

## **TUGAS AKHIR**

# **EVALUASI KONDISI FUNGSIONAL RUAS JALAN PALBAPANG-BARONGAN MENGGUNAKAN METODE BINA MARGA 2011 SEBAGAI DASAR UNTUK PENANGANAN PERBAIKAN (*EVALUATION FUNCTIONAL CONDITION OF PALBAPANG-BARONGAN ROAD USE BINA MARGA 2011 METHOD AS BASIC FOR REPAIRATION*)**

**Diajukan Kepada Universitas Islam Indonesia Yogyakarta Untuk Memenuhi  
Persyaratan Memperoleh Derajat Sarjana Teknik Sipil**



**Anggit Jalil  
12511279**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA  
2018**

**EVALUASI KONDISI FUNGSIONAL RUAS JALAN  
PALBAPANG-BARONGAN MENGGUNAKAN  
METODE BINA MARGA 2011 SEBAGAI DASAR  
UNTUK PENANGANAN PERBAIKAN  
(*EVALUATION FUNCTIONAL CONDITION OF  
PALBAPANG-BARONGAN ROAD USE BINA MARGA  
2011 METHOD AS BASIC FOR REPAIRATION*)**

disusun oleh :

**Anggit Jalil  
12511279**

Telah diterima sebagai salah satu persyaratan  
untuk memperoleh derajat Sarjana Teknik Sipil

Diuji pada tanggal 7 Mei 2018

Oleh Dewan Penguji :

**Pembimbing**

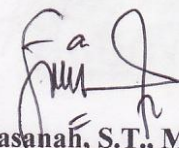


**Subarkah, Ir., M.T.**

**Penguji I**

**Berlian Kushari, S.T., M.Eng.**

**Penguji II**



**Faizul Chasanah, S.T., M.Sc.**

Mengesahkan,

**Ketua Program Studi Teknik Sipil**



**Miftahul Fauziah, S.T., M.T., Ph.D.**

## PERNYATAAN BEBAS PLAGIASI

Saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa laporan Tugas Akhir yang saya susun sebagai syarat untuk penyelesaian Program Sarjana di Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Islam Indonesia merupakan hasil karya saya sendiri. Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan laporan Tugas Akhir yang saya kutip dari hasil karya orang lain telah dituliskan dalam sumbernya secara jelas sesuai dengan norma, kaidah, dan etika penulisan karya ilmiah. Apabila dikemudian hari ditemukan seluruh atau sebagian laporan Tugas Akhir ini bukan hasil karya saya sendiri atau adanya plagiasi dalam bagian-bagian tertentu, saya bersedia menerima sanksi, termasuk pencabutan gelar akademik yang saya sandang sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku.

Yogyakarta, April 2017  
Yang membuat pernyataan,



Anggit Jalil  
12511279

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur selalu penyusun panjatkan kepada Allah SWT., yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penyusun dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul “Evaluasi Kondisi Fungsional Ruas Jalan Palbapang-Barongan dengan Metode Bina Marga 2011 sebagai Dasar untuk Penanganan Perbaikan” ini.

Dalam penyusunan Tugas Akhir ini tidak lepas dari peran serta pihak yang membantu dengan segala keikhlasan, untuk itu penyusun mengucapkan terima kasih kepada :

- 1 Ir. Subarkah, M.T., selaku dosen pembimbing;
- 2 Corry Ya’cub, Ir.,M.T., selaku dosen penguji 1 sidang I & II;
- 3 Miftahul Fauziah, S.T.,M.T.,Ph.D., selaku dosen penguji 2 sidang I;
- 4 Faizul Chasanah, S.T.,M.Sc., selaku dosen penguji 2 sidang II dan pendadaran;
- 5 Berlian Kushari, S.T., M.Eng., selaku dosen penguji 1 pendadaran;
- 6 kedua orang tua yang selalu mendukung dan mengarahkan;
- 7 Instansi terkait yang sangat membantu; serta
- 8 semua pihak yang tidak dapat penyusun sebutkan satu per satu demi terselesaikannya tugas akhir ini.

Penyusun menyadari bahwa Tugas Akhir ini masih belum sepenuhnya sempurna. Oleh karena itu, dengan kerendahan hati, penyusun mengharapkan kritik dan saran yang dapat membangun, agar Tugas Akhir ini menjadi lebih baik sehingga dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membacanya.

Yogyakarta, April 2017  
Penyusun,

Anggit Jalil  
12511279

## DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan	ii
PERNYATAAN BEBAS PLAGIASI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
DAFTAR NOTASI DAN SINGKATAN	xi
ABSTRAK	xii
<i>ABSTRACT</i>	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Batasan Penelitian	3
1.5 Manfaat Penelitian	4
1.6 Lokasi Penelitian	4
BAB II STUDI PUSTAKA	7
2.1 Tinjauan Umum	7
2.2 Penelitian Terdahulu	7
2.3 Perbandingan Penelitian	9
BAB III LANDASAN TEORI	10
3.1 Evaluasi Kondisi Jalan	10
3.2 Kerusakan Jalan	11
3.3 Kondisi Jalan	26
3.4 Metode Bina Marga	28
3.5 Metode Perbaikan Standar	30

