan materil.
2. Bapak Ir. Hi. Wardhani, S. MSc, selaku Pembimbing Satu.
3. Bapak Ir. Subarkah, MT, selaku Pembimbing Kedua.
4. Bapak Ir. Susastrawan, MS, Dekan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia.

5. Bapak Ir. Bambang Sulistiono, MSCE, Ketua Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia beserta staff.
6. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Teknik Sipil Universitas Islam Indonesia.
7. Bapak H. Mustofa Akmal, BRE, selaku pemimpin Proyek Peabinaan Bantuan Peningkatan Jalan Kabupaten/Kotamadya (PPBPJK) Dinas Pekerjaan Umum Tingkat I Sumatera Selatan beserta staff.
8. Semua pihak yang telah membantu hingga selesainya Tugas Akhir ini.

Penulis menyadari dalam penyusunan Tugas Akhir ini masih banyak terdapat kekurangan dan jauh dari sempurna. Insya Allah semoga karya tulis ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb

Yogyakarta, Maret 1987

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PENGESAHAN	
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
INTISARI	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan	2
1.3 Kerangka Metode Pembahasan	2
1.4 Pembatasan Masalah	2
1.5 Lokasi Studi	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	4
2.1 Pengertian dan Fungsi Jalan	4
2.2 Pengelompokan Jalan Menurut Wewenang Pembinaan	7
2.3 Usulan Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten	9
2.4 Komponen Utama Studi Kelayakan Peningkatan Jaringan Jalan Kabupaten	9

RAB III	KEBUTUHAN UNTUK MENGANALISIS KELAYAKAN RUAS	
	JALAN	11
	3.1 Berelatan yang Digunakan	11
	3.2 Data Perencanaan	11
	3.3 Kriteria Tingkat Pekerjaan	17
	3.3.1 Identifikasi Pekerjaan Berat	17
	3.3.2 Identifikasi Pekerjaan Pemeliharaan	18
	3.3.3 Identifikasi Pekerjaan Penyangga	23
	3.3.4 Identifikasi Pekerjaan Jembatan	24
	3.4 Kriteria Tipe Permukaan Jalan dan Kondisi	
	Jalan	30
	3.4.1 Kriteria Tipe Permukaan Jalan	30
	3.4.2 Kriteria Kondisi Permukaan Jalan	30
	3.5 Klasifikasi Fungsi Jalan	32
	3.5 Pengertian Status Evaluasi	32
RAB IV	METODE ANALISIS KELAYAKAN RUAS JALAN	34
	4.1 Studi Persiapan	34
	4.2 Survei Lapangan	34
	4.2.1 Survei Penjadjagan Kondisi Jalan (Formulir	
	S1)	34
	4.2.2 Survei Penyeringan Ruas Jalan (Formulir	
	S2)	40
	4.2.3 Survei Penyesuaian Angka Odometer	
	Kendaraan Survei (Formulir S3)	41
	4.2.4 Survei Kecepatan (Formulir S4)	42

4.2.5	Survei Lalulintas (Formulir S5)	43
4.2.6	Survei Penyebaran Penduduk (Formulir S7)	46
4.2.7	Survei Hambatan Lalulintas (Formulir S8)	47
4.3	Analisis dan Evaluasi Biaya Untuk Penyarangan	48
4.3.1	Analisis Data Ruas Jalan (Formulir A1)	48
4.3.2	Analisis Data Lalulintas (Formulir A2)	49
4.3.3	Penentuan Proyek	51
4.3.4	Penaksiran Manfaat Lalulintas	52
4.3.5	Analisis Proyek Kependudukan (Formulir A3)	58
4.3.6	Penaksiran Biaya	65
4.4	Penyusunan Program	72
BAB V HASIL ANALISIS STUDI KELAYAKAN RUAS JALAN AIR BATU-SDNGAI RENGIT		
5.1	Hasil Survei Lapangan	74
5.1.1	Survei Pendiagnan Kondisi Jalan dan Penyarangan Ruas Jalan	74
5.1.2	Survei Penyesuaian Angka Odometer Kendaraan Survei	77
5.1.3	Survei Kecepatan	76
5.1.4	Survei Lalulintas	80
5.1.5	Survei Penyebaran Penduduk dan Hambatan Lalulintas	81

5.2 Hasil Analisis	82
5.2.1 Analisis Manfaat Berdasarkan Data Lalulintas	82
5.2.2 Analisis Manfaat Berdasarkan Data Hependudukan	87
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN	90
6.1 Kesimpulan	90
6.2 Saran	91
DAFTAR PUSTAKA	92
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Lebar lajur jembatan	25
Tabel 4.1 Kerusakan permukaan jalan	38
Tabel 4.2 Kerusakan permukaan berdasarkan prosentase luas kerusakan setiap 100 meter maju	39
Tabel 4.3 Daya dukung tanah dasar subyektif dihubungkan dengan taksiran harga CBR	66
Tabel 4.4 KKL dan standar desain yang digunakan	67
Tabel 4.5 Kriteria Eauran Kendaraan Berat (EKB)	68
Tabel 5.1 Rangkuman hasil survai penilaian kondisi jalan dan penyerangan ruas jalan	75
Tabel 5.2 Hasil survai pembacaan angka odometer kendaraan survai	78
Tabel 5.3 Rangkuman hasil survai kecepatan	79
Tabel 5.4 Hasil survai penghitungan lalulintas	81
Tabel 5.5 Hasil survai penyebaran penduduk dan hambatan lalulintas	82
Tabel 5.6 Rangkuman hasil perhitungan biaya pekerjaan berat	82
Tabel 5.7 Rangkuman hasil perhitungan biaya pembangunan jembatan baru	83
Tabel 5.8 Rangkuman hasil manfaat lalulintas dan evaluasi	88

Tabel 5.9	Rangkuman hasil perhitungan biaya pekerjaan berat	37
Tabel 5.10	Rangkuman hasil perhitungan biaya pembangunan jembatan baru	37
Tabel 5.11	Rangkuman hasil manfaat perjalanan berdasarkan data kependudukan dan hasil evaluasi proyek.	36

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Data Primer Survei Penjalagan kondisi Jalan
(Formulir S1)
- Lampiran 6. Data Primer Survei Penyaringan Ruas Jalan
(Formulir S2)
- Lampiran 18. Rangkuman Foto Hasil Survei S1 dan S2
- Lampiran 31. Data Primer Penyesuaian Angka Odometer
kendaraan Survei (Formulir S3)
- Lampiran 32. Data Primer Survei Kecepatan (Formulir S4)
- Lampiran 34. Data Primer Survei Penghitungan Lalulintas
(Formulir S5A, S5B, S5C)
- Lampiran 63. Data Primer Survei Penyebaran Penduduk
(Formulir S7)
- Lampiran 64. Data Primer Survei Lalulintas Yang Terhambat
(Formulir S8)
- Lampiran 66. Lembar Data Proyek Berdasarkan Data
Lalulintas (Formulir A1)
- Lampiran 67. Lembar Analisa Data Lalulintas (Formulir A2)
- Lampiran 68. Lembar Data Proyek Berdasarkan Data
Kependudukan (Formulir A1)
- Lampiran 69. Lembar Data Studi Kependudukan (Formulir A3)
- Lampiran 70. Penyusunan Program Berdasarkan Hasil Analisis
Data Lalulintas (Formulir P2)

- Lampiran 71. Penyusunan Program Berdasarkan Hasil Analisis Data Kependudukan (Formolir P2)
- Lampiran 72. Daftar Induk Jaringan Jalan Kabupaten (Formulir K1)
- Lampiran 73. Tabel Manfaat Lalulintas Rendah
- Lampiran 74. Tabel Manfaat Lalulintas Tinggi
- Lampiran 75. Matriks Pekerjaan Jalan
- Lampiran 76. Matriks Pekerjaan Jembatan
- Lampiran 77. Peta Lokasi Studi

INTISARI

Perkembangan transportasi di Indonesia dewasa ini makin meningkat dengan pesat sesuai kemajuan teknologi dan peningkatan taraf hidup penduduk Indonesia. Jalan dengan kondisi yang baik dan nyaman sangat mendukung kelancaran transportasi sebagai realisasi bantuan sarana transportasi untuk memudahkan dan melancarkan segala aktifitas penduduk.

Penanganan pekerjaan jalan secara tepat dan efektif dapat dilakukan dengan melihat urutan prioritas dan tingkat kelayakannya, sehingga alokasi sumber dana dapat dipergunakan sesuai tingkat pekerjaan yang ditentukan secara rasional.

Dalam Tugas Akhir ini dibahas mengenai studi kelayakan untuk menentukan tingkat kelayakan ruas jalan Air Batu-Sungai Rengit berdasarkan SK. No. 77/KPTS/Db/1990 Edisi Januari 1995, yang dilakukan dengan pengembangan metode survai serta analisis secara sistematis dan terperinci dengan data yang akurat dan logis. Selain itu akan diuraikan secara garis besar dan informatif mengenai tabel manfaat lalu lintas, matriks biaya pekerjaan jalan dan jembatan, data base (Formulir K1), data survai lapangan (Formulir S1-S3), hasil analisis (Formulir A1-A3), usulan penyusunan program hasil analisis (Formulir P2), dan keterangan yang mendukung semua data yang disebutkan di atas. Hasil analisis studi kelayakan yang dilakukan, menunjukkan bahwa usulan tingkat pekerjaan berat untuk jalan dan pembangunan jembatan baru pada ruas jalan Air Batu-Sungai Rengit layak direalisasikan dengan status kelayakan adalah kelayakan tinggi. Namun apabila tidak tersedia dana untuk tingkat pekerjaan berat, disarankan dilaksanakan dengan pekerjaan penyangga, mengingat kondisi pada ruas jalan tersebut sudah rusak berat.

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Terbatasnya sumber daya manusia yang mengetahui tentang Petunjuk Teknis Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten (sesuai dengan Sk. No. 77/KPTS/Db/1990 Edisi Januari 1995), mencakup metode studi peningkatan suatu ruas jalan dan usulan program untuk pekerjaan berat.

Dengan mengetahui cara studi kelayakan ini akan membantu teknisi untuk terjun ke dunia kerja yang sesuai dengan disiplin ilmunya, khususnya di Departemen Pekerjaan Umum Daerah Tingkat II. Selain itu dengan dilaksanakannya studi kelayakan dapat memberikan informasi mengenai urutan penanganan suatu ruas jalan berdasarkan urutan tingkat kelayakan dari semua usulan yang dinilai layak pada daerah Tingkat II tertentu, sehingga dana yang terbatas dapat dialokasikan pada suatu ruas yang dapat memberikan manfaat yang besar.

1.2 Tujuan

Tujuan dari studi kelayakan ini adalah untuk menentukan suatu ruas jalan kabupaten layak atau tidak layak untuk pekerjaan peningkatan berdasarkan nilai tunai bersih (NPV/Km), dan untuk menentukan pemilihan prioritas penanganan suatu ruas jalan yang diharapkan dapat menunjang pengembangan ekonomi dan sosial suatu daerah tertentu.

1.3 Kerangka Metode Pembahasan

Metode studi kelayakan yang digunakan adalah pengembangan metode survei dan analisis secara sistematis dan terperinci yang dirancang untuk memperbaiki mutu dan data yang logis. Dalam hal ini data yang benar dan akurat sangat dibutuhkan untuk mendukung hasil analisis yang rasional dan efektif. Setelah data dianalisis, dievaluasi dan diketahui tingkat kelayakannya, selanjutnya dituangkan dalam usulan penyusunan program.

1.4 Pembatasan Masalah

Masalah yang dibahas adalah mengenai studi kelayakan peningkatan jalan, ruas jalan Air Batu-Sungai Rengit Kabupaten Musi Banyuwasin Propinsi Sumatera Selatan. Adapun studi kelayakan yang dilakukan mencakup kegiatan sebagai berikut ini.

1. Kaji ulang dan pemutakhiran data base.
2. Survei lapangan.
3. Analisis dan penaksiran biaya.

4. Penyusunan program (menggabungkan lembar data proyek dari Formulir A1) berdasarkan hasil analisis.

Biaya yang tercantum dalam studi kelayakan ini hanya untuk menentukan urutan prioritas penugasan berdasarkan urutan tingkat kelayakan, bukan biaya pekerjaan yang sebenarnya. Jika hasil studi layak selanjutnya dilakukan survei desain sesuai standar Bing Marga untuk mendapatkan desain dan Rencana Anggaran Biaya (RAB) yang sesungguhnya. Dalam hal ini studi kelayakan yang dibahas **tidak mencakup** tahap survei desain (tahap perencanaan teknis) dan RAB yang sebenarnya.

1.5 Lokasi Studi

Lokasi studi yaitu desa Air Batu-Sungsi Rengit, kecamatan Talang Kelapa, kabupaten Musi Banyuasin, propinsi Sumatera selatan. Peta lokasi studi diberikan pada lampiran 77.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian dan Fungsi Jalan

Jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi seluruh bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Jalan mempunyai peranan penting terutama menyangkut perwujudan perkembangan antar daerah yang seimbang dan pemerataan hasil pembangunan serta pemantapan pertahanan dan keamanan nasional dalam rangka mencapai sasaran pembangunan nasional. Jalan merupakan suatu kesatuan jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan wilayah satu dengan wilayah lainnya. Jaringan jalan menurut fungsi peranan jalan (Undang-undang Republik Indonesia Kepres No. 13 tahun 1980 Tentang Jalan, oleh DPU) adalah sebagai berikut ini.

a. Jalan Arteri, yaitu jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien. Jalan arteri dibagi dalam 2 kelompok, yaitu sebagai berikut:

1. jalan arteri primer, yaitu jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kesatu yang

terletak berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua:

2. jalan arteri sekunder, yaitu jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.
- b. Jalan Kolektor, yaitu jalan yang melayani angkutan pengumpul atau pembagian dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi. Jalan kolektor dibagi dalam 2 kelompok, yaitu sebagai berikut:
1. jalan kolektor primer, yaitu jalan yang menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang ketiga;
 2. jalan kolektor sekunder, yaitu jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.
- e. Jalan lokal, yaitu jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi. Jalan lokal dibagi dalam 2 kelompok, yaitu sebagai berikut:
1. jalan lokal primer, yaitu jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu dengan persil (daerah pemukiman)

atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan persil atau menghubungkan kota jenjang ketiga dengan kota jenjang ketiga atau menghubungkan kota jenjang ketiga dengan kota jenjang di bawahnya atau menghubungkan kota jenjang ketiga dengan persil atau menghubungkan kota di bawah jenjang ketiga dengan persil;

2. jalan lokal sekunder, yaitu jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan perumahan atau menghubungkan kawasan sekunder ketiga dengan perumahan.

Bagian-bagian daerah jalan terdiri atas:

- a. Daerah Manfaat Jalan, meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanannya;
- b. Daerah Milik Jalan, meliputi Daerah Manfaat Jalan dan sejalar tanah tertentu di luar Daerah Manfaat Jalan;
- c. Daerah Pengawasan Jalan, merupakan sejalar tanah tertentu di luar Daerah Manfaat Jalan.

2.2 Pengelompokan Jalan Menurut Wewenang Pembinaan

Pengelompokan jalan menurut wewenang pembinaannya (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 26 Tahun 1985 Tentang jalan, Oleh DPU) adalah sebagai berikut ini.

a. Jalan Nasional.

Yang termasuk kelompok Jalan Nasional adalah:

1. jalan arteri primer;
2. jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota propinsi;
3. jalan selain dari pada yang termasuk dalam jalan arteri primer dan jalan kolektor primer, yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan nasional.

Penetapan status Jalan Nasional, dilakukan dengan keputusan Menteri.

b. Jalan Propinsi.

Yang termasuk kelompok Jalan Propinsi adalah:

1. jalan kolektor primer yang menghubungkan ibukota propinsi dengan ibukota kabupaten/kotadya;
2. jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota kabupaten/kotamadya;
3. jalan selain dari yang termasuk pada butir 1 dan 2, yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan propinsi;
4. jalan dalam DKI Jakarta, kecuali yang termasuk Jalan Nasional.

Penetapan status suatu jalan sebagai Jalan Propinsi dilakukan dengan keputusan Menteri Dalam Negeri atau usul Pemerintah Daerah Tingkat I.

c. Jalan Kabupaten.

Yang termasuk kelompok Jalan Kabupaten adalah:

1. jalan kolektor primer yang tidak termasuk Jalan Nasional dan Jalan Propinsi,
2. jalan lokal primer;
3. jalan sekunder selain yang termasuk dalam Jalan Nasional dan Jalan Propinsi.

Penetapan status Jalan Kabupaten dilakukan dengan keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I atas usul Pemerintah Dati II, dengan memperhatikan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri.

Pembina Jalan Kabupaten adalah Pemda TK II atau instansi yang ditunjuknya. Selain pembinaan Jalan Kabupaten, Pemda TK II mempunyai wewenang untuk penyusunan program jaringan Jalan Kabupaten sekaligus wewenang perencanaan teknis dan pembangunan jalan lokal serta pemeliharannya.

Sesuai Keputusan Menteri Dalam Negeri (Buku Petunjuk Pelaksanaan Impres Bantuan Pembangunan Daerah Tingkat II, oleh Dir. Jend. Pembangunan daerah) dana untuk pembangunan, peningkatan dan pemeliharaan Jalan Kabupaten diperoleh dari Bantuan Pembangunan daerah (Bapeda) selain dari Bantuan Luar Negeri (BLN).

2.3 Usulan Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten

Usulan Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten dilakukan dengan cara sistematis berdasarkan Petunjuk Teknis Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten (SK. No.77/KPTS/DB/1990 Edisi Januari 1995, oleh Dir.Jend. Bina Marga) sesuai dengan Keputusan Menteri Dalam Negeri [Petunjuk Pelaksanaan INPRES Bantuan Pembangunan daerah TK. II halaman 64 ayat 12) dan halaman 70 ayat (c)], oleh Dir. Jend. Pembangunan daerah].

Keperluan mendasar dari usulan perencanaan program jalan ini untuk membuktikan bahwa dari setiap proyek dapat diharapkan satu tingkat pengembalian ("Rate of Return") yang dapat dipertanggungjawabkan, setidaknya tidak akan memberoskan beberapa sumber dana yang disediakan untuk proyek jalan kabupaten dan lebih efektif dalam penggunaan dana luar negeri.

2.4 Komponen Utama Studi Kelayakan Peningkatan Jaringan Jalan Kabupaten

1. Pemutakhiran Data Base

Pemutakhiran data base adalah untuk mengembangkan dan menjaga tetap berlakunya sejumlah informasi mengenai jaringan jalan, sumber daya, dan kegiatan sosial ekonomi kabupaten secara keseluruhan. Informasi ini diperlukan untuk mendukung perencanaan, pemantauan dan studi tambahan lainnya.

2. Survei

Survei-survei diperlukan untuk mengumpulkan informasi secara berkala mengenai karakteristik, kondisi, dan penggunaan seluruharingan jalan.

3. Analisis

Data hasil survei harus disusun secara sistematis untuk keperluan dokumentasi, pemantauan, analisis dan evaluasi proyek.

4. Penaksiran Biaya

Identifikasi dan penaksiran biaya untuk pekerjaan jalan dan jembatan yang cocok, dilaksanakan mengikuti tahapan analisis dengan menggunakan foto, ringkasan data jalan, dan matriks untuk pekerjaan dan biaya yang sesuai, dikaitkan dengan kondisi jalan dan tingkat lalu lintas yang ada sekarang. Hal ini memungkinkan penaksiran biaya yang ditetapkan secara umum cukup memadai untuk keperluan penyarangan pekerjaan berat, pemeliharaan, dan pekerjaan penyangga.

5. Persiapan Usulan Program Tahunan

Evaluasi, penysringan, dan penentuan peringkat proyek dilaksanakan sesudah penyelesaian analisis data dan penaksiran biaya. Status evaluasi dari suatu proyek adalah sebagai hasil perbandingan antara manfaat lalu lintas dan penganggaran biaya dari kriteria pekerjaan.

BAB III KEBUTUHAN UNTUK MENGANALISIS KELAYAKAN RUAS JALAN

3.1 Peralatan yang Digunakan

Peralatan yang digunakan untuk keperluan analisis kelayakan ruas jalan Air Batu-Bungai Bengit adalah sebagai berikut:

- a. kendaraan survey (mobil) dengan fasilitas lain dan odometer yang masih baik;
- b. mobil/motor yang berfungsi untuk menaruh peralatan dan bahan;
- c. kamera dan 7 rol film 35 mm berfungsi untuk mendokumentasikan hasil survey;
- d. alat tulis dan papan penulisan kertas untuk memudahkan surveyor menulis data hasil survey;
- e. papan penunjuk pal kilometer, berfungsi untuk menunjukkan lokasi foto disetiap stasiun dan titik tertentu.

3.2 Data Perencanaan

Data perencanaan yang diperlukan untuk menganalisis kelayakan ruas jalan Air Batu-Bungai Bengit adalah sebagai berikut ini:

1. Formulas K1 (daftar lebih lanjut jalan kabupaten)
- Formulas F1 merupakan "data base" didapat dari Databank

Pembinaan dan Pengembangan Jaringan Kelapa Manis/Zelamunya
 dalam Pekerjaan Umum, Direktorat Jendral Sistem Jalan.

Tujuan Formulas K1 adalah sebagai berikut:

a. untuk meyakinkan bahwa rumus jalan adalah benar dan
 selalu diperbaharui minimal satu kali setiap
 tahunnya berdasarkan informasi hasil survei dan
 informasi pekerjaan.

b. mengkaji ulang pilihan rumus dari beberapa jalan yang
 diterapkan sebagai acuan untuk mendapatkan
 prioritas khusus dalam pemeliharaan dan atau studi
 untuk peningkatan.

2. Tabel Manfaat Jalulintas.

Tujuan dari tabel manfaat jalulintas adalah untuk
 mendapatkan nilai manfaat setiap kilometer berdasarkan
 tingkat jalulintas, tipe dan kondisi permukaan jalan
 yang ada. Jalulintas yang dicatatkan pada tabel manfaat
 adalah total LHK (ekivalen kendaraan roda 2), yaitu
 jalulintas Berdua Rata Rata (LHR) dari semua jenis
 jalulintas termasuk semua motor dan kendaraan tidak
 bermotor yang telah diubah ke dalam bentuk ekivalen
 berdasarkan roda 2.

3. Metode Pekerjaan Jalan dan Perbaikan.

Metode ini bertujuan untuk memberikan informasi
 tentang tipe dan biaya pekerjaan yang tepat untuk
 tingkat jalulintas dan kondisi jalan yang ada. Biaya
 yang tertera pada metode adalah biaya rata-rata
 berdasarkan satu hektar satuan yang diberikan oleh

setiap kabupaten. Hal ini menentukan biaya pekerjaan yang ada pada masing-masing titik data ditentukan hal-hal sebagai berikut:

- a. Salpa dan Kondisi pemukiman jalan;
- b. Daya dukung tanah dasar (MD); $1,25 \times 1,5$
- c. Rona Dasar Perumahan (RD);
- d. Sistem Rona Kelulusan (KBL); 4×5
- e. Identifikasi jenis pekerjaan

4. Formulas 34 (survei pemukiman kumuh jalan);

Formulas 34 berisi data hasil survei pemukiman kumuh jalan yang dilakukan setiap 100 meter untuk keperluan evaluasi pekerjaan. Tujuan dari formulasi formulas ini adalah untuk melakukan inventarisasi sebagai berikut:

- a. Tipe, kondisi dan lebar pemukiman kumuh;
- b. Karakteristik bahan jalan dan drainase;
- c. Kondisi terhadap kemiringan pemukiman jalan;
- d. Informasi pemukiman dan pemukiman jalan;

5. Formulas 35 (survei penyaringan ruas jalan);

Formulas 35 berisi data hasil penyaringan ruas jalan. Tujuan dari formulasi ini adalah mendokumentasikan karakteristik keributan dari setiap ruas jalan di lapangan. Hal-hal tersebut inventarisasi maupun untuk keperluan evaluasi pekerjaan. Tujuan penyaringan ruas jalan mencakup hal-hal informasi sebagai berikut:

- a. menuliskan titik penyaringan;
- b. menuliskan lokasi dematan;

- c. kode indikator untuk karakteristik permukaan jalan, kondisi jalan, panjang dan lebar jembatan serta penggunaan lahan.
4. Formir 33 (kurva faktor penyediaan angka odometer).
Formir 33 bertujuan untuk menertibkan kalibrasi kendaraan survey, yakni penyusutan antara angka kilometer yang terbaca pada odometer kendaraan survey dengan panjang jalan sebenarnya yang akan disurvei. Faktor penyediaan angka odometer dilakukan sebelum melaksanakan survei.
5. Formir 34 (kurva kecepatan).
Formir 34 berisi data hasil survei kecepatan yang dilakukan pada ruas jalan yang akan disurvei. Kurva kecepatan bertujuan untuk memberikan petunjuk mengenai kondisi jalan yang akan dikordinasikan dengan pelaksanaan survei kondisi jalan (SKJ) serta untuk menghitung biaya operasi kendaraan.
6. Formir 35A, 35B, 35C (kurva keselamatan).
Formir 35A, 35B, 35C berisi data hasil survei keselamatan. Kurva ini dilakukan untuk menghitung jumlah kecelakaan pengguna jalan yang melibatkan pengguna jalan. Penghitungan kecelakaan (PK) dilakukan dari 0 sampai di per PK dengan cara menghitung setiap tipe dan kriteria pemakai jalan. PK bertujuan untuk menentukan sebagai berikut:
- a. keselamatan harian rata-rata (SHR) pada ruas jalan;
 - b. beban tipe pemakai jalan;

- c. pemeliharaan standar diameter yang sesuai untuk arus jalan
- d. pemertaan prioritas untuk perbaikan dan pemeliharaan jalan

9. Formulir 37 (survei kepadatan).

Formulir 37 berisi data hasil survei kepadatan, yang bertujuan untuk mengetahui penyebaran penduduk dari daerah yang akan melwati suatu ruas jalan. Penyebaran penyebaran penduduk diperlukan untuk membantu memperkirakan manfaat dari proyek penastakan ruas jalan yang bertujuan untuk meningkatkan kelengkapan moda 4 atau yang lebih rendah karena kondisi jalan. Tujuan kepadatan hanya dilakukan apabila suatu ruas jalan tersebut untuk melakukan moda 4. Penyebaran penduduk dari daerah yang ada di sepanjang ruas jalan dapat ditanyakan langsung ke kantor Camat setempat atau langsung ditanyakan ke kantor desa setempat dan yang ada pada ruas jalan tersebut.

10. Formulir 38 (survei hambatan jalalintang).

Formulir 38 berisi data hasil survei hambatan jalalintang yang bertujuan untuk mengetahui hambatan jalalintang apa yang menyebabkan jalan tersebut terjadi hambatan pada dan berapa lama setiap tahunnya ruas jalan tersebut tertutup, dan apa memberi informasi bagaimana suatu ruas jalan tidak dapat dilalui serta apakah ada ruas jalan alternatif lain.

11. Kommité A1 (analisis data umum di level)

Kommité A1 bertujuan mengumpulkan informasi yang diperoleh pada survey (Kommité A1.10). Analisis data umum akan berguna untuk keperluan sebagai berikut:

- a. penyediaan analisis biaya,
- b. penyederhanaan penaklukan manfaat, tabulidat,
- c. evaluasi alternatif analisis tingkat kebijakan, penganggaran proyek serta manfaatnya

12. Kommité A2 (analisis data tabulidat)

Kommité A2 bertujuan untuk menyajikan data tabulidat yang diperoleh di lapangan (Kommité A2A, B2A, C2A, D2A) yang diperoleh di lapangan ke dalam bentuk ekvalen nilai di atas basis biaya proyek yang relatif murah (hasil survey dan data belum pernah diolah atau selanjut dalam pengendalian evaluasi proyek)

13. Kommité A3 (analisis proyek kesediaan)

Kommité A3 bertujuan untuk mengilang tabel nilai manfaat setiap alternatif berdasarkan nilai manfaat penilaian yang memungkinkan untuk mengetahui Apakah standar nilai yang sesuai dengan tingkat tabulidat yang diharapkan

14. Kommité B1 (penyusunan program hasil analisis)

Kommité B1 bertujuan untuk mengilang program, menyederhanakan dan menyelaraskan hasil belajar data analisis, mengetahui penilaian status evaluasi dan

menjadi program nasional. Untuk mendukung hal ini, diperlukan antara lain: (1) penelitian dan pengembangan, dan (2) manajemen biaya dalam langkah pelaksanaan.

3.3. Kriteria Tingkat Penerimaan

3.3.1. Identifikasi Penerimaan Berisi

Penerimaan berisi identifikasi arah dan alokasi dana. Dalam hal ini, arah adalah kebijakan ekonomi yang diambil dengan tingkat kelangkaan yang diperkirakan, dan alokasi menunjukkan pembagian kembali persediaan-persediaan penerimaan berbiaya ini dalam bentuk pembebasan pajak, pembebasan, atau subsidi lainnya. Dengan cara ini, pemerintah dapat mengalokasikan 10 tahun.

Dalam rangka menentukan tingkat penerimaan berbiaya adalah sebagai berikut:

1. Penerimaan Berbiaya (PBB) pada umumnya terdiri atas pajak yang akan menimbulkan beban berat atau jalan setapak atau jalan. Hal ini disebabkan oleh 1. Karena kualitas jalan yang berat ini, biasanya memerlukan biaya yang besar dengan pekerdaraan tanah yang kasar pula.
2. Penerimaan Peningkatan (PBB) dapat dihasilkan melalui peningkatan standar pelayanan dari jalan yang sudah ada, baik dengan membuat lapisan aspal di atas jalan aspal, seperti penempatan tambahan jalan yang telah diaspal atau penempatan lapis tipis aspal beres ("hot rolled asphalt") pada jalan yang menggunakan lapis perkerasan.

atau pengendalian lainnya struktural yang berarti untuk memperkuat perkeramatnya, antara lain dengan lapisan perkeratan yang ada.

8. Pekerjaan stabel lantai tidak dilakukan bila pekerjaan pemeliharaan yang sedang berlangsung tidak selesai. Hal dihindarkan atau pemeliharaan berkala diperlukan untuk perbaikan yang dilakukan sebelum pekerjaan perbaikan selesai diambil. Yang termasuk dalam kriteria ini adalah perbaikan terhadap kerusakan lapisan perkeratan seperti bidang dan keretakan struktural seperti ambalan, pialan, keretakan, retak, lubang dari 10 mm dari permukaan perkeratan yang langsung berkaitan dengan lapisan ambalan. Pekerjaan kembali secara keseluruhan biasanya dilakukan bila kerusakan struktural sudah beresolusi lanjut akibat dari dihindarkannya pemeliharaan, ketiadaan desain yang tidak sesuai atau karena umur rencana tidak terlampaui.

3.3.2 Identifikasi Pekerjaan Pemeliharaan

Pekerjaan pemeliharaan direkomendasikan untuk meninjau agar pemukiman atau jalan mendeteksi kondisi pemukiman dan juga dilakukan agar tidak terjadi pekerjaan berat. Memeriksa untuk lebih berilah nama dan desain agar pemukiman desain yang direkomendasikan.

Pekerjaan pemeliharaan dilakukan pada jalan yang berkontur baik atau sedang dan harus mendapatkan prioritas dalam menerima anggaran dasar. Pekerjaan

pemeliharaan dilakukan dalam lima kelompok pekerjaan secara bergiliran yang dijabarkan sebagai berikut ini.

1. Pekerjaan pemeliharaan jalan (MR), yang termasuk pekerjaan ini adalah pekerjaan perbaikan drainase dan pekerjaan publik area yang dilaksanakan oleh instansi serta kantanya dalam setahun, seperti pemeliharaan busis pemukiman dan pemukiman umum.
2. Pekerjaan pemeliharaan berkahapadodik (HR), meliputi pekerjaan perbaikan dengan kapasitas yang dilaksanakan dalam satu tahun atau lebih pada suatu tahun, seperti pemukiman atau pemukiman umum permukaan jalan beraspal dan pengkondisian saluran air dan kerikil. Termasuk pekerjaan pemukiman dan pekerjaan perbaikan jalan untuk mempertahankan daya jalan tetap baik untuk baik. ² Adapun pekerjaan pemukiman akan dilaksanakan hanya dilakukan pada suatu tahun, maka seluruh pekerjaan pemeliharaan termasuk pekerjaan drainase dinyatakan sebagai pemeliharaan berkahapadodik.

Dalam merencanakan pekerjaan drainase, sebagai dasar perencanaan untuk kebutuhan pemeliharaan hanya diberikan pada jalan yang berkecepatan tinggi atau medium yang dipelihara. Dalam kelompok kode H1-M1 dan H2-M1. Kelompok kebutuhan pekerjaan pemeliharaan pemukiman yang bisa dapat dijelaskan sebagai berikut ini.

- a. M1-M4, memisahkan pemeliharaan jalan hanya pada jalan yang melaksanakan pekerjaan berat pada 3 tahun

berakhlak, berprestasi, sebagai pemimpin berprestasi. Kondisi tahun dari MI-III adalah sebagai berikut:

- 1). MI, merupakan pemeliharaan mesin pada mesin yang menggunakan pemeliharaan pemeliharaan tahunan dengan kondisi baik atau sedang untuk tingkat Laju Laju Hari-hari (LHR) berkisar dari 1-30 dengan dan seperti yang berbeda pada mesin.
- 2). K3, merupakan pemeliharaan mesin pada mesin yang menggunakan pemeliharaan pemeliharaan tahunan dengan kondisi baik atau sedang untuk tingkat Laju Laju Hari-hari (LHR) berkisar dari 30-50 dengan dan seperti yang berbeda pada mesin.
- 3). MI, merupakan pemeliharaan mesin pada mesin yang menggunakan pemeliharaan kecil dengan kondisi baik atau sedang untuk tingkat Laju Laju Hari-hari (LHR) berkisar dari 5-40 dengan dan seperti yang berbeda pada mesin.
- 4). II, merupakan pemeliharaan mesin pada mesin yang menggunakan pemeliharaan kecil dengan kondisi baik atau sedang untuk tingkat Laju Laju Hari-hari (LHR) berkisar dari 45-100 dengan dan seperti yang berbeda pada mesin.