BAB IV METODE PENELITIAN	33
4.1 Metode Penelitian	33
4.2.1 Pengumpulan Data	33
4.2.2 Metode Analisis	33
4.2.3 Metode Pembahasan	34
4.2 Waktu Pelaksanaan	34
4.3 Bagan Alir Penelitian	35
BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	36
5.1 Hasil Penelitian	36
5.1.1 Hasil Survei Pendahuluan	36
5.1.2 Hasil Survei Kerusakan	36
5.2 Pembahasan	39
5.2.1 Pembahasan Hasil Survei Kerusakan	39
5.2.2 Pembahasan Penanganan Perbaikan	45
BAB VI SIMPULAN DAN SARAN	48
6.1 Kesimpulan	48
6.2 Saran	48
DAFTAR PUSTAKA	49
LAMPIRAN	50

## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Penentuan program penanganan pemeliharaan jalan beraspal	27
Tabel 3.2 Kode kerusakan seluruh komponen jalan	28
Tabel 3.3 Kode kerusakan pada lapis perkerasan beraspal	28
Tabel 3.4 Matriks jenis kerusakan dan penanganan perbaikannya	29
Tabel 5.1 Rekap kuantitas kerusakan Ruas Jalan Palbapang-Barongan	37
Tabel 5.2 Persentase kuantitas kerusakan Ruas Jalan Palbapang-Barongan	38

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Lokasi Penelitian	4
Gambar 1.2 Retak Kulit Buaya pada Sta.0+075	5
Gambar 1.3 Lubang ( <i>Potholes</i> ) pada Sta.1+300	5
Gambar 1.4 Tambalan pada Sta.0+150	6
Gambar 3.1 Lubang	12
Gambar 3.2 Bergelombang	13
Gambar 3.3 Alur	14
Gambar 3.4 Penurunan/Amblas	15
Gambar 3.5 Jembul	16
Gambar 3.6 Retak Kulit Buaya	18
Gambar 3.7 Kerusakan Tepi	19
Gambar 3.8 Retak Garis	20
Gambar 3.9 Kegemukan Aspal	23
Gambar 3.10 Terkelupas	24
Gambar 4.1 Bagan Alir Penelitian	35
Gambar 5.1 Grafik kerusakan Retak Kulit Buaya kategori Dangkal	39
Gambar 5.2 Grafik kerusakan Alur kategori Dangkal	40
Gambar 5.3 Grafik kerusakan Lubang kategori Dangkal	41
Gambar 5.4 Grafik kerusakan Lubang kategori Dalam	41
Gambar 5.5 Grafik kerusakan Retak Garis kategori Dalam	42
Gambar 5.6 Grafik kerusakan Retak Garis kategori Dangkal	43
Gambar 5.7 Grafik kerusakan Terkelupas kategori Setempat	43
Gambar 5.8 Grafik kerusakan Jembul kategori Dangkal	44
Gambar 5.9 Grafik kondisi kerusakan kumulatif per segmen	45



## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1 Peta Status Ruas Jalan Provinsi DIY	51
Lampiran 2 Daftar Nama Ruas Jalan Provinsi DIY	52
Lampiran 3 Data Survei Kerusakan Sta.0+000 s.d. Sta.0+100	53
Lampiran 4 Data Survei Kerusakan Sta.0+100 s.d. Sta.0+200	54
Lampiran 5 Data Survei Kerusakan Sta.0+200 s.d. Sta.0+300	55
Lampiran 6 Data Survei Kerusakan Sta.0+300 s.d. Sta.0+400	56
Lampiran 7 Data Survei Kerusakan Sta.0+400 s.d. Sta.0+500	57
Lampiran 8 Data Survei Kerusakan Sta.0+500 s.d. Sta.0+600	58
Lampiran 9 Data Survei Kerusakan Sta.0+600 s.d. Sta.0+700	59
Lampiran 10 Data Survei Kerusakan Sta.0+700 s.d. Sta.0+800	60
Lampiran 11 Data Survei Kerusakan Sta.0+800 s.d. Sta.0+900	61
Lampiran 12 Data Survei Kerusakan Sta.0+900 s.d. Sta.1+000	62
Lampiran 13 Data Survei Kerusakan Sta.1+000 s.d. Sta.1+100	63
Lampiran 14 Data Survei Kerusakan Sta.1+100 s.d. Sta.1+200	64
Lampiran 15 Data Survei Kerusakan Sta.1+200 s.d. Sta.1+300	65
Lampiran 16 Data Survei Kerusakan Sta.1+300 s.d. Sta.1+400	66
Lampiran 17 Data Survei Kerusakan Sta.1+400 s.d. Sta.1+500	67
Lampiran 18 Data Survei Kerusakan Sta.1+500 s.d. Sta.1+600	68
Lampiran 19 Data Survei Kerusakan Sta.1+600 s.d. Sta.1+700	69
Lampiran 20 Data Survei Kerusakan Sta.1+700 s.d. Sta.1+800	70
Lampiran 21 Data Survei Kerusakan Sta.1+800 s.d. Sta.1+900	71
Lampiran 22 Data Survei Kerusakan Sta.1+900 s.d. Sta.2+000	72
Lampiran 23 Data Survei Kerusakan Sta.2+000 s.d. Sta.2+100	73
Lampiran 24 Data Survei Kerusakan Sta.2+100 s.d. Sta.2+200	74
Lampiran 25 Data Survei Kerusakan Sta.2+200 s.d. Sta.2+300	75
Lampiran 26 Data Survei Kerusakan Sta.2+300 s.d. Sta.2+400	76
Lampiran 27 Data Survei Kerusakan Sta.2+400 s.d. Sta.2+500	77
Lampiran 28 Data Survei Kerusakan Sta.2+500 s.d. Sta.2+600	78

Lampiran 29 Data Survei Kerusakan Sta.2+600 s.d. Sta.2+650	79
Lampiran 30 Kuantitas kerusakan Sta.0+000 s.d. Sta.0+100	80
Lampiran 31 Kuantitas kerusakan Sta.0+100 s.d. Sta.0+200	81
Lampiran 32 Kuantitas kerusakan Sta.0+200 s.d. Sta.0+300	82
Lampiran 33 Kuantitas kerusakan Sta.0+300 s.d. Sta.0+400	83
Lampiran 34 Kuantitas kerusakan Sta.0+400 s.d. Sta.0+500	84
Lampiran 35 Kuantitas kerusakan Sta.0+500 s.d. Sta.0+600	85
Lampiran 36 Kuantitas kerusakan Sta.0+600 s.d. Sta.0+700	86
Lampiran 37 Kuantitas kerusakan Sta.0+700 s.d. Sta.0+800	87
Lampiran 38 Kuantitas kerusakan Sta.0+800 s.d. Sta.0+900	88
Lampiran 39 Kuantitas kerusakan Sta.0+900 s.d. Sta.1+000	89
Lampiran 40 Kuantitas kerusakan Sta.1+000 s.d. Sta.1+100	90
Lampiran 41 Kuantitas kerusakan Sta.1+100 s.d. Sta.1+200	91
Lampiran 42 Kuantitas kerusakan Sta.1+200 s.d. Sta.1+300	92
Lampiran 43 Kuantitas kerusakan Sta.1+300 s.d. Sta.1+400	93
Lampiran 44 Kuantitas kerusakan Sta.1+400 s.d. Sta.1+500	94
Lampiran 45 Kuantitas kerusakan Sta.1+500 s.d. Sta.1+600	95
Lampiran 46 Kuantitas kerusakan Sta.1+600 s.d. Sta.1+700	96
Lampiran 47 Kuantitas kerusakan Sta.1+700 s.d. Sta.1+800	97
Lampiran 48 Kuantitas kerusakan Sta.1+800 s.d. Sta.1+900	98
Lampiran 49 Kuantitas kerusakan Sta.1+900 s.d. Sta.2+000	99
Lampiran 50 Kuantitas kerusakan Sta.2+000 s.d. Sta.2+100	100
Lampiran 51 Kuantitas kerusakan Sta.2+100 s.d. Sta.2+200	101
Lampiran 52 Kuantitas kerusakan Sta.2+200 s.d. Sta.2+300	102
Lampiran 53 Kuantitas kerusakan Sta.2+300 s.d. Sta.2+400	103
Lampiran 54 Kuantitas kerusakan Sta.2+400 s.d. Sta.2+500	104
Lampiran 55 Kuantitas kerusakan Sta.2+500 s.d. Sta.2+600	105
Lampiran 56 Kuantitas kerusakan Sta.2+600 s.d. Sta.2+650	106
Lampiran 57 Gambar Alat yang Digunakan	107

## DAFTAR NOTASI DAN SINGKATAN

A	= Luas permukaan pengukuran
AC	= <i>Asphalt Concrete</i>
BM	= Bina Marga
cm	= Sentimeter
D	= Kedalaman pengukuran
J	= Jumlah kerusakan dengan jenis dan ukuran yang sama
km	= Kilometer
L	= Lebar pengukuran
LASBTO	= Lapisan Aspal Beton
mm	= Milimeter
m <sup>2</sup>	= Satuan luas dalam meter persegi
m <sup>3</sup>	= Satuan volume dalam meter kubik
No.	= Nomor
P	= Panjang pengukuran
PENMAC	= Lapisan Penetrasi Macadam
Sta.	= Stasiun
SST	= Burtu (Laburan Aspal Satu Lapis)
s.d.	= Sampai dengan
V	= Volume pengukuran
<	= Nilai yang lebih kecil
>	= Nilai yang lebih besar

## ABSTRAK

Permasalahan yang terjadi di Ruas Jalan Palbapang-Barongan salah satunya pada kondisi perkerasan jalan yang sudah terjadi kerusakan yang cukup banyak di sepanjang ruas jalan tersebut. Jalan yang rusaknya cukup banyak tentunya mengganggu para pengguna jalan dari segi kenyamanan serta keamanannya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi kerusakan pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan dengan survei secara visual menggunakan Metode Bina Marga (Manual No. 001-01/M/BM/2011), mengetahui tingkat kerusakan Ruas Jalan Palbapang-Barongan, serta mengetahui jenis penanganan perbaikan yang sesuai berdasarkan Metode Bina Marga (Manual No. 001-01/M/BM/2011) pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan.