18. W. Hill, memaparkan kembali permasalahan utama, yaitu permasalahan berkeadilan "wage-fair" dengan penekanan dan menitikberatkan deklarasinya yang dibuktikan dengan proporsionalitas yang tidak hanya memperhatikan aspek lain, tetapi lebih dari itu, dalam yang lebih detail, bahwa dari M. Hill adalah sebagai berikut:
- 1a. Hill memaparkan permasalahan utama, yaitu permasalahan berkeadilan dan perbandingan antara nilai Islam dan nilai kapitalistik. Untuk itulah, sebagai bentuk langkah dalam upaya Hayatun Nafis untuk menggali berkeadilan dari sudut pandang yang ditunjukkan dengan adanya perbedaan tingkat kesejahteraan masyarakat yang berbeda-beda, maka akan ada perbedaan pendapat yang ada.
- 1b. Jika dilihat dari "wage-fair" menurut Hayatun Nafis, maka masalah yang akan dihadapi yaitu berkaitan dengan faktor perbandingan 1:1;
- 1c. Jika dilihat dari konsep Islam dan hukum Islam, maka masalah yang akan dihadapi yaitu berkaitan dengan faktor perbandingan 1:1;
- 1d. Jika dilihat dari konsep Islam, maka masalah yang akan dihadapi yaitu berkaitan dengan faktor perbandingan 1:1,05;

14. Jika tingkat kelahiran rendah (bawah) maka nilai indeks yang berkaitan pada indikator diukur dan dengan faktor penyerta adalah,
15. MZ, analog dengan butir 14 untuk tingkat kelahiran rendah. Nilai rata-rata (LHR) berkisar dari 40-100;
16. MZ, analog dengan butir 14 untuk tingkat kelahiran rendah. Nilai rata-rata (LHR) berkisar dari 40-100;
17. MZ, merupakan pemeliharaan nilai pada jalan yang menunjukkan perkembangan keribid dengan kondisi baik atau sedang untuk Tingkat Lulus Lulus Hari-hari rata-rata (LHR) berkisar dari 5-75 dengan dana seperti yang tertera pada artikel;
18. MZ, merupakan pemeliharaan nilai pada jalan yang menunjukkan perkembangan keribid dengan kondisi baik atau sedang untuk Tingkat Lulus Lulus Hari-hari rata-rata (LHR) berkisar dari 40-100 dengan dana seperti yang tertera pada artikel;
19. MZ, merupakan pemeliharaan nilai pada jalan yang menunjukkan perkembangan keribid dengan kondisi baik atau sedang untuk Tingkat Lulus Lulus Hari-hari rata-rata (LHR) berkisar dari 5-75 dengan dana seperti yang tertera pada artikel;

3.3.3 Identifikasi Pekerjaan Penyangga

Pekerjaan penyangga adalah pekerjaan tambahan dengan biaya rendah yang dilakukan untuk melengkapi jalan. Pekerjaan ini tidak menggangu lalu lintas yang ada atau untuk mengantisipasi terjadinya jalan tidak dapat digunakan atau rusak parah. Pekerjaan dilakukan oleh pekerja lepas yang tidak dipertahankan ditanda-kantumkan dengan tanda-tanda, kecuali untuk kawasan lalu-lintas yang berbahaya tidak dipertahankan. Pekerjaan ini meliputi pekerjaan penyangga berikut: pemeliharaan dan perbaikan perkerasan di bagian dalam waktu kurang dari 11 bulan.

Untuk analisis biaya-biaya yang ditimbulkan akibat pekerjaan pemeliharaan perkerasan di bagian dalam, analisis unit per meter persegi di bagian penyangga dilakukan dalam bentuk biaya terdapat untuk item kerja pemeliharaan terdistribusi dan biaya di dalam.

Identifikasi analisis biaya-biaya untuk pekerjaan pemeliharaan perkerasan di bagian dalam dapat terdapat antara lain sebagai berikut: pekerjaan perbaikan jalan.

1. Pekerjaan pemeliharaan untuk perbaikan jalan terdistribusi, dilakukan dengan cara pemeliharaan secara berkala ke dalamnya oleh unit/lembar dengan cara:
 - a. Penyusunan jadwal tahunannya secara umum dalam bentuk yang berakumulasi minimal, diimprovisasi untuk memperpendek periode waktu kerjanya jalan yang bersangkutan.
 - b. Identifikasi dengan pasar pada bagian yang rusak dari jalan tanah.

4. Penyalutan pada bagian yang pendek dari jalan tanah
5. Tambahan selur or lintang pada bukit yang tinggi untuk menyalurkan air dari permukaan jalan.
6. Tambahan selur or lintang pada bagian yang pendek untuk menyalur air hujan sampai kemana di bukit bagian dalam
7. Tambahan penerang pada bagian yang pendek dan penerang penerang yang masuk di bukit bagian yang pendek untuk menyalur air hujan tersebut dapat di bukit yang pendek tersebut
8. Tambahan saluran pembuangan pada bagian jalan tanah untuk bukit yang pendek untuk bukit yang pendek tersebut dapat di bukit yang pendek tersebut

3.3.4 Identifikasi Pekerjaan Jembatan

A. Mula-mula pekerjaan jembatan

Terdapat pekerjaan jembatan di Indonesia dalam beberapa bentuk, yaitu:

1. Pembangunan Jembatan Benua (HBR) adalah jembatan antara pulau-pulau pembangunan jembatan benua untuk menghubungkan jembatan benua tersebut dalam menghubungkan pulau-pulau tersebut yang terdapat di Benua Asia Selatan untuk menghubungkan pulau-pulau tersebut dan menghubungkan pulau-pulau tersebut dengan pulau-pulau lainnya yang terdapat di Benua Asia Selatan dan di bukit yang pendek tersebut.

Tabel 3.1 Lebar lajur jembatan

KELOMPOK RENCANA LAJUR LINTAS	LHR KENDARAAN RODA-4	LEBAR LAJUR (M)					
		UNTUK PANJANG JEMBATAN YANG BERLAINAN					
		PANJANG < 20,0 M		PANJANG 20,0 - 50,0 M		PANJANG > 50,0 M	
		A	B	A	B	A	B
1	< 50	3,5	6,0	3,5	3,5	3,5	3,5
2	51-100	3,5	6,0	3,5	3,5	3,5	3,5
3	101-500	3,5	6,0	3,5	6,0	3,5	3,5
4**	> 501	3,5	6,0	3,5	6,0	3,5	6,0

KEPERANGAN:
 LHR = Lalulintas Harian rata-rata
 A = Standar tradisional (lebar)
 B = Standar target (laras)
 ** = Jembatan dengan LHR lebih dari 1000 untuk kelas rencana lalulintas (ARLL) 4

Sumber: Petunjuk Teknis Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten SK. No. 77/KPTS/Db/1990 Edisi Januari 1995

2. Penggantian Bangunan Atas Jembatan (PAJ), adalah hanya bangunan atas jembatan yang perlu diganti. Biaya bangunan atas jembatan digunakan apabila surveyor benar-benar yakin bahwa kepala jembatan dan pilar yang ada dapat digunakan untuk bangunan atas yang baru. Jika pilar dan kepala jembatan yang ada perlu pelebaran atau penguatan, maka biaya jembatan baru dapat dipakai untuk tahap perencanaan.
3. Jembatan Limpasan (JL), adalah merupakan suatu tanggul rendah yang melintang di atas dasar sungai, ditutup dengan lapisan beton padat. Lereng pada tanggul ini dilindungi oleh pasangan batu yang disemen. Jembatan limpas yang digunakan pada sungai yang memiliki aliran air yang cukup konstan,

kehidupannya. Di Indonesia, jembatan semacam ini banyak dijumpai di daerah-daerah yang penduduknya menggunakan banyak kendaraan roda dua, seperti KRL, bus, dsb.

3) Tipe-tipe jembatan

Tipe-tipe jembatan yang ada pada saat ini adalah sebagai berikut:

- Tipe 1, pada tipe ini kebanyakan hanya digunakan untuk jembatan pemukiman atau hanya digunakan untuk jalan. Jembatan ini biasanya memiliki (*span*) yang tidak lebih dari 10 meter. Batas-batas tidak lebih dari 10 meter, sehingga bentang-batas tidak lebih dari 3/8 bentang dan bentang-batas lebih 3/8 bentang.

Tipe 2 jembatan ini adalah sebagai berikut:

- batas-batas tidak lebih dari 10 meter
- kepala jembatan dan pelat lantai terbuat kayu, pembebasan pemukiman
- bentang-batas $\leq 3/8$ bentang
- panjang bentang maksimum ≤ 5 meter
- bentang-batas lebih dari 3/8 bentang

- Tipe 2, digunakan bila kota yang berkembang tinggi dengan alasan yang banyak penduduknya. Jembatan yang cukup. Pada jembatan bentang-batas lebih dari 10 meter dan bentang-batas lebih 3/8 bentang.

Tipe 3 jembatan ini adalah sebagai berikut:

- batas-batas tidak lebih dari 10 meter
- kepala jembatan dan pelat lantai terbuat dari beton, pembebasan pemukiman bentang-batas

lebar dalam = 0,5 meter.

d. panjang bentang maksimum = 10 meter.

e. beban rencana Bina Bangs = 700.

8. Tipe 3, merupakan tipe jembatan yang diturunkan untuk dapat digunakan pada jalan kabupaten, karena ini sebaiknya dipilih bila layak secara ekonomis. Berat rencana 25-30 tahun.

Tipe kontrakti ini adalah sebagai berikut:

a. Jambai beton dan pelat beton tebal 10 cm.

b. kepala jembatan dan pilar tipe a, b dan c. cakan diturunkan pada tipe bangunan bawah.

lebar dalam = 0,5 meter.

d. panjang bentang maksimum = 10 meter.

e. beban rencana Bina Bangs = 700.

9. Tipe 4, merupakan tipe jembatan yang diturunkan untuk dapat digunakan pada jalan kabupaten, karena ini sebaiknya dipilih bila layak secara ekonomis. Berat rencana 25-30 tahun.

Tipe kontrakti ini adalah sebagai berikut:

a. Jambai beton dan pelat beton tebal 10 cm.

b. kepala jembatan dan pilar tipe a, b dan c. cakan diturunkan pada tipe bangunan bawah.

lebar dalam = 0,5 meter.

d. panjang bentang maksimum = 10 meter.

e. beban rencana Bina Bangs = 700.

10. Tipe 5, merupakan tipe jembatan rangka baja dengan bentang tunggal, berat dipilih apabila terdapat

Konstruksi kolom menggunakan beton di bagian atas dan bagian bawahnya adalah seperti itu. dan menggunakan tulangan sesuai seperti gambar yang dapat di lihat pada gambar. Dan prosesnya dimulai dari bagian bawah ke bagian atas 10-15 liter

Tipe konstruksinya ini adalah sebagai berikut:

- a. pembebanan merata baik,
 - b. pembeban aksial saja atau,
 - c. beban lateral dan aksial merata
 - d. pembeban lateral, aksial dan aksial merata
 - e. beban merata baik Momen "0"
4. Tipe B1, pembebanan lateral dan aksial, yaitu mulai dari nilai moment positif dan negatif di atas dan bawah kolom dan tidak ada beban aksial merata pada kolom. beban aksial merata pada kolom tersebut di laksanakan pada saat pemasangan beton pada kolom. Ada 3 tipe dan bentuk dimbaran. Gambar sebagai berikut berikut ini
- a. Tipe B1
 - Tipe konstruksinya ini terdiri atas:
 - 1). Tulang dimedan D D₁ merata
 - 2). Tulang atas dimedan D₂ dan sisi dengan beban sebelah D₃ dan melambun. Memanjang dengan menggunakan beton.
 - b. Tipe B2
 - Tipe konstruksinya ini terdiri atas:
 - 1). Tulang dimedan D D₁ merata
 - 2). Tulang atas dimedan D₂ dan sisi dengan beban

terhadap sifat-sifat rekayasa konstruksinya dengan peninjauan lebih.

20. dituntut dengan syarat-syarat untuk memilih ukuran pipa yang harus melewati daerah ini.

2. Tipe bentangan bawah

Tipe tipe bentangan bawah zona satu pada matriks adalah sebagai berikut ini.

1. Tipe a, yaitu bentangan bawah berupa kepala jembatan dari pasangan batu dengan tinggi 1,0 meter dan lebar dari pasangan batu dengan tinggi 0,5 meter. Dapat diandalkan bila kondisi tanah dasar baik seperti kerakal, lumpur keras atau lainnya.
2. Tipe b, yaitu bentangan bawah berupa kepala jambatan dari pasangan batu dengan tinggi 1,0 meter dan lebar diandalkan bila kondisi tanah dasar baik seperti kerakal, lumpur keras atau lainnya.
3. Tipe c, yaitu bentangan bawah jembatan terdiri atas kepala jembatan berbentuk bentangan beton. Keuntungan dalam memilih tipe pasangan batu adalah sebagai berikut:
 - a. lebih murah
 - b. lebih tahan lama
 - c. lebih mudah
 - d. lebih tahan lama
 - e. lebih tahan lama
 - f. lebih tahan lama
 - g. lebih tahan lama
 - h. lebih tahan lama
 - i. lebih tahan lama
 - j. lebih tahan lama
 - k. lebih tahan lama
 - l. lebih tahan lama
 - m. lebih tahan lama
 - n. lebih tahan lama
 - o. lebih tahan lama
 - p. lebih tahan lama
 - q. lebih tahan lama
 - r. lebih tahan lama
 - s. lebih tahan lama
 - t. lebih tahan lama
 - u. lebih tahan lama
 - v. lebih tahan lama
 - w. lebih tahan lama
 - x. lebih tahan lama
 - y. lebih tahan lama
 - z. lebih tahan lama

3.4 Kriteria Tipe Permukaan Jalan dan Kondisi Jalan

3.4.1 Kriteria Tipe Permukaan Jalan

Tipe permukaan jalan harus memiliki setidaknya enam nilai empat kriteria, yaitu:

1. **Aspal (A)**, merupakan permukaan perkerasan? Haruskah jalan permukaan tersebut selanjutnya?
2. **Paving (P)**, merupakan permukaan *Wet Paving* atau permukaan lain lainnya?
3. **Kondisi (K)**, merupakan permukaan kondisi atau permukaan lainnya lainnya termasuk *Aspal*?
4. **Transit (T)**, merupakan kemampuan awal dan kondisi?

3.4.2 Kriteria Kondisi Permukaan Jalan

Kondisi permukaan jalan, diukurkan menurut kriteria perkerasannya, yaitu sebagai berikut:

- A. **Perkerasan beton**, terdiri atas kondisi:
 1. **Baik (B)**, adalah permukaan jalan meluas tanpa retak retakan, kendaraan dapat melaju dengan nyaman pada kecepatan yang diinginkan tanpa hambatan yang berarti;
 2. **Adanya (A)**, adalah permukaan jalan dalam kondisi baik, tidak meluas berarti, tetapi beberapa retakan dan beberapa bentuk lain sedikit berdampak atau berkecenderungan retakan, sehingga kendaraan dapat melaju relatif lancar pada batas kecepatan minimum, tanpa pernah selakikan atau menahkodas. Aspalnya berkeras.

3. **Bank ZKB**, adalah perusahaan dalam bentuk mata kapital berlainan-lainnya, terkandung perkembangannya untuk atau mempunyai, melalui, kemudian harus melakukan untuk menghindari kelebihan kemampuan.
4. **Bank Barat (BB)**, adalah perusahaan dalam bentuk mata kapital dengan banyak lainnya, harus dan lain-lain yang tidak dibarengi dengan mata kapital tersebut, melalui manfaat lain berlainan antara lain dengan jumlah berkecukupan tidak memadai.

A. **Perusahaan tidak berprestasi, terdapat atau kondisi:**

- a. **Bank (BA)**, adalah perusahaan dalam bentuk mata kapital tidak meliputi kemudian dapat melalui dengan sumber pada kesempatan yang dibarengi tanpa kemudian yang berkecukupan.
- b. **Bank (BB)**, adalah perusahaan dalam bentuk mata kapital dan mata modal tidak berkecukupan atau berlainan dengan, meliputi kemudian dapat melalui relatif hanya pada bentuk kesempatan minimum hanya sedang melakukan untuk menghindari kelebihan kemampuan.
- c. **Bank (BB)**, adalah perusahaan dalam bentuk mata kapital berlainan-lainnya, meliputi perkembangannya perkembangannya harus berkecukupan, meliputi kemudian harus melakukan untuk menghindari kelebihan kemampuan.
- d. **Bank Barat (KB)**, adalah perusahaan dalam bentuk mata kapital dengan banyak lainnya, harus dan lain-lain yang tidak dibarengi dengan mata kapital tersebut, melalui manfaat lain berlainan antara lain dengan jumlah berkecukupan tidak memadai.

keuntungan. Menurut penelitian, laporan tahun berjalan merupakan sumber informasi yang tidak lengkap.

3.5 Klasifikasi Fungsi Jalan

Menurut fungsi jalan, badan jalan adalah *fungsi* yang sesuai dengan kebutuhan yang spesifik, yaitu akan dipakai sebagai jalan untuk jalur peralihan proyek yang berorientasi dengan penduduk, kebudayaan, tingkat, pasar, dan lain-lain. Fungsi jalan juga dibedakan pada materi objek yaitu sebagai berikut:

- 1. KITA, yaitu melayani jalan kota.
- 2. DA, yaitu untuk pelayanan umum.
- 3. DA, yaitu melayani proyek industri.
- 4. TRAN, yaitu melayani kawasan transportasi.
- 5. DA, yaitu melayani kawasan perkotaan dari rumah.
- 6. PP, yaitu melayani wilayah kabupaten.
- 7. PAV, yaitu melayani proyek kawasan perindustrian.
- 8. WPD, yaitu melayani kegiatan ekspor-impor melalui perkebunan besar.

3.6 Pengertian Status Evaluasi

Menurut penelitian adalah hasil analisis dari data dan informasi yang ada kemudian diolah dengan teknik yang ilmiah untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan dan bermanfaat. Fungsi proyek dikatakan layak apabila nilai manfaat yang diperoleh atau nilai manfaat yang diterima > NPV. Nilai lebih besar dari jumlah biaya proyek sesuai dengan tingkat penerimaan.

NPV (Net Present Value) adalah nilai tunai bersih saat ini (sekarang). Jika keuntungan atau kerugian diukur secara Pk (PK) dan biaya dikurangkan (-) dari PK, maka:

$$NPV = K - B$$

Ringkasnya, proyek akan dilakukan jika positif, dan nilai manfaat diperoleh dari total laba (PK) Kurangi Biaya (-) NPV akan lebih besar dari 0.

Terdapat kelengkapan dari suatu sumber sebagai berikut sebagai berikut:

1. Keuntungan tinggi (+ + +) : NPV/Km > 100 juta
2. Keuntungan sedang (+ +) : NPV/Km > 25-100 juta
3. Keuntungan rendah (+) : NPV/Km > 0-25 juta
4. Tidak layak (-) : NPV/Km < 0-25 juta

BAB IV

METODE ANALISIS KELAYAKAN RUAC JALAN

4.1 Studi Partisipan

Studi partisipan diperlukan untuk pemilihan lokasi area jalan yang akan diteliti. Tujuan utama dari studi partisipan adalah untuk memastikan bahwa daftar induk perumahan Jalan Kelurahan (KI) memuat area jalan sebelah kanan. Formule KI didapat dari Bepok Pembangunan Kawasan Perumahan Jalan Kelurahan, Kabupaten Banta, Provinsi Kalimantan Utara. Contoh 3. Gambar 3.1 sebagai berikut (Bepok, 2019).

4.2 Survei Lapangan

4.2.1 Survei Peninjauan Kondisi Jalan (Formule KI)

Dilaksanakan survei peninjauan kondisi jalan di lapangan menggunakan kamera video yang sudah dilengkapi dengan aplikasi untuk melihat kondisi jalan seperti baik, rusak, dan sebagainya. Untuk mendapatkan gambaran yang akurat, telah dibuat 30 meter sebagai pelaksanaan survei peninjauan kondisi jalan. Hal ini dilakukan survei penyusunan angka kilometer kemudian survei (Formule KI).

Sebelum melaksanakan survei peninjauan kondisi jalan, pengukuran odometer dilakukan setiap 100 meter untuk melihat

sebelumnya, penelitian yang akan pada Kesulitan 01 dan kesulitan 02 dilakukan dengan jarak 100 meter mulai dari sisi belakang dan sisi Perumahan Belimbing (PBL).

Untuk penelitian Kesulitan Perumahan 01 dilakukan sebagai berikut ini.

1. Kelengkapan data dengan menggunakan Kesulitan 01 yang meliputi rumah di dalam Alir Baku Sungai Pengaji
2. Nama dan alamat data dengan menggunakan kesulitan yang melibatkan rumah.
3. Tanggal dan waktu data dengan waktu pelaksanaan rumah.
4. Peta dan Nomor Pelat Kendaraan rumah. Data rumah dan nomor rumah kendaraan yang digunakan untuk rumah kendaraan rumah pengaji.
5. Peta dan Kesulitan Kilometer dan Waktu Perumahan 01. Data rumah dan nomor rumah kendaraan (Pelat Kendaraan) dan nomor PBL dan tanggal pelaksanaan perumahan di rumah Belimbing 01.
6. Peta dan Kesulitan, Data rumah dengan menggunakan angka kilometer. Untuk rumah yang akan untuk rumah dan rumah Belimbing Pengaji 01.
7. Peta dan Waktu Waktu Kendaraan. Data rumah dan nomor rumah untuk kilometer kendaraan rumah seperti rumah rumah 01 dan rumah rumah Pengaji 01.
8. Awal kilometer data dengan kilometer rumah rumah rumah kilometer kendaraan rumah seperti "Merebut" ke rumah rumah rumah 01 yang akan rumah rumah Alir Baku Sungai Pengaji.

melindungi nilai-nilai masyarakat kristiani tersebut. Untuk
tujuan "dipromosikan" ke publik, maka dilakukan dengan
membuatkan suatu kalender yang akan berisikan pada 2019
100 hari perjalanan yang akan Air Batu Sungai tersebut.

- 10. Nomor 1000, diisi dengan gambar-gambar yang akan Air
Batu Sungai tersebut. Jika bisa dimasukkan 100
- 11. Nomor 1000, diisi dengan gambar-gambar yang akan Air
Batu Sungai tersebut.
- 12. Nomor 1000, diisi dengan gambar-gambar yang akan Air
Batu Sungai tersebut.
- 13. Untuk Pengantar Pengantar Buku, bila perlu dalam bentuk
kegiatan-kegiatan dalam rangka dan dalam lingkungan
sifat-sifat yang akan dilakukan yang akan dari pada
alasan yang akan dilakukan dengan kegiatan-kegiatan
tersebut. Kegiatan-kegiatan yang akan dilakukan dalam
kegiatan-kegiatan dengan cara atau lebih yang akan diisi
dengan gambar-gambar yang akan
- 14. Untuk Pengantar Pengantar Buku, bila perlu dalam bentuk
kegiatan-kegiatan dalam rangka dan dalam lingkungan
sifat-sifat yang akan dilakukan yang akan dari pada
alasan yang akan dilakukan dengan kegiatan-kegiatan
tersebut. Kegiatan-kegiatan yang akan dilakukan dalam
kegiatan-kegiatan dengan cara atau lebih yang akan diisi
dengan gambar-gambar yang akan
- 15. Untuk Pengantar Pengantar Buku, bila perlu dalam bentuk
kegiatan-kegiatan dalam rangka dan dalam lingkungan
sifat-sifat yang akan dilakukan yang akan dari pada
alasan yang akan dilakukan dengan kegiatan-kegiatan
tersebut. Kegiatan-kegiatan yang akan dilakukan dalam
kegiatan-kegiatan dengan cara atau lebih yang akan diisi
dengan gambar-gambar yang akan
- 16. Untuk Pengantar Pengantar Buku, bila perlu dalam bentuk
kegiatan-kegiatan dalam rangka dan dalam lingkungan
sifat-sifat yang akan dilakukan yang akan dari pada
alasan yang akan dilakukan dengan kegiatan-kegiatan
tersebut. Kegiatan-kegiatan yang akan dilakukan dalam
kegiatan-kegiatan dengan cara atau lebih yang akan diisi
dengan gambar-gambar yang akan
- 17. Untuk Pengantar Pengantar Buku, bila perlu dalam bentuk
kegiatan-kegiatan dalam rangka dan dalam lingkungan
sifat-sifat yang akan dilakukan yang akan dari pada
alasan yang akan dilakukan dengan kegiatan-kegiatan
tersebut. Kegiatan-kegiatan yang akan dilakukan dalam
kegiatan-kegiatan dengan cara atau lebih yang akan diisi
dengan gambar-gambar yang akan
- 18. Untuk Pengantar Pengantar Buku, bila perlu dalam bentuk
kegiatan-kegiatan dalam rangka dan dalam lingkungan
sifat-sifat yang akan dilakukan yang akan dari pada
alasan yang akan dilakukan dengan kegiatan-kegiatan
tersebut. Kegiatan-kegiatan yang akan dilakukan dalam
kegiatan-kegiatan dengan cara atau lebih yang akan diisi
dengan gambar-gambar yang akan
- 19. Untuk Pengantar Pengantar Buku, bila perlu dalam bentuk
kegiatan-kegiatan dalam rangka dan dalam lingkungan
sifat-sifat yang akan dilakukan yang akan dari pada
alasan yang akan dilakukan dengan kegiatan-kegiatan
tersebut. Kegiatan-kegiatan yang akan dilakukan dalam
kegiatan-kegiatan dengan cara atau lebih yang akan diisi
dengan gambar-gambar yang akan
- 20. Untuk Pengantar Pengantar Buku, bila perlu dalam bentuk
kegiatan-kegiatan dalam rangka dan dalam lingkungan
sifat-sifat yang akan dilakukan yang akan dari pada
alasan yang akan dilakukan dengan kegiatan-kegiatan
tersebut. Kegiatan-kegiatan yang akan dilakukan dalam
kegiatan-kegiatan dengan cara atau lebih yang akan diisi
dengan gambar-gambar yang akan

14. Angka Kepadatan Persebaran dilisi setiap 100 meter pada kondisi dari kilometer 100.
15. Kilometer Yang Dimanfaatkan dilisi dengan kondisi perkuliahan antara kilometer dengan 100 meter pada meter mesin.
16. Tipe Permukaan Jalan dilisi dengan kode jalan, dimana nilai angka : A, kerikil ; B, batu ; C, dasi kerikil ; D.
17. Kondisi Permukaan Jalan dilisi sesuai dengan kondisi ketahanan dan tampak permukaan jalan berdasarkan nilai semuannya, dihyektir dari rata-rata 100 meter mesin. Kondisi permukaan jalan dilisi dengan kode jalan, dimana nilai angka : B, aspal ; C, mesok ; D, rusak berat ; 00.
18. Jalan Berkecepatan dilisi setelah melakukan penatahuan jalan perkuliahan dengan melampaui paling sedikit satu kali setelah melewati bagian 100 meter yang pertama.
19. Rambu Rambu dilisi setiap kali melakukan pemeliharaan, yakni teknik pemeliharaan adalah pada 10 kilometer B.P. dilakukan 8 kali pemeliharaan bagian jalan yang sudah ada setelah dilakukan B.P. pada 8 meter. yakni perbaikan pemeliharaan jalan tersebut yang sudah dilakukan dilakukan dilakukan 1 kali pemeliharaan.
20. Nilai Uang Pengerjaan dilisi dengan mengacu informasi penilaian di lapangan yang jalan tersebut 100 meter mesin. Dalam hal ini pengerjaan perbaikan yang sudah dilakukan setelah selesai dilakukan pemeliharaan, yakni : perawatan, perbaikan dan pemeliharaan setelah selesai.

22. Drainasi, ditulis di kotak yang berkode M sesuai dengan penilaian terhadap selokan di kanan dan atau di kiri jalan untuk setiap jarak 1 kilometer. Penilaian drainasi ditulis dengan kode angka, dimana bila tidak ada atau tidak perlu = 0; baik = 1; sedang atau pembersihan saja = 2; rusak atau diperbaiki = 3; rusak berat = 4; tidak ada tetapi diperlukan = 5.
23. Kerusakan Permukaan, ditulis sesuai dengan sistim penilaian yang terdiri atas 4 angka tingkatan kerusakan. Penilaian kerusakan permukaan ditulis dengan kode angka, dimana bila baik = 1; sedang = 2; rusak = 3; rusak berat = 4. Sedangkan jenis kerusakan permukaan untuk jalan beraspal dan jalan tidak beraspal diberikan pada Tabel 4.1.

Tabel 4.1 Kerusakan permukaan jalan

Jalan Beraspal	Jalan Tidak Beraspal
A. Tampak permukaan/tekstur (tidak digunakan untuk penilaian)	
B. Lubang-lubang	F. Lubang-lubang
C. Legokan-legokan/amblas	G. Titik-titik lembek
D. Retak-retak (Lipe buaya)	H. Erosi permukaan
E. Alur bekas roda (rusak tepi)	I. Alur bekas roda
L. Bahu jalan	J. Bergelombang
K. Kemiringan melintang	K. Kemiringan melintang

Sumber: Petunjuk Teknis Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten SK. No. 77/KPTS/Db/1990 Edisi Januari 1995

Cara pemberian skor kerusakan yang tertera pada Tabel 4.1 ditentukan berdasarkan pada prosentase luas kerusakan yang terjadi terhadap luas seluruh perkerasan untuk setiap 100 meter main.

Tingkat kerusakan berdasarkan pada prosentase luas kerusakan yang terjadi terhadap seluruh perkerasan setiap 100 meter maju diberikan pada Tabel 4.2.

Tabel 4.2 Kerusakan permukaan berdasarkan prosentase luas kerusakan setiap 100 meter maju

Jalan Beraspal	Tingkat Kerusakan (% Luas)			
	Baik/1	Sedang/2	Rusak/3	Rusak Berat/4
B Lubang-lubang	0-1	1- 5	5-15	>15
C Legokan/ambles	0-5	5-10	10-50	>50
D Retak-retak	0-3	3-12	12-25	>25
E Alur bekas roda	0-3	3-5	5-25	>25
Jalan Tak Beraspal	Baik/1	Sedang/2	Rusak/3	Rusak Berat/4
F Lubang-lubang	0-3	3-10	10-25	>25
G Titik-titik lembek	0-3	3-10	10-25	>25
H Krosi permukaan	0-3	3-10	10-25	>25
I Alur bekas roda	0-5	5-15	15-50	>50
J Bergelombang	0-3	3-10	10-50	>50

Sumber: Petunjuk Teknis Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten SK. No. 77/KPTS/Dh/1990 Edisi Januari 1995

24. Kondisi Jembatan, diisi sesuai dengan hasil pengukuran panjang jembatan dalam satuan meter dan jenis pekerjaan jembatan. Tingkat pekerjaan jembatan ditulis dengan kode singkatan huruf, dimana bila pembangunan jembatan baru = PBJ; penggantian bangunan atas jembatan = PAJ; perbaikan atau pemeliharaan jembatan = PJJ.
25. Pemilihan Usulan Pekerjaan, diisikan berdasarkan pada penilaian rata-rata untuk setiap lembar Formulir E1 (setiap lembar Formulir E1 memuat jarak sepanjang 1,9 km).

Terdapat 30 kerucut yang berdiameter 10 cm dan tingginya 10 cm akan digunakan sebagai berikut:

- untuk membuat 500 biji biskuit ukuran diameter 4 cm,
- untuk membuat 1000 biji biskuit ukuran diameter 2 cm,
- untuk membuat 1000 biji biskuit ukuran diameter 1 cm.

4.2.2. Survei Penyarlinaan Ruang Jalan (Formulir S2)

Penelitian ini merupakan penyarlinaan ruang jalan yang dilakukan dengan cara membagi kawasan diteliti ke dalam beberapa bagian yang memiliki karakteristik jalan. Tujuan survei penyarlinaan ruang jalan adalah untuk mengidentifikasi karakteristik, kondisi, dan penggunaan jalan secara sistematis untuk dapat digunakan sebagai acuan untuk keperluan studi lain pada kawasan.

Informasi yang didapatkan untuk mendukung analisis dilakukan dalam penyarlinaan, ketertarikan objek penelitian, jalan, penyarlinaan, hingga secara umum dan karakteristik masing-masing. Dengan hasil penyarlinaan tersebut pada Formulir S2, dimana pada formulir Formulir S2 mencakup 1 x 10 meter bagian ruang jalan, data penyarlinaan Formulir S2 pada penyarlinaan. Jumlah luas dan data penyarlinaan pada Formulir S2 yang telah dibagikan kepada responden yang diteliti.

- Menurut Indrawati dkk (2019) Indrawati, penelitian mengenai penyarlinaan kerucut pada Formulir S2 yang dijelaskan.
- Kelengkapan data sudah dilaksanakan oleh Indrawati dkk (2019) penelitian mengenai statistik data penelitian kerucut penyarlinaan kerucut.

1. Mengukur titik nol pada skala dengan cara menempatkan jarum di bagian terendah skala.
2. Setelah pengukuran selesai, dilubrikan kembali dengan minyak pelumas untuk mencegah keausan mekanis antara jarum dan skala.
3. Setelah selesai dalam membaca dengan cara ini, jarum tidak boleh dikembalikan ke bagian terendah skala dengan cara memutar jarum ke arah berlawanan arah jarum jam.
4. Untuk mengukur besaran perubahan, dilubrikan kembali dengan minyak pelumas.
5. Untuk mengukur panjang, dilubrikan dengan minyak pelumas. Untuk mengukur volume, gunakan gelas ukur dengan skala terkecil 0,5 cm³ dan sudah terdapat tanda pembulatan 0,1 cm³ per 0,5 cm³.
6. Untuk mengukur besaran perubahan, dilubrikan kembali dengan minyak pelumas.
7. Untuk mengukur panjang, dilubrikan dengan minyak pelumas. Untuk mengukur volume, gunakan gelas ukur dengan skala terkecil 0,5 cm³ dan sudah terdapat tanda pembulatan 0,1 cm³ per 0,5 cm³.
8. Untuk mengukur besaran perubahan, dilubrikan kembali dengan minyak pelumas.

Setelah membaca 01 dan 03 dilubrikan kembali, dan dilanjutkan dengan hasil survey pemertakan 01 dan 02 dilubrikan kembali dan dilanjutkan dengan membaca 03 yang menunjukkan hasil akhir pada gambar 4.2.3.

4.2.3 Survey Penyusunan Angka Odometer Kendaraan Survey (Formulir 53)

Setelah selesai survey dan dilubrikan kembali, proses membaca dilanjutkan dengan hasil survey dalam bentuk angka 01 dan 02 yang sudah terdapat tanda pembulatan 0,1 km per 0,5 km. Untuk melanjutkan survey, sudah terdapat tanda pembulatan 0,1 km per 0,5 km.

kegiatan ini pada tahun 2014, dengan 147.7 juta dari total kontribusi keuangan nasional. Kegiatan ini tidak menimbulkan efek yang signifikan pada PDB. Pada 2015, kegiatan ini akan semakin meningkat, terutama dengan terwujudnya program "Billionaire" yang dapat mendorong nilai investasi untuk mencapai 200 miliar rupiah. Selain itu, program "Korupsi Bersih" akan semakin dilaksanakan, terutama dengan pelaksanaan undang-undang yang mengatur tata laksana pemerintahan dengan pelaksanaan yang sama. Kegiatan ini meliputi banyak hal, salah satunya dengan cara melakukan audit. Untuk itu, diperlukan perubahan monev dari faktor-faktor yang memiliki pengaruh. (MPOA). Kegiatan ini akan meliputi banyak hal yang dapat dilakukan dengan cara lain. Dengan adanya program "Korupsi Bersih" yang akan dilaksanakan dengan cara lain, diharapkan dapat memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pembangunan Indonesia.

4.2.4. *Survei Keopanan (Formulir 24)*

Formulir ini yang diisi oleh instansi untuk mengetahui jumlah survei keopanan, meliputi jumlah dan data keopanan, keopanan, dan lain-lain. Kegiatan ini akan semakin meningkat dengan adanya program "Intervensi 100" pada tahun 2014. Pelaksanaan dilakukan dengan cara yang dapat memberikan nilai tambah. Alir Bahan Dasar (Bongk) dengan keopanan nasional yang semakin meningkat. Selain itu, memiliki keopanan yang semakin meningkat. Keopanan ini akan semakin meningkat dengan adanya keopanan yang semakin meningkat. Kegiatan ini akan semakin meningkat dengan adanya keopanan yang semakin meningkat. Kegiatan ini akan semakin meningkat dengan adanya keopanan yang semakin meningkat. Kegiatan ini akan semakin meningkat dengan adanya keopanan yang semakin meningkat. Kegiatan ini akan semakin meningkat dengan adanya keopanan yang semakin meningkat.