Evaluasi kondisi fungsional dilakukan dengan cara survei secara visual berdasarkan Metode Bina Marga 2011 pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan dari Sta.0+000 s.d. Sta.2+650 dan dibagi tiap 100 meter setiap segmennya. Setelah itu data dianalisis untuk mendapat luas, volume, dan tingkat kerusakan pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan. Sehingga dari analisis tersebut dapat diketahui penanganan perbaikan yang sesuai berdasarkan Metode Bina Marga (Manual No. 001-01/M/BM/2011).

Hasil evaluasi kerusakan yang terjadi pada ruas jalan Palbapang-Barongan mulai dari Sta.0+000 s.d. Sta. 2+650 terdiri dari kerusakan retak kulit buaya kategori dangkal (14,075%), alur kategori dangkal (2,975%), lubang kategori dangkal (0,224%), lubang kategori dalam (0,063%), retak garis kategori besar (0,017%), retak garis kategori kecil (0,005%), terkelupas kategori setempat (0,012%), dan kerusakan jembul kategori dangkal (0,003%). Metode Perbaikan Standar yang diperlukan pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan yang diteliti yaitu P2 (Pengaspalan), P3 (Penutupan retak), P5 (Penambalan lubang), dan P6 (Perataan).

**Kata kunci:** Kerusakan Jalan, Bina Marga, Metode Perbaikan Standar

## **ABSTRACT**

*Problems that occur in the Palbapang-Barongan Road one of them on the condition of road pavement that has happened a lot of damage along the road. Roads are damaged pretty much certainly disturb the users of the road in terms of comfort and safety. The purpose of this research is to evaluate the damage of Palbapang-Barongan Road with visual survey using Bina Marga method (Manual No. 001-01 / M / BM / 2011), to know the damage level of Palbapang-Barongan Road, and to know the type of handling appropriate improvements based on the Bina Marga Method (Manual No. 001-01 / M / BM / 2011) on the Palbapang-Barongan Road.*

*Evaluation of Functional condition is done with visual survey based on Bina Marga 2011 Method on Palbapang-Barongan Road from Sta.0 + 000 s.d. Sta.2 + 650 and divided every 100 meters per segment. After that the data was analyzed to get the area, volume, and level of damage on Palbapang-Barongan Road. So from the analysis can be known handling appropriate improvements based on the Bina Marga Method (Manual No. 001-01 / M / BM / 2011).*

*The result of damage evaluation that happened at Palbapang-Barongan Road starting from Sta.0 + 000 s.d. Sta. 2 + 650 consists of alligator cracks with shallow level (14.075%), rutting with shallow level (2.975%), potholes with shallow level (0.224%), potholes with deep level (0.063%), cracks with big level (0.017%), cracks with small level (0.005%), delamination with local level (0.012%), and bumping with shallow level (0.003%). Standard Repairation Method which needed on the Palbapang-Barongan Road Area studied were P2 (Asphalt), P3 (Close the Crack), P5 (Patching the Pothole), and P6 (Alignment).*

**Keywords:** *Road Damage, Bina Marga, Standard Repairation Method*

# **BAB I PENDAHULUAN**

## **1.1 Latar Belakang**

Jalan adalah salah satu prasarana transportasi darat yang digunakan untuk mendukung lalu lintas kendaraan, termasuk bangunan pelengkap yang digunakan oleh lalu lintas untuk mendukung pembangunan. Perencanaan suatu jalan merupakan hal penting yang diperlukan untuk mewujudkan konstruksi jalan yang dapat mendukung kelancaran dan kenyamanan bagi pengguna jalan.

Kabupaten Bantul terletak di bagian Selatan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Banyak tempat wisata yang ada di Kabupaten Bantul. Pantai Parangtritis merupakan objek wisata yang paling terkenal di kabupaten ini. Selain itu terdapat beberapa objek wisata pantai seperti: Pantai Parangkusumo, Pantai Depok, Pantai Samas, Pantai Pandansimo, Pantai Goa Cemara, dan Pantai Kuwaru. Objek wisata alam lain antara lain adalah Goa Selarong dan Goa Cerme. Wisatawan juga dapat mengunjungi objek wisata budaya/religi seperti Pemakaman Imogiri.

Sementara itu desa wisata di Kabupaten Bantul merupakan desa penghasil kerajinan. Desa-desanya tersebut antara lain adalah Kasongan (penghasil gerabah), Pundong (penghasil gerabah), Pucung (penghasil kerajinan kulit), Gendeng (penghasil kerajinan kulit terutama wayang), dan Krebet (penghasil kerajinan kayu termasuk topeng batik). Batik Bantul sangat terkenal, dan dapat diperoleh baik di sekitar makam Imogiri, Giriloyo (utara Imogiri), dan di Wijirejo. Kerajinan kulit untuk barang sehari-hari (tas, jaket, sandal dan sebagainya) juga dapat diperoleh di desa Manding. Selain di desa-desa wisata tersebut, kerajinan juga dapat diperoleh di Pasar Seni Gabusan yang terletak di Jalan Parangtritis.

Keuntungan dari adanya tempat wisata tersebut menjadikan Kabupaten Bantul menjadi daya tarik tersendiri di Yogyakarta dan ruas jalan di Kabupaten Bantul juga merupakan jalan penghubung antara pusat Kota Jogja dengan deretan Pantai Selatan.

Pembangunan di sektor Pariwisata yang terus berkembang akan meningkatkan kebutuhan masyarakat akan pentingnya jalan yang baik sehingga mengakibatkan arus lalu lintas yang mengangkut wisatawan, kebutuhan hidup, dan barang-barang material untuk membangun wilayah Selatan Bantul tersebut juga semakin padat. Salah satu contohnya yaitu ruas Jalan Palbapang-Barongan.

Menurut statusnya, ruas jalan tersebut termasuk Kelas Jalan Provinsi (kolektor primer kelas II), sumber datanya terdapat pada Lampiran 2. Permasalahan yang terjadi di ruas Jalan Palbapang-Barongan salah satunya pada kondisi perkerasan jalan yang sudah terjadi kerusakan yang cukup banyak di sepanjang ruas jalan tersebut. Gambaran dari kerusakan yang dominan pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan dapat dilihat pada Gambar 1.2, Gambar 1.3, dan Gambar 1.4. Jalan yang rusaknya cukup banyak tentunya mengganggu para pengguna jalan dari segi kenyamanan serta keamanannya. Sehingga, perlu dilakukan evaluasi pada ruas jalan tersebut sekaligus untuk mencari jenis penanganan perbaikan yang tepat untuk Ruas Jalan Palbapang-Barongan.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Rumusan masalah pada penelitian ini adalah:

1. apa saja jenis kerusakan yang terjadi pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan?;
2. apa saja tingkat kerusakan yang terjadi berdasarkan parameter dari Metode Bina Marga (Manual No.001-01/M/BM/2011) Formulir RM-2 pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan?; dan:
3. apa jenis penanganan perbaikan yang sesuai berdasarkan Metode Bina Marga (Manual No. 001-01/M/BM/2011) pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan?.

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Untuk mengetahui jenis dan dimensi kerusakan pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan dengan menggunakan Metode Bina Marga (Manual No. 001-01 / M / BM / 2011).
2. Untuk mengetahui tingkat kerusakan berdasarkan parameter dari Metode Bina Marga (Manual No.001-01/M/BM/2011) Formulir RM-2 pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan.
3. Untuk mengetahui jenis penanganan perbaikan yang sesuai berdasarkan Metode Bina Marga (Manual No. 001-01/M/BM/2011) pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan.

### **1.4 Batasan Penelitian**

Agar penelitian lebih fokus dan lebih mudah dalam penyelesaian masalah sesuai dengan tujuan penelitian, maka perlu adanya batasan penelitian. Batasan-batasan penelitian yang diambil dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Lokasi penelitian dilaksanakan pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan mulai dari Sta.0+000 s.d. Sta.2+650 Kabupaten Bantul, D.I.Yogyakarta dan setiap segmen pengamatan dibagi tiap 100 meter.
2. Hanya mengevaluasi lapis permukaan perkerasan pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan.
3. Survei kerusakan dilaksanakan secara visual dengan menggunakan formulir Metode Bina Marga (Manual No.001-01/M/BM/2011).
4. Hasil pengukuran dan jenis kerusakan dicatat pada Formulir RM-1 (Manual No.001-01/M/BM/2011).
5. Tingkat kerusakan dan jenis penanganan perbaikannya mengacu pada Formulir RM-2 (Manual No.001-01/M/BM/2011).
6. Tidak membahas mengenai Rencana Anggaran Biaya (RAB) dari penanganan perbaikan ruas jalan.



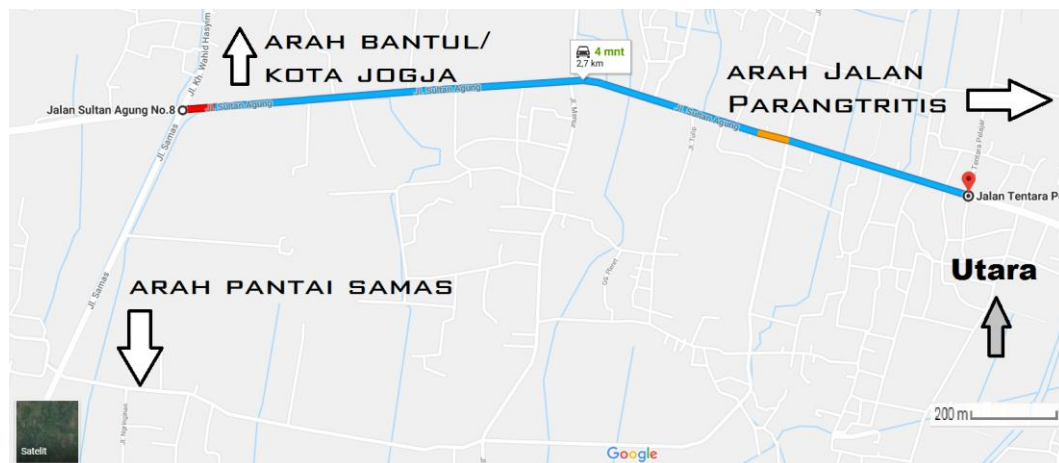
## 1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Sebagai masukan untuk pertimbangan kepada instansi terkait yaitu Departemen Pekerjaan Umum Propinsi Yogyakarta dalam menentukan penanganan perbaikan kerusakan jalan.
2. Mengantisipasi terjadinya kerusakan berkelanjutan.
3. Menambah wawasan pengetahuan dan pengalaman tentang cara mengevaluasi kerusakan jalan menggunakan Metode Bina Marga (Manual No. 001-01/M/BM/2011).