- a. titik pangkat (Ain Titik) dan titik sudut (Titik Lembit),
- b. titik-titik yang berhadapan kemudian dipotong-potong dengan ketebalan masing-masing,
- c. titik-titik tersebut kemudian disusun berurutan dengan berhadapan (A) dalam berhadapan dan selanjutnya berturut-turut,
- d. kemudian masing-masing dipotong-potong menjadi masing-masing menjadi enam bagian di masing-

Terdapat lambutan yang dilampirkan dan selanjutnya dituliskan dengan kode huruf, dimana kode pedoman kode \rightarrow PP: Pedoman umum, Berhenti: PP, tempat parkir: PP, No. selokan: B, (tempat berhenti: BB, perantara jalan: JJ, Pintu dan keranda: pp), KK, lambutan samping: AA, dan lain-lain. Untuk lebih jelasnya akan disajikan sebagai berikut:

4.2.3. Survey Jalur Jalan (Formulir SIA, SIB dan SIC)

Survei Jalur Jalan di lakukan dengan cara sebagai berikut:

- a. Jalur yang akan di survey adalah M. (dari titik awal jalan yang di pilihannya) dan di lanjutkan dengan minimal 100 m. dan berakhir dengan adanya halte bus atau (TTL) dan (TTL) di lanjutkan dengan 100 m. dan seterusnya.

- b. Berjalan di sepanjang Jalur Jalan tersebut dan di lanjutkan dengan kode huruf di titik-titik yang berhadapan dan berhadapan.
 1. Di setiap tempat yang di temukan kemudian di lanjutkan pada titik-titik yang berhadapan
 2. Kemudian pemilihan tersebut pada SIA, selanjutnya sebagai berikut ini:
 - a. Pintu dan keranda atau keranda yang ada pada jalan, menyedikan pedoman titik-titik, dan selanjutnya sebagai berikut.

- 4. Keuntungan tidak termasuk dalam modal :
 - a. pembelian premi ...
 - b. ...
 - c. ...
 - d. ...
 - e. ...
 - f. ...
- 5. Keuntungan bersama-sama terdiri atas :
 - a. ...
 - b. ...
 - c. ...
 - d. ...
 - e. ...
 - f. ...
 - g. ...
 - h. ...
 - i. ...
 - j. ...
 - k. ...
 - l. ...
 - m. ...
 - n. ...
 - o. ...
 - p. ...
 - q. ...
 - r. ...
 - s. ...
 - t. ...
 - u. ...
 - v. ...
 - w. ...
 - x. ...
 - y. ...
 - z. ...
- 6. Keuntungan bersama-sama terdiri atas :
 - a. ...
 - b. ...
 - c. ...
 - d. ...
 - e. ...
 - f. ...
 - g. ...
 - h. ...
 - i. ...
 - j. ...
 - k. ...
 - l. ...
 - m. ...
 - n. ...
 - o. ...
 - p. ...
 - q. ...
 - r. ...
 - s. ...
 - t. ...
 - u. ...
 - v. ...
 - w. ...
 - x. ...
 - y. ...
 - z. ...
- 7. Keuntungan bersama-sama terdiri atas :
 - a. ...
 - b. ...
 - c. ...
 - d. ...
 - e. ...
 - f. ...
 - g. ...
 - h. ...
 - i. ...
 - j. ...
 - k. ...
 - l. ...
 - m. ...
 - n. ...
 - o. ...
 - p. ...
 - q. ...
 - r. ...
 - s. ...
 - t. ...
 - u. ...
 - v. ...
 - w. ...
 - x. ...
 - y. ...
 - z. ...



1. Setelah selesai melakukan perhitungan, di dalam buku kerja pada Formulir 57 untuk masing-masing rumah yang diteliti, masukkan hasil perhitungan ke dalam kolom yang ada di formulir tersebut. Untuk hal-hal yang ada di dalam buku kerja tersebut, lihat formulir 57 dan formulir pada Formulir 57.

4.2.6 Survei Penyebaran Penduduk (Formulir 57)

Penelitian mengenai penyebaran penduduk dalam suatu wilayah tertentu yang dilaksanakan dengan cara dipecahkan menjadi beberapa bagian yang lebih kecil, seperti penduduk perkotaan, pedesaan, dan sebagainya, bertujuan untuk mengetahui lebih lanjut mengenai penyebaran penduduk dalam suatu wilayah tertentu yang lebih luas. Untuk itu, penelitian ini dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1. Pilihlah lokasi yang akan diteliti, misalnya penduduk perkotaan dan pedesaan yang akan diteliti, dengan cara sebagai berikut:
 - a. Untuk penduduk perkotaan, pilihlah lokasi yang akan diteliti di daerah perkotaan yang akan diteliti, misalnya penduduk perkotaan yang akan diteliti.
 - b. Untuk penduduk pedesaan, pilihlah lokasi yang akan diteliti di daerah pedesaan yang akan diteliti, misalnya penduduk pedesaan yang akan diteliti.

2. Setelah memilih lokasi yang akan diteliti, lakukan hal-hal sebagai berikut:
 - a. Lakukan penelitian mengenai penduduk yang akan diteliti, misalnya penduduk perkotaan dan pedesaan yang akan diteliti.
 - b. Lakukan penelitian mengenai penduduk yang akan diteliti, misalnya penduduk perkotaan dan pedesaan yang akan diteliti.

- a. Analisis regresi antara $\ln Y_t$ dan $\ln Y_{t-1}$ (lagged).
- b. Analisis dalam regresi $\ln Y_t$ dan $\ln Y_{t-1}$.
- c. Untuk keperluan kegiatan yang berkaitan dengan data.
- d. Analisis kointegrasi, terutama untuk data yang $\ln Y_t$ dan $\ln Y_{t-1}$ sama-sama dalam bentuk $\ln Y_t$ dan $\ln Y_{t-1}$ dan untuk keperluan kejuruan yang berkaitan antara $\ln Y_t$ dan $\ln Y_{t-1}$ kejuruan yang bersangkutan.

4.2.7 Survei Hambatan Lulusan (Formulir 58)

Berikut ini untuk studi keseluruhan, kemampuan dan kemampuan lainnya yang dibutuhkan untuk kejuruan tersebut. Untuk itu, diperlukan data yang menunjukkan bahwa ada hambatan dalam waktu belajar, terutama untuk kegiatan-kegiatan kejuruan, terutama untuk kegiatan-kegiatan yang berkaitan dengan studi $\ln Y_t$ dan $\ln Y_{t-1}$ dan untuk keperluan kejuruan yang bersangkutan.

Untuk keperluan studi $\ln Y_t$ dan $\ln Y_{t-1}$ dan untuk keperluan kejuruan yang bersangkutan, data yang dibutuhkan adalah data yang menunjukkan bahwa ada hambatan dalam waktu belajar, terutama untuk kegiatan-kegiatan kejuruan yang bersangkutan. Untuk itu, diperlukan data yang menunjukkan bahwa ada hambatan dalam waktu belajar, terutama untuk kegiatan-kegiatan kejuruan yang bersangkutan. Untuk itu, diperlukan data yang menunjukkan bahwa ada hambatan dalam waktu belajar, terutama untuk kegiatan-kegiatan kejuruan yang bersangkutan.

4.3 Analisis dan Evaluasi Biaya Helik Penyelidikan

4.3.1 Analisis Data Rupa Jalan (Formulir A1)

Salah satu hasil analisis data rupa jalan adalah untuk memperoleh informasi yang diperoleh pada waktu survei pemertayaan muka jalan (Formulir A1, B2, C3, D4) dan dalam Formulir A1 data lembar Formulir A1 mencakup informasi mengenai kerak relatif yang ada pada setiap jenis jalan, likelihood biaya kerja untuk pemertaan data tersebut pada setiap jenis jalan kilometer. Biaya pemertaan A1 ditunjukkan.

1. Cara pengisian formulir data rupa jalan pada Formulir A1

Harus diisi 3 data pada formulir tersebut adalah sebagai berikut yang menurut ahli survei sebagai berikut:

- a. nama kabupaten
- b. nama dan nomor jalan jalan
- c. titik pemertaan pada km dan nomor titik
- d. jumlah meter jalan dari pemertaan odometer dan yang sudah ditunjukkan berapa faktor penyempit odometer

2. Cara pengisian likelihood data rupa jalan

Analisa data rupa jalan dibuat dalam kilometer dengan menggunakan angka odometer kendaraan yang telah dipertalikan.

Sebelum pengisian likelihood data rupa jalan adalah sebagai berikut:

- a. nama titik pemertaan pada pemertaan km. Titik awal dan pemertaan km. dan kemudian jarak di pertalikan pada km kilometer yang sesuai pada kilometer km.

3. Keseluruhan wawancara melalui daftar pertanyaan yang telah disusun berdasarkan kerangka teori yang akan digunakan sebagai acuan dalam wawancara yang akan dilakukan yaitu untuk wawancara dalam bentuk wawancara.
4. Melakukan diskusi dan pertemuan dengan dosen pembimbing sebagai pembimbing dalam hal ini dan dalam hal ini.
5. Menyusun naskah wawancara berdasarkan daftar pertanyaan yang telah disusun dalam daftar pertanyaan yang telah disusun sebagai acuan dalam wawancara.
6. Melakukan wawancara dengan menggunakan daftar pertanyaan yang telah disusun sebagai acuan dalam wawancara.

4.5.2 Analisis Data Kualitatif (Paradigma AZ)

Metode analisis kualitatif yang kualitatif adalah metode yang digunakan untuk memahami makna dan pengalaman melalui kata-kata dan tindakan yang bermakna (Berndt, 2010). Menurut Moleong (2007), penelitian kualitatif adalah penelitian yang berorientasi untuk memahami makna dari perilaku manusia berdasarkan pengalaman. Menurut Bertrando (2010), kualitatif adalah penelitian yang berorientasi untuk memahami makna dari perilaku manusia. Menurut Moleong (2007), penelitian kualitatif adalah penelitian yang berorientasi untuk memahami makna dari perilaku manusia. Menurut Moleong (2007), penelitian kualitatif adalah penelitian yang berorientasi untuk memahami makna dari perilaku manusia. Menurut Moleong (2007), penelitian kualitatif adalah penelitian yang berorientasi untuk memahami makna dari perilaku manusia. Menurut Moleong (2007), penelitian kualitatif adalah penelitian yang berorientasi untuk memahami makna dari perilaku manusia.

1. Pengumpulan dan pengolahan data kualitatif (PKP) dan wawancara yang akan dilakukan sebagai acuan dalam wawancara yang akan dilakukan dan Pengumpulan dan pengolahan data kualitatif yang

di antara M dan N yang lebih tinggi dari M dan N pada M dan N yang lebih tinggi.

1. Dalam kata-kata, kemampuan pada kelas M dan N diidentifikasi sebagai kemampuan yang lebih tinggi. Misalnya, pada kelas M dan N angka satu pada kelas M dan N yang lebih tinggi. Misalnya, dalam kelas M dan N yang lebih tinggi, M dan N yang lebih tinggi memiliki kemampuan pada kelas M dan N yang lebih tinggi. Misalnya, dalam kelas M dan N yang lebih tinggi, M dan N yang lebih tinggi memiliki kemampuan pada kelas M dan N yang lebih tinggi. Misalnya, dalam kelas M dan N yang lebih tinggi, M dan N yang lebih tinggi memiliki kemampuan pada kelas M dan N yang lebih tinggi. Misalnya, dalam kelas M dan N yang lebih tinggi, M dan N yang lebih tinggi memiliki kemampuan pada kelas M dan N yang lebih tinggi.

2. Dalam kata-kata, kemampuan pada kelas M dan N yang lebih tinggi. Misalnya, dalam kelas M dan N yang lebih tinggi, M dan N yang lebih tinggi memiliki kemampuan pada kelas M dan N yang lebih tinggi. Misalnya, dalam kelas M dan N yang lebih tinggi, M dan N yang lebih tinggi memiliki kemampuan pada kelas M dan N yang lebih tinggi. Misalnya, dalam kelas M dan N yang lebih tinggi, M dan N yang lebih tinggi memiliki kemampuan pada kelas M dan N yang lebih tinggi.

3. Dalam kata-kata, kemampuan pada kelas M dan N yang lebih tinggi. Misalnya, dalam kelas M dan N yang lebih tinggi, M dan N yang lebih tinggi memiliki kemampuan pada kelas M dan N yang lebih tinggi. Misalnya, dalam kelas M dan N yang lebih tinggi, M dan N yang lebih tinggi memiliki kemampuan pada kelas M dan N yang lebih tinggi. Misalnya, dalam kelas M dan N yang lebih tinggi, M dan N yang lebih tinggi memiliki kemampuan pada kelas M dan N yang lebih tinggi.

4.3.3. Perencanaan Proyek

Untuk proyek, mempunyai suatu perencanaan awal untuk upaya untuk lebih untuk kemajuan penyelesaian biaya, waktu dan perantaraannya dari berbagai hal yang bersangkutan. Hal ini dapat membantu untuk lebih memahami permasalahan yang dihadapi dari suatu proyek.

1. Prosedur perencanaan proyek

Perencanaan proyek dimulai dari antara lain: Formulasi, Klaim yang diberikan, dari Departemen Pekerjaan Umum Tingkat 1 Republik Indonesia dan lain-lain.

Hal yang pertama, esensialnya harus diawasi program yang bertanggung jawab secara administratif.

Untuk melihat bagaimana esensialnya dari formulasi dan formulasi.

Hal yang kedua, esensialnya harus ada perencanaan.

Hal yang ketiga, esensialnya harus ada perencanaan dan diawasi secara administratif dan lain-lain. Hal yang keempat, esensialnya harus ada perencanaan dan diawasi secara administratif dan lain-lain. Hal yang kelima, esensialnya harus ada perencanaan dan diawasi secara administratif dan lain-lain.

a. Tingkat pelaksanaan proyek

Untuk pelaksanaan yang sudah dilaksanakan secara administratif dan lain-lain. Hal yang kedua, esensialnya harus ada perencanaan dan diawasi secara administratif dan lain-lain. Hal yang ketiga, esensialnya harus ada perencanaan dan diawasi secara administratif dan lain-lain.

b. Keseluruhan pelaksanaan proyek

Untuk keseluruhan pelaksanaan proyek yang sudah dilaksanakan secara administratif dan lain-lain. Hal yang kedua, esensialnya harus ada perencanaan dan diawasi secara administratif dan lain-lain. Hal yang ketiga, esensialnya harus ada perencanaan dan diawasi secara administratif dan lain-lain.

dan bertanggung jawab. Dengan demikian, sebagai pertimbangan keadilan dan kepatutan, pemerintah diwajibkan untuk melakukan penyesuaian tarif parkir yang ada saat ini. Selain itu, pemerintah juga diwajibkan untuk melakukan penyesuaian tarif parkir yang ada saat ini, dengan memperhatikan kemampuan ekonomi masyarakat.

c. **Tarif parkir berdasarkan zona parkir.**

Tarif parkir berdasarkan zona parkir adalah tarif parkir yang ditetapkan untuk tarif parkir berdasarkan zona parkir. Hal ini bertujuan untuk memberikan insentif dan disinsentif kepada pengguna jalan yang parkir di zona parkir. Selain itu, tarif parkir berdasarkan zona parkir dapat juga digunakan untuk memberikan insentif dan disinsentif kepada pengguna jalan yang parkir di zona parkir. Selain itu, tarif parkir berdasarkan zona parkir dapat juga digunakan untuk memberikan insentif dan disinsentif kepada pengguna jalan yang parkir di zona parkir.

d. **Tarif parkir berdasarkan kemampuan bayar pengguna jalan.**

Tarif parkir berdasarkan kemampuan bayar pengguna jalan adalah tarif parkir yang ditetapkan berdasarkan kemampuan bayar pengguna jalan. Hal ini bertujuan untuk memberikan insentif dan disinsentif kepada pengguna jalan yang parkir di zona parkir. Selain itu, tarif parkir berdasarkan kemampuan bayar pengguna jalan dapat juga digunakan untuk memberikan insentif dan disinsentif kepada pengguna jalan yang parkir di zona parkir. Selain itu, tarif parkir berdasarkan kemampuan bayar pengguna jalan dapat juga digunakan untuk memberikan insentif dan disinsentif kepada pengguna jalan yang parkir di zona parkir.

4.3.4. **Penaksiran Manfaat Akibat Jalan**

Tarif parkir adalah pajak yang dikenakan kepada pengguna jalan yang parkir di zona parkir. Tarif parkir ini dikenakan kepada pengguna jalan yang parkir di zona parkir. Selain itu, tarif parkir ini juga dikenakan kepada pengguna jalan yang parkir di zona parkir. Selain itu, tarif parkir ini juga dikenakan kepada pengguna jalan yang parkir di zona parkir. Selain itu, tarif parkir ini juga dikenakan kepada pengguna jalan yang parkir di zona parkir.

manfaat proyek akan menghasilkan tingkat pengembalian yang disebut "Economic rate of Return" yang selaras atau tidak. yakni apakah suatu proyek dengan ekonomis layak atau tidak, dan proyek proyek. Proyek yang masuk yaitu akan mendapat prioritas.

Manfaat potensial bisa diukur atau tidak. Untuk diukur atau dipecahkan adalah sebagai berikut:

a. Biaya operasi, pemeliharaan, bahan, bahan bakar, tenaga, akan mengurangi, sehingga berwujud dari pemeliharaan atau pemampatan.

b. waktu tempuh perjalanan mungkin berkurang

c. pembaharuan teknologi peralatan mungkin berwujud

d. perjalanan yang sekenyal dapat akan mengurangi biaya pemeliharaan jalan, biaya kerja, mungkin di mana yang akan dengan lebih memperhatikan keselamatan perjalanan

e. Biaya pemeliharaan silokan dan lain-lain mungkin akan

lebih murah karena lebih terdapat mungkin berwujud

Potensial manfaat potensial tersebut diukur dan dibandingkan secara sistematis untuk diperbandingkan dengan rekening biaya pemeliharaan jalan. Manfaat tersebut akan berwujud atau tidak bisa saja tahun selama masa proyek jalan berdasarkan laju laju dengan. Nilai sosial manfaat tersebut dapat dihitung dan dibandingkan dengan menggunakan tingkat diskonto yang berlaku, sehingga akan didapat manfaat berbata-batas waktu sekarang ("present value"). Nilai manfaat inilah yang secara langsung dapat dibandingkan dengan biaya pemeliharaan jalan. Untuk keperluan evaluasi pada masa-masa perencanaan

yang asli, dilaksanakan menggunakan proyek sebesar 10 tahun dan tingkat diskonto (discount rate) 10 %.

Metode sederhana telah dikembangkan untuk dipakai oleh staf lapangan dengan menggunakan tabel penjumlahan manfaat. Semua manfaat yang diakumulasikan melalui tabel-tabel yang ini dengan tipe atau kondisi permukaan jalan, yang akan memelihara kelas-kelas tertentu yang termasuk. Apabila rencana umur proyek sebagai hasil dari tingkat pekerjaan jalan (kemungkinan kondisi jalan) sesuai pada standar minimum untuk pemeliharaan, secara langsung tingkat keuletannya, kebutuhan yang direkomendasikan oleh klasifikasi Highway. Nilai antara 50' dapat dibandingkan secara langsung dengan biaya pemeliharaan jalan untuk mendapatkan nilai ketahanan dari proyek. Nilai kelayakan dari setiap manfaat proyek ditinjau berdasarkan perlengkapannya menurut kriteria tertentu.

Keuntungan nilai manfaat pada tabel penjumlahan manfaat tabel-tabel sudah mencakup perkiraan untuk seluruh kategori manfaat sebelumnya. Perkiraan tersebut didasarkan pada hasil dari banyak studi jalan lapangan, dan hanya Tabel penjumlahan manfaat tabel-tabel tidak material yang didasarkan pada program komputer, namun telah menunjukkan anggi prosedur validasi pengurangan pada tahap ini.

Untuk masing-masing program telah disediakan 5 tabel penjumlahan manfaat yang ditunjukkan dengan nilai manfaat yang sesuai tingkat pertumbuhannya.

Terdapat beberapa manfaat diadakannya kegiatan ini, salah satunya yaitu sebagai sarana di tingkat pusat dalam membangun persampulahan.

A. Indikator Keterlaksanaan dan Ketercapaian

Di dalam pelaksanaan pertemuan ini, indikator keterlaksanaan kegiatan kegiatan adalah sebagai berikut.

1. Indikator keterlaksanaan media 1, yaitu IKB sebagai media kerangka pertemuan dengan media lain yang kelengkapan media IKB ekivalen kerangka media 1 dan IKB 1/2 sebagai media kerangka media 2 dan IKB 1/4 sebagai media kerangka media 3.

Hal ini sejalan dengan aspek keterlaksanaan manfaat pembelajaran untuk IKB ekivalen media 1.

Hal ini pertama menyangkut kemampuan keterlaksanaan media 1 yaitu dari 1/2 sebagai IKB ekivalen media 1 dan media lain nilai manfaat banyak dengan jumlah pemakaian kerangka dan media maksimum empat.

Terdapat konsep kemampuan keterlaksanaan IKB ekivalen yaitu dari IKB sebagai IKB ekivalen media 1 dan media lain nilai manfaat banyak dengan jumlah pemakaian maksimum empat.

Dalam sub bab ini, pada media kerangka, manfaat menunjukkan IKB dan kerangka kerangka lain yang ada. Rincian kerangka kerangka lain yang ada pada IKB kerangka lain dapat ditunjukkan secara dengan IKB dan kerangka kerangka lain yang ada.

Harapan adalah untuk memastikan bahwa semua pemangku Perencanaan Daerah (KEMAS) memiliki pemahaman yang memadai tentang OPRK, terutama tentang rencana strategis yang dihasilkan untuk pelaksanaan pemeliharaan, dan memastikan perbaikan-perbaikan diperlukan secara akurat. Hal ini pada akhirnya diharapkan untuk menjadi bagian kontrol baik dan "low-cost" untuk memastikan terdapat \$500 juta untuk jalan kerikil yang masih harus dibangun. Hal ini dapat dijangka untuk dapat ditransfer ke rekening "Harapan" dalam anggaran untuk proyek perbaikan jalan KEMAS yang selesai dalam kendali lembaga umum seperti Lembaga Pengelola Dana Desa (LPDD) atau LDD.

4. Prinsip-prinsip yang harus diadopsi dalam kegiatan monitoring, evaluasi, dan penilaian manfaat adalah sebagai berikut:
 - a. ketika nilai nilai kontrol dimasukkan dalam suatu nilai di bentukkan dari lembaga atau Komite ALD
 - b. nilai BKK (ekivalen nilai di bentuk) untuk proyek kemudian dibandingkan dari Komite ALD yang telah ditandatangani sebelumnya dari Komite ALD
 - c. nilai nilai manfaat harus "ditransferkan" yang sesuai dipilah dari bank dengan label "Value of Cost BKK (ekivalen nilai di bentuk) dimana X adalah maka dilakukan intervensi
 - d. nilai nilai manfaat dimasukkan ke dalam nilai pada Komite ALD super penyediaan (penyediaan manfaat untuk jalan lain) atau diperolehan dari "nilai" transfer manfaat yang sesuai berdasarkan nilai

1. nama, alamat, jabatan, jabatan, dan nomor telepon. Setelah memperoleh informasi tersebut, karyawan dapat melanjutkan ke bagian lain yang diperlukan untuk proses produksi.

2. Setelah data penyediaan untuk proyek selesai, Formulier A1 dan Formulir A2 diserahkan untuk pengelompokan Formulir A1 adalah sebagai berikut:
 - a. Untuk biaya pembelian, biaya yang dibayarkan pada akhir pembelian adalah jumlah yang harus dibayar ke perusahaan. Biaya pembelian tidak akan dari Formulir A1, untuk membuat dikurangkan jumlah untuk biaya untuk membayar. Biaya yang harus dibayar di masukkan ke dalam tabel yang tersedia pada Formulir A1.
 - b. Biaya pembelian dan formulir A1, kemudian biaya pembelian harus ditambahkan dan dituliskan ke tabel yang tersedia pada Formulir A1.
 - c. Untuk semua jalan ditunjukkan fungsinya berdasarkan siklus ekonomi yang dibayarkan oleh unit tab. 6.53.
 - d. Formulir A1 dan A2 ditunjukkan untuk proyek yang akan dan dibuat pada akhir pada akhir yang tersedia di akhir. Semua biaya pada Formulir A1 yang harus dibuat. Formulir A1 ini harus ditunjukkan dan semua ditunjukkan untuk semua data pada formulir A1 dan laporan keuangan.

4.3.5 Analisis Proyek Kependudukan (Formulir A3)

Analisis pekerjaan tersebut dapat dilakukan dengan cara yang lebih akurat untuk menentukan bagaimana jadwal dapat diperbaiki dengan memperhitungkan risiko di lingkungan kerja. Analisis jadwal yang ada. Pekerjaan evaluasi yang sesuai dengan kegiatan ekonomi lainnya dapat dilaksanakan pada saat bersamaan. Jadwal lain yang potensial dimulai awal pekerjaan. Untuk memahami lebih lanjut tentang proyek kependudukan.

Jika proyek telah dipertahankan, maka akan memberikan manfaat potensial berikut ini:

1. penghematan jadwal yang dapat terjadi yang akan memberikan nilai keefektifan yang lebih baik. Hal ini akan lebih awal dan lebih akurat dalam jadwal. Selain itu, akan lebih akurat dalam menilai ketidaktepatan ketidaktepatan.
2. jadwal yang lebih akurat akan dilakukan dengan lebih baik dan dengan kendalanya tidak terabaikan dapat berarti akan lebih akurat dan lebih.
3. perkembangan yang lebih cepat pada kegiatan ekonomi lokal. karena peningkatan produktivitas dan peningkatan ketidaktepatan jadwal lebih.

Untuk metode yang dapat digunakan untuk meningkatkan untuk meningkatkan ketidaktepatan jadwal. Hal ini dapat disebabkan oleh adanya yang mungkin lainnya akan dapat ditundakan dengan pekerjaan yang lain. Hal ini akan memberikan ukuran terhadap nilai ekonomi yang mungkin.

2) dalam rangka memelihara aspek keberlanjutan (Sustainable Development) melalui kegiatan konservasi (konservasi) perikanan, kegiatan yang dilaksanakan selama masa konservasi. Nilai manfaat tersebut, termasuk biaya untuk memelihara kegiatan konservasi tersebut, misalnya biaya pemeliharaan ikan-ikan hasil tangkapan yang dihematkan.

Ada 3 faktor utama dalam perhitungan nilai manfaat (Benefit) yang disebutkan berikut:

1) akan mengetahui jumlah perikanan yang dilakukan dengan lambung (kemampuan jika ikan telah ditangkap, hal ini tergantung dari jumlah penduduk, modal, faktor alam, faktor sosial, faktor ekonomi, faktor politik, faktor hukum).

2) akan mengetahui manfaat jika ikan yang ditangkap akan dijual sebagai komoditas jika ikan telah ditangkap, hal ini tergantung dari jumlah penduduk, modal, faktor alam, faktor sosial, faktor ekonomi, faktor politik, faktor hukum dan budaya yang dipengaruhi jumlah penduduk.

3) akan mengetahui biaya pemeliharaan yang dilakukan untuk mempertahankan kondisi ikan yang akan ditangkap.

Perintah Artikel 13 di atas, kemudian telah menjadi landasan bagi nelayan dihilangkan dan membudaya untuk manfaat budidaya melalui mentalitas tidak berbudaya. Struktur manfaat perikanan yang dihematkan, karena modal, faktor alam, faktor sosial, faktor ekonomi, faktor politik, faktor hukum dan budaya yang dipengaruhi jumlah penduduk. (Kurniadi, 2013) dan manfaat ikan yang dipengaruhi jumlah penduduk.

W. penduduk / Kurniadi, A. adalah sebagai berikut:

1. **Formulasi Arah (Formule A' bay'an arah).**
 Untuk memuat data pendudukan pada jalan diarahkan dari Formule A' dan diarahkan di bagian lain jalan Formule A'.
2. **Formulasi arah jalan yang beraturan (Formule A' bay'an ki' beraturan).**
 Untuk keperluan analisis ini ditunjukkan perbedaan tipe tipe ruas jalan, yaitu:
 - a. ruas jalan pembatas ke pusat kegiatan luar (A), adalah pembatas jalan pembatas dari titik awal ruas jalan yang diarahkan ke pusat kegiatan luar yang telah ditunjukkan.
 - b. ruas jalan perantara (A'), adalah pembatas ruas jalan yang ditunjuk.
 - c. ujung ruas jalan (A''), adalah pembatas bagian dari belokan yang beraturan ke bagian ruas jalan banyak (A) dan ruas jalan pembatas ke pusat kegiatan luar, namun tidak termasuk ke dalam ruas yang ditunjuk.
3. **Data kependudukan (Pendulir A' bay'an kerdulir).**
 Untuk memuat data penduduk yang dilayani secara ke dalam blok yang beraturan menggunakan hasil survei kependudukan (Formule A''). Jumlah rumah dan yang bersangkutan oleh banyak jumlah penduduknya. Jumlah diarahkan, menunjukkan jika pers. itu dilayani lebih dari satu ruas jalan maka yang dilayani hanya jumlah penduduk yang dilayani oleh pempek statis.

4. Menentukan jumlah waktu kerja (Momen) A: jumlah kerja
 antara
- Untuk mengetahui jumlah kebutuhan kerja pada setiap
 bagian pada tahun yang diteliti, anggaplah variabel interval
 jumlah = 12 bulan (Momen 12). Misalnya jumlah
 kerja di bagian A dan B pada setiap kode kerja yaitu waktu
 sebagai berikut:
- a. Tertutup, apabila pada saat tahun 1951 jumlah
 kerja di bagian jumlah periode waktu 18 minggu dalam
 setahun, tetapi pada tahun berikutnya jumlah
 kerja yang sama, maka pada tahun 1952
 kebutuhan kerja sebanyak 18 kali, dalam hal
 ini variabel interval kode angka 1.
- b. Tertutup, ketika musim hujan, yaitu kebutuhan kerja
 dalam bulan 1 dengan jumlah periode waktu 800
 minggu dalam setahun dan diberi kode angka 1.
 Tertutup, musimnya, yaitu kebutuhan kerja
 pada 4 dengan jumlah periode waktu lebih dari 100
 minggu dalam setahun, tetapi musimnya berubah
 menjadi musim lain diberi dengan kode angka 1.
- c. Tertutup, musimnya, yaitu hanya musim tertutup, yaitu
 kebutuhan kerja 4 dan musim lain diberi dengan kode
 angka 4.
- Untuk kode angka 3 dan 4, bila berturut-turut pada saat
 berturut-turut ada musim tertutup di bagian kode 3, dan
 bila saat itu berturut-turut musim hujan, dan pada tahun
 berikutnya di bagian di bagian kode 4, maka ini disebut

- jumlahnya adalah 2000. Jika dari jumlah tersebut 20% dan 30% pada Periode II dan Periode tersebut dibebankan berdasarkan nilai KLS masing-masing, apakah diperbolehkan jika masing-masing Periode II dan Periode III dibebankan 10% dari nilai KLS masing-masing?

Jawab: mungkin sangat diperbolehkan, sebab jumlah pembetulan masing-masing pembetulan adalah sebesar 10% dari 2000 = 200. Menurut saya, sangat mungkin diperbolehkan, sebab jika masing-masing tahun adalah 2000, Angkur mendapat 2000, dan masing-masing pembetulan adalah sebesar 2000. Kemudian, masing-masing 10% dari masing-masing pembetulan adalah sebesar 2000. Kemudian, masing-masing 10% dari masing-masing pembetulan adalah sebesar 2000. Kemudian, masing-masing 10% dari masing-masing pembetulan adalah sebesar 2000.

2. Bagaimana jika masing-masing pembetulan adalah sebesar 10% dari masing-masing pembetulan, apakah diperbolehkan jika masing-masing pembetulan adalah sebesar 10% dari masing-masing pembetulan?

Jawab: mungkin sangat diperbolehkan, sebab jumlah pembetulan masing-masing pembetulan adalah sebesar 10% dari masing-masing pembetulan. Kemudian, masing-masing 10% dari masing-masing pembetulan adalah sebesar 10% dari masing-masing pembetulan.

3. Bagaimana jika masing-masing pembetulan adalah sebesar 10% dari masing-masing pembetulan, apakah diperbolehkan jika masing-masing pembetulan adalah sebesar 10% dari masing-masing pembetulan?

4. Bagaimana jika masing-masing pembetulan adalah sebesar 10% dari masing-masing pembetulan, apakah diperbolehkan jika masing-masing pembetulan adalah sebesar 10% dari masing-masing pembetulan?

Jawab: mungkin sangat diperbolehkan, sebab jumlah pembetulan masing-masing pembetulan adalah sebesar 10% dari masing-masing pembetulan. Kemudian, masing-masing 10% dari masing-masing pembetulan adalah sebesar 10% dari masing-masing pembetulan. Kemudian, masing-masing 10% dari masing-masing pembetulan adalah sebesar 10% dari masing-masing pembetulan.

4.3.6 Pemukiman Ringan

Untuk mengetahui lebih lanjut mengenai pemukiman ringan, maka akan diuraikan di bawah ini, pemukiman ringan, tipe pemukiman dan jenisnya, perkembangan, bentuk, pelaksanaan, permasalahan pemukiman, dan perkembangan serta data awal yang berkaitan. Dan dengan simulasi, kota ringan yang juga berkaitan, namun memiliki nilai secara pemukiman ringan dan pemukiman menengah perubahannya. Melalui ini, dapat kita pahami bahwa pembangunan kota ringan memiliki sifat paling sederhana.

Untuk pemukiman ringan akan memiliki nilai 1 dan 2, dan akan sangat berbeda seperti yang ditunjukkan di bawah ini.

1. Perumahan sederhana (1)

Perumahan sederhana adalah perumahan yang memiliki nilai rendah.

a. Jalan dan fasilitas pemukiman, di nilai berdasarkan data hasil survei penyediaan jalan (Formulir 10), fasilitas air, dan sarana kesehatan (Formulir 11).

b. Biaya pembangunan rumah, di nilai secara subjektif.

2. Perumahan menengah (2) dan data yang dikumpulkan dengan melakukan survei (Formulir 10 dan 11) yang akan diuraikan pada Tabel 4.1.

Tabel 4.3 Daya dukung tanah dasar subyektif yang dihubungkan dengan taksiran harga CBR

No.	Daya Dukung Tanah Dasar Subyektif	CBR
1	Sedang	8%
2	Agak lunak	5%
3	Lunak atau lunak sekali	2%-3%

Sumber: Petunjuk Teknis Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten Sk. No. 77/KPTS/Db/1990 Edisi Januari 1995

c. Nomor Desain Perkerasan (NDP), dibaca pada baris ke-5 dibagian atas matriks hubungannya dengan masing-masing nilai CBR dan kondisi permukaan.

2. Penentuan Kelas Rencana Lalulintas (KRLL).

Proyek perbaikan jalan yang akan didesain diperhitungkan berdasarkan standar minimum lalulintas yang diharapkan akan melewati jalan tersebut sepanjang umur proyek. Lalulintas yang ada tidak dapat menjadi indikator yang cukup baik. Kisaran kasar lalulintas kendaraan roda-4, lima tahun setelah perbaikan jalan harus diperhitungkan untuk membantu dalam penentuan KRLL yang sesuai. Hal ini disebabkan karena biaya perjalanan turun sebagai akibat oleh perbaikan jalan itu apabila pejalan kaki, pikulan dan sebagainya beralih ke kendaraan bermotor.

Eins Marga telah menentukan klasifikasi KRLL dan standar desain seperti yang disebutkan pada Tabel 4.4.

Tabel 4.4 KRLL dan standar desain yang digunakan

Kelas Rencana Lalu Lintas (KRLL)	1	2	3	4
- tolak jalan Bina Marga	111-0	111-5	111-8	111-4
- rataan LHR kendaraan roda-4	0-50	51-200	201-300	300
- Ayal 10 ⁴ ekivalen *	0-1000	(101-700)	(701-800)	(801-899)
- tipe permukaan	kerikal	kerikal/ Aspal	Aspal	Aspal
A. Standar Tradisional (art) **				
- lebar perkerasan aspal (m)	7,0	7,5	7,5	8,5
- lebar total perkerasan dan bahu (m)	8,0	8,5	8,0	7,0
- tipe permukaan	kerikal	kerikal/ kerikal	kerikal	kerikal
B. Standar Terjet **				
- lebar perkerasan aspal (m)	4,5	4,5	5,0	5,5
- lebar total perkerasan dan bahu (m)	5,0	6,5	7,0	6,5
- tipe permukaan	kerikal	Bursa/ Bursa kerikal	Bursa/ Bursa kerikal	kerikal
Catatan : * Jalur dengan LHR > 1500 disarankan untuk dikaji kembali ** Bedan datar/bergelombang *** Spesifikasi tersedia peralatan dan lensa yang sesuai - ekivalensi ekuivalen roda-4, diperlukan untuk perancangan manfaat				

Sumber: Petunjuk Teknis Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten Sk. No. 77/KPTS/Db/1990 Edisi Januari 1995

Untuk desain dan perhitungan biaya pekerjaan lebih lanjut, disamping KRLL, perlu diketahui jumlah kendaraan berat yang akan menggunakan ruas jalan tersebut.

Ada tiga bauran jenis kendaraan yang dipertimbangkan dinyatakan dalam bilangan desimal (.1, .2, .3) yang ditambahkan pada KRLL.

Kriteria Bauran Kendaraan Berat (BKB) diberikan pada Tabel 4.5.

Tabel 4.5 Kriteria Bauran Kendaraan Berat (BKB)

KODE	BAURAN KENDARAAN BERAT (BKB)	PROPORSI KENDARAAN BERAT TERHADAP TOTAL LHR
.1	Rendah	< 10%
.2	Sedang	10%-25%
.3	Tinggi	> 25%

Sumber: Petunjuk Teknis Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten Sk. No.77/KPTS/Db/1990 Edisi Januari 1995

3. Penaksiran biaya pekerjaan jalan.

Cara penaksiran biaya pekerjaan jalan dari matriks adalah sebagai berikut:

- a. tipe permukaan jalan, kondisi permukaan jalan, dan daya dukung tanah dasar (CBR) ditentukan pada baris-baris bagian atas matriks;
- b. harga CBR dan nomor desain perkerasan yang ada didapat dari matriks dan dimasukkan ke dalam kotak yang tersedia pada Formulir A1;
- c. dari kolom kiri Formulir A1 ditentukan rata-rata lebar perkerasan dan lebar total (perkerasan + bahu) dari ruas jalan yang bersangkutan, kemudian masukan untuk tiap segmen ke dalam kotak yang tersedia pada bagian kanan Formulir A1;
- d. pada bagian kiri matriks jumlah lalu lintas yang ada dalam LHR kendaraan roda-4 (jenis 8-15) ditentukan dari rangkuman data penghitungan lalu lintas di bagian bawah Formulir A1;
- e. pada matriks ditentukan daerah atau kotak (dibatasi dengan garis tebal) yang sesuai dengan kombinasi

menjadi nilai tak terdefinisi. Gambar yang sudah dibuat untuk diartikan di Formula A1 adalah sebagai berikut

1) Jika dalam suatu lingkaran terdapat dua titik yang dihubungkan dengan sebuah busur, busur pada suatu sudut dapat dinyatakan

2) Busur minor merupakan busur yang lebih kecil dari busur mayor. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat gambar berikut

3) Busur mayor merupakan busur yang lebih besar

4) Busur adalah suatu busur yang menghubungkan dua titik pada suatu lingkaran. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat gambar berikut

5) Busur adalah suatu busur yang menghubungkan dua titik pada suatu lingkaran yang dapat dibagi menjadi busur minor dan busur mayor. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat gambar berikut. Untuk busur yang lebih kecil dari busur mayor, maka busur yang lebih kecil tersebut adalah busur minor. Untuk busur yang lebih besar dari busur minor, maka busur yang lebih besar tersebut adalah busur mayor. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat gambar berikut

6) Busur adalah suatu busur yang menghubungkan dua titik pada suatu lingkaran yang dapat dibagi menjadi busur minor dan busur mayor. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat gambar berikut. Untuk busur yang lebih kecil dari busur mayor, maka busur yang lebih kecil tersebut adalah busur minor. Untuk busur yang lebih besar dari busur minor, maka busur yang lebih besar tersebut adalah busur mayor. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat gambar berikut

7) Busur adalah suatu busur yang menghubungkan dua titik pada suatu lingkaran yang dapat dibagi menjadi busur minor dan busur mayor. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat gambar berikut. Untuk busur yang lebih kecil dari busur mayor, maka busur yang lebih kecil tersebut adalah busur minor. Untuk busur yang lebih besar dari busur minor, maka busur yang lebih besar tersebut adalah busur mayor. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat gambar berikut

8) Busur adalah suatu busur yang menghubungkan dua titik pada suatu lingkaran yang dapat dibagi menjadi busur minor dan busur mayor. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat gambar berikut. Untuk busur yang lebih kecil dari busur mayor, maka busur yang lebih kecil tersebut adalah busur minor. Untuk busur yang lebih besar dari busur minor, maka busur yang lebih besar tersebut adalah busur mayor. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat gambar berikut

kegiatan tersebut, terutama penyediaan Kemudahan, terutama pada Komunitas A1:

- a. Bila faktor tersebut merupakan salah satu masalah, DKKP akan menentukkan dengan rekan-rekan pada lingkungan kerja kita akan melakukan wawancara dengan para ahli yang akan membantu kita pada:
 - k. Bila telah diteliti masalah tersebut, kita akan melakukan kembali untuk kita. Hal demikian karena keterbatasan dana pekerjaan penyanga & bila tidak akan.
 - c. Bila telah diteliti masalah tersebut, keperluan akan mulai di dipertahankan untuk melanjutkan KML. Untuk memulai dan bereskan kita haruslah mendapatkannya. Untuk melakukan ini, kami akan dapat di dapat di beberapa lokasi. Dengan demikian, kami akan dapat untuk lebih lanjut yang merupakan antara kepandaian.
4. Menentukan biaya pelaksanaan di antara:

Untuk menentukan biaya pelaksanaan kegiatan, dapat dilakukan perhitungan dengan sebuah program Microsoft Excel.

- a. 10 bagian dari dari Komunitas A1 diteliti jumlah total dan jumlah dari kegiatan
- b. Biaya pelaksanaan kegiatan yang diprediksikan untuk kegiatan di lingkungan di lingkungan tersebut.
- c. Daftar biaya kegiatan di lingkungan tersebut akan KML yang didapat dari masalah penelitian dalam "Tahap 1" di Daftar Biaya Kegiatan
- d. Biaya pelaksanaan kegiatan yang telah diteliti akan dituangkan pada tabel pada meter (tabel 4a). Setelah itu, akan kita dapatkan

berfungsi, maka biaya jembatan setiap meter semakin murah. Hal ini dikarenakan biaya yang dibayar akan semakin sedikit karena biaya material dengan semakin banyak kepala jembatan dan harga plastik sudah semakin murah.

Banyak lebih jelaskan dengan beberapa gambar perhitungan yang menyatakan bahwa semakin panjang jembatan (bertambah) biaya setiap meter akan semakin murah.

Biasa diketahui:

- a). Harga kepala jembatan = Rp. 10 juta/buah
- b). Harga pemasangan plastik sudah = Rp. 1 juta/m² lainnya.
- c). Tarifan harga setiap meter untuk panjang 100 meter jembatan = 10 meter
- d). Tarifan harga setiap meter untuk panjang 1000 meter jembatan = 10 meter

Kemungkinan:

- a). Harga kepala jembatan sebanyak dua buah adalah
 $2 \times 10 = \text{Rp. } 20 \text{ juta}$
- b). Harga setiap plastik sepanjang 10 meter adalah
 $10 \times 1 = \text{Rp. } 10 \text{ juta}$
- c). Maka biaya setiap pembuatan jembatan setiap meter adalah
 $20 \text{ juta} + 10 \text{ juta} = 30 \text{ juta}$
 $30 \text{ juta} : 3 = \text{Rp. } 10 \text{ juta/meter}$

3. a. Harga setiap jembatan selanjutnya dua kali adalah
 $Rp. 100.000.000,00$ juta
- b. Harga setiap jembatan selanjutnya 10 kali adalah
 $Rp. 1.000.000.000,00$ juta
- c. Maka biaya total pembangunan jembatan selanjutnya
 dua adalah 10 kali $Rp. 1.000.000.000,00$ juta
 dan selanjutnya 10 kali $Rp. 10.000.000.000,00$ juta
4. Harga setiap jembatan pembangunan diambil dari tabel biaya jembatan yang sesuai dengan jumlah tipe jembatan. Biaya total tiga jembatan didapat dari perkalian jumlah jembatan dengan harga yang tertera dari tabel biaya jembatan.
5. Maka dengan demikian didapat biaya yang dapat ditukan harga untuk total jembatan base case 1-3. Jembatan dasar yang dibangun apabila dalam pembangunan jembatan lain ada jumlah jembatan selanjutnya
6. Biaya total jembatan lain adalah biaya pembangunan jembatan lain yang sesuai dengan jumlah tipe jembatan, dikembahkan dengan biaya pembangunan jembatan selanjutnya, sehingga didapat harga yang dapat ditukan jembatan.

4.4 Penyusunan Program (Formally P2)

Penyusunan program adalah penyusunan program yang sudah ada yang bertujuan untuk meninjau ulang, mengidentifikasi dan mendeskripsikan lebih lanjut, review dari Formally A, dan untuk mengidentifikasi masalah dari masalah tersebut, untuk penemuan masalah-masalah dan

Minat. Untuk keperluan pengumpulan data dikumpulkan, kemudian dalam bentuk daftar dan dengan menggunakan daftar "daftar" pekerjaan dari masing-masing proyek.

Uraian yang mengenai kelas-kelas yang ada pada "Daftar" ini dijelaskan seperti di bawah ini:

- a. kelas 1-1 menunjukkan secara
- b. kelas 5-10 menunjukkan keseluruhan usulan proyek yang telah ditentukan;
- c. kelas 14-16 menunjukkan jenis-jenis biaya pekerjaan jalan dan jembatan yang ditunjukkan;
- d. kelas 27-31 menunjukkan hasil studi dan rekomendasi termasuk perhitungannya;
- e. kelas 32-34 menunjukkan keterangan mengenai situasi dan keadaan sebelum dan sesudah pelaksanaan, serta biaya-biaya yang ditunjukkan.

BAB V
HASIL ANALISIS STUDI KELAYAKAN RUAS JALAN
AIR BATU SUNGAI RENGIT

5.1 Hasil Survei Lapangan

5.1.1 Survei Pendataan Kondisi Jalan dan Penyalangan
Ruas Jalan (Formulir S1 dan Formulir S2)

Hasil survei pendataan kondisi jalan dan penyalangan ruas jalan Air Batu Sungai Rengit disajikan secara rinci pada Lembaran 1 sampai dengan Lembaran 38, dan ditunjukkan pada Tabel 5.1.

Tabel 5.1 Rangkuman hasil survai penjajagan kondisi jalan dan penyarangan ruas jalan

ANGKA KM.	PERKERASAN JALAN				KELANDAIAAN	JEMBATAN				GORONG-GORONG		PENGUNAAN TANAH		NO. FOTO
	ODOM	TJPE	KONDISI	LEBAR (M)		LEBAR+BAHU (M)	PANJANG (M)	LEBAR (M)	LRASI PAL. KM	JENIS PER.	PANGANG (M)	LOKASI PAL. KM	KIRI	
0,0-0,2	A	R	4,0	7,0	D	-	-	-	-	-	-	De	De	11:13
0,3	A	RB	4,0	7,0	D	-	-	-	-	-	-	De	De	-
0,4-0,5	A	R	4,0	7,0	D	-	-	-	-	-	-	De	De	4
0,6-0,8	A	RB	4,0	7,0	D	-	-	-	-	6,0	0,7	De	De	-
0,9-1,0	A	R	4,0	7,0	D	-	-	-	-	-	-	De	De	5
1,1	A	RB	4,0	7,0	D	-	-	-	-	-	-	De	De	-
1,2-1,6	A	R	4,0	7,0	D	-	-	-	-	-	-	De	De	6
1,7-2,7	A	RB	4,0	7,0	D	6,5	4,0	2,82	FBJ	6,0	1,7	De	De	7:8;9
2,8	A	R	4,0	7,0	D	-	-	-	-	-	-	De	De	-
2,9-3,5	A	RB	4,0	7,0	D	-	-	-	-	6,0	2,85	P	De	10:11
3,6	A	R	4,0	7,0	D	-	-	-	-	-	-	P	De	-
3,7-3,8	A	RB	4,0	7,0	D	-	-	-	-	-	-	P	De	-
3,9	A	R	4,0	7,0	D	-	-	-	-	-	-	P	De	-
4,0	A	RB	4,0	7,0	D	-	-	-	-	-	-	P	De	12
4,1	A	R	4,0	7,0	D	-	-	-	-	-	-	P	De	-
4,2-4,7	A	RB	4,0	7,0	D	7,0	3,5	4,7	FBJ	6,0	4,25	P	De	13:14; 15:16
4,8	A	R	4,0	7,0	D	-	-	-	-	-	-	P	P	-
4,9-5,2	A	RB	4,0	7,0	D	5,0	3,5	5,0	FBJ	6,0	5,65	P	P	17:18; 19:20; 21
5,3	A	R	4,0	7,0	D	-	-	-	-	-	-	P	P	-
5,4-5,6	A	RB	4,0	7,0	D	-	-	-	-	6,0	6,45	P	P	22
5,7-5,9	A	R	4,0	7,0	D	-	-	-	-	-	-	P	P	-
7,0	A	RB	4,0	7,0	D	-	-	-	-	-	-	P	P	23
7,1	A	R	4,0	7,0	D	-	-	-	-	-	-	P	P	-
7,2-7,5	A	RB	4,0	7,0	D	5,0	3,5	7,4	FBJ	-	-	P	P	24:25
8,0-8,5	A	PE	4,0	7,0	D	-	-	-	-	6,0	8,05	De	De	26:27; 28:29; 30
										6,0	8,15			
										6,0	8,31			
										6,0	8,73			

CATATAN:

1. Angka kilometer odom diberikan berdasarkan perubahan kondisi permukaan jalan.
2. Penentuan penulisan kondisi permukaan jalan untuk lebih jelas diberikan pada Lampiran 1-15
3. A = Aspal
4. R = Rusak
5. RB = Rusak Berat
6. D = Datar
7. FBJ = Pembangunan Jembatan Baru
8. De = Desa
9. P = Perkebunan

Sumber: Formulir S1 dan S2, disurvei berdasarkan Petunjuk Teknis dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten SK. No. 77/KPTS/Db/1990 Edisi Januari 1995

A. Contoh unsur penilaian kualitatif permukaan jalan

Penilaian kualitatif permukaan jalan adalah berdasarkan pertimbangan subjektif pengguna.

Diketahui:

Dari 100 meter jalan didapat data permukaan sebagai berikut:

1. lubang/lubang (P) = 0% jalan
2. gopokan (C) = 4% jalan
3. rusak-erat (S) = 4% jalan
4. rata-bekas rata (K) = 10% jalan
5. kondisi jalan jalan (D) = lebih rendah 0,5 m dari perkerasan

6. kondisi kemiringan jalan (K) = jalur tidak sesuai benyelenteng:

a. Dari Tabel 4.2 didapat:

- K = 0% tingkat kemakuan adalah Buruk = 0
- C = 4% tingkat kemakuan adalah Sedang = 2
- D = 4% tingkat kemakuan adalah Sedang = 2
- K = 1% tingkat kemakuan adalah Baik = 3

b. Dari Formulas 11 kelas 1 didapat:

- K = nilai lebih rendah 0,5 m dari perkerasan, nilai rata-rata 1, jalan lebih rendah kemuan dari 10 cm maka tingkat kemakuan adalah Buruk = 0

c. Dari Formulas 11 kelas K didapat:

- K = kemiringan jalan jalur tidak sesuai dengan tingkat kemakuan adalah Buruk = 0

- d. Untuk kondisi permukaan jalan aspal dengan 100 m panjang, maka: $\text{Pengukuran} = 100 \times 2 = 200$ meter
- e. Untuk kondisi permukaan jalan aspal dengan 100 m panjang, maka: $\text{Pengukuran} = 100 \times 2 = 200$ meter
2. Untuk cara pengalihan arus searah
- Tingkat pekerjaan ditentukan berdasarkan pengalihan lajur, yaitu jumlah busur 180 derajat, setiap 100 m, yang diperlukan pada jalan.

Diketahui:

- a. Jarak panjang ruas jalan = 100 m
 b. Panjang busur setiap 100 meter adalah dari titik awal ke titik akhir pada Formulas 11

Denyutannya:

Pengalihan busur setiap 100 m mempunyai 180° dan 180° dalam putaran.

jadi: $\text{Pengukuran} = 180 \times 2$

$$= 360 \text{ busur}$$

Jadi Formulas 11 busur akan bawah didapat:

17,0 – 10, maka jumlah tingkat pekerjaan adalah Peringkat.

5.1.2 Survei Penyusunan Angka Odometer Kendaraan Survei

Salah satu cara untuk menentukan faktor penyusutan odometer (M) kendaraan survei adalah Jalan Negara atau Jalan Persegi. Hasil Survei dari pengukuran pada Odometer pada Jalan Negara dan dari perubahan angka odometer kendaraan survei diberikan pada Tabel 5.2.

Tabel 5.2 Hasil survai pembacaan angka odometer dan patok kilometer Jalan Negara

Pembacaan Angka Odometer Kendaraan Survai	Pembacaan Patok Kilometer Pada Jalan Negara
0,0	10
1,1	11
2,2	12
3,3	13
4,4	14
5,6	15
6,7	16
7,8	17
8,9	18
10,0	19
11,1	20

Sumber: Formulir S3 disurvei berdasarkan Petunjuk Teknis Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten SK. No. 77/KPTS/Db/1990 Edisi Januari 1995

Contoh cara menentukan FPO kendaraan survai adalah:

Diketahui:

- a. Panjang pembacaan patok kilometer Jalan Negara = 10 Km
- b. Pembacaan odometer kendaraan survai terhadap 10 Kilometer Jalan Negara = 11,1

Penyelesaian:

1. Selisih jarak perjalanan = $11,1 - 0 = 11,1$
2. Jadi FPO = $10 \text{ Km} / 11,1 \text{ Km} = 0,9$

5.1.3 Survai Kecepatan (Formulir S4)

Hasil survai kecepatan yang normal dan nyaman sesuai kondisi jalan dan mengikuti kecepatan rata-rata kendaraan lain diberikan pada Lampiran 32-33 dan dirangkumkan pada Tabel 5.3.

Tabel 5.3 Rangkuman hasil survai kecepatan

ANGKA KM. ODOM	TIPE/KONDISI PERMUKAAN	BERHENTI		JARAK TEMPUH (M)	WAKTU TEMPUH (det) (M)	KECEPATAN (Km/J)
		ALASAN	LAMANYA (det)			
0,0-0,2	A/R	-	-	300	60	18
0,3	A/RE	-	-	100	60	6
0,4-0,5	A/R	PB	60	200	120	6
0,6-0,8	A/RE	-	-	300	240	4,5
0,9-1,0	A/R	PB	60	200	120	6
1,1	A/RE	-	-	100	60	6
1,2-1,6	A/R	-	-	500	180	10
1,7-2,7	A/RE	JS	60	1100	900	4,4
2,8	A/R	PK	30	100	60	6
2,9-3,5	A/RE	-	-	700	720	3,5
3,6	A/R	LL	40	100	60	6
3,7-3,8	A/RE	-	-	200	120	6
3,9	A/R	PB	25	100	60	6
4,0	A/RE	-	-	100	60	6
4,1	A/R	PE	40	100	60	6
4,2-4,7	A/RE	JS	120	600	540	4
4,8	A/R	LL	35	100	60	6
4,9-6,2	A/RE	JS	540	1400	1500	3,36
6,3	A/R	PB	25	100	60	6
6,4-6,6	A/RE	-	-	300	300	3,6
6,7-6,9	A/R	-	-	300	120	9
7,0	A/RE	-	-	100	60	6
7,1	A/R	LL	20	100	60	6
7,2-9,5	A/RE	JS	300	2300	2400	3,45

CATATAN:

PB = Kendaraan Penumpang Berhenti
 JS = Jembatan Sempit
 PK = Fejalan Kaki
 LL = Lain-lain (khusus)
 A/R = Aspal/Rusak
 A/RE = Aspal/Rusak Berat

Sumber: Formulir S4 disurvei berdasarkan Petunjuk Teknis Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten SK. No.77/KPTS/Db/1990 Edisi Januari 1995

A. Carilah cara menentukan kecepatan kendaraan sesuai diketahui:

Pada kondisi jalan rusak didapat:

a. jarak tempuh (v) = 300 m

b. waktu tempuh (t) = 340 det.

Penyelesaian:

$$v = \frac{jarak}{waktu} = \frac{300 \text{ m}}{340} = 0,88 \text{ Km/det}$$

B. Carilah cara menentukan kecepatan rata-rata kendaraan sesuai pada seluruh kondisi jalan rusak yang telah di susunkan pada Jalan Air Batu Sungai Serang.

Diketahui:

a. Kondisi jalan jalan rusak = 200 Km

b. Waktu waktu tempuh = 1400 det

Penyelesaian:

$$v = \frac{jarak}{waktu} = \frac{200 \text{ Km}}{1400} = 0,14 \text{ Km/det}$$

5.1.4. Servis Lalu Lintas (Formulir S5A; S5B; S5C)

Hasil survei pemeliharaan lalu lintas yang dilakukan dengan menggunakan tipe bentuk jalan diberikan sebagai contoh pada lampiran 5d.13. Formulir S5A, S5B, S5C akan dikumpulkan pada Tabel 5.14.

Tabel 5.4 Hasil survai penghitungan lalulintas

NO.	Tipe PENAKAT JALAN	JUMLAH SUB TOTAL LALULINTAS SELAMA 12 JAM BUKAN HARI PASAR	JUMLAH SUB TOTAL LALULINTAS SELAMA 12 JAM HARI PASAR
1	Pejalan kaki	98	65
2	Sepeda	117	141
4	Sepeda dengan barang	10	27
7	Sepeda motor	47	72
8	Pick-up open	4	14
9	Pick-up barang	3	6
11	Truk ringan	66	53
12	Truk sedang	5	8
14	Sedan/jesp	22	25
1-4	Sub Total	136	231
7	Sub Total	47	72
8-14	Sub Total	105	106
1-14	Sub Total	337	409

Sumber: Formulir S5A; S5B; S5C berdasarkan Petunjuk Teknis Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten SK. No.77/KPTS/Db/1980 Edisi Januari 1995

5.1.5 Survai Penyebaran Penduduk dan Hambatan Lalulintas (Formulir S7 dan Formulir S8)

Hasil survai data penyebaran penduduk didapat dengan cara langsung menanyakan kepada Camat Kecamatan Talang Kelapa. Sedangkan lokasi hambatan lalulintas diukur dari pangkal ruas jalan. Adapun hasil survai penyebaran penduduk dan hasil survai hambatan lalulintas secara rinci diberikan pada Lampiran 63-65 (Formulir S7 dan S8) dan dirangkumkan pada Tabel 5.5.

Tabel 5.5 Hasil survei penyebaran penduduk dan hambatan lalulintas

NAMA KAMPUNG	JUMLAH PENDUDUK	LOKASI HAMBATAN LALULINTAS		PEKERJAAN UTAMA JALAN TERTUTUP	TINGKAT HAMBATAN AKSES	LOKASI PASAR	
		NAMA	KM			NAMA PASAR	KM DARI PASAR
Air Batu	7384	-	-	-	-	-	-
Talang Debuk	321	-	-	-	-	-	-
Sungai Rengit	4667	S. Rengit	5,7	Jembatan Rusak Berat	1	Pelembang	26,7

Sumber: Formulir S7 dan S8 disurvei berdasarkan Petunjuk Teknis Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten SK.No.77/KPTS/Db/1990 Edisi Januari 1995

5.2 Hasil Analisis

5.2.1 Analisis Manfaat Berdasarkan Data Lalulintas

Hasil analisis berdasarkan data lalulintas, status evaluasi ruas jalan Air Batu-Sungai Rengit adalah kelaysakan tinggi untuk pekerjaan berat termasuk di dalamnya pembangunan jembatan baru sebanyak 6 buah dengan lantai dan gelagar beton. Hasil analisis secara rinci diberikan pada Lampiran 66-67 (Formulir A1 dan A2).

Rangkuman hasil perhitungan biaya pekerjaan berat ruas jalan Air Batu-Sungai Rengit sepanjang 8,5 kilometer diberikan pada Tabel 5.6.

Tabel 5.6 Rangkuman hasil perhitungan biaya pekerjaan berat

J A L A N								
PANDANG PROYEK (KM)	JENIS PEYERCAAN	LEBAR (M)	NOMOR DEKRAIN PERPERSEAN	LEBAR (M)	LEBAR-BANU (M)	KONSTRUKSI LAPIS PERMULYAN	HARGA SATUAN PK / P (Rp JUTA/KM)	BIAYA SEGMENT PK / H (Rp JUTA/KM)
8,5	PK / H	8	3	4,0	7,0	Pen. Macadam	173 / 12,2	1445,5 / 103,7

Sumber: Formulir A1 dan Matriks pekerjaan jalan

Rangkuman hasil perhitungan biaya pembangunan jembatan baru sebanyak 6 buah dengan lantai dan gelagar beton diberikan pada Tabel 5.7.

Tabel 5.7 Rangkuman hasil perhitungan biaya pembangunan jembatan baru

J E M B A T A N							
LOKASI (KM)	JENIS PEKERJAAN	JENIS JEMBATAN	LEBAR (M)	PANJANG (M)	KONSTRUKSI JEMBATAN	BIAYA JUTA/M	BIAYA Rp. JUTA
2,27	PBJ	4b	6,0	6,5	Beton	24,5	159,5
4,23	PBJ	4b	6,0	7,0	Beton	23,4	163,9
4,50	PBJ	4b	6,0	5,0	Beton	27,9	139,5
4,86	PBJ	4b	6,0	9,0	Beton	18,9	170,5
5,49	PBJ	4b	6,0	6,0	Beton	25,7	153,9
6,66	PBJ	4b	6,0	5,0	Beton	27,9	139,5
TOTAL BIAYA JEMBATAN (Rp.JUTA) = 926,8							
KETERANGAN:							
PBJ = Pembangunan Jembatan Baru							
4b = Lantai dan gelagar beton dengan lebar lajur 6m							

Sumber: Formulir A1 dan Matriks pekerjaan jembatan

Rangkuman hasil manfaat lalulintas dan hasil evaluasi proyek diberikan pada Tabel 5.8.

Tabel 5.8 Rangkuman hasil manfaat lalulintas dan evaluasi

KENDARAAN (KARLL)	TOTAL LHR EKIVALEN RODA-4	MANFAAT LALULINTAS (Rp.JUTA/km)	BIAYA TOTAL DALAN+JEMBATAN (Rp. JUTA/km)	NPV (Rp. JUTA/km)	STATUS EVALUASI PROYEK	REKOMENDASI	
						PEK.	BIAYA (JT)
135	176	256,6	232,04	24,56	III	H	103,7
KETERANGAN:							
KARLL = Kelas Rencana Lalulintas							
LHR = Lalulintas Harian Rata-rata							
NPV = Net Present Value/Nilai Tunai Bersih (Sekarang)							
III = Selisihan Tinggi (NPV/km > 20 juta)							
H = Pekerjaan Penyangga							

Sumber: Formulir A1 dan Tabel Penuntun Manfaat Lalulintas

A. Untuk menentukan besarnya biaya perjalanan jalan dari rumah bapak ke kantor yang ada pada 1,7.18 dituliskan:

- Tipe pekerjaan jalan adalah Aspal dan kerucut. Kuruk
= Papan.
- OKK = 5
- Nomor Papan Berkerman = 1
- BBH kendaraan code 4 (dari Papan 1r A3) = 135

Penyelesaian:

- Angka 135 dipindahkan pada waktu pekerjaan jalan, ditambah dari kerucutan ke kerucut hingga persis tepat berada di bawah kerucut.
- Biaya pekerjaan jalan, yaitu minimum pekerjaan, lebar minimum, kerucutan lebar, dan kerucut kerucutan totalitas adalah yang tertera di atas dan garis tebal yang ada adalah 3 dituliskan.
- Nilai yang ada di dalam batas kecil adalah biaya pekerjaan penyanga (Rp. Juta/km) = 1215.
- Nilai yang ada pada nomor 4 adalah biaya untuk pekerjaan dari lebar minimum yang dituliskan (Rp. Juta/km) = 135.
- Nilai tanpa pekerjaan (Rp. Juta/km) = 110.
- Karena lebar alas jalan Air Dali dengan kerucut dan maka biaya yang didapat harus ditambahkan dengan biaya pekerjaan, sehingga biaya total pekerjaan jalan adalah kilometer = $110 + 135 + 135$ juta/km.
- Biaya total proyek untuk pekerjaan beton (BBH) adalah $135 + 135 = 270$ juta.

3. Elemen tabel adalah sebagai berikut: a) sel dan b) baris dan kolom.
4. Contoh gambar mendatar: a) secara mendatar b) tabel dan pada Tabel Mendatar. Hal-hal yang diketahui:
- Pada permukaan jalan: 4 (Apa)
 - Kondisi permukaan jalan: 1 (Banyak Berat)
 - Total LHK ekuivalen pada 4 (Formulas A1) = 100
- Penyelesaian:
- Plotkan pada Tabel Mendatar. Tabel ini akan berisi 4.
 - Baris pada horizontal ke kanan, pada baris di bawah nilai total LHK ekuivalen atau bisa berada Mendatar 10 = 1000, harga 1000 diperoleh untuk menetapkan nilai manfaat. Jumlah ini (Ep. 1000) yang akan dibagi.
5. Contoh gambar mendatar: a) secara mendatar b) tabel dan pada Tabel Mendatar.
- Diketahui:
- Jembatan kayu panjang 4 km dan lebar 4,0 m dan akan diisi dengan berat
 - Ditanyakan: pembuatannya jembatan baru dengan torsi dan selasar beton

Ditanyakan:

1. Labor: Labor jembatan = 1000000 (lihat sub bab 10.3.4 Tabel 10.1)

Dari matriks tersebut didapat:

1. tipe jembatan 40

2. radius jembatan yang ada = 9,5 m ber

kemungkinan dipertimbangkan untuk meminimalkan biaya pembangunan jembatan baru, yaitu

$$\begin{aligned} 10 &= R_1 + R_2 + 1 \\ 1000000 &= 20000R_1 + 30000R_2 \\ R_1 &= 10 - R_2 - 1 = 9 - R_2 \end{aligned}$$

Kami akan membangun jembatan baru = 21,55 juta/m

3. Kami membangun jembatan baru, maka kita pilihkan mana harga dibangun jembatan tersebut, yaitu jembatan tipe 3 dengan biaya (Rp./juta/m) = 1,99

4. Jadi total biaya pembangunan jembatan baru untuk 10 buah jembatan adalah:

$$\begin{aligned} &= (22,55 + 1,99) \times panjang rencana jembatan \\ &= (22,55 + 1,99) \times 9,57 \text{ m} = 166,8 \text{ juta} \end{aligned}$$

D. Cara menentukan status evaluasi proyek

Diketahui,

1. Jika biaya awal jalan dan jembatan dikatakan cost

$$C(0) = 200,00 \text{ juta/km}$$

2. Jika manfaat dikatakan benefit (B) = 208,0 juta/km

Ditanyakan,

Jadi nilai tanah bernilai (pekarangan) adalah,

$$NPV/km = B - C$$

$$NPV/km = 208,0 - 200,00 = 8,00 \text{ juta/km}$$

$$NPV = 8 \times 24,5 \text{ juta} = 20 \text{ juta} > \text{kelompok tingkat (111)}$$

5.2.2 Analisis Manfaat Berdasarkan Data Kependudukan (Formulir A1 dan A3)

Hasil analisis berdasarkan data kependudukan, status evaluasi proyek adalah kelayakan rendah untuk pekerjaan berat termasuk di dalamnya pembangunan jembatan baru sebanyak 1 buah dengan lantai dan gelagar beton. Hasil analisis secara rinci diberikan pada Lampiran 68-69 Formulir A1 dan A3.

Rangkuman hasil perhitungan biaya pekerjaan jalan dan jembatan diberikan pada Tabel 5.9 dan Tabel 5.10.

Tabel 5.9 Rangkuman hasil perhitungan biaya pekerjaan berat

J A L A N								
LOKASI PROYEK (KM)	JENIS PEKERJAAN	JDR	NOMOR DEBATN PERKERANGAN	LEBAR (M)	LEBAR+BARU (M)	KONSTRUKSI LAPIS PERKERANGAN	HARGA SATUAN PK / H (Rp. JUTA/KM)	BIAYA BERSAMA PK / H (Rp. JUTA/KM)
1,2	Pk / H	E	4	4,0	7,0	Fen. Macadam	120 / 12,0	221,4 / 21,96

Sumber: Formulir A1 dan Matriks pekerjaan jalan

Tabel 5.10 Rangkuman hasil perhitungan biaya pembangunan jembatan baru

J E M B A T A N							
LOKASI (KM)	JENIS PEKERJAAN	JENIS JEMBATAN	LEBAR (M)	PANJANG (M)	KONSTRUKSI JEMBATAN	BIAYA JUTA/M	BIAYA Rp. JUTA
6,66	PBJ	3b	5,0	3,5	Beton	20,0	100,0
TOTAL BIAYA JEMBATAN (Rp. JUTA) = 100,0							
KETERANGAN: PBJ = Pembangunan Jembatan Baru 3b = Lantai dan gelagar beton dengan lebar lajur 3,5m							

Sumber: Formulir A1 dan Matriks pekerjaan jembatan

Rangkuman hasil manfaat perjalanan berdasarkan data kependudukan dan hasil evaluasi proyek diberikan Pada Tabel 5.11.