## 1.6 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan yang terletak di Kabupaten Bantul, Yogyakarta. Panjang ruas jalan yang diteliti yaitu sepanjang 2.650 meter mulai dari Sta.0+000 s.d. Sta.2+650. Untuk lebih jelasnya, lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.1 berikut.



**Gambar 1.1 Lokasi Penelitian**

(Sumber: *Google Maps*, 16/12/2017)

Kerusakan lapis perkerasan pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan atau juga disebut jalan Sultan Agung (pada *Google Maps*) sebagian besar berupa retak kulit buaya, lubang, dan tambalan. Untuk lebih jelasnya, jenis kerusakan dapat dilihat pada Gambar 1.2, 1.3, dan Gambar 1.4 berikut.



**Gambar 1.2 Retak Kulit Buaya pada Sta.0+075**



**Gambar 1.3 Lubang (*Potholes*) pada Sta.1+300**



**Gambar 1.4 Tambalan pada Sta.0+150**

## **BAB II STUDI PUSTAKA**

### **2.1 Tinjauan Umum**

Dalam penelitian ilmiah diperlukan studi pustaka sebagai acuan penelitian baik sebelum, ketika atau setelah melakukan penelitian. Pembuatan studi pustaka dimaksudkan agar peneliti dapat memperoleh informasi yang relevan dengan masalah yang dibahas.

Menyusun sebuah studi pustaka sama halnya dengan menyarikan berbagai hasil penelitian terdahulu untuk mendapat gambaran tentang topik atau permasalahan dalam sebuah penelitian. Untuk memberikan gambaran dan memperdalam pengetahuan tentang topik dari penelitian ini, maka studi pustaka sangat penting agar penelitian menjadi seilmiah mungkin.

Pada bab studi pustaka ini berisi uraian secara global mengenai penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti sebelumnya dan juga memberikan perbandingan antara penelitian terdahulu dengan penelitian sekarang.

### **2.2 Penelitian Terdahulu**

Penelitian ini menggunakan tinjauan pustaka dari penelitian tentang analisis, evaluasi, dan perencanaan sebelumnya seperti karya ilmiah yang dipublikasikan melalui jurnal, skripsi, maupun disertasi terkait dengan analisis kerusakan jalan. Berikut adalah beberapa penelitian yang penyusun gunakan sebagai tinjauan pustaka.

1. Evaluasi Kondisi Fungsional dan Struktural Menggunakan Metode Bina Marga dan *AASHTO* 1993 Sebagai Dasar dalam Penanganan Perkerasan Lentur Studi Kasus Ruas Medan-Lubuk Pakam. Penelitian M. Yoga Mandala Putra dkk. (2013) ini melakukan evaluasi fungsional dan struktural pada perkerasan lentur di Jalan Lintas Timur Sumatera Ruas Medan-Lubuk Pakam, serta memberi rekomendasi penanganan berdasarkan hasil evaluasi tersebut. Evaluasi fungsional perkerasan dilakukan berdasarkan metode Bina Marga yaitu mengkombinasikan nilai *IRI* (*International Roughness Index*)

dan *SDI* (*Surface Distress Index*), sedangkan evaluasi struktural perkerasan dilakukan dengan menganalisa nilai lendutan dari pengukuran *FWD* (*Falling Weight Deflectometer*) yang dianalisa menggunakan metode *AASHTO* 1993 dengan outputnya adalah nilai *SN* (*Structural Number*), perbandingan  $SN_{effective} / SN_{future}$  menghasilkan nilai *SCI* (*Structural Condition Index*) yang menentukan suatu perkerasan memerlukan *overlay* atau tidak. Berdasarkan hasil analisis fungsional dengan mengkombinasikan nilai *IRI* dan *SDI* menggunakan metode Bina Marga menghasilkan kondisi jalan masing-masing segmen antara lain sedang dan rusak ringan. Analisis struktural menunjukkan hasil diseluruh segmen menghasilkan nilai  $SCI < 1$  yang berarti seluruh segmen telah membutuhkan lapis tambah (*overlay*).