Tabel 5.11 Rangkuman hasil manfaat perjalanan berdasarkan data kependudukan dan hasil evaluasi proyek

TOTAL PENDUDUK TERLAYANI PROYEK (PB+PC)	LOKASI HAMBATAN		JUMUDI TINGKAT PERJALANAN	TOTAL PERJALANAN	MANFAAT PERJALANAN PER KM (JUTA)	TOTAL MANFAAT PERJALANAN REF KM (JUTA)	BIAYA PERELINGKARAN (JUTA/KM)	TOTAL MANFAAT BRUTO (JUTA/KM)	TOTAL BIAYA JALAN+ JEMBATAN (JUTA/KM)	NPV (JUTA/KM)	STATUS EVALUASI
	DARI KM	KE KM									
4667	5,7	5,5	52	242664	892	218	28	188	179	9	*
KETERANGAN:											
PB = Jumlah penduduk yang terlayani proyek di sepanjang ruas jalan yang diteliti											
PC = Jumlah penduduk yang terlayani proyek di arah cabang ruas jalan yang diteliti											
NPV = Net Present Value (Nilai tunai bersih sebarang)											
* = kelayakan rendah (NPV = 0-9 juta)											

Sumber: Formulir A1 dan A3 (Lampiran 68-69)

A. Contoh cara menentukan total manfaat perjalanan setiap kilometer

Diketahui:

- Penduduk terlayani proyek = 4667
- Tingkat hambatan akses = 1 (Formulir S8)
- Panjang segmen terhambat = 1,8 Km < 5 Km
- Dari kotak D Formulir A3 didapat manfaat perjalanan setiap kilometer = 892
- Dari kotak E Formulir A3 didapat:
 - lokasi terhambat ke pusat kegiatan luar = 26,7 Km
 - didapat tingkat perjalanan = 52

Penyelesaian:

Total manfaat per kilometer selanjutnya = 400 juta/Km
dikurangi

$$400 - 100 - 200 = 100$$

B. Cara menentukan biaya pemeliharaan setiap kilometer
Diketahui:

a. Penunjuk layanan proyek = 4000

b. Tingkat lambatan akses = 1

Penyelesaian:

Jarak ke titik B Perantara A: Jaraknya adalah 1. Biaya
pemeliharaan = 300 juta/Km

C. Cara lain cara menentukan total manfaat Lanta
Diketahui:

a. Total manfaat per kilometer = 200 juta/Km

b. Biaya pemeliharaan = 120 juta/Km

Penyelesaian:

$$\text{Total manfaat Lanta} = 200 - 120 = 80 \text{ juta/Km}$$

D. Cara lain cara menentukan status evaluasi proyek
Diketahui:

a. Biaya total biaya dan hambatan (C) = 100 juta/Km

b. Total manfaat (A) = 120 juta/Km

Penyelesaian:

$$B/C/Km = B - C$$

$$B/C/Km = 120 - 100 = 20 \text{ juta/Km}$$

$$B/C = 20 \text{ juta/Km} > 0 \text{ juta} \quad \text{Kelayakan sudah > 0}$$

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

1. Kondisi permukaan ruas Jalan Air Batu Sungai Kemtit adalah rusak berat, kerusakan jalan secara umum hanya merupakan kerusakan perkerasan. Panjang ruas jalan adalah 3,5 kilometer dan terdapat 6 buah jembatan kayu dengan kondisi rusak berat.
2. Berdasarkan hasil analisis studi kelayakan yang dilakukan menunjukkan bahwa analisis tingkat pekerjaan berat untuk pekerjaan jalan dan pembangunan jembatan baru layak direalisasikan.
3. Biaya total pekerjaan jalan sepanjang 3,5 kilometer adalah Rp. 1045,5 juta dengan konstruksi perkerasan lapis penetrasi Macadam. Bila tidak tersedia dana dapat direkomendasikan untuk pekerjaan penyanggas dengan total biaya Rp. 103,7 juta.
4. Biaya total pembangunan jembatan baru dan jembatan pemertama yang masing-masing sebanyak 6 buah adalah Rp. 828,37 juta dengan konstruksi lantai dan selangkar dari beton.

4. Dengan analisis arus jalan Air Batu - Gunung Rengit dapat dilihat hasil analisis yaitu kelengkapan rencana yang ditentukan berdasarkan tingkat labelisasi dengan nilai arus bernilai (NPV) = 54,50 juta/Km, dan berdasarkan kepentingan adalah kelengkapan rencana dengan nilai arus bernilai (NPV) = 9 juta/Km.

6.2 Saran

1. Survei pendahuluan kondisi jalan dan penyediaan arus jalan hendaknya dilaksanakan dengan cermat dan teliti agar akurat, karena pada survei ini penilaian kerusakannya hanya berdasarkan penilaian subjektif surveyor.
2. Pada analisis pekerjaan jalan hendaknya diberikan rincian biaya pekerjaan untuk kontraktor, pemeliharaan yang lain, bukan hanya biaya pekerjaan untuk kontraktor saja saja pemeliharaan. Biasanya, kelas road dan volume pemeliharaan yang ada pada waktu survei kurang tepat dijadikan sebagai acuan untuk saat mendatang.
3. Pada analisis pekerjaan jembatan hendaknya diberikan rincian biaya untuk pekerjaan pemeliharaan, bukan hanya biaya pekerjaan untuk pembangunan jembatan saja dan biaya penggantian bahan-bahan akses jembatan.

DAFTAR PUSTAKA

1. Direktorat Jenderal Bina Bangun, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 28 Tahun 1985, Tentang Jalan*, Badan Penerbit, Pekerjaan Umum, Jakarta, 1985.
2. Direktorat Jenderal Bina Bangun, *Petunjuk Teknik Perencanaan dan Penyusunan Program Jalan Kabupaten SK No. 77/KPTS/DI/1990, Edisi Januari 1995*, Badan Penyelidik Pekerjaan Umum, Jakarta, 1995.
3. Direktorat Jenderal Bina Bangun, *Petunjuk Teknik No. 1023/T/BL/1994, Spesifikasi Jalan Kabupaten*, Badan Penyelidik Pekerjaan Umum, Jakarta, 1995.
4. Direktorat Jenderal Bina Bangun, *Undang-Undang Republik Indonesia No. 13 Tahun 1980, Tentang Jalan*, Badan Penyelidik Pekerjaan Umum, Jakarta, 1984.
5. Direktorat Jenderal Pembangunan Daerah, *Petunjuk Pelaksanaan INPRES Bantuan Pembangunan Daerah Tingkat II*, Badan Penyelidik Pemerintahan Dalam Negeri, Jakarta, 1991.
6. Anonimous, *Undang-Undang, Konstruksi Jalan Rayon Rambu Remaja*, Pekerjaan Umum, Jakarta, 1997.
7. P. Jagan, *Ekonomi Teknik Seri Teknik Transportasi*, Penerbit Arif Anand, Yogyakarta, 1999.

Selasa 28/3 99
ke. 14.00

**HASIL
SURVEY DAN EVALUASI
032 AIR BATU - SUNGAI RENGIT
KABUPATEN MUSI BANYUASIN (16.06)
SUMATERA SELATAN**

TAHUN 1996

LAMPIRAN 1

SURVAI PENJAJAGAN KONDISI JALAN

S1

KABUPATEN : Musi Banyuasin DISURVAI OLEH : Radi dan Susi FAKTOR PENYESUAI ODOMETER : 0,9

TANGGAL : 16 Des 1996 TIPE KENDARAAN : JEEP TANGGAL S3 : K-12'96

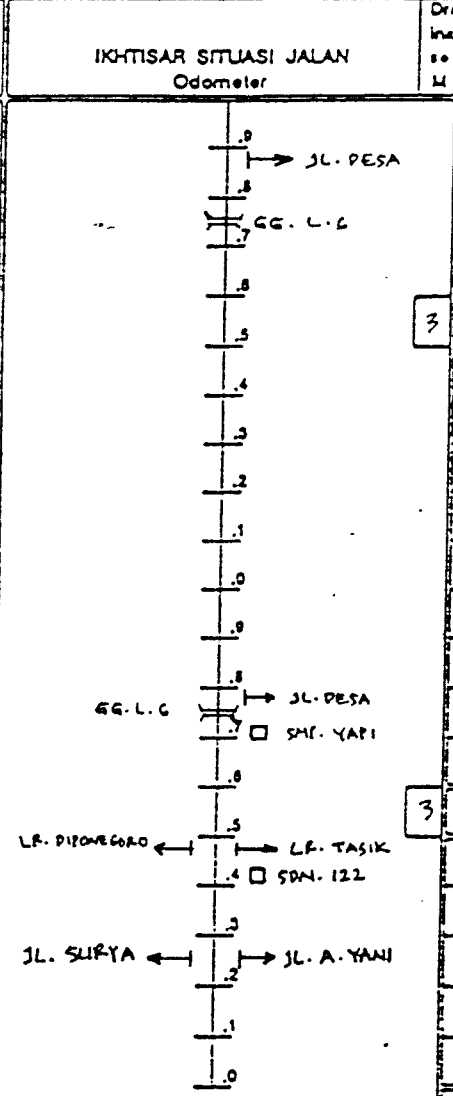
NO. RUAS : 032 NO. POLISI : B6 1917 AR KM. ODOM : 1,9

NAMA RUAS : Air Batu Sungai Rengit KM. YSD (MANGSUDAH DISESUAIKAN) : 1,71

HAL: 1 DARI: 5

TITIK PENGENAL UJUNG RUAS
Sungai

WAKTU	ANG-KA KM ODOM	KM YSD	PERMUKAAN JALAN			No. lo to
			TI pe	Kon. A	Lbar (m)	
	1,9	1,7	A	RB	4	
	1,8	1,6	A	RB	4	
	1,7	1,5	A	RB	4	
10.22	1,6	1,4	A	R	4	
10.20	1,5	1,35	A	R	4 +	
	1,4	1,26	A	R	4	
	1,3	1,17	A	R	4	
	1,2	1,08	A	R	4	
10.17	1,1	0,99	A	RB	4	
10.15	1,0	0,9	A	R	4 +	
	0,9	0,81	A	R	4	
10.13	0,8	0,72	A	RB	4	
	0,7	0,63	A	RB	4	
	0,6	0,54	A	RB	4	
10.08	0,5	0,45	A	R	4 +	
	0,4	0,36	A	R	4	
10.06	0,3	0,27	A	RB	4	
10.05	0,2	0,18	A	R	4	
	0,1	0,09	A	R	4	
10.00	0,0	0,0	A	R	4 + +	



Dr. In. H	Lbng B	Lpok C	Retak D	Alur E	Bahu L	Kmrng K	PE NI	KONDISI JSTAN	
								Pjg (m)	Jns Pkl
	4	3	3	3	3	3	19		
	4	4	3	3	3	3	20		
	4	4	3	3	3	3	20	6,0	GG
	3	3	2	2	3	3	16		
3	2	3	2	2	3	3	15		
	2	2	4	2	3	3	16		
	2	2	4	2	3	3	16		
	4	2	2	2	3	3	16		
	4	3	3	3	3	3	19		
	2	2	2	2	3	3	14		
	4	3	2	3	3	3	18		
	4	2	3	4	3	3	19		
	3	3	3	4	3	3	19	6,0	GG
	3	3	3	4	3	3	19		
3	3	3	3	3	3	3	18		
	3	3	3	3	3	3	18		
	4	4	3	3	3	3	20		
	3	3	3	3	3	3	18		
	3	2	2	1	3	3	14		
	3	2	2	1	3	3	14		

AWAL ODOM : 0,0 TITIK PERMUKAAN : A: Aspal B: Batu K: Kerikil T: Tanah

KONDISI PERMUKAAN : B: Baik S: Sedang R: Rusak RD: Rusak Berat

Jalan Nasional Km. 20
TITIK PENGENAL PANGKAL RUAS

URUNGAN : 01/12/19/1/15 PEKERJAAN JEMBATAN : POJ/PAJ/PJJ/GO

--> Lihal Duku Pebanyak Teknik Tugas 2A

A KONDISI PERMUKAAN (Jalan Aspal)	L BAHU JALAN (Jalan Aspal)	K KEMERANGAN JALAN
D. Tekstur rapat	1. Bentuk baik + kemiringan	1. 4%-2%
S. Tekstur terbuka	2. Kemiringan buruk	2. 2%-Flat
R. Kecer dan berkelupas	3. Tinggi/rendah < 10 cm	3. Datar tak merata
RD. Pecah & mengkilap	4. > 10cm/tdk ada	4. Tak ber bentuk

KODE SITUASI LAPANGAN

∩ : Belokan tajam ke kiri	⊥ : Simpang tiga
∪ : Belokan tlm ke kanan	⊥ : Simpang empat
/ : Tanjakan terjal	≡ : Jembatan
\ : Turunan curam	⊙ : Sumpai tanpa jst
Δ : Pasar	⊙ : Batas desa
○ : Pusat desa	≡ : Jalan negprop
— : kumpang	— : Jalan lainnya

KERUSAKAN PERMUKAAN: % LUAS

TIPE KERUSAKAN	1	2	3	4
B Lubang-lubang	0-1	1-5	5-15	> 15
C Logokan	0-5	5-10	10-50	> 50
D Retak-retak	0-3	3-12	12-25	> 25
E Alur bekas roda	0-3	3-5	5-25	> 25

PAL KM (YSD) : 0,0 PENILAIAN : 3 8-10 Rutin 11-16 Periodik > 16

Asal : 1,7 Akhir : 3 Drain. : 17,4 R : 1 S : 1 B : 1 As-U : 1 Or-Lv : 1 Jst : 1 Draini Cmar : 1 H : 1 PK : 1

TOK BERASPAL

F Lubang-lubang	0-3	3-10	10-25	> 25
G Titik & lembek	0-3	3-10	10-25	> 25
H Erosi permukaan	0-3	3-10	10-25	> 25
I Alur bekas roda	0-5	5-15	15-50	> 50
J Bergelombang	0-3	3-10	10-50	> 50

LAMPIRAN 2

SURVAI PENJAJAGAN KONDISI JALAN

S1

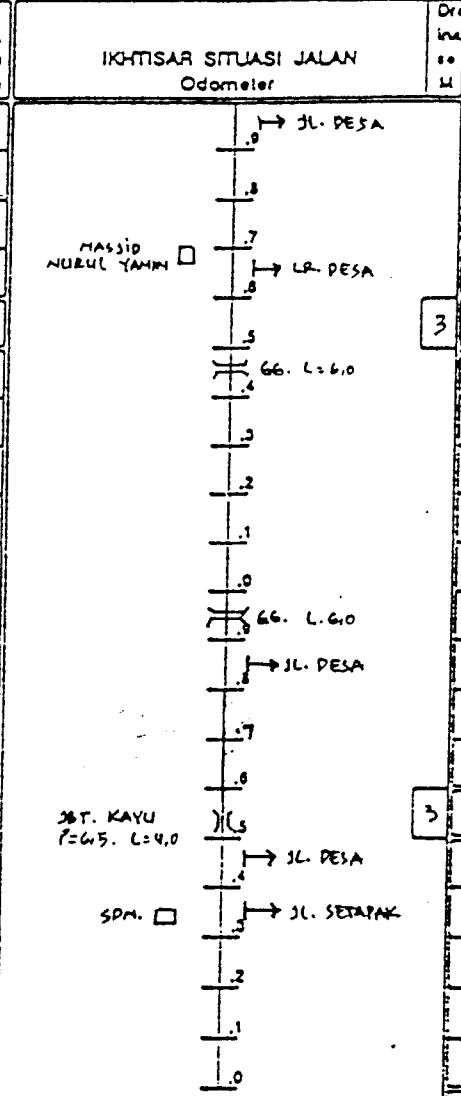
KABUPATEN : Musi Banyuasin DISURVAI OLEH : Rodi dan Susi
 TANGGAL : 16 Des 1996 TIPE KENDARAAN : JLRP
 NO. RUAS : 032 NO. POLISI : BG. 1917 AP
 NAMA RUAS : Air Batu Sungai Rengit
 PANGKAL RUAS : UJUNG RUAS

FAKTOR PENYESUAI ODOMETER : 0,9
 TANGGAL S3 : 16-12-96
 KM. ODOM : 3,9
 KM. YSD (MANGSUDAH DISESUAKAN) : 3,51

HAL: 2 DARI: 5

TITIK PENGENAL UJUNG RUAS
Sungai

WAKTU	ANG-KA KM ODOM	KM YSD	PERMUKAAN JALAN			No. la to
			TI pe	Kon. A	Lbar (m)	
10.55	3.9	3.51	A	R	4	
10.54	3.8	3.42	A	RB	4	
	3.7	3.33	A	RB	4	
10.52	3.6	3.24	A	R	4	
10.51	3.5	3.15	A	RB	4 +	
	3.4	3.06	A	RB	4	
	3.3	2.97	A	RB	4	
	3.2	2.88	A	RB	4	
	3.1	2.79	A	RB	4	
10.40	3.0	2.7	A	RB	4 +	
	2.9	2.61	A	RB	4	
10.37	2.8	2.52	A	R	4	
10.36	2.7	2.43	A	RB	4	
	2.6	2.34	A	RB	4 +	
10.33	2.5	2.25	A	RB	4 +	
	2.4	2.16	A	RB	4	
	2.3	2.07	A	RB	4	
	2.2	1.98	A	RB	4	
	2.1	1.89	A	RB	4	
	2.0	1.8	A	RB	4 +	



Drainase	Lbng B	Lpok C	Retak D	Alur E	Bahu L	Kmrng K	PE NI LAI AN	KONDISI JSTAN	
								Pjg (m)	Jns Pakl
U	4	3	3	2	3	3	18		
	4	3	3	3	3	3	19		
	4	3	3	3	3	3	19		
	3	3	3	2	3	3	17		
3	4	3	3	3	3	3	19		
	4	3	3	3	3	3	19	6,0	GG
	4	4	4	4	3	3	22		
	4	4	4	4	3	3	22		
	4	4	4	3	3	3	21		
	4	4	4	3	3	3	21		
	4	4	4	4	3	3	22	6,0	GG
	4	3	3	2	3	3	18		
	4	4	4	3	3	3	21		
	4	4	3	3	3	3	20		
3	4	4	4	2	3	3	20	6,5	PB
	4	4	3	2	3	3	19		
	4	4	3	2	3	3	19		
	4	4	3	2	3	3	19		
	4	4	3	2	3	3	19		

0,0 AWAL ODOM TITIK PERMUKAAN
 A: Aspal B: Batu K: Kerikil T: Tanah
 B: Baik S: Sedang R: Rusak RB: Rusak Berat

Jl. Nasional KM. 20
 TITIK PENGENAL PANGKAL RUAS

U DRAINASE 0/1/2/0/1/5 PEKERJAAN JEMBATAN
 --> Lihat Buku Pelunjuk Teknis Tugas 2A

A	KONDISI PERMUKAAN (Jalan Aspal)	L	BAHU JALAN (Jalan Aspal)	K	KEMIRINGAN JALAN
B	Tekstur rapat	1	Bentuk baik & kemiringan	1	4%-2%
S	Tekstur terbuka	2	Kemiringan buruk	2	2%-Flat
R	Kasar dan berkeruput	3	Tinggi/Rendah < 10 cm	3	Desat tak merata
RB	Pecah & mengkilap	4	> 10cm/ada	4	Tek ber bentuk

KODE SITUASI LAPANGAN	
7	: Belokan tajam ke kiri
8	: Belokan tlm ke kanan
/	: Tanah terjal
\	: Turunan curam
Δ	: Pasar
0	: Pusat desa / kampung
—	: Simpang tiga
—	: Simpang empat
—	: Jembatan
—	: Sungai tanpa jembatan
—	: Batas desa
—	: Jalan neg/prop
—	: Jalan lainnya

TIPE KERUSAKAN	KERUSAKAN PERMUKAAN: % LUAS			
	1	2	3	4
BERASPAL				
B Lubang-lubang	0-1	1-5	5-15	> 15
C Lepokan	0-5	5-10	10-50	> 50
D Retak-retak	0-3	3-12	12-25	> 25
E Alur bekas roda	0-3	3-5	5-25	> 25

PAL	KM (YSD)	PERMUKAAN	8-10	11-16	16								
Awal	Akhir	Drainase	Kerusakan	R	S	B	Aa-U	Ox/Ly	Jst.	Drainasi	Empr	M	PK
0,0	3,51	3	19,7										3,51

TIPE KERUSAKAN	KERUSAKAN PERMUKAAN: % LUAS			
	1	2	3	4
TOK BERASPAL				
F Lubang-lubang	0-3	3-10	10-25	> 25
G Tlek 2 lembak	0-3	3-10	10-25	> 25
H Erosi permukaan	0-3	3-10	10-25	> 25
I Alur bekas roda	0-5	5-15	15-50	> 50
J Bergelombang	0-3	3-10	10-50	> 50

LAMP. 6

SURVAI KONDISI JALAN DAN DAFTAR FOTO

TANGGAL : 16-12-96 NO. POLISI : BA 1917 AK KAWARTER : Husi Banyuwangi S2
 DISURVAI OLEH: Rudi dan Susi NO. RUKS : 032

FAKTOR PENYESUAI ODOMETER : KEBANG KUDAM BUDAK BUREUMAN
 TANGGAL SS : 16-12-96

ANGKA ODOMETER	NO FOTO	KIRI	PONDORAN JALAN				JENBATAK	KEMUKAAN TANAH	KEMUNDURAN TANAH	CATATAN
			A	R	B	D				
019			A	R	4	7	D	- De	De	
018			A	R	4	7	D	- De	De	
017			A	R	4	7	D	- De	De	
016			A	R	4	7	D	- De	De	
015	+		A	R	4	7	D	- De	De	
014			A	R	4	7	D	- De	De	
013			A	R	4	7	D	- De	De	
012			A	R	4	7	D	- De	De	
011			A	R	4	7	D	- De	De	
010	+		A	R	4	7	D	- De	De	

ALKUT. : 85.4, 89 58.6 85.8, 85.5
 UKUR LEBAR BANGKAL MATA TIRIK ADA SEMESTER 1 58.6 85.8, 85.5
 KEMUKAAN TANAH : 85.8, 85.5 85.8, 85.5 85.8, 85.5
 KEMUNDURAN TANAH : 85.8, 85.5 85.8, 85.5 85.8, 85.5

M. M. Niis. Km. 3.20

NO. POLISI : BA 1917 AK KAWARTER : Husi Banyuwangi S2
 DISURVAI OLEH: Rudi dan Susi NO. RUKS : 032

NO. RUKS : 032

KAWARTER : Husi Banyuwangi

S2

DISURVAI OLEH: Rudi dan Susi

NO. RUKS : 032

LAMP. 7

SURVAI KONDISI JALAN DAN DAFTAR FOTO

TANGGAL : 16-12-96
 NO. POLISI : B6 1917 AP
 NO. KAMATOK : Flusi Banyuwangi

DISURVAI OLEH : Fodi dan Susi
 TIPE KENDARAAN : Jeep
 NO. RUMAH : 032
 NAMA RUMAH : A. Botu - Sri. Rengit

FAKTOR PERKURANGAN OOMETER : 0,9
 KAYU BUDAN / JEMBATAN : 1,8
 TANGGAL BE : 16-12-96

NO. ROL FILM	ANGKA OOMETER	ALJIR KM	PONDORAN JALAN										JEMBATAN	CATATAN	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
119	2,0	11000	A	RB	4	7	D	-	-	-	-	-	-	-	De
118	1,8	10000	A	RB	4	7	D	-	-	-	-	-	-	-	De
117	1,7	9000	A	RB	4	7	D	-	-	-	-	-	-	-	De
116	1,6	8000	A	R	4	7	D	-	-	-	-	-	-	-	De
115	1,5	7000	A	R	4	7	D	-	-	-	-	-	-	-	De
114	1,4	6000	A	R	4	7	D	-	-	-	-	-	-	-	De
113	1,3	5000	A	R	4	7	D	-	-	-	-	-	-	-	De
112	1,2	4000	A	R	4	7	D	-	-	-	-	-	-	-	De
111	1,1	3000	A	RB	4	7	D	-	-	-	-	-	-	-	De
110	1,0	2000	A	R	4	7	D	-	-	-	-	-	-	-	De

115 → 11. DESA
 116 → 64. L.S

110 : NAMA + LOKASI PUSAT (NODE) / JEMBATAN
 110 : KAYU BUDAN / JEMBATAN 0,9

S. P. S. M.
D. M. T. K.

HAL 2 DARI 10

LAMP. 8

SURVAI KONDISI JALAN DAN DAFTAR FOTO

TANGGAL : 16-12-96
 DISURVAI OLEH: Rodi dan Susi
 NO. POLISI: 06 1917 AP
 KAWANTEN: Musi Banyuwasin
 NO. RUMAH : 037
 NAMA RUMAH : A. Batu - Sci. Rengit

FAKTOR PERSEKUI ODOMETER : 0,9
 TANGGAL ES. : 16-12-96
 KNYANG SUDAN BERSAMAAN : 2,7

NO. INK. FLM : 1
 ANGKA ODOMETER : 210
 ALJHR KM : 310

NO. FOTO	ALJHR KM	TANGGAL ES.	FAKTOR PERSEKUI ODOMETER	KAWANTEN	KAWANTEN	FORMASIA JALAN					JEMBATAN		CATATAN	
						RT	RT	RT	RT	RT	RT	RT		RT
219	310	16-12-96	0,9	037	037	A	RB	4	7	D	-	-	-	De
218	310	16-12-96	0,9	037	037	A	R	4	7	D	-	-	-	De
217	310	16-12-96	0,9	037	037	A	RB	4	7	D	-	-	-	De
216	310	16-12-96	0,9	037	037	A	RB	4	7	D	-	-	-	De
215	310	16-12-96	0,9	037	037	A	RB	4	7	D	6,5	4	-	De
214	310	16-12-96	0,9	037	037	A	RB	4	7	D	-	-	-	De
213	310	16-12-96	0,9	037	037	A	RB	4	7	D	-	-	-	De
212	310	16-12-96	0,9	037	037	A	RB	4	7	D	-	-	-	De
211	310	16-12-96	0,9	037	037	A	RB	4	7	D	-	-	-	De
210	310	16-12-96	0,9	037	037	A	RB	4	7	D	-	-	-	De

SKALA : 1:1000
 NAMA4 LOKASI PUSAT (NODE) / JEMBATAN : 118
 KNYANG SUDAN BERSAMAAN : 118
 UKUR LEBAR BANGSI BOLA TERAK ADA JEMBATAN : 5,5
 S.P. S. K. D. N. T. K.

HAL 3 DARI 10

LAMP. 9

SURVAI KONDISI JALAN DAN DAFTAR FOTO

TANGGAL : 16-12-96 TIPE KENDARAAN: JKT NO. POLISI: B-1917 AR KABUPATEN: Musi Banyuwangi S2

DISURVAI OLEH: Rudi dan Susi

NO. INDIK. FILM	ANGKA ODOMETER	ALJIR KM	FAKTOR PENYESUAI ODOMETER		KAWYANG PUSAT (NODE)	MATERI	KAWYANG BUKAN PUSAT (NODE) / JEMBATAN	PONDORAK ALJIR			JEMBATAN			PERENCANAAN TANAMAN KIRI KANAN		CATATAN	
			019	019				3,6	3,6	R	P	D	R	P	D		R
- 319	410	1000			3L. Desa			A	R	4	7	P	-	-			
- 318		800						A	R	4	7	D	-	-			
- 317		700						A	R	4	7	D	-	-			
- 316		600			Masjid Murus Topin	3L. Desa		A	R	4	7	D	-	-			
- 315	315	600						A	R	4	7	D	-	-			
- 314		400						A	R	4	7	D	-	-			
- 313		300			66. L.G			A	R	4	7	D	-	-			
- 312		200						A	R	4	7	D	-	-			
- 311		100						A	R	4	7	D	-	-			
- 310	310	0						A	R	4	7	D	-	-			

NAMA + LOKASI PUSAT (NODE) / JEMBATAN :
 KAWYANG BUKAN PUSAT (NODE) :
 UGUR LEBAR BANGUNAN TITIK ATAS JEMBATAN :

KAWYANG BUKAN PUSAT (NODE) : 2.17
 UGUR LEBAR BANGUNAN TITIK ATAS JEMBATAN : 5.5
 S.P. T. L. :
 D. N. T. K :

KAL 4 OSRI 10

LAMP. 10

SURVAI KONDISI JALAN DAN DAFTAR FOTO

TANGGAL: 16-12-96 TIPE KENDARAAN: 302P NO. POLISI: B6 1917 AR KARUMITEN: Mulus Banyuwangi S2

DISURVAI OLEH: Rudi dan Susi NO. RM'S: 032 NAMA RUAS: A. Batu - Sei. Rongit

FAKTOR PENYELAMATAN: 0,9 KAWANG BUDAH USURUANGAN: 4,5

TANGGAL SE: 16-12-96

S.P., T., K.
D., N., TE

NO. ROL FILM	ANGKA ODOMETER	AJIR	KUNYANG BUDAH USURUANGAN	PONDORAHAN JALAN					JEMBATAN		CATATAN		
				KEK. 1	KEK. 2	KEK. 3	KEK. 4	KEK. 5	KEK. 6	KEK. 7		KIRI	KANAN
419				A	RB	4	7	D	-	-	P	P	
418				A	R	4	7	D	-	-	P	P	
417				A	RB	4	7	D	-	7	P	De	
416				A	RB	4	7	D	-	-	P	De	
415				A	RB	4	7	D	-	-	P	De	
414				A	RB	4	7	D	-	-	-	De	
413				A	RB	4	7	D	-	-	-	De	
412			Jl. TL. Prabuk	A	RB	4	7	D	-	-	-	De	
411				A	R	4	7	D	-	-	-	De	
410				A	RB	4	7	D	-	-	P	De	

ALAT: B.S.A.R. B.S.A.R. S.S.B.

UKURAN BANGUNAN TELUK AGA JEMBATAN

KAWANG BUDAH USURUANGAN: 3,1

KAWANG BUDAH USURUANGAN: 4,0

KAWANG BUDAH USURUANGAN: 10

LAMP. 11

SURVAI KONDISI JALAN DAN DAFTAR FOTO

TAHUN: 16-12-96
 NO. POLISI: BG 1917 AF
 KABUPATEN: Musi Banyuwasin
 NO. RUKS: 032
 TINGKAT: 10

NO. SURVAI: 610
 TYPENOMOR: 514
 NO. POLISI: 16-12-96
 KABUPATEN: Musi Banyuwasin
 NO. RUKS: 032

FAKTOR PERSEKUTUAN: 0,9
 KEMUDAHAN: 5,4
 TAWOAL: 16-12-96

NO. RUKS FILM	ANGKA ODOMETER	ALJIR KM	PONDORAN ALJIR										JEMBATAN	PENGURAIAN TAMPAK	CATATAN			
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						
	610		A	RB	4	7	D											
		519	A	RB	4	7	D											
		518	A	RB	4	7	D											
		517	A	RB	4	7	D											
		516	A	RB	4	7	D											
		515	A	RB	4	7	D											
		514	A	RB	4	7	D											
		513	A	RB	4	7	D											
		512	A	RB	4	7	D											
		511	A	RB	4	7	D											
		510	A	RB	4	7	D											

KEMUDAHAN: 5,4
 KEMUDAHAN: 4,15
 KEMUDAHAN: 4,15

NO. SURVAI: 610
 TYPENOMOR: 514
 NO. POLISI: 16-12-96
 KABUPATEN: Musi Banyuwasin
 NO. RUKS: 032

FAKTOR PERSEKUTUAN: 0,9
 KEMUDAHAN: 5,4
 TAWOAL: 16-12-96

KEMUDAHAN: 4,15
 KEMUDAHAN: 4,15

NO. SURVAI: 610
 TYPENOMOR: 514
 NO. POLISI: 16-12-96
 KABUPATEN: Musi Banyuwasin
 NO. RUKS: 032

FAKTOR PERSEKUTUAN: 0,9
 KEMUDAHAN: 5,4
 TAWOAL: 16-12-96

KEMUDAHAN: 4,15
 KEMUDAHAN: 4,15

NO. SURVAI: 610
 TYPENOMOR: 514
 NO. POLISI: 16-12-96
 KABUPATEN: Musi Banyuwasin
 NO. RUKS: 032

FAKTOR PERSEKUTUAN: 0,9
 KEMUDAHAN: 5,4
 TAWOAL: 16-12-96

KEMUDAHAN: 4,15
 KEMUDAHAN: 4,15

LAMP. 12

SURVAI KONDISI JALAN DAN DAFTAR FOTO

TARHOGAL : 16-12-96

DISURVAI OLEH: Rudi dan Susi

FAKTOR PEMBEKUAN ODOMETER : 0,9

TANGGAL SE : 16-12-96

NO. POLISI : BG. 1917 AR KABUPATEN : Musi Banyuwasin

NO. RUMAH : 032

NO. KENDARAAN : 344

TIPE KENDARAAN : Suci

EM. YANG SUDAH DISUMBUKAN : C.13

NO. ROL FILM : 1

ANGKA ODOMETER : 610

ALUR KM : 610

NO. ROL FILM	ANGKA ODOMETER	ALUR KM	PONDORANG ALAM								JENBATAN		CATATAN		
			A	R	4	7	D	P	P	P	KIRI	KANAN			
619	700	619	A	R	4	7	D	P	-	-	-	-	P	P	
618	600	618	A	R	4	7	D	P	-	-	-	-	P	P	
617	500	617	A	R	4	7	D	P	-	-	-	-	P	P	
616	400	616	A	R	4	7	D	P	-	-	-	-	P	P	
615	300	615	A	R	4	7	D	P	-	-	-	-	P	P	
614	200	614	A	R	4	7	D	P	-	-	-	-	P	P	
613	100	613	A	R	4	7	D	P	-	-	-	-	P	P	
612	0	612	A	R	4	7	D	P	-	-	-	-	P	P	
611	0	611	A	R	4	7	D	P	-	-	-	-	P	P	
610	0	610	A	R	4	7	D	D	-	-	-	-	P	P	

Desa ← → X. Desa

66. L.6

Masjid Nurul Huda

UKUR LEBAR BUNGA BUA TERAK ADA JENBATAN

ALUR : 614

B.S.A.R. : 514

U.S.R. : 514

NO. R. : 7

NO. K. : 10

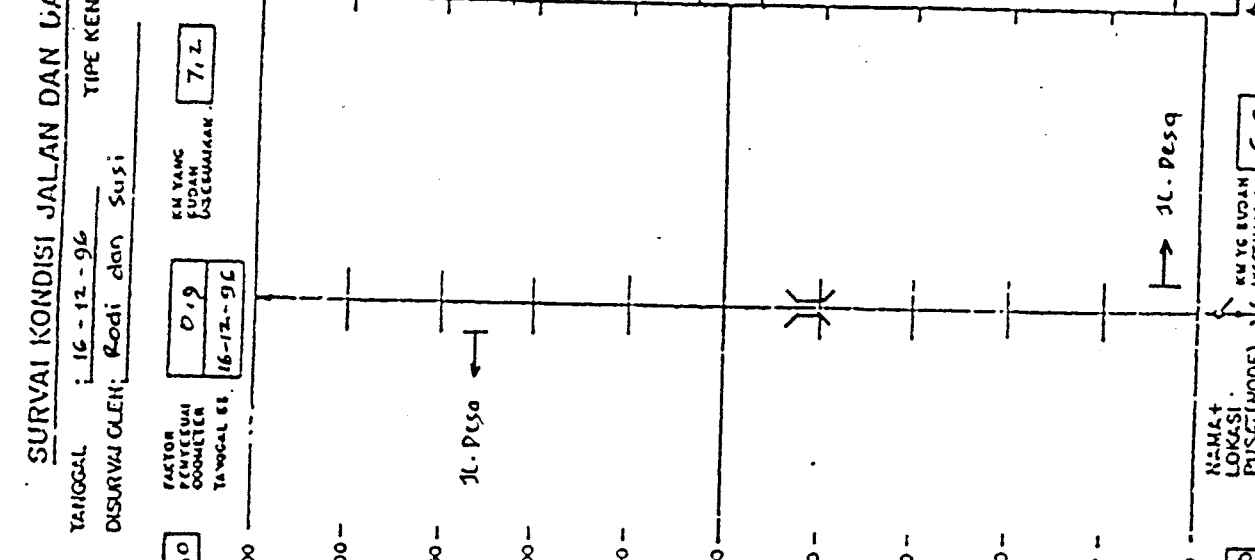
LAMP. 13

SURVAI KONDISI JALAN DAN DAFTAR FOTO

TARIGAL : 16-12-96
 NO. POLISI : B6-1917 AR KAWARTEN : Muli Banyuwasin
 DISURVAI OLEH: Rudi dan Susi
 TIPE KENDARAAN: JESP
 NO. RUMAH : D32
 NAMA RUMAH : A. Badu - Sci. Rengit

S2

NO. ANGKA ODOMETER	NO. RUMAH	NO. FOTO	KEM. YANG DIJALAN	KEM. YANG DIJALAN	PONDORAH SALAK						JENBATAN	PENGUNTAH TANAH	KEM. JEMBATAN	CATATAN	
					1	2	3	4	5	6					
719					A	RB	4	7	D						
718					A	RB	4	7	D						
717					A	RB	4	7	D						
716					A	RB	4	7	D						
715					A	RB	4	7	D						
714					A	RB	4	7	D						
713					A	RB	4	7	D						
712					A	RB	4	7	D						
711					A	R	4	7	D						
710					A	RB	4	7	D						



KAL 8 DARI 10

ANGK. B.6.4.88
 S.P. Y. L.
 DR. H. Y. T.

NAMA + LOKASI PUSKAT (NODE) / JENBATAN
 KEM. YANG DIJALAN
 6.3

ANGK. 710

URUSAN BANGUN BOLA TOLAK AGA JEMBATAN

LAMP. 14

SURVAI KONDISI JALAN DAN DAFTAR FOTO

TAHAPAL : 16-12-1996 TIPE KENDARAAN: 325 NO. POLISI: DL 1917 AR KAWARTEN: Muli Banyuwangi S2

DISURVAI OLEH: Rudi dan Susi NO. RUMAH: 032

FAKTOR PENYESUAIAN ODOMETER: 0,9 KEM. YANG JUDAH DISEMUKAN: B.1

TAROGAL SE: 16-12-96

SDN. Sei. Pengit

NO. IND. F.B.M.	ANGKA ODOMETER	AJIR KM	KURUS BUAH PUSAT (NODE) / JENBATAN	KURUS BUAH / JENBATAN	POMBAK ALAM								JENBATAN		CATATAN			
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		11	12	
1																		
		8,9																
		8,8																
		8,7																
		8,6																
		8,5																
		8,4																
		8,3																
		8,2																
		8,1																
		8,0																

ANGKAL : 8,0 KURUS BUAH / JENBATAN : 7,2

S.P.T.M. S.S. D.M.M.TK

UKUR LEBAR BANGKAI BELA TITIK ADA JENBATAN

HAL 9 DARI 10

LAMP. 15

SURVAI KONDISI JALAN DAN DAFTAR FOTO

TARIKKAL : 16-12-96 NO. POLISI : B6 1917 AR KAWUMUDEN : Masi Banyuwasin S2
 DISURVAI OLEN: Rudi dan Susi TIPE KENDARAAN: JELP NO. POKS : 032 NAMA PELAS : A. Batu - Sri. Remit

NO. INK. FLM	ANAKA OOMETER	AJIR KM	POMORAK JALAN			POMORAK TANAH	POMORAK KIRI	POMORAK KANAN	CATTATAN
			1	2	3				
1	10								
915			915	0.9	16-12-96	8.5			
914									
913									
912									
911									
910									

FAKTOR PEROLEHAN OOMETER TANJAL SE. : 0.9 KIRI YANG SUDAH DISEBUKAR : 8.5

Trans. Sewit

CP. Sepakat ←

Mosjid Anmul Amin

GA. L.6

NAMA + LOKESI. PUSAT (NODE) / JEMBATAN : KIRI YANG SUDAH DISEBUKAR : 8.1

UKUR LEBAR POKSI BUAH TIKAL AGI JEMBATAN : S. P. T. K. : P. M. T. K. :

UKUR. S. P. C. S. K. S. M. D. R. O. J. P. T. K. 10 D. R. I. 10

RANGKUMAN FOTO HASIL SURVAI S1 DAN S2

PROVINSI: Sum-Sel

KABUPATEN: MUBA

HAL: 1 DARI 15

NO. FOTO TANGGAL FOTO



1 18-12-1976



2 18-12-1976

RANGKUMAN FOTO HASIL SURVAI S1 DAN S2

PROPINSI: Sum-Sel

KABUPATEN: MUBA

HAL: 2 DARI 15

NO. FOTO TANGGAL FOTO



3 14-10-1995



4 14-10-1995

RANGKUMAN FOTO HASIL SURVAI S1 DAN S2

PROVINSI: Sum-Sel

KABUPATEN: MUBA

HAL: 3 DARI 15

NO. FOTO TARIKH FOTO



5 16-12-1996



6 16-12-1996

RANGKUMAN FOTO HASIL SURVAI S1 DAN S2

PROVINSI: Sum-Sel

KABUPATEN: MUBA

HAL: 4 DARI 15

NO. FOTO TANGGAL FOTO



7 15-12-1996



8 15-12-1996

RANGKUMAN FOTO HASIL SURVAI S1 DAN S2

PROVINSI: Sum-Sel

KABUPATEN: MUBA

HAL: 5 DARI 15

No. FOTO : 1984-001



9 14-10-1996



10 14-12-1996

RANSKUMAN FOTO HASIL SURVAI S1 DAN S2

PROVINSI: Sum-Sel

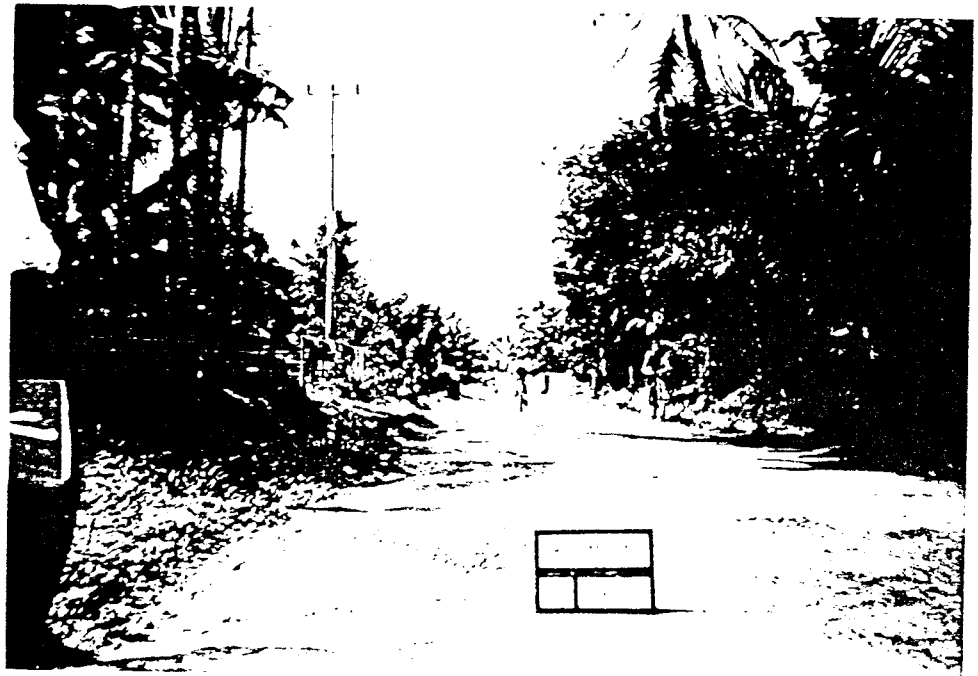
KABUPATEN: MUBA

HAL: 8 DARI 15

NO. FOTO : TABEL FOTO



11 13-10-1998



12 13-10-1998

RANGKUMAN FOTO HASIL SURVAI S1 DAN S2

PROPENSII: Sum-Sel

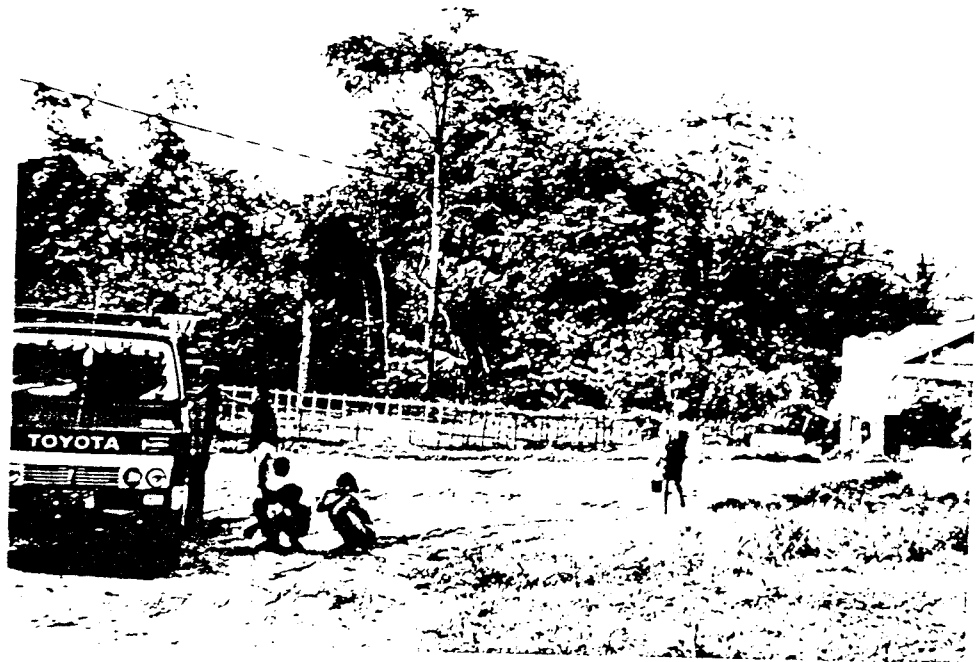
KABUPATEN: MUBA

HAL: 7 DARI 15

NO. FOTO : 74 BIA FOTO



17 22-12-1993



14 22-12-1993

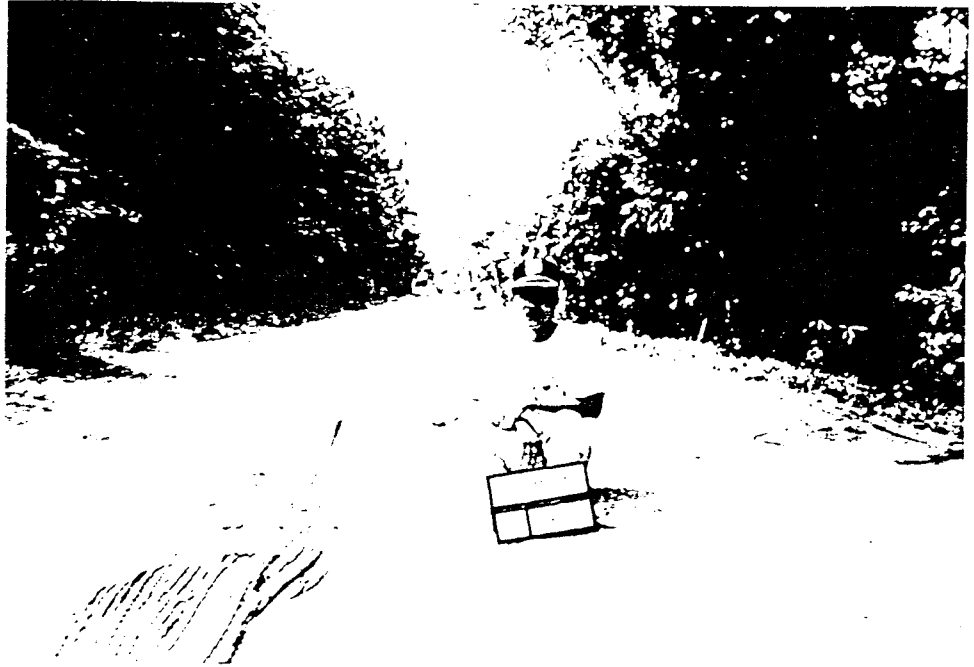
RANGKUMAN FOTO HASIL SURVAI S1 DAN S2

PROVINSI: Sum-Sel

KABUPATEN: MUBA

HAL: 6 DASI 15

NO. FOTO TANGGAL FOTO



15

15-11-1998



16

16-11-1998

RANGKUMAN FOTO HASIL SURVAI S1 DAN S2

PROPINSI: Sum-Sel

KABUPATEN: MUBA

HAL: 8 DARI 15

NO. FOTO TAGSAI FOTO



17 15-10-1976



18 15-10-1976

RANGKUMAN FOTO HASIL SURVAI S1 DAN S2

PROVINSI: Sum-Sel

KABUPATEN: MUBA

HAL: 10 DARI 15

NO. FOTO / TANGGAL FOTO



19

19-12-1998



20

19-12-1998

RANGKUMAN FOTO HASIL SURVAI S1 DAN S2

PROPINSI: Sum-Sel

KABUPATEN: MUBA

HAL: 11 DARI 15

NO. FOTO : TERBALA FOTO



01 16-10-1996



02 16-10-1996

RANGKUMAN FOTO HASIL SURVAI S1 DAN S2

PPDBIS81: Sum-Sel

KABUPATEN: MUBA

HAL: 10 DARI 15

NO. FOTO : 000001 FOTO



23 16-10-1996



24 16-10-1996

RANGKUMAN FOTO HASIL SURVAI S1 DAN S2

PROPINSI: Sum-Sel

KABUPATEN: MUBA

HAL: 18 DARI 15

NO. FOTO TANGGAL FOTO



18

18-10-1996



19



18-10-1996

RANGKUMAN FOTO HASIL SURVAI S1 DAN S2

PROPINSI: Sum-Sel

KABUPATEN: MUBA

HAL: 14 DARI 15

NO. FOTO	TANGGAL FOTO	
27	19-10-1998	
28	19-10-1998	

RANGKUMAN FOTO HASIL SURVAI S1 DAN S2

PROPINSI: Sum-Sel

KABUPATEN: MUSA

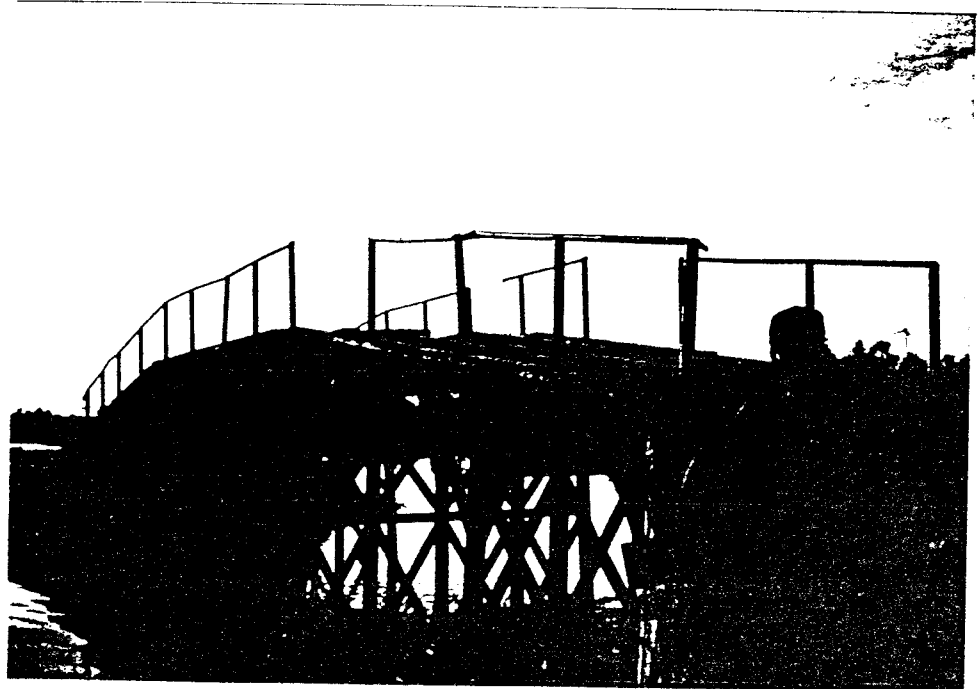
HAL: 15 DARI 15

NO. FOTO | TAKSIRAL FOTO



29

21-10-1996



30

22-10-1996

PENYESUAIAN ANGKA ODOMETER KENDARAAN SURVAI

KABUPATEN : MUSI BANYUASIH
 TANGGAL : 16 - 12 - 1996
 DISURVAI OLEH : Ropi dan Susi

TIPE KENDARAAN SURVAI : JEEP
 NO POL.KENDARAAN : GG 1917 AR

	ANGKA ODOMETER PADA ODOMETER KENDARAAN	PATOK KILOMETER PADA JALAN NEGARA/PROPINSI DARI/KE KILOMETER ↓
AWAL (A) ↓ AKHIR (B)	0,0	10
	1,1	11
	2,2	12
	3,3	13
	4,4	14
	5,6	15
	6,7	16
	7,8	17
	8,9	18
	10,0	19
	11,1	20
TOTAL KILOMETER TERCATAT	(B - A) = 11,1	10,0

FAKTOR PENYESUAI ODOMETER = $\frac{10,0 \text{ [KM]}}{\text{SELISIH ODOMETER [KM] (B-A)}}$ = 0,9

SURVAI KECEPATAN

S.4

KABUPATEN : MUSI BAHUASIN TANGGAL : 17-12-1996
 NOMOR DAN NAMA RUAS JALAN : 032 / AIR BATU - SUNGAI BENGIT JUMLAH PERJALANAN : 1 (x)
 WAKTU SURVAI : 10.00 TIPE KENDARAAN : JEEP
 CUACA * : CERAH DISURVAI OLEH : ROPDI / SUSI

ANGKA ODOMETER	WAKTU			DARI KE	TIPE + KONDISI PERMUKAAN	BERHENTI		PEKERJAAN KANTOR			
	JAM	WENIT	DET			ALASANNYA ← ←	LANANYA (DET)	TOTAL LAMA BERHENTI (DET)	JARAK (M)	WAKTU (DET)	KECEPATAN (KM / JAM)
0.0	10	00		AIR BATU	A / R				300	60	18
0.3		01			A / RB				100	60	6
0.4		02			A / R	PB	60	60	200	120	6
0.6		04			A / RB				300	240	4,5
0.9		08			A / R	PB	60	60	200	120	6
1.1		10			A / RB				100	60	6
1.2		11			A / R				500	180	10
1.7		14			A / RB	JS	60	60	1100	900	4,4
2.8		29			A / R	PK	± 30	30	100	60	6
2.9		30			A / RB				700	720	3,5
3.6		42			A / R	LL	40	40	100	60	6
3.7		43			A / RB				200	120	6
3.9		45			A / R	PB	25	25	100	60	6
4.0		46			A / RB				100	60	6
4.1		47			A / R	PB	40	40	100	60	6
4.2		48			A / RB	JS	120	120	600	540	4
4.8		57			A / R	LL	35	35	100	60	6
4.9		58			A / RB	JS	540	540	1400	1500	3,36
6.3	4	23									

- * CUACA :
 1. Cerah
 2. Gerimis
 3. Mendung
 4. Hujan
- * * TIPE HAMBATAN (Tulis singkatannya saja):
 1. Pejalan kaki : PK
 2. Kend. Penumpang Berhenti : PB
 3. Tempat Pasar : TP
 4. Kecelakaan : KC
 5. Benda Berhenti : BB
 6. Perbaikan Jalan : PJ
 7. Lintasan Kereta Api : LK
 8. Jembatan Sempit : JS
 9. Debaran Berhenti : DB
 10. Lain-lain (Khusus) : LL
- Kecepatan Kendaraan (km/J)
 $\frac{\text{JARAK (M)} \times 3,6}{\text{det}}$

1. Apakah rendahnya kecepatan disebabkan oleh kepadatan lalu lintas atau faktor lain (bukan kondisi jalan)?
 Ya Tidak
2. Apabila survei dimulai atau diakhiri tidak pada titik ruas jalan : berapa jarak ruas jalan tidak disurvei tersebut?
 a. ukur dari :
 - Titik awal survei : meter
 - Alasannya :
 - Titik akhir survei : meter
 - Alasannya :

REKAMAN :

Cara: angka dalam odometer serta waktunya paling tidak tiap 5 km sekali dan pada titik tertentu dimana terjadi perubahan tipe dan kondisi permukaan jalan.

SURVAI KECEPATAN

S.4

KABUPATEN : MUSI BANYUASIN TANGGAL : 17-12-1996
 NOMOR DAN NAMA RUAS JALAN : 032/AIRBATU - SUNGAI RENGIT JUMLAH PERJALANAN : 1 (x)
 WAKTU SURVAI : 10.00 TIPE KENDARAAN : JEEP
 CUACA : CERAH DISURVAI OLEH : RODI/SUSI

ANGKA ODOMETER	WAKTU			DARI KE	TIPE + KONDISI PERMUKAAN	BERHENTI		PEKERJAAN KANTOR			
	JAM	MINIT	DET			ALASANNYA	LAMANYA (DET)	TOTAL LAMA BERHENTI (DET)	JARAK (M)	WAKTU (DET)	KECEPATAN (KM/JAM)
6.3		23			A/R	PB	25	25	100	60	6
6.4		24			A/RB				300	300	3,6
6.7		29			A/R				300	120	9
7.0		31			A/RB				100	60	6
7.1		32			A/R	LL	20	20	100	60	6
7.2		33			A/RB	JS	300	300	2300	2400	3,45
9.5	12	13		sej. RENGIT							
									AR = $\frac{2200 \times 3,6}{1020} = 7,77 \text{ km/j}$		
									ARB = $\frac{7300 \times 3,6}{6960} = 3,78 \text{ km/j}$		

- * CUACA :
 1. Cerah
 2. Gerimis
 3. Mendung
 4. Hujan
- * * TIPE HAMBATAN (Tulis singkatannya saja):
 1. Pejalan kaki : PK
 2. Kend. Penumpang Berhenti : PB
 3. Tempat Pasar : TP
 4. Kecelakaan : KC
 5. Becak Berhenti : BB
 6. Perbaikan Jalan : P.
 7. Lintasan Kereta Api : LK
 8. Jembatan Sempit : JS
 9. Debaran Berhenti : DB
 10. Lain-lain (Khusus) : LL
- Kecepatan Kendaraan (km/j)
 $\frac{\text{JARAK (M)} \times 3,6}{\text{DET}}$

1. Apakah rendahnya kecepatan disebabkan oleh kecepatan lalu lintas atau faktor lain (bukan kondisi jalan)?
 Ya Tidak
2. Apabila survei dimulai atau diakhiri tidak pada titik ruas jalan : berapa jarak ruas jalan tidak disurvei tersebut?
 diukur dari :
 - Titik awal survei : meter
 - Alasannya :
 - Titik akhir survei : meter
 - Alasannya :

REKAMAN :
 Catatan : angka dalam odometer serta waktunya paling tidak tiap 5 km sekali dan pada titik tertentu dimana terjadi perubahan tipe dan kondisi permukaan jalan.

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S5A

KABUPATEN MUSI BANYUASIN DISURVAI OLEH RODI dan SUSI
 NO. RUAS 032 NO. POS 1 TANDA TANGAN _____
 HARI SABTU TANGGAL 21-12-1996 JAM 06|07

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Beritanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI: <u>AIR BATU</u> (1)			ARAH LALU-LINTAS DARI: <u>SUNGAI RENKIT, 2</u>			TOTAL (1) + (2)
		JML.		JML.			
PEJALANI KAKI 1		1		2	3		
PIKULAN 2	- - - - -	0	- - - - -	0	0		
SEPEDA 3		3		4	7		
SEPEDA DENGAN BARANG 4		1		3	4		
BECAK 5	- - - - -	0	- - - - -	0	0		
LAIN2 TAK BERMOTOR 6	- - - - -	0	- - - - -	0	0		

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7		3		5	8
------------------------	--	---	--	---	---

PICK UP OPELET COMBI (ORANG) 8	- - - - -	0	- - - - -	0	0
PICK UP (BARANG) 9		1		1	2
BIS 10	- - - - -	0	- - - - -	0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11	- - - - -	0	- - - - -	0	0
TRUK SEDANG (FUSO, TANKI) 12	- - - - -	0	- - - - -	0	0
TRUK BERAT (3 AS GANDENG) 13	- - - - -	0	- - - - -	0	0
SEDAN 14	- - - - -	0	- - - - -	0	0
JEEP	- - - - -		- - - - -		
ST. WAGON	- - - - -		- - - - -		
LAIN2 BERMOTOR 15	- - - - -	0	- - - - -	0	0

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S 5A

KABUPATEN MUSI BANYUASIN DISURVAI OLEH RODI dan SUSI
 NO. RUAS 032 NO. POS 1 TANDA TANGAN _____
 HARI SABTU TANGGAL 21-12-1996 JAM 07:08

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Beritanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI : _____ (1)		JML.	ARAH LALU-LINTAS DARI : _____ (2)		TOTAL (1) + (2)
PEJALANI KAKI 1			3		5	8
PIKULAN 2	- - - - -		0	- - - - -	0	0
SEPEDA 3			6		10	16
SEPEDA DENGAN BARANG 4	- - - - -		0	- - - - -	0	0
BECAK 5	- - - - -		0	- - - - -	0	0
LAIN 2 TAK BERMOTOR 6	- - - - -		0	- - - - -	0	0

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7			1		2	3
------------------------	--	--	---	--	---	---

PICK UP OPELET COMBI (ORANG) 8			1		1	2
PICK UP (BARANG) 9	- - - - -		0	- - - - -	0	0
BIS 10	- - - - -		0	- - - - -	0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11			3		1	4
TRUK SEDANG (PUSO, TANKI) 12			1		1	2
TRUK BERAT (3 AS GANDONG) 13	- - - - -		0	- - - - -	0	0
SEDAN 14			1		1	2
JEEP						
ST. WAGON						
LAIN 2 BERMOTOR 15	- - - - -		0	- - - - -	0	0

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S5A

KABUPATEN MUSI BANYUASIN DISURVAI OLEH RODI dan SUSI
 NO. RUAS 032 NO. POS 1 TANPA TANGAN
 HARI SABTU TANGGAL 21-12-1996 JAM 08 | 09

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Beritanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI: <u>AIR BATU</u> (1)			ARAH LALU-LINTAS DARI: <u>SUNGAI RENGIT</u> (2)			TOTAL (1) + (2)
	JML.	JML.	JML.				
PEJALANI KAKI 1	III	3	I	1	4		
PIKULAN 2	- - - - -	0	- - - - -	0	0		
SEPEDA 3	IIII	5	IIII	4	9		
SEPEDA DENGAN BARANG 4	- - - - -	0	- - - - -	0	0		
BECAK 5	- - - - -	0	- - - - -	0	0		
LAIN 2 TAK BERMOTOR 6	- - - - -	0	- - - - -	0	0		
SEPEDA MOTOR SCOOTER 7	III	3	II	2	5		
PICK UP OPELET COMBI (ORANG) 8	- - - - -	0	- - - - -	0	0		
PICK UP (BARANG) 9	- - - - -	0	- - - - -	0	0		
BIS 10	- - - - -	0	- - - - -	0	0		
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11	IIII	6	IIII	5	11		
TRUK SEDANG (FUSO, ITANGLI) 12	- - - - -	0	- - - - -	0	0		
TRUK BERAT (3 AS GANDONG) 13	- - - - -	0	- - - - -	0	0		
SEDAN 14	I	1	- - - - -	0	1		
JEEP							
ST. WAGON							
LAIN 3 BERMOTOR 15	- - - - -	0	- - - - -	0	0		

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S5A

KABUPATEN MUSI BANYUASIN DISURVAI OLEH RODI dan susi
 NO. RUAS 032 NO. POS 1 TANPA TANGAN _____
 HARI SABTU TANGGAL 21-12-1996 JAM: 09 | 10

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Berilanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI : <u>AIR BATU</u> (1)			JML.	ARAH LALU-LINTAS DARI : <u>SUNGAI BENGIT</u> (2)			JML.	TOTAL (1) + (2)
	1	2	3		1	2	3		
PEJALANI KAKI 1				1				2	3
PIKLAN 2	-	-	-	0	-	-	-	0	0
SEPEDA 3				2				3	5
SEPEDA DENGAN BARANG 4				1	-	-	-	0	1
BEKAK 5	-	-	-	0	-	-	-	0	0
LAIN 2 TAK BERMOTOR 6	-	-	-	0	-	-	-	0	0

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7				1				1	2
------------------------	--	--	--	---	--	--	--	---	---

PICK UP OPELET COMBI (CRANG) 8				1	-	-	-	0	1
PICK UP (BARANG) 9	-	-	-	0	-	-	-	0	0
BIS 10	-	-	-	0	-	-	-	0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11	 			5				3	8
TRUK SEDANG (FUSO, I. TANKI) 12	-	-	-	0				1	1
TRUK BERAT (JAS GAENG) 13	-	-	-	0	-	-	-	0	0
SEDAN 14				1				2	3
JEEP									
ST. WAGON									
LAIN 2 BERMOTOR 15	-	-	-	0	-	-	-	0	0

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S5A

KABUPATEN MUSI BANYUASIN DISURVAI OLEH RODI dan susi
 NO. RUAS 032 NO. POS 1 TANPA TANGAN
 HARI SABTU TANGGAL 21-12-1996 JAM: 10 11

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Beritanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI: <u>AIR BATU (1)</u>		ARAH LALU-LINTAS DARI: <u>SUNGA RENGIT (2)</u>		TOTAL (1) + (2)
		JML.		JML.	
PEJALANI KAKI 1		1		0	1
PIKULAN 2		0		0	0
SEPEDA 3		2		2	4
SEPEDA DENGAN BARANG 4		0		0	0
BECAK 5		0		0	0
LAIN 2 TAK BERMOTOR 6		0		0	0

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7		1		0	1
------------------------	--	---	--	---	---

PICK UP OPELET COMBI (CRANG) 8		0		0	0
PICK UP (BARANG) 9		0		0	0
BIS 10		0		0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11		5		4	9
TRUK SEDANG (FUSO, ITANKI) 12		0		0	0
TRUK BERAT (3 AS GANDONG) 13		0		0	0
SEDAN 14		1		0	1
JEEP					
ST. WAGON					
LAIN 2 BERMOTOR 15		0		0	0

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S 5A

KABUPATEN	MUSI BANYUASIN	DISURVAI OLEH	RDI dan SUSI
NO. RUAS	032	NO. POS	
HARI	SABTU	TANGGAL	21-12-1996
		JAM	11 12

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Beritanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI: AIR BATU (1)				JML.	ARAH LALU-LINTAS DARI: SUNGAI PENGIT (2)				JML.	TOTAL (1) + (2)
	1	2	3	4		1	2	3	4		
PEJALANI KAKI 1	-	-	-	-	0		-	-	-	1	1
PEJALAN 2	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0	0
SEPEDA 3		-	-	-	1		-	-	-	1	2
SEPEDA DENGAN BARANG 4	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0	0
BECAK 5	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0	0
LAIN 2 TAK BERMOTOR 6	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0	0

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7		-	-	-	3		-	-	-	4	7
------------------------	--	---	---	---	---	--	---	---	---	---	---

PICK UP OPELET COMBI (CRANG) 8	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0	0
PICK UP (BARANG) 9	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0	0
BIS 10	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11		-	-	-	3		-	-	-	5	8
TRUK SEDANG (FUSO, T. TANGKI) 12	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0	0
TRUK BERAT (3 AS GANDONG) 13	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0	0
SEDAN 14	-	-	-	-	0		-	-	-	1	1
JEEP	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0	0
ST. WAGON	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0	0
LAIN 2 BERMOTOR 15	-	-	-	-	0	-	-	-	-	0	0

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S 5A

KABUPATEN	MUSI BANYUASIN	DISURVAI OLEH	RODI dan SUSI	
NO. RUAS	032	NO. POS	1	
HARI	SABTU	TANGGAL	21-12-1996	
			JAM	12 13

CUACA : CERAH MENCUNG GERIMIS HUJAN (Berlalu)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI : AIR BATU (1)		ARAH LALU-LINTAS DARI : SUNGAI RENGIT (2)		TOTAL (1) - (2)
	JML.	JML.	JML.	JML.	
PEJALANI KAKI 1	8	10	18		
PIJALAN 2	0	0	0		
SEPEDA 3	11	13	24		
SEPEDA DENGAN BARANG 4	0	0	0		
BECAK 5	0	0	0		
LAIN 2 TAK BERMOTOR 6	0	0	0		

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7	1	1	2
------------------------	---	---	---

PICK UP OPELET COMBI (ORANG) 8	1	1	2
PICK UP (BARANG) 9	0	0	0
BIS 10	0	0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11	3	3	6
TRUK SEDANG (FUSO, ITANGKI) 12	0	0	0
TRUK BERAT 13 AS GANDONG 13	0	0	0
SEDAN 14	0	1	1
JEEP			
ST. WAGON			
LAIN 2 BERMOTOR 15	0	0	0

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S5A

KABUPATEN MUS BAHYU A SIN DISURVAI OLEH RODI dan susi
 NO. RUAS 032 NO. POS 1 TANDA TANGAN _____
 HARI SABTU TANGGAL 21-12-1996 JAM 13 | 14

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Beritanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI : <u>AIR BATU</u> (1)		ARAH LALU-LINTAS DARI : <u>SUNGAI REHST:2</u>		TOTAL (1) + (2)
	JML.	JML.	JML.	JML.	
PEJALANI KAKI 1	2	0	0	0	2
PIKULAN 2	0	0	0	0	0
SEPEDA 3	6	5	0	0	11
SEPEDA DENGAN BARANG 4	0	0	0	0	0
BECAK 5	0	0	0	0	0
LAIN2 TAK BERMOTOR 6	0	0	0	0	0

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7	1	0	0	0	1
------------------------	---	---	---	---	---

PICK UP OPELET COMBI (ORANG) 8	0	0	0	0	0
PICK UP (BARANG) 9	0	0	0	0	0
BIS 10	0	0	0	0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11	2	0	0	0	2
TRUK SEDANG (FUSO, T. TANG) 12	1	0	0	0	1
TRUK BEKAS (3 AS GANDENG) 13	0	0	0	0	0
SEDAN 14	1	1	0	0	2
JEEP					
ST. WAGON					
LAIN2 BERMOTOR 15	0	0	0	0	0

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S5A

KABUPATEN MUSI BANYUASIN DISURVAI OLEH ROPI / SUSI
 NO. RUAS 032 NO. POS 1 TANPA TANGAN _____
 HARI SABTU TANGGAL 21-12-1996 JAM 14 15

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Beritanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI : <u>AIR BATU</u> (1)					JML.	ARAH LALU-LINTAS DARI : <u>SUNGAI RENGIT</u> (2)					JML.	TOTAL (1) + (2)
PEJALANI KAKI 1	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
PIKULAN 2	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
SEPEDA 3	1					1	11					2	3
SEPEDA DENGAN BARANG 4	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
BECAK 5	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
LAIN 2 TAK BERMOTOR 6	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7	-	-	-	-	-	0	11					2	2
------------------------	---	---	---	---	---	---	----	--	--	--	--	---	---

PICK UP OPELET COMBI (ORANG) 8	-	-	-	-	-	0	1					1	1
PICK UP (BARANG) 9	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
BIS 10	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11	1					1	11					2	3
TRUK SEDANG (FUSO, TANKI) 12	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
TRUK BERAT (3 AS GANDONG) 13	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
SEDAN 14	-	-	-	-	-	0	1					1	1
JEEP	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
ST. WAGON	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
LAIN 2 BERMOTOR 15	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S5A

KABUPATEN MUSI BANYUASIN DISURVAI OLEH RODI dan SUSI
 NO. RUAS 032 NO. POS TANDA TANGAN
 HARI SABTU TANGGAL 21-12-1996 JAM 15 | 16

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Berilanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI : <u>AIR BATU</u> (1)			ARAH LALU-LINTAS DARI : <u>SUNGAI BENGIT</u> (2)			TOTAL (1) + (2)
	JML.	JML.	JML.				
PEJALANI KAKI 1		2		1	3		
PIKULANI 2	- - - - -	0	- - - - -	0	0		
SEPEDA 3		4		2	6		
SEPEDA DENGAN BARANG 4	- - - - -	0	- - - - -	0	0		
BECAK 5	- - - - -	0	- - - - -	0	0		
LAIN 2 TAK BERMOTOR 6	- - - - -	0	- - - - -	0	0		

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7		2		1	3
------------------------	--	---	--	---	---