2. Evaluasi Perkerasan Jalan Menurut Metode Bina Marga dan Metode PCI serta Alternatif Penanganannya. Penelitian yang dilakukan oleh Mochamad Rondi (2016), pada penelitiannya menggunakan Metode Bina Marga menghasilkan kerusakan lubang (2,98%), tambalan (0,67%), retak kulit buaya (1,19%), retak memanjang (0,01%), amblas (6,63%), butiran lepas (100%). Metode Bina Marga didapat nilai Urutan prioritas (UP) = 3 (dimasukkan dalam program peningkatan jalan), sedangkan berdasar metode PCI diperoleh nilai tingkatan kerusakan sebesar 2,66 ( jalan dikategorikan gagal ). Hasil dari kedua metode ini mempunyai rekomendasi penanganan yaitu rekonstruksi dengan cara recycling metode *CTRB* (*Cement Treated Recycling Base*).
3. Pemilihan Teknik Perbaikan Perkerasan Jalan dan Biaya Penanganannya. Penelitiannya dilakukan oleh Carto Andriyanto (2010), pada penelitiannya, metode yang digunakan untuk perbaikan standar Bina Marga yaitu Manual pemeliharaan Rutin untuk Jalan Nasional dan Jalan Provinsi 1995, metode pelapisan ulang jalan (*overlay*) menggunakan Perencanaan Tebal Perkerasan Lentur 2002, perencanaan perkerasan jalan beton semen (kaku) menggunakan Perencanaan Perkerasan Jalan Beton Semen 2003 dan *CTRB* (*Cement Treated Recycling Base*) adalah dari penelitian yang telah

dilakukan oleh PT. Pancadarma pada ruas jalan Boyolali – Kartosuro. Penelitiannya menghasilkan *overlay* Laston setebal 20 cm, Perkerasan Kaku (*Rigid Pavement*) setebal 15 cm, dan *CTRB* setebal 21 cm yang dilapisi Laston setebal 14 cm.

### **2.3 Perbandingan Penelitian**

Berdasarkan studi literatur dari penelitian-penelitian terdahulu, belum ada penelitian lebih jauh mengenai Ruas Jalan Palbapang-Barongan sehingga akan dilakukan penelitian mengenai evaluasi kerusakan fungsional dan jenis penanganan perbaikan pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan. Adanya penelitian ini dilatarbelakangi oleh kerusakan yang selalu nampak di sepanjang ruas jalan tersebut yang sudah parah dan sangat banyak. Hal tersebut menyebabkan berkurangnya kenyamanan berkendara pada saat melintasi Ruas Jalan Palbapang-Barongan.

Dalam penelitian ini survei dilakukan pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan Kabupaten Bantul, ruas jalan yang diteliti sepanjang 2,65 km (Sta.0+000 s.d. Sta.2+650) meliputi survei visual kondisi jalan dengan menggunakan metode Bina Marga 2011 (Manual No. 001-01/M/BM/2011), yaitu survei untuk mencatat informasi mengenai karakteristik jalan yang disurvei. Metode ini dipilih sebab data yang dihasilkan dapat menunjukkan data dimensi kerusakan pada ruas jalan.

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis menggunakan Metode Bina Marga 2011 (Manual No. 001-01/M/BM/2011) yaitu dengan menghitung luasan dan volume kerusakan, persentase luas kerusakan, serta mencari tingkat kerusakan yang kemudian digunakan untuk mengetahui jenis penanganan perbaikan yang sesuai untuk Ruas Jalan Palbapang-Barongan.

## **BAB III**

### **LANDASAN TEORI**

#### **3.1 Evaluasi Kondisi Jalan**

Evaluasi kondisi jalan bertujuan untuk mengetahui kuantitas kerusakan suatu ruas jalan, kondisi ruas, dan jenis penanganan yang tepat untuk ruas jalan tersebut. Andriyanto (2010) mengklasifikasikan kerusakan yang dievaluasi pada ruas jalan dikategorikan menjadi dua kelompok yaitu.

##### **1 Kerusakan Struktural**

Kerusakan struktural adalah kerusakan pada struktur jalan, sebagian atau seluruhnya, yang menyebabkan perkerasan jalan tidak lagi mampu menahan beban yang bekerja di atasnya. Untuk itu perlu adanya perkuatan struktur dari perkerasan dengan cara pemberian pelapisan ulang (*overlay*) atau perbaikan perkerasan yang ada.

##### **2 Kerusakan Fungsional**

Kerusakan fungsional adalah kerusakan pada permukaan jalan yang dapat menyebabkan terganggunya fungsi jalan tersebut. Kerusakan ini dapat berhubungan atau tidak dengan kerusakan struktural. Pada kerusakan fungsional, perkerasan jalan masih mampu menahan beban yang bekerja namun tidak memberikan tingkat kenyamanan dan keamanan seperti yang diinginkan. Untuk itu lapisan permukaan perkerasan harus dirawat agar tetap dalam kondisi baik.

Adapun contoh beberapa metode untuk mengevaluasi kondisi ruas jalan yaitu sebagai berikut.

- 1 Bina Marga.
- 2 *Pavement Condition Index (PCI)*.
- 3 Indeks Kondisi Jalan (*Road Condition Index*).
- 4 *International Roughness Index (IRI)*.
- 5 Pemeriksaan Lendutan Jalan (*Benkelman Beam*).

### 3.2 Kerusakan Jalan

Pada dasarnya setiap struktur perkerasan jalan akan mengalami proses pengrusakan secara progresif sejak jalan pertama kali dibuka untuk lalu lintas. Untuk mengatasi hal tersebut, diperlukan suatu metode untuk menentukan kondisi jalan agar dapat disusun program pemeliharaan jalan yang akan dilakukan.