PICK UP OPELET COMBI (ORANG) 8	- - - - -	0	- - - - -	0	0
PICK UP (BARANG) 9	- - - - -	0	- - - - -	0	0
BIS 10	- - - - -	0	- - - - -	0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11		1	- - - - -	0	1
TRUK SEDANG (PUSO, T. TANGI) 12	- - - - -	0	- - - - -	0	0
TRUK BERAT (3 AS GANDONG) 13	- - - - -	0	- - - - -	0	0
SEDAN 14		3		2	5
JEEP					
ST. WAGON					
LAIN 3 BERMOTOR 15	- - - - -	0	- - - - -	0	0

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S5A

KABUPATEN MUSI BANYUASIH DISURVA OLEH RODI dan SUSI
 NO. RUAS 032 NO. POS 1 TANPA TANGAN
 HARI SABTU TANGGAL 21-12-1996 JAM 16 | 17

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Berilonde)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI: <u>AIR BATU</u> (1)			JML.	ARAH LALU-LINTAS DARI: <u>SUNGAI RENGET</u> (2)			JML.	TOTAL (1) + (2)
	I	II	III		I	II	III		
PEJALANI KAKI 1				2				4	6
PIKLAN 2	-	-	-	0	-	-	-	0	0
SEPEDA 3				5				7	12
SEPEDA DENGAN BARANG 4	-	-	-	0	-	-	-	0	0
BECAK 5	-	-	-	0	-	-	-	0	0
LAIN 2 TAK BERMOTOR 6	-	-	-	0	-	-	-	0	0

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7				2				4	6
------------------------	--	--	--	---	--	--	--	---	---

PICK UP OPELET COMBI (ORANG) 8	-	-	-	0	-	-	-	0	0
PICK UP (BARANG) 9	-	-	-	0	-	-	-	0	0
BIS 10	-	-	-	0	-	-	-	0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11				2				3	5
TRUK SEDANG (FUSO, TANKI) 12	-	-	-	0	-	-	-	0	0
TRUK BERAT (3 AS GANDENG) 13	-	-	-	0	-	-	-	0	0
SEDAN 14	-	-	-	0				2	2
JEEP									
ST. WAGON									
LAIN 2 BERMOTOR 15	-	-	-	0	-	-	-	0	0

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S5A

KABUPATEN MUSI BANYU ASIH DISURVAI OLEH ROPI dan SUSI
 NO. RUAS 032 NO. POS 1 TANDA TANGAN _____
 HARI SABTU TANGGAL _____ JAM 17 | 18

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Berilanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI : <u>AR BATU</u> (1)		JML.	ARAH LALU-LINTAS DARI : <u>SUNGAI RENGT:2</u>		TOTAL (1) + (2)
PEJALANI KARI 1	///		5	////	4	9
POKLAN 2	- - - - -		0	- - - - -	0	0
SEPEDA 3	/// //		11	/// //	7	18
SEPEDA GENGAN BARANG 4	///		3	///	2	5
BECAK 5	- - - - -		0	- - - - -	0	0
LAIN 2 TAK BERMOTOR 6	- - - - -		0	- - - - -	0	0

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7	////		4	///	3	7
------------------------	------	--	---	-----	---	---

PICK UP OPELET COMBI (BARANG) 8	///		2	///	1	3
PICK UP (BARANG) 9	- - - - -		1	- - - - -	0	1
BIS 10	- - - - -		0	- - - - -	0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11	///		3	///	6	9
TRUK SEDANG (PUSO, ITANG) 12	- - - - -		0	///	1	1
TRUK BERAT (3 AS GADONG) 13	- - - - -		0	- - - - -	0	0
SEDAN 14	///		2	///	1	3
JEEP						
ST. WAGON						
LAIN 2 BERMOTOR 15	- - - - -		0	- - - - -	0	0

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S5A

KABUPATEN MUSI BANYUASIN DISURVAH OLEH Ropi dan Susi
 NO. RUAS 032 NO. POS 1 TANDA TANGAN _____
 HARI MINGGU TANGGAL 22-12-96 JAM 06 | 07

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Beri tanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI: <u>AIR BATU</u> (1)					JML.	ARAH LALU-LINTAS DARI: <u>SUMBAH RENGIT</u> (2)					JML.	TOTAL (1) + (2)
	I	II	III	IV	V		VI	VII	VIII	IX	X		
PEJALANI KAKI 1						1	III					3	4
PIGLARI 2	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
SEPEDA 3	III	III				10	III	III	III	II		17	27
SEPEDA DENGAN BARANG 4	III					4	III					5	9
BECAK 5	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
LAIN 2 TAK BERMOTOR 6	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7	III	I				6	III	III				9	15
------------------------	-----	---	--	--	--	---	-----	-----	--	--	--	---	----

PICK UP PELET COMBI (CRANG) 8	II					2	II					2	4
PICK UP (BARANG) 9	I					1	II					2	3
BIS 10	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
TRUK RINGAN, COLT DIESEL 11	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
TRUK SEDANG (P. SQ. I TANGKI) 12	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
TRUK BERAT (3 AS GANDONG) 13	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
SEDAN 14	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
JEEP	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
ST. WAGON	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
LAIN 2 BERMOTOR 15	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S5A

KABUPATEN	Musi BANYUASIN		DISURVAI OLEH	RODI dan SUSI	
NO. RUAS	032	NO. POS	1		
HARI	MINGU		TANGGAL	22-12-1996	
			JAM:	07	08

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Beritanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI : AIR BATU (1)			ARAH LALU-LINTAS DARI : SUNGAI RENGET (2)			TOTAL (1) + (2)
	JML.	JML.	JML.	JML.	JML.		
PEJALAN KAKI	6	IX	I	9	III	15	
PIKULAN 2	0	---	---	0	---	0	
SEPEDA 3	8	IX	III	11	III	19	
SEPEDA DENGAN BARANG 4	3	III	---	2	---	5	
BECAK 5	0	---	---	0	---	0	
LAIN2 TAK BERMOTOR 6	0	---	---	0	---	0	

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7	3	III	4	7	III
------------------------	---	-----	---	---	-----

PICK UP OPELET COMBI (ORANG) 8	1	I	1	2	I
PICK UP (BARANG) 9	0	---	0	0	---
BIS 10	0	---	0	0	---
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11	1	I	3	4	III
TRUK SEDANG (FUSO, T. TANKI) 12	0	---	1	1	I
TRUK BERAT (3 AS GANDENG) 13	0	---	0	0	---
SEDAN 14	1	I	0	1	I
JEEP					
ST. WAGON					
LAIN2 BERMOTOR 15	0	---	0	0	---

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S5A

KABUPATEN MUSI BANYUASIN DISURVAI OLEH RODI dan SISI
 NO. RUAS 032 NO. POS 1 TANDA TANGAN _____
 HARI MINGGU TANGGAL _____ JAM: 03 09

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Beritanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI : <u>AIR BATU</u> (1)		ARAH LALU-LINTAS DARI : <u>SUNGAI RENGIT</u> (2)		TOTAL (1) + (2)
	JML.	JML.	JML.	JML.	
PEJALANI KAKI 1	1	1	1	1	2
PIKULAN 2	—	0	—	0	0
SEPEDA 3	11	5	7	6	11
SEPEDA DENGAN BARANG 4	1	1	1	2	3
BECAK 5	—	0	—	0	0
LAIN2 TAK BERMOTOR 6	—	0	—	0	0

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7	11	2	11	3	5
------------------------	----	---	----	---	---

PICK UP OPELET COMBI (ORANG) 8	—	0	1	1	1
PICK UP (BARANG) 9	—	0	—	0	0
BIS 10	—	0	—	0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11	11	3	11	4	7
TRUK SEDANG (FUSO, ITANG) 12	—	0	1	1	1
TRUK BERAT (3 AS GANDENG) 13	—	0	—	0	0
SEDAN 14	11	2	1	1	3
JEEP					
ST. WAGON					
LAIN2 BERMOTOR 15	—	0	—	0	0

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S5A

KASUPATEN Musi BANGUNASIN DISURVAI OLEH Ropi San Susi
 NO. RUAS 032 NO. POS 1 TANDA TANGAN _____
 HARI MINGGU TANGGAL 22-12-1996 JAM 09 10

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Beritanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI: <u>AIR BATU</u> (1)		ARAH LALU-LINTAS DARI: <u>SUNGAI RENGIT</u> (2)		TOTAL (1) + (2)
	JML.	JML.	JML.	JML.	
PEJALANI KAKI	1	1	2	2	3
PIKULAN 2	0	0	0	0	0
SEPEDA 3	7	7	8	8	15
SEPEDA DENGAN BARANG 4	2	2	3	3	5
BECAK 5	0	0	0	0	0
LAIN 2 TAK BERMOTOR 6	0	0	0	0	0

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7	1	1	2	2	3
------------------------	---	---	---	---	---

PICK UP OPELET COMBI (CRANG) 8	1	1	0	0	1
PICK UP (BARANG) 9	0	0	0	0	0
BIS 10	0	0	0	0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11	4	4	4	4	8
TRUK SEDANG (FUSO, TANKI) 12	1	1	0	0	1
TRUK BERAT (3 AS GANDENG) 13	0	0	0	0	0
SEDAN 14	3	3	2	2	5
JEEP					
ST. WAGON					
LAIN 2 BERMOTOR 15	0	0	0	0	0

Lampiran 50
PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S5A

KABUPATEN	MUSI BANYUASIH		DISURVAI OLEH	RODI dan SUSI	
NO. RUAS	032	NO. POS	1		TANDA TANGAN
HARI	MINGGU		TANGGAL	22-12-1996	
			JAM	10	11

CUACA : CERAH MENCUNG GERIMIS HUJAN (Beritanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI : AIR BATU (1)			ARAH LALU-LINTAS DARI : SUNGAI RENKIT (2)			TOTAL (1) + (2)
	JML.	JML.	JML.	JML.	JML.		
PEJALAN KAKI 1		1			1	2	
PIKLAN 2		0			0	0	
SEPEDA 3	III	7	III	6	13		
SEPEDA DENGAN BARANG 4		0		0	0		
BECAK 5		0		0	0		
LAIN 2 TAK BERMOTOR 6		0		0	0		

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7	III	7	IIII	4	11
------------------------	-----	---	------	---	----

PICK UP OPELET COMBI (ORANG) 8		0		0	0
PICK UP (BARANG) 9		0		0	0
BIS 10		0		0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11	III	3	III	3	6
TRUK SEDANG (FUSO, TANKI) 12		0		0	0
TRUK BERAT (3 AS GANDENG) 13		0		0	0
SEDAN 14	I	1	I	1	2
JEEP					
ST. WAGON					
LAIN 2 BERMOTOR 15		0		0	0

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S5A

KABUPATEN MUSI BANYUASIN DISURVAI OLEH Ropi dan Susi
 NO. RUAS 032 NO. POS 1 TANDA TANGAN _____
 HARI MINGGU TANGGAL 22-12-1996 JAM: 11 | 12

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Beritanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI: <u>AIR BATU</u> (1)		ARAH LALU-LINTAS DARI: <u>SUNGAI RENGIT</u> (2)		TOTAL (1) + (2)
	JML.	JML.	JML.	JML.	
PEJALANI KARI 1	1	0	0	0	1
PIKULAN 2	0	0	0	0	0
SEPEDA 3	3	3	0	0	6
SEPEDA DENGAN BARANG 4	0	0	0	0	0
BECAK 5	0	0	0	0	0
LAIN 2 BERMOTOR 6	0	0	0	0	0

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7	2	1	1	3
------------------------	---	---	---	---

PICK UP OPELET COMBI (ORANG) 8	0	0	0	0
PICK UP (BARANG) 9	0	0	0	0
BIS 10	0	0	0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11	2	3	5	
TRUK SEDANG (FUSO, T. TANGI) 12	0	0	0	
TRUK BERAT (3 AS GANDONG) 13	0	0	0	
SEDAN 14	1	0	1	
JEEP				
ST. WAGON				
LAIN 2 BERMOTOR 15	0	0	0	

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S5A

KABUPATEN MUSI BANYUASIN DISURVAI OLEH ROPI dan SUSI
 NO. RUAS 032 NO. POS TANDA TANGAN
 HARI MINGGU TANGGAL 22-12-1996 JAM 12 | 13

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Beritanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI: <u>AIR BATU</u> (1)		ARAH LALU-LINTAS DARI: <u>SUNGAI RENGIT</u> (2)		TOTAL (1) + (2)
	JML.	JML.	JML.	JML.	
PEJALAN KAKI 1	8	6	14		
PEJALAN 2	0	0	0		
SEPEDA 3	2	2	4		
SEPEDA DENGAN BARANG 4	0	0	0		
BECAK 5	0	0	0		
LAIN 2 TAK BERMOTOR 6	0	0	0		

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7	1	0	1
------------------------	---	---	---

PICK UP OPELET COMBI (CRANG) 8	0	0	0
PICK UP (BARANG) 9	1	0	1
BIS 10	0	0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11	1	1	2
TRUK SEDANG (FUSO, I TANK) 12	1	0	1
TRUK BERAT (3 AS GADANG) 13	0	0	0
SEDAN 14	0	0	0
JEEP			
ST. WAGON			
LAIN 2 BERMOTOR 15	0	0	0

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S5A

KABUPATEN MUSI BANYUASIN DISURVAI OLEH R221 dan SUSA
 NO. RUAS 032 NO. POS 1 TANDA TANGAN _____
 HARI MINGGU TANGGAL 22-12-1988 JAM: 13 | 14

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Berilanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI : _____ (1)		JML.	ARAH LALU-LINTAS DARI : _____ (2)		TOTAL (1) + (2)
PEJALANI KAKI 1			5		5	10
PIKULAN 2	- - - - -		0	- - - - -	0	0
SEPEDA 3			4		3	7
SEPEDA DENGAN BARANG 4	- - - - -		0	- - - - -	0	0
BECAK 5	- - - - -		0	- - - - -	0	0
LAIN 2 TAK BERMOTOR 6	- - - - -		0	- - - - -	0	0

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7			1		2	3
------------------------	--	--	---	--	---	---

PICK UP OPELET COMBI (BARANG) 8	- - - - -		0	- - - - -	0	0
PICK UP (BARANG) 9	- - - - -		0	- - - - -	0	0
BIS 10	- - - - -		0	- - - - -	0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11	- - - - -		0	- - - - -	1	1
TRUK SEDANG (FUSO, ITAMKI) 12	- - - - -		0	- - - - -	0	0
TRUK BERAT 13 AS GANDENG 13	- - - - -		0	- - - - -	0	0
SEDAN 14	- - - - -		0	- - - - -	0	0
JEEP						
ST. WAGON						
LAIN 2 BERMOTOR 15	- - - - -		0	- - - - -	0	0

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

KABUPATEN MUSI BANYUASIN DISURVAI OLEH RODI dan SUSI
 NO. RUAS 032 NO. POS 1 TANDA TANGAN _____
 HARI MIN66U TANGGAL 22-12-1996 JAM 14 | 15

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Beritanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI: <u>AIR BATU</u> (1)			ARAH LALU-LINTAS DARI: <u>SUNGAI RENGET</u> (2)			TOTAL (1) + (2)
	JML.	JML.	JML.	JML.	JML.		
PEJALANI KAKI 1		1			1	2	
PIKULAN 2		0			0	0	
SEPEDA 3	III	3	II	2	5		
SEPEDA DENGAN BARANG 4		0		0	0		
BECAK 5		0		0	0		
LAIN2 TAK BERMOTOR 6		0		0	0		

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7	I	1			0	1
------------------------	---	---	--	--	---	---

PICK UP OPELET COMBI (CRANG) 8		0			0	0
PICK UP (BARANG) 9		0			0	0
BIS 10		0			0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11	II	2	I	1	3	
TRUK SEDANG (FUJIO, I, TANKI) 12		0		0	0	
TRUK BERAT (3 AS GANDONG) 13		0		0	0	
SEDAN 14		0		0	0	
JEEP						
ST. WAGON						
LAIN2 BERMOTOR 15		0		0	0	

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S 5A

KABUPATEN	MUSI BANJUASIN		DISURVAI OLEH	ROM dan SUSI	
NO. RUAS	0 3 2	NO. POS	1	TANDA TANGAN	
HARI	MINGGU		TANGGAL	22-12-1996	
			JAM	15 16	

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Beritanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI : AIR BATU (1)		ARAH LALU-LINTAS DARI : SUNGAI RENGIT (2)		TOTAL (1) + (2)
	JML.	JML.	JML.	JML.	
PEJALANI KAKI 1	0	1	0	1	1
PIKULAN 2	0	0	0	0	0
SEPEDA 3	2	4	0	0	6
SEPEDA DENGAN BARANG 4	0	0	0	0	0
BECAK 5	0	0	0	0	0
LAIN 2 TAK BERMOTOR 6	0	0	0	0	0

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7	4	4	8
------------------------	---	---	---

PICK UP OPELET COMBI (ORANG) 8	0	1	1
PICK UP (BARANG) 9	0	0	0
BIS 10	0	0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11	0	2	2
TRUK SEDANG (PUSO, I, TANKI) 12	0	0	0
TRUK BERAT (3 AS GADONG) 13	0	0	0
SEDAN 14	1	2	3
JEEP			
ST. WAGON			
LAIN 3 BERMOTOR 15	0	0	0

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

S 5A

KABUPATEN	MUSI BANYUASIN		DISURVAI OLEH	RODI dan SUSI	
NO. RUAS	032	NO. POS	1	TANDA TANGAN	
HARI	MINGGU		TANGGAL	22-12-1996	
			JAM	16 17	

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Beritanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI : AIR BATU (1)		ARAH LALU-LINTAS DARI : SUNGAI RENGIT (2)		TOTAL (1) + (2)
	JML.	JML.	JML.	JML.	
PEJALANI KAKI 1	0	0	0	0	0
PIKULAN 2	0	0	0	0	0
SEPEDA 3	10	8	18		
SEPEDA DENGAN BARANG 4	1	0	1		
BECAK 5	0	0	0		
LAIN 2 TAK BERMOTOR 6	0	0	0		

SEPEDA MOTOR SCOOTER 7	3	3	6
------------------------	---	---	---

PICK UP OPELET COMBI (ORANG) 8	1	1	2
PICK UP (BARANG) 9	0	0	0
BIS 10	0	0	0
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11	5	4	9
TRUK SEDANG (FUSO, I TANGI) 12	0	0	0
TRUK BERAT (3 AS GANDONG) 13	0	0	0
SEDAN 14	4	2	6
JEEP			
ST. WAGON			
LAIN 2 BERMOTOR 15	0	0	0

PENGHITUNGAN LALU LINTAS

KABUPATEN	MUSI BANYUASIN		DISURVAI OLEH	RODI dan SUSI	
NO. RUAS	03-2	NO. POS	1	TANDA TANGAN	
HARI	MINGGU		TANGGAL	22-12-1996	
			JAM	17 18	

CUACA : CERAH MENDUNG GERIMIS HUJAN (Beritanda)

TIPE PEMAKAI JALAN	ARAH LALU-LINTAS DARI : AIR BATU (1)			ARAH LALU-LINTAS DARI : SUNGAI RENGIT:2			TOTAL (1) + (2)
	JML.	JML.	JML.	JML.	JML.		
PEJALANI KAKI 1	4	5	9				
PIKULAN 2	0	0	0				
SEPEDA 3	4	6	10				
SEPEDA DENGAN BARANG 4	2	2	4				
BECAK 5	0	0	0				
LAIN 2 TAK BERMOTOR 6	0	0	0				
SEPEDA MOTOR SCOOTER 7	4	5	9				
PICK UP OPELET COMBI (ORANG) 8	2	1	3				
PICK UP (BARANG) 9	1	1	2				
BIS 10	0	0	0				
TRUK RINGAN (COLT DIESEL) 11	3	3	6				
TRUK SEDANG (FUSO, TANK) 12	0	2	2				
TRUK BERAT (3 AS GANDENG) 13	0	0	0				
SEDAN 14	1	3	4				
JEEP							
ST. WAGON							
LAIN 2 BERMOTOR 15	0	0	0				

SURVAI LALU LINTAS : RINGKASAN HARIAN

S.5B

KABUPATEN : MUSI BANYU ASIN
 NO. RUAS : 0.3.2
 NO. POS : 1
 RUAS JALAN DARI : Air Batu KE Sei. Rengit

HARI : Sabtu (HP/BHP)**
 TANGGAL SURVAI : 21-12-1996
 LOKASI POS Km. 3+800 DARI PANGKALKAUS CEMO.O
 PANJANG RUAS 0,5 Km

TANDA TANGAN :
 TANGGAL : 23-12-1996

TIPE PEMAKAI JALAN	SIANG										SUB TOTAL	MALAM							SUB TOTAL	TOTAL																											
	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16		16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23			23-24	24-00	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06																				
	1	3	8	4	3	1	1	18	2	-		3	6	9	-	-	-	-			-	-	-	-	-	-	-	-	58																		
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																					
3	7	16	9	5	4	2	24	11	3	6	12	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	117																						
4	4	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10																						
5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																						
6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-																						
1-6 SUB TOTAL	14	24	13	9	5	3	42	13	3	9	18	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	185																						

7	0	3	5	2	1	7	2	1	2	3	6	7	47													
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

8	-	2	-	1	-	-	2	-	1	-	-	3	9													
9	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	3													
10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-													
11	-	4	11	8	9	8	6	2	3	1	5	9	66													
12	-	2	-	1	-	-	-	1	-	-	-	1	5													
13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-													
14	-	2	1	3	1	1	1	2	1	5	2	3	22													
15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-													
8-15 SUB TOTAL	2	10	12	13	10	9	9	5	6	7	17	105														

1-15 TOTAL	24	37	30	24	16	19	53	19	10	18	31	56	337													
CUACA *	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C													

* CUACA : CERAH (C) GERIMIS (G) * CORET YANG TIDAK PERLU HARI PASAR (H/P)

SURVAI LALU LINTAS : RINGKASAN HARIAN

S.5B

KABUPATEN : MUJI BAHJU ASIN
 NO. RUAS : 032
 NO. POS : 1
 RUAS JALAN DARI : Air Batu KE Sei Rengit

HARI : MINGGU (HP/BHP) **
 TANGGAL SURVAI : 22-12-1996
 LOKASI POS Km. 3+800 DARI PANGKAL RUAS (K.M.O.P.O.)
 PANJANG RUAS 0,5 Km

TANDA TANGAN :
 TANGGAL : 23-12-1996

TIPE PEMAKAI JALAN	SIANG														SUB TOTAL	MALAM						SUB TOTAL	TOTAL		
	06-07	08-09	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22		22-23	23-24	00-01	01-02	02-03	03-04			04-05	05-06
	4	15	2	3	2	1	14	10	2	1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	1			1	1
1	4	15	2	3	2	1	14	10	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
3	27	19	11	15	13	6	4	7	5	6	18	10	141	27	-	-	-	-	-	-	-	-			
4	9	5	3	5	-	-	-	-	-	-	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
1-6 SUB TOTAL	40	39	16	23	15	7	18	17	7	7	19	23	231	63	-	-	-	-	-	-	-	-			

7	15	7	5	3	11	3	1	3	1	0	0	9	72	-	-	-	-	-	-	-	-	-
---	----	---	---	---	----	---	---	---	---	---	---	---	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---

8	4	2	1	1	-	-	-	-	-	1	2	3	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	3	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	-	4	7	8	6	5	2	1	3	2	9	6	53	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	2	1	1	1	-	-	1	-	-	-	-	2	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	-	1	3	5	2	1	-	-	-	3	6	4	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8-15 SUB TOTAL	9	8	12	15	8	6	4	1	3	6	17	17	106	-	-	-	-	-	-	-	-	-

1-15 TOTAL	64	54	33	41	34	16	23	21	11	21	42	49	409	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CUACA *	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	-	-	-	-	-	-	-	-	-

* CUACA : CERAH (C) GERIMIS (G) ** CORET YANG TIDAK PERLU HARI PASAR (HP)

LAPORAN PENGHITUNGAN LALU LINTAS

PLL ke -

		1	2
Kabupaten :	<u>Musi Banyuasin</u>	Hari :	<u>Sabtu Minggu</u>
Nama ruas :	<u>Air Botu - Sei. Rengit</u>	Tanggal :	<u>21-12-96 22-12-96</u>
Nomor ruas :	<u>032</u>	Jam :	<u>06 - 18 06-00 - 18.00</u>
Nomor pos :	<u>1</u>		
Lokasi pos :	<u>Rumah Pdd di km 4,200 (ODOM) DARI Km 0.0 (Pangkal Ruas)</u>		

1. Tipe permukaan jalan Aspal Kondisi jalan Rusak Berat
2. Apakah selama dilakukan penghitungan lalu lintas di sepanjang ruas jalan ini bisa dilalui oleh kendaraan roda 4 ?

Hari 1 Ya Tidak Hari 2 Ya Tidak

JIKA TIDAK, APA PENYEBAB UTAMA JALAN TERTUTUP ?	DARI	KE	DI	NAHA TEMPAT
	(X)	PAL KM	PAL KM	PAL KM
JALAN SETAPAK/TIDAK ADA JALAN UNTUK KEND RODA 4				
PERMUKAAN JALAN LICIN/ BERLUMPUR				
JEMBATAN HILANG/RUSAK				
GORONG-GORONG YANG HILANG/RUSAK				
JALAN LONGSOR				
LAIN-LAIN (JELASKAN)				

Kalau tidak : - Berapa lama ruas jalan ini tidak dapat dilalui kendaraan roda 4 ? : _____
 - Kapan jalan ini diperkirakan akan dapat dilalui kendaraan roda 4 ? : _____

3. Nama pasar yang ada di sepanjang ruas jalan ini dan pasar lainnya yang mempengaruhi ruas jalan ini.

	Nama Pasar	Hari Pasar *	Jarak dari pos PLL
1.	Palembang	8	25,8
2.			
3.			
4.			
5.			

* Tulis angkanya saja; Bila hari pasarnya tidak tetap setiap minggu nya, catat frekwensinya (misalnya Pon, Kliwon dsb; setiap tanggal 5 dan 15 tiap bulan)

Hari Pasar : 1 Senin 5 Jumat
 2 Selasa 6 Sabtu
 3 Rabu 7 Minggu
 4 Kamis 8 Setiap hari

4. Catatlah faktor-faktor lain yang sekiranya berpengaruh terhadap PLL sehingga jumlahnya tidak normal, seperti : pengalihan arus LL karena ada masalah di ruas lain, pekerjaan jalan, usaha pengadaan material yang bersifat sementara, dan lain sebagainya :

Jalan Rusak Berat

5. Jenis lalu lintas tidak bermotor yang termasuk tipe 6 dan paling banyak melalui ruas jalan ini ialah :

gerobak []
 doker []
 kuda beban []
 lain-lain mengkhususkan _____

6. Jenis kendaraan bermotor yang termasuk tipe 15 dan paling banyak ialah :

TIPE 11

DIHIMPUN DAN DIPERIKSA OLEH

NAMA : RODI / SUSI

TANDA TANGAN : [Signature]

TANGGAL : 25-12-1996

PETA SKET LOKASI POS PENGHITUNGAN LALU LINTAS

Kabupaten : MUSI BANYUASIN

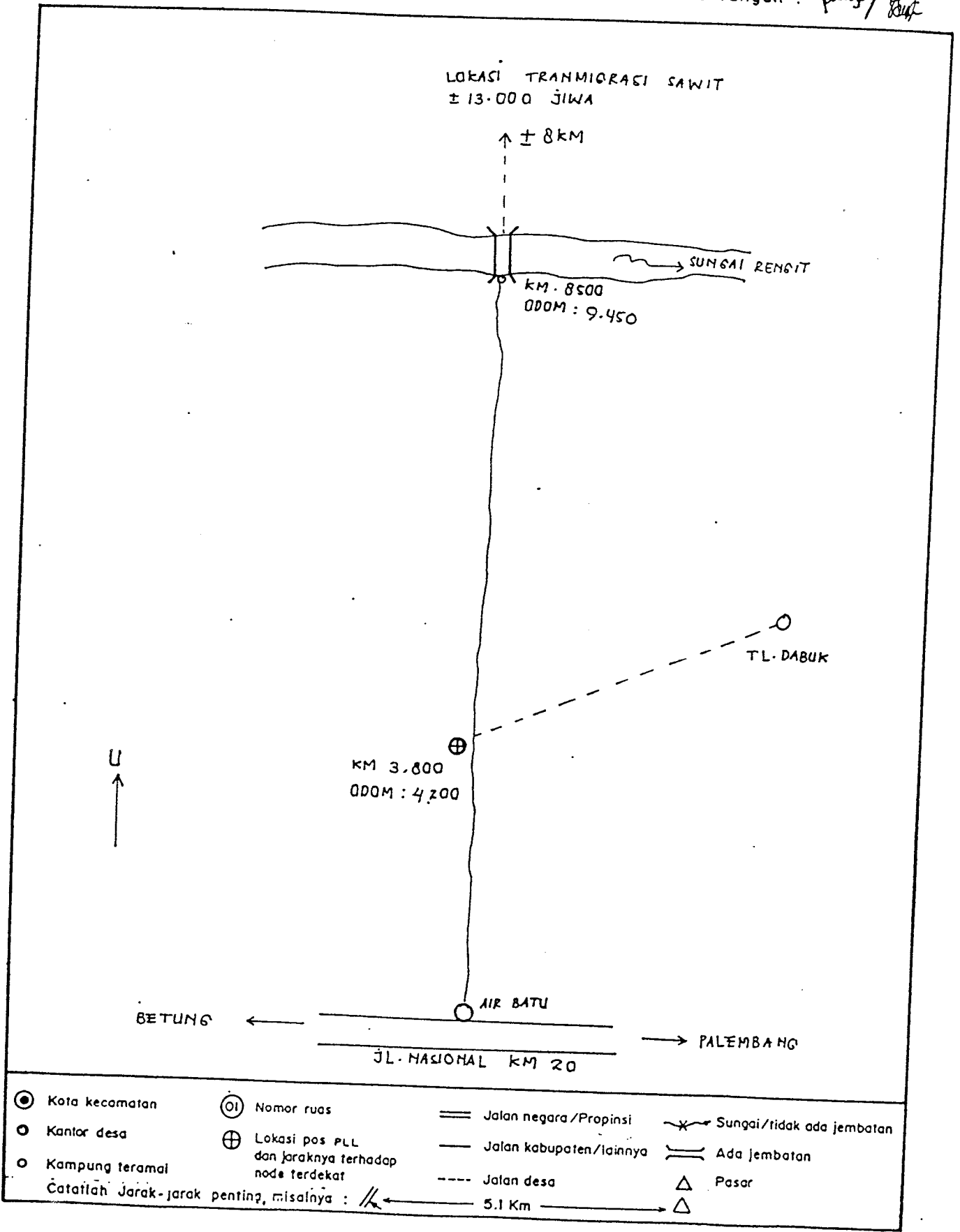
Tanggal Survei : 21-12-96 / 22-12-96

Nama Ruas : AIR BATU - SUNGAI RENGIT

Nomor Ruas : 032 Nomor Pos : 1

Dihimpun dan Diperiksa oleh : RUDI / susi

Tanda Tangan : *Rudi / susi*



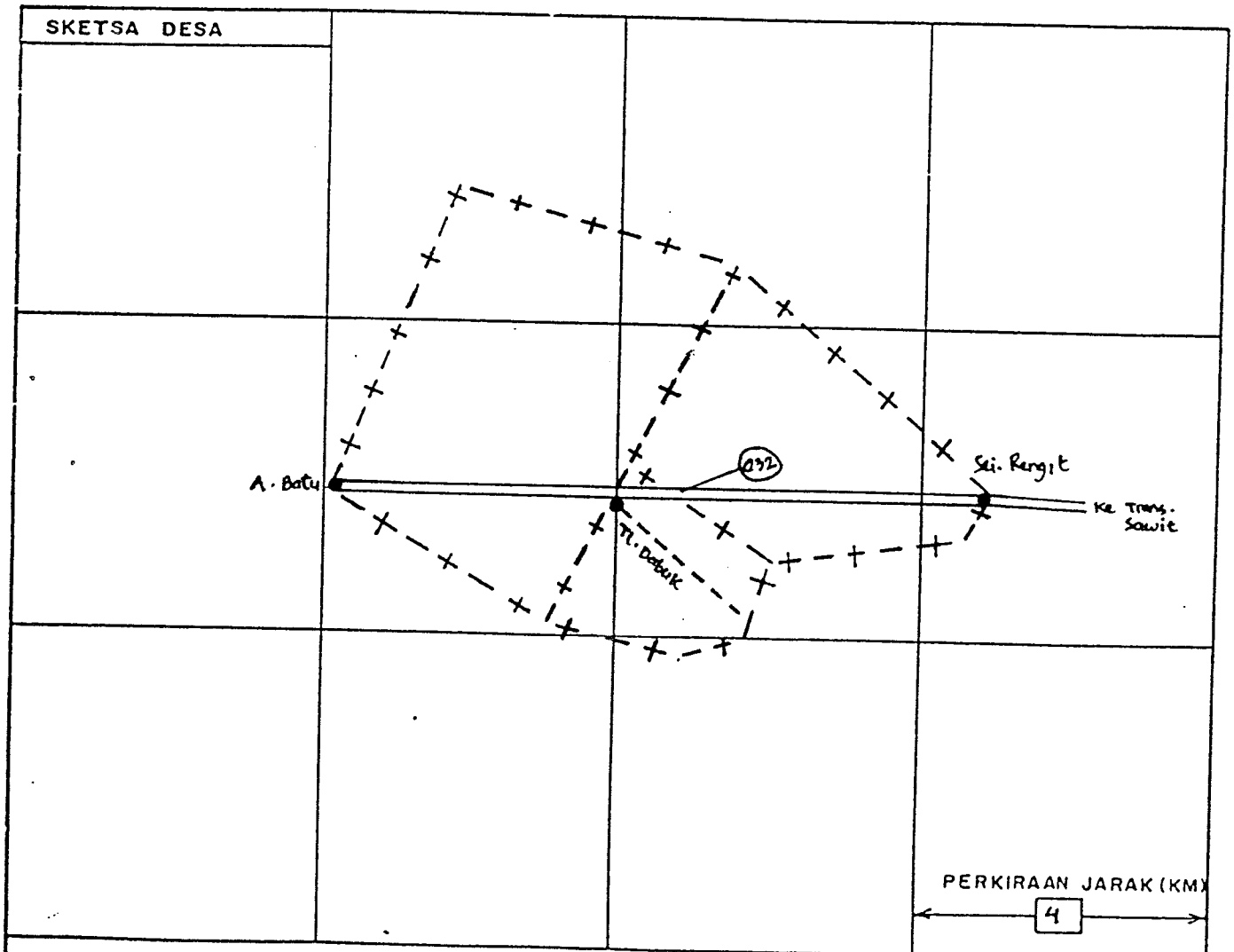
NAMA DESA : Air Batu / Sei. Rengit KECAMATAN Talang Kelapa KABUPATEN Musi Banyuasin

TANGGAL SURVAI : 18-12-1996 DISURVAI OLEH : Radi dan Susi

DATA PENDUDUK TAHUN : 1996 (* RUAS JALAN UTAMA YANG DIGUNAKAN OLEH PENDUDUK)

NAMA KAMPUNG/DUSUN/RK	JML PENDUDUK	NO RUAS *
1 Air Batu	7384	032
2 Talang Dabuk	321	032
3 Sungai Rengit	4667	032
4		
5		
6		
7		
8		
JUMLAH (1 - 17)	12372	

NAMA KAMPUNG/DUSUN/RK	JML PENDUDUK	NO RUAS *
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		



- JALAN KABUPATEN + NO. RUAS
- JALAN DESA TERBUKA UNTUK KEND RODA EMPAT
- JALAN DESA TERTUTUP UNTUK KEND RODA EMPAT
- BATAS DESA (TULIS NAMA DESA YANG MEMBATAS)
- KAMPUNG / PEMUKIMAN
- KANTOR DESA
- BATAS RK / KAMPUNG

SURVAI LALU-LINTAS YANG TERHAMBAT
(lalu lintas rendah dan jalan yang tidak bisa dilalui kend.bermotor)

KABUPATEN : Musi Banyuasin TANGGAL : 19-12-1996 DISURVAI OLEH : Rodi / Susi

NO. RUAS : 032 PANJANG RUAS (KM): 8.5

NAMA RUAS : Air Batu - Sungai Rengit

LOKASI SURVAI (NAMA PEMUKIMAN) : S Sungai Rengit PAL. KM (DARI AWAL RUAS): 6.7

NAMA/JABATAN RESPONDEN : Anwar, SH / Camat Kec. Talang Kelapa

CUACA PADA SAAT SURVAI : Cerah

JENIS ANGKUTAN YANG DIPAKAI SURVAIOR KELOKASI SURVAI : Jeep

NAMA PASAR UTAMA/PUSAT KEGIATAN DILUAR YANG DIGUNAKAN : P Palembang JARAK PASAR / PUSAT KEGIATAN KE LOKASI SURVAI (KM) : A 26.7

1. LALU LINTAS : BERAPA BANYAK KENDARAAN RODA EMPAT (TRUK; PICK-UP, JEEP) YANG BIASANYA LEWAT TIAP HARI DARI LOKASI SURVAI KE JALAN UTAMA/ PASAR DILUAR? (HANYA SATU ARAH)

CUACA	HARI PASAR	BUKAN HARI PASAR
KEMARAU	21, 7, 9	27, 4, 8
HUJAN		

2. ALASAN-ALASAN JALAN TERTUTUP
APAKAH JALAN INI TERBUKA SEPANJANG TAHUN BAGI KENDARAAN BERODA EMPAT?

YA : TIDAK :

JIKA TIDAK, APA PENYEBAB UTAMA JALAN TERTUTUP? (X)

DIMANA LOKASI PENYEBAB TSB?

	DARI PAL KM	KE PAL KM	DI PAL KM	NAMA TEMPAT (SEBUTKAN SECARA RINCI)
JALAN SETAPAK / TIDAK ADA JALAN UNTUK KEND. BERMOTOR				
PERMUKAAN JALAN LICIN / BERLUMPUR				
JEMBATAN HILANG / RUSAK	X		6.7	Desa Sungai Rengit
GORONG-GORONG YANG HILANG / RUSAK				
JALAN LONGSOR				
LAIN-LAIN (JELASKAN)				

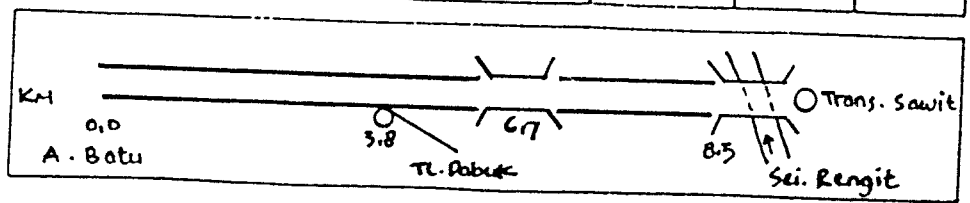
3. ALAT ANGKUT PILIHAN
KETIKA JALAN TERTUTUP UNTUK KENDARAAN RODA EMPAT, PILIHAN JENIS ANGKUTAN UTAMA APA YANG DIGUNAKAN.?

SEPEDA MOTOR	<input checked="" type="checkbox"/>	KENDARAAN DITARIK HEWAN	<input type="checkbox"/>
SEPEDA	<input type="checkbox"/>	PERAHU/RAKIT	<input type="checkbox"/>
PEJALAN KAKI/ DGN PIKULAN	<input type="checkbox"/>	TIDAK ADA	<input type="checkbox"/>

4. RUTE PILIHAN
KETIKA JALAN TERTUTUP UNTUK KENDARAAN RODA EMPAT, RUTE PILIHAN APA YANG DIGUNAKAN ?

TIDAK ADA	JL. SETAPAK	MELALUI AIR	LAIN ?
<input checked="" type="checkbox"/>			

JELASKAN SECARA SINGKAT RUTE KHUSUS & PANJANG (KM)



5.1 BERAPA LAMA BIASANYA MUSIM PENGHUJAN

DARI (BULAN)	SAMPAI (BULAN)	JML BULAN

5.2 SELAMA MUSIM PENGHUJAN BERAPA KALI / BULAN JALAN TERTUTUP KHUSUS UNTUK, KEND.RODA EMPAT

TERUS MENERUS	5 KALI ATAU LEBIH		3-4 KALI		1- 2 KALI	
	2 MINGGU ATAU LEBIH	7-10 HARI	3-4 HARI	1-2 HARI	<12 JAM	

5.3 UNTUK BERAPA LAMA TIAP KALI JALAN TERTUTUP KHUSUS UNTUK KENDARAAN RODA EMPAT

6 IKTISAR HAMBATAN

PERKIRAAN JUMLAH WAKTU KUMULATIF JALAN TERTUTUP UNTUK KENDARAAN RODA EMPAT SELAMA 1 TAHUN.

TERTUTUP SEBENTAR ATAU TIDAK TERTUTUP	< 2 MINGGU / TAHUN	X (HANYA SATU)	KODE TINGKAT HAMBATAN
TERTUTUP BERKALA	2 — 6 MINGGU / TAHUN	X	①
TERTUTUP PADA WAKTU MUSIM PENGHUJAN	6 — 12 MINGGU / TAHUN		2
	3 — 6 BULAN / TAHUN		
TERTUTUP PERMANEN (UNTUK KENDARAAN RODA EMPAT)	LEBIH DARI 6 BULAN / TAHUN TAPI BIASANYA TETAP TERBUKA UNTUK SEPEDA MOTOR		3
	SECARA NORMAL TIDAK TERBUKA UNTUK SEPEDA MOTOR		4
	ANGKUTAN PERAHU PANTAI / SUNGAI YANG TETAP TERSEDIA		2

NAMA PASAR	KM.O.O	KM DARI PASAR	NAMA LOKASI SURVAI
P Palembang		A 26.7	S Sei. Rengit
PENYEBAB UTAMA JALAN TERTUTUP	← Jembatan Rusak Berat →		
LIHAT PERTANYAAN NOMOR 2	← 8,5 Km →		
LOKASI HAMBATAN (KM)	← 6,7 — 8,5 →		
KODE TINGKAT HAMBATAN	← 1 →		

7. RIWAYAT

PERNAHKAH JALAN INI BERKONDISI BAIK ?

YA : TIDAK :

JIKA "YA", KAPAN JALAN INI TERAKHIR DIPERBAIKI ?

TAHUN :

DAPATKAH KENDARAAN BERMOTOR LEWAT PADA WAKTU ITU ?

YA : TIDAK :

MULAI KAPAN JALAN INI TAK TERANDALKAN / TIDAK BISA

TAHUN :

LEMBAR ANALISA DATA LALU LINTAS

A2

KASUPATEN : Musi Banyuasin
 NAMA RUAS : Air Batu - Sungai Rengit
 LOKASI POS : Rumah Penduduk : 378 Km (YSD) dari pangkaj ruas.

WILAYAH : 11
 NO. RUAS : 032
 NO. POS : 1

PENGHITUNGAN LALU LINTAS		PERTAMA		KEDUA		RATA - RATA DUA HARI PERHI - TUNGAN	FAKTOR PENYE - SUAIAN	LHR EKIVALEN
HARI		Sabtu		Minggu				
TANGGAL		21-12-1996		22-12-1996				
PASAR * : Palembang		BHP		HP				
WAKTU AWAL - AKHIR		06.00	18.00	06.00	18.00			
TIPE PEMAKAI JALAN		A		B		C	D	E
		PLL 12 Jam		PLL 12 Jam		$\frac{A+B}{2}$		C x D
1	Pejalan Kaki	58	63	60,5	0,018	1		
2	Pikulan / Gendongan	0	0	0				
3	Sepeda	117	141	129	0,12	16		
4	Sepeda + Barang	10	27	18,5				
5	Becak	0	0	0	0,34	0		
6	**	0	0	0				
1-6	Sub total Kend. tak bermotor	185	231	208		19		
7	Sepedamotor	47	72	59,5	0,18	11		
8	Pick - up Penumpang	9	14	11,5	1,21	14		
9	Pick - up Barang	3	6	4,5	0,98	4		
10	Bis	0	0	0	1,72	0		
11	Truk Ringan	66	33	59,5	1,39	83		
12	Truk Sedang	5	8	6,5	1,59	10		
13	Truk Berat	0	0	0	1,98	0		
14	Sedan / Jeep	22	25	23,5	1,57	37		
15	***	0	0	0	1,28	0		
8-15	Sub total Kend. bermotor	105	106	105,5		148		
						x 1,28		
						135	KRLL	
1-15	Total Pemakai Jalan	337	409		MANFAAT	178		

KETERANGAN :

- * Tulis nama pasar dan ;
tulis 'HP' kalau Hari Pasar atau 'BHP' kalau Bukan Hari Pasar
- ** Tulis nama tipe kendaraan tak bermotor lainnya
- *** Tulis nama tipe kendaraan bermotor lainnya

**BAJARAN KENDARAAN
BERAT (BK3)**

(KOLOM C) (%)

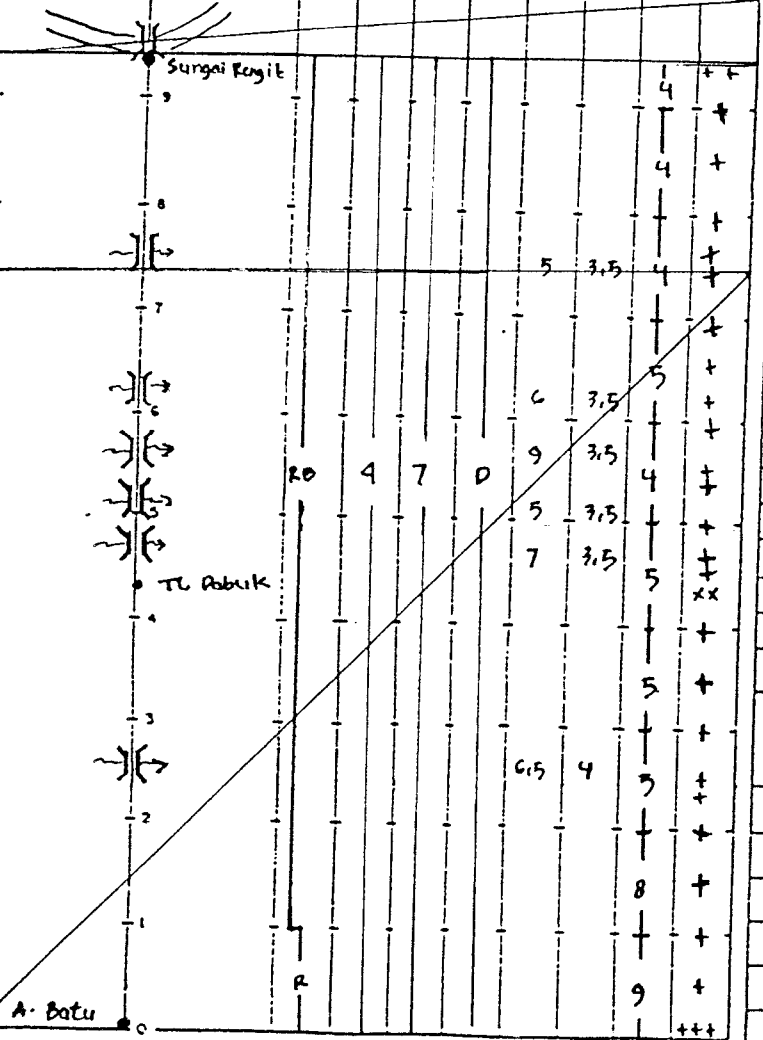
$\frac{(12 + 13) \times 100}{\text{Sub total (8 - 15)}}$

Sub total (8 - 15)

6,97

LEMBAR DATA PROYEK

KABUPATEN		Musi Banyuasin	
NAMA RUAS		PANGKAL	UJUNG
		Air Batu	Sungai Rengit
TITIK PENGENAL		Sungai	
		Jln. Nds. Km 20	
NOMOR RUAS	032		
PANJANG RUAS (KM)			
ODOM	F.P.O	KM. YSD	
9,5	019	8,5	
KM. ODOM			



TOTAL PANJANG JEMBATAN (M) **38,5** JUMLAH JEMBATAN **6**

NOMOR PROYEK	96	1606	032	1	A1	
PAL KM PROYEK	AWAL	AKHIR	HAL			
	6,7	8,5	11			
PANJANG PROYEK (KM)	1,8	KRLL	2,1	KELAN DAIAN	D	
PERMUKAAN JALAN	YANG ADA		DIUSULKAN			
TIPE	A		A			
KONDISI	RB		BAIK			
LEBAR PERKERASAN (M)	4		4			
TIPE PEKERJAAN JALAN: PK <input checked="" type="checkbox"/> MP <input type="checkbox"/>						
PANJANG SEGMENT (KM)	1	2	3			
	1,8					
CBR	NO. DISAIN	5	4			
LEBAR PERKERASAN (m)	LEBAR PERKERASAN YANG ADA (m)	4	7			
	LEBAR PERKERASAN + BAWU JALAN (m)	4	7			
MARGA SATUAN Rp. Ji / Km	123					
BIAYA SEGMENT (Rp. Ji)	221,4					
JUMLAH BIAYA JALAN (Rp. Ji.) 1 + 2 + 3						
221,4						
PEKERJAAN JEMBATAN						
LOKASI (KM)	JENIS PKJK.	JENIS JBT	PANJANG (M)	LEBAR (M)	BIAYA Rp. Ji / m	BIAYA Rp. Ji
6,7	PBJ	3b	5	3,5	20	100
JUMLAH BIAYA JEMBATAN (Rp. Ji.)						100
JUMLAH BIAYA JALAN + JEMBATAN					Rp. Ji.	321,4
					Rp. Ji / Km	179
MANFAAT (Rp. Jl / KM)						188
N.P.V (Rp. Ji. / KM)						9
STATUS EVALUASI PROYEK/REKOMENDASI						* / H
PEKERJAAN ALTERNATIF (M/H)						
TIPE		Rp. Juta	Rp. Ji / Km			
H		21,96	12,2			

LHR EKIVALEN (Dari A 2 Kolom E)															KRLL	MANFAAT		
1	2	3	4	5	6	1-6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	KENDARAAN RODA 4 B-15	TOTAL LHR EKIVALEN 1-15	
1	0	16	2	0	0	19	11	14	4	0	83	10	0	37	0	135	178	
TERAKHIR DIKERJAKAN PK/MP (DARI K3, dsb.)		LOKASI POS PLL	NO POS	PAL KM	PERIKSA	TGL	TANDA TANGAN									KLASIFIKASI RUAS	LU	
PAL. KM	0,0	8,5	PK	4,2	1	3,78	PBJJK										PENODUK	4667
PUG. (KM)	8,5															MUTAN/CURAN ?	TA ITOK	
TAHUN	1989															JALAN BARU UNTUK RODA-4 ?	IX	
SUMBER DANA	APBN															KODE ARSES	1	
TIPE PEK	A															A2	A3	X
Rp. Ji / Km																		

LAMP. 72

PROVINSI : [16] SUMATERA SELATAN
 KABUPATEN : [06] MUSI BANYU ASIN
 Edisi : Agustus 1995

DAFTAR INDIK JARINGAN JALAN KABUPATEN

Hal : 3

Dicetak : 25/08/95

No. Ruas	Nama Pangkal Ruas	Nama Ujung Ruas	Titik Pengenal Pangkal	Titik Pengenal Ujung	Panj. Ruas (km)	Klasifikasi Ruas	Termasuk Kecamatan	Panj. Bagian		Lebar	Prmk. Jln. Tipe	Kondisi	Bulan Tahun Peren Terakhir	Bulan Tahun Pekerjaan Terakhir	Kend. Roda 4	Total LHR	Pendidik	Bulan Tahun perubahan Data					
								Pal Km. Awal	Pal Km. Akhir (m)														
1	2	3	4	5	6	7	8	10.1	10.2	11	12.1	12.2	13	14	15.1	15.2	16	17	18	19	20		
28.0	SP.UJUNG TANJUNG	UJUNG TANJUNG	14	MASJID	6,5	LU	K	0,0	6,5	3,5	K	RB	TMH	3/91	84								01/94
29.0	SP.REGAN AGUNG	REGAN AGUNG	14	34	3,5	LU	K	0,0	3,5	3,0	T	RB	TMH	9/92	88								01/94
30.0	PULAU	PULAU	MASJID	KD	0,8	LU	K	0,0	0,8	3,0	A	R	TB	9/92	89								01/94
31.0	SETERIO	JN.KH.50 PLG	SUNGAI	SUNGAI	9,6	LU	K	0,0	9,6	3,5	A	R	TB	9/92	89								01/94
32.0	AIR BATU	JN.KH.20 PLG.	SUNGAI	SUNGAI	8,5	LU	K	0,0	0,5	4,0	A	RB	TB	9/92	89								01/96
33.0	SP.DERHAGA BURLIAN	DERHAGA BURLIAN	JN.KH.42 PLG	SUNGAI	1,9	LU	K	0,0	8,5	4,0	A	RB	TB	1/93	92								07/96
34.0	BANGKALAI BALAI	LEBONG	JN.KH.43 PLG	SUNGAI	12,4	LU	K	0,0	1,9	3,5	A	S	TB	9/92	88								01/94
35.0	MARTANA	PEMATANG PALAS	KANTOR BRI	KD	8,7	LU	K	0,0	0,0	6,5	3,5	A	B	TB	1/93	92							01/94
36.0	SUKAJADI	PANGKALAN BENTENG	JN.KH.16 PLG	BATAS KOOYA	5,2	LU	K	6,5	8,7	3,0	T	RB	TMH	12/91	91								06/93
37.0	SP.PANGKALAN PANJI	PANGKALAN PANJI	JN.KH.39 PLG	KTR-DESA	2,1	LU	K	0,0	5,2	3,5	K	R	TB	1/93	91								01/94
38.0	SP.LIHAI	LIHAI	JN.KH.25	MASJID	5,0	LU	K	0,0	2,1	3,0	T	B	TB	6/90	90								01/94
39.0	TIIRTO MULYO	CINTA MANIS BARU	35/KD	74/SUNGAI	8,5	LU	K	0,0	0,0	5,0	3,0	T	R	TMH	7/88	88							01/94
40.0	SP.LANGKAN	LANGKAN	JN.KH.30	SUNGAI	2,0	LU	K	0,0	8,5	3,5	A	S	TB	8/92	92								01/94
41.0	SP.BUKIT	BUKIT	JN.KH.72	SD	1,8	LU	K	0,0	2,0	3,5	B	S	TB	7/89	89								01/94
42.0	SP.GAJAH MATI	GAJAH MATI	JN.KH.82	MASJID	1,6	LU	K	0,0	0,0	1,6	3,0	T	RB	TST	5/84	84							01/94

(1). NO. RUAS (SEMENTARA)
 400 = Jalan dalam Kota.
 500 = Jalan Irigasi.
 600 = Jalan Kabupaten Baru.
 700 = Jalan Transmigrasi.
 800 = Jalan Perkebunan.
 900 = Jalan Desa.

(7). KLASIFIKASI RUAS
 TRAN = Transmigrasi.
 PIR = Perkebunan Inti Rakyat.
 NMG = Ekspor Non-Migas.
 PAR = Pariwisata.
 LU = Pelayanan Umum.
 JJS = Jaringan Jalan Strategis.
 JI = Jalan Irigasi.
 KOTA = Jalan Kota.
 UH = Jalan Pengusahaan Hutan/HPH.

(8). STATUS ADMIN
 K = Kabupaten.
 D = Desa.
 P = Perkebunan.
 H = Hutan.
 T = Transmigrasi.
 A = Irigasi.
 JP = Jalan Provisi.
 JN = Jalan Negara.

(12.1). TIPE
 A = Aspal.
 K = Kerikil.
 B = Batu.
 T = Tanah.
 C = Beton
 [10.1 dan 10.2]

(12.2). KONDISI
 B = Baik.
 S = Sedang.
 SR = Sedang/Rusak.
 R = Rusak.
 RB = Rusak Berat.
 [10.1 dan 10.2]

(13). HAMBATAN LALU LINTAS
 TB = Terbuka Untuk Kendaraan roda 4 sepanjang tahun.
 TMH = Tertutup Untuk Kendaraan roda 4 pada musim hujan.
 TST = Tertutup Untuk Kendaraan roda 4 sepanjang tahun.

TABEL MANFAAT LALU LINTAS RENDAH

Tanggal: 04/16/96					NILAI SEKARANG (PV) UNTUK MANFAAT PEKERJAAN BERAT DAN PEMELIHARAAN (Rp./dkm)																			
Tipe/Kondisi Jalan Yang ada Sekarang	Indeks Kecepatan (km/jam)	Skala MS	Tipe Usul Pekerjaan	Tipe Usul Pemeliharaan	TOTAL LALU LINTAS HARIAN RATA-RATA (LHR EKUIVALEN RUSA 4) YANG ADA																			
					20	30	40	50	60	70	80	90	100	120	140	160	180	200	220	240	260	280	300	
ASPAK	BAIK/SEDANG	30-45	<11	MS	A	MR	MR	MR	MR	18	22	30	42	55	72	85	109	137	164	175	210	243	247	274
				MP	A	MR	MR	MR	11	20	25	35	46	59	76	90	117	146	169	187	225	255	260	287
	SEDANG	25-40	<15	MP	A	MR	MR	MR	23	35	42	53	70	75	95	116	145	166	198	221	248	272	298	323
				MP	A	MR	11	18	29	40	48	64	71	84	106	127	165	181	213	237	267	291	318	361
	RUSAK	25-35	<17	PK	A	MR	11	18	29	40	48	64	71	84	106	127	165	181	207	238	267	326	356	411
				PK	A	MR	11	18	29	40	48	64	71	84	106	127	165	181	207	238	267	326	356	411
RUSAK	15-30	>16	PK	A	-	14	24	33	46	55	72	80	92	129	157	187	224	254	284	331	348	393	412	
RSK BRT	15-20	>20	PK	A	14	26	40	55	71	85	97	112	127	157	194	235	259	293	327	359	388	425	462	
KERIKIL	BAIK	30-45	<11	MP	K	MR	MR	23	35	46	58	72	85	96	133	158	184	207	230	250	270	289	306	323
				MP	K	MR	12	26	38	49	62	76	89	100	137	162	188	211	233	254	273	291	309	325
	SEDANG	25-35	<17	PK	K	MR	12	26	49	64	78	91	103	115	149	174	197	219	240	259	277	294	310	325
				PK	A	-	-	-	63	80	98	116	134	151	182	217	256	288	322	362	398	430	465	500
	RUSAK	15-25	>16	PK	K	-	20	35	49	66	81	93	105	115	167	194	219	241	261	280	297	313	328	341
				PK	A	-	-	-	85	107	130	150	175	195	238	287	331	375	417	458	499	541	587	623
RSK BRT	10-20	>20	PK	K	-	23	38	55	71	85	98	109	118	170	196	221	242	262	281	297	313	328	341	
			PK	A	-	-	-	91	113	135	156	178	199	241	290	333	374	418	460	501	541	582	616	
BATU	RUSAK	15-20		PK	K	-	25	40	53	69	82	94	105	114	164	190	213	234	254	272	288	304	318	331
				PK	A	-	-	-	88	110	131	152	172	193	238	281	322	364	403	446	486	525	573	603
	RSK BRT	10-15		PK	K	19	42	62	85	104	126	140	157	175	238	275	309	342	373	402	430	457	482	507
				PK	A	-	-	-	122	149	178	204	233	259	311	372	426	479	536	588	641	696	745	803
TANAH	RUSAK	10-20		PK	K	-	22	37	52	68	83	95	107	117	169	195	220	241	262	280	297	313	328	341
				PK	A	-	-	-	87	110	132	153	176	197	239	288	332	374	417	456	500	537	580	615
	RSK BRT	5-15		PK	K	-	25	40	55	71	85	98	109	118	170	196	221	242	262	281	297	313	328	341
				PK	A	-	-	-	91	113	135	156	178	200	246	289	332	373	418	459	500	539	579	629

TINGKAT PERTUMBUHAN LALU LINTAS : 7.5 %

Keterangan :

- A : Aspal (lapen)
- K : Kerikil
- PK : Pekerjaan Berat
- MP : 5 cm Lapen overlay
- MS : Aspal Tipis Ulang (mis, Latasir)
- MR : Pemeliharaan Rutin



Central Technical Consultant Services - IBRD Kabupaten Road Development Projects
Kabupaten Roads Management Systems

Tanggal: 04/16/96					NILAI SEKARANG (PV) UNTUK MANFAAT PEKERJAAN BERAT DAN PEMELIHARAAN (Rp./Jm)																				
Tipe/Kondisi Jalan yang Ada Sekarang	Indikator Kecepatan (km/jr)	Skala MSz	Tipe Usulan Pekerjaan	Tipe Usulan Pelebaran	TOTAL LALU LINTAS HARIAN RATA-RATA (L/REKVALEN RGD 4) YANG ADA																				
					350	400	450	500	550	600	650	700	750	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1800	2000	
ASPAK	BAIK/SEDANG	30-45	<11	MS	A	341	415	456	512	576	599	660	685	702	753	856	946	1053	1069	1079	1157	1232	1295	1411	1564
				MP	A	355	422	469	517	600	626	695	724	750	804	921	1042	1123	1173	1195	1294	1390	1472	1626	1781
	SEDANG	25-40	<15	MP	A	387	450	519	586	648	689	780	788	818	868	989	1107	1195	1241	1256	1359	1449	1519	1679	1811
				BW3	A	0	0	0	0	50.9	57.2	58.1	60.2	63.2	67.1	73.0	86.7	100	104	103	118	128	116	173	197
				BW3.5	A	0	0	0	0	45.2	50.1	52.1	54.1	56.8	60.1	65.6	79.0	92.8	96.1	94.0	107	118	132	165	200
	SEDANG/RUSAK	25-35	<17	MP	A	412	476	565	602	685	0	794	824	853	904	1021	1136	1228	1269	1275	1371	1455	1535	1674	1824
				PK	A	458	547	658	710	788	829	927	960	992	1051	1176	1285	1381	1407	1409	1501	1723	1810	2041	2206
	RUSAK	15-30	>16	PK	A	483	574	653	740	812	865	957	995	1021	1078	1166	1291	1382	1492	1409	1657	1724	1810	2055	2204
	RSK BRT	15-20	>20	PK	A	525	611	694	766	838	877	964	997	1026	1076	1175	1289	1379	1489	1431	1629	1729	1875	2051	2206
	KERIKIL	BAIK	30-45	<11	PK	A	580	663	750	822	918	1062	1076	1117	1152	1224	1369	1517							
SEDANG		25-35	<17	PK	A	585	664	751	823	918	1062	1076	1117	1152	1224	1369	1517								
RUSAK		15-25	>16	PK	A	728	831	933	1035	1108	1237	1262	1303	1338	1416	1566	1689								
RSK BRT		10-20	>20	PK	A	727	831	932	1034	1107	1237	1261	1302	1336	1415	1564	1687								
BATU	RUSAK	15-20		PK	A	712	807	910	1006																
	RSK BRT	10-15		PK	A	939	1066	1203	1328																
TANAH	RUSAK	10-20		PK	A	725	830	944	1032																
	RSK BRT	5-15		PK	A	724	838	943	1030																

TINGKAT PERTUMBUHAN LALU LINTAS : 7.5 %

Keterangan :

- A : Aspal (Lapen)
- MP : 5cm Lapen overlay
- MS : Aspal Tipis Ulang (mis, Latasir)
- PK : Pekerjaan Berat
- BW : Pelebaran



LAMP 75

MATRIX utk PEKERJAAN JALAN yg TEPAT BEBAY dqn VOLUHE LALU LINTAS & JENIS/KONDISI PERHUKAAN YG ADA
 KABUPATEN : MUSI BAHU ASIN PROPINSI : SUMATERA SELATAN TAHUN PROGRAM : 1997/98
 (STANDAR)

MAR 1996

JENIS PERHUKAAN:	PEMETERANSI		M K A K A D A H		T E L F O R D / B A T U		K E R I K I L / J A P A T		T A N A H	
	BAIK/SEDANG	RUSAK	RUSAK BERAT	SEDANG	RUSAK	RUSAK BERAT	BAIK/SEDANG	RUSAK	RUSAK BERAT	SEDANG/RUSAK-RUSAK BERAT
DAYA DUKUNG TANAH DASAR:	Sedang f/d (unak)	Sedang f/d (unak)	Sedang s/d (unak)	Sedang f/d (unak)	Sedang f/d (unak)	Sedang s/d (unak)	Sedang f/d (unak)	Sedang f/d (unak)	Sedang s/d (unak)	Sedang s/d (unak)
HONOR DISAIN PERKERASAN:	1	2 3 4	3 4 6	2 2 3	3 4 5	4 5 6	3 4 5	4 5 6	4 5 7	5 6 7 8 9 10
ELALU LINTAS MARIAN RATA (LMR)										
STO.DISAIN : TRADISIONAL	5									
MET.KERJA: TENAGA BURUH	10									
JARAK ANGKUT MAT.: 10 km	15									
BAURAN KEND.BERAT: RENDAH	20									
MEDAN : DATAR	25									
TINGGI BADAN JALAN: 0,0m	30									
LEBAR MINIMUM (m)	35									
PERKERASAN: 3,0 m	40									
PERKRSN+BAHU: 5,0 m	45									
KRLL = 1	50									
	60									
	80									
	100									
	120									
LEBAR MINIMUM (m)	140									
PERKERASAN: 3,5 m	160									
PERKRSN+BAHU: 5,5 m	180									
KRLL = 2	200									
	240									
	280									
	320									
	360									
LEBAR MINIMUM (m)	400									
PERKERASAN: 3,5 m	450									
PERKRSN+BAHU: 6,0 m	500									
KRLL = 3	525									
	575									
	600									
	650									
	700									
	750									
LEBAR MINIMUM (m)	800									
PERKERASAN: 4,5 m	850									
PERKRSN+BAHU: 7,0 m	900									
KRLL = 4										

CATATAN: BIAYA PEKERJAAN Rp/juta/km
 (Termasuk provisi 10% ; Tanpa PPK)
 A=Aspal; K=Kerikil/Batu pecah
 K1, K2, A2, A3, dsb sesuai KRLL
 +2, +3, dst Blaya Pelebaran (lm)
 M1 - M4 Pemeliharaan Rutin: Jalan yang baru diperbaiki
 M5 - M10 Pemeliharaan: Jalan lain yang baru diperbaiki
 1,5 = Blaya pekerjaan pernyanga bila pekerjaan Berat ditunda atau tidak disarankan.
 e Kendaran Roda 4
 * Pelebaran dari 3,5m pertersaan

TABEL JEMBATAN PROPINSI : SUMATERA BELAITAN (STANDAR) TAHUN PROGRAM : 1997/98

(BERLAKU UNTUK SEMUA KABUPATEN)

MAR 1996

No.	TIPE JEMBATAN KETERANGAN	LEBAR JALUR (m)	PANJANG JEMBATAN (H) :												
			5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	
1	JEMBATAN KAYU BEBAN BINA MARGA 50X	3.5	TIPE PEKERJAAN :			JUMLAH BENTANG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
			2.2	1.5	1.3	1.2	1.1	1.1	1.1	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
2	LANTAI KAYU GELAGAR KAYU BANGUNAN BAWAH TIPE a,b atau c BEBAN BINA MARGA 70X	3.5	TIPE PEKERJAAN :			JUMLAH BENTANG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
			.3	.3	.3	.3	.3	.3	.3	.3	.3	.3	.3	.3	.3
3	LANTAI BETON GELAGAR BETON BALOK T. BANGUNAN BAWAH TIPE a,b atau c BEBAN BINA MARGA 70X	3.5	TIPE PEKERJAAN :			JUMLAH BENTANG									
			a	10.6	6.4	6.5	5.4	5.7	5.1	5.4	5.0	5.2	4.9	5.1	4.8
			b	16.2	9.2	8.9	7.2	7.4	6.6	6.8	6.2	6.5	6.0	6.2	5.9
4	LANTAI BETON GELAGAR BETON BALOK T. BANGUNAN BAWAH TIPE a,b atau c BEBAN BINA MARGA 70X	6.0	TIPE PEKERJAAN :			JUMLAH BENTANG									
			a	12.2	7.4	6.1	5.5	5.9	5.5	5.2	5.1	5.3	5.1	5.0	4.8
			b	17.8	10.2	7.9	6.9	7.3	6.6	6.2	6.0	6.3	6.0	5.8	5.5
5	RANGKA BAJA CAUSTRIALIAN TIPE B) PONDASI TIANG PANGCANG BEBAN BINA MARGA 100X	3.5	TIPE PEKERJAAN :			JUMLAH BENTANG									
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
			3.9	3.3	3.3	3.5	3.3	3.3	3.4	3.5	3.3	3.4	3.4	3.4	3.5
6a	JEMBATAN LIMPAS TANPA GORONG'	3.5	TIPE PEKERJAAN :			JUMLAH BENTANG									
			a	17.9	11.3	9.2	8.7	8.8	8.1	8.1	8.0	7.8	7.8	7.7	7.7
			b	25.7	15.2	11.7	10.7	10.8	9.8	9.5	9.2	9.1	9.0	8.8	8.7
6b	JEMBATAN LIMPAS DENGAN GORONG'	3.5	TIPE PEKERJAAN :			JUMLAH BENTANG									
			a	17.9	13.7	10.7	11.7	10.3	9.4	10.4	10.3	9.1	9.5	9.7	9.8
			c	5.1	4.9	4.9	5.5	4.9	4.9	5.2	5.5	4.9	5.2	5.3	5.5
JBT LIMPAS TERMASUK GORONG-GORONG(Rp.Juta/m)			1												
JBT LIMPAS TERMASUK GORONG-GORONG(Rp.Juta/m)			15.8 15.6 15.5 15.7 16.3 16.9												
JBT LIMPAS TERMASUK GORONG-GORONG(Rp.Juta/m)			.56												
JBT LIMPAS TERMASUK GORONG-GORONG(Rp.Juta/m)			.79												

CATATAN : MARGA SATUAN :

Marga termasuk 10% untuk keuntungan kontraktor dan mobilisasi.
Tidak termasuk harga oprit, pembongkaran jembatan sementara,
harga disain, penyelidikan tanah, supervisi dsb.

TIPE BANGUNAN BAWAH :

- a. Kepala Jembatan dan Pilar dengan pasangan batu,
Tinggi Kep.Jembatan : 3 meter, Tinggi pilar : 5 meter
b. Kepala Jembatan dan Pilar dengan pasangan batu,
Tinggi Kep.Jembatan : 5 meter, Tinggi pilar : 7 meter
c. Kepala jembatan perletakan langsung beton bertulang,
Pilar rangka beton dengan pondasi tiang pancang

LEBAR TOTAL JEMBATAN :

- TIPE 1 + 2 = 3.5 m + 2 * 0.50 m = 4.5 m
TIPE 3 = 3.5 m + 2 * 0.96 m = 5.42 m
TIPE 4 = 6.0 m + 2 * 0.96 m = 7.92 m
TIPE 5 = 6.0 m + 2 * 0.90 m = 7.8 m

19 MAR 1996
12:15:59

NAMA FILE : 81961600.PRW