Berdasarkan Manual Pemeliharaan Jalan (Manual No. 001-01/M/BM/2011) yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga, kerusakan jalan pada perkerasan lentur dikelompokkan sebagai berikut.

#### 1 Lubang

Hardiyatmo (2007) menjelaskan kerusakan lubang sebagai berikut.

Lubang merupakan kerusakan perkerasan jalan setempat atau di beberapa tempat berbentuk lubang dengan kedalaman minimum sama dengan tebal lapis permukaan. Kerusakan berbentuk lubang kecil biasanya berdiameter kurang dari 0,9 meter dan berbentuk mangkuk yang dapat berhubungan atau tidak berhubungan dengan kerusakan permukaan lainnya. Lubang bisa terjadi akibat galian utilitas atau tambalan di area perkerasan yang telah ada. Lubang umumnya mempunyai tepi yang tajam dan mendekati vertikal. Lubang ini terjadi ketika beban lalu lintas menggerus bagian-bagian kecil dari permukaan perkerasan, sehingga air bisa masuk. Disintegrasi terjadi karena melemahnya lapis pondasi atau mutu campuran lapis permukaan yang kurang baik. Air yang masuk ke dalam lubang dan lapis pondasi ini mempercepat kerusakan jalan.

Pertumbuhan kerusakan lubang tersebut akan dipercepat oleh berkumpulnya air dalam lubang. Lubang seringkali merupakan kerusakan struktural, dan harus dibedakan dengan kerusakan tipe butiran lepas (*raveling*) dan pelapukan (*weathering*). Contoh kerusakan berupa lubang dapat dilihat pada Gambar 3.1 berikut.





**Gambar 3.1 Lubang**  
(Sumber : Bina Marga, 2011)

a. Faktor penyebab kerusakan

Hardiyatmo (2007) menyatakan beberapa penyebab kerusakan lubang adalah sebagai berikut.

- 1) Campuran material lapis permukaan yang kurang baik.
- 2) Air masuk ke dalam lapis pondasi lewat retakan di permukaan perkerasan yang tidak segera ditutup.
- 3) Beban lalu lintas yang mengakibatkan disintegrasi lapis pondasi.
- 4) Tercabutnya aspal pada lapisan aus akibat melekat pada ban kendaraan.

b. Risiko lanjutan

Hardiyatmo (2007) menyatakan risiko lanjutan yang ditimbulkan oleh kerusakan lubang antara lain sebagai berikut.

- 1) Kehilangan kenyamanan berkendara, dan dapat mengakibatkan kecelakaan.
- 2) Lubang atau kerusakan meluas.
- 3) Air dapat masuk ke dalam lapis permukaan.

2 Bergelombang/Keriting

Hardiyatmo (2007) menjelaskan kerusakan bergelombang sebagai berikut.

Bergelombang atau keriting adalah kerusakan oleh akibat terjadinya deformasi plastis yang menghasilkan gelombang-gelombang melintang atau tegak lurus arah perkerasan aspal. Gelombang terjadi pada jarak yang relatif

teratur, dengan panjang kerusakan kurang dari 3 meter di sepanjang perkerasan. Keriting sering terjadi pada titik-titik yang banyak mengalami tegangan horizontal tinggi, seperti pada daerah lalu lintas mulai bergerak dan berhenti. Pada jalan bukit, keriting terjadi akibat kendaraan mengerem saat turun, pada belokan tajam atau pada persimpangan. Contoh dari kerusakan bentuk gelombang dapat dilihat pada Gambar 3.2 berikut.



**Gambar 3.2 Bergelombang**

(Sumber : Bina Marga, 2011)

a. Faktor penyebab kerusakan

Hardiyatmo (2007) menyatakan beberapa penyebab kerusakan gelombang adalah sebagai berikut.

- 1) Aksi lalu lintas yang disertai dengan permukaan perkerasan atau lapis pondasi yang tidak stabil. Permukaan perkerasan yang tidak stabil ini, disebabkan karena campuran lapisan aspal yang buruk, misalnya akibat terlalu tingginya kadar aspal, terlalu banyaknya agregat halus, agregat berbentuk bulat dan licin, atau terlalu lunaknya semen aspal.
- 2) Kadar air dalam lapis pondasi granuler terlalu tinggi, sehingga tidak stabil.

b. Risiko lanjutan

Hardiyatmo (2007) menyatakan risiko lanjutan yang ditimbulkan oleh kerusakan gelombang antara lain sebagai berikut.

- 1) Area yang mengalami keriting meluas

2) Mengurangi kenyamanan dan keselamatan berkendara.

### 3 Alur

Hardiyatmo (2007) menjelaskan kerusakan alur sebagai berikut.

Penurunan memanjang yang terjadi pada jalur jejak roda kiri (JRKI) dan jejak roda kanan (JRKA), disebabkan oleh kepadatan yang tidak sempurna pada lapis permukaan jalan beraspal. Selain itu alur juga dapat disebabkan oleh beban lalu lintas yang berulang-ulang pada lintasan roda sejajar dengan as jalan. Gerakan ke atas perkerasan dapat timbul di sepanjang pinggir alur. Alur biasanya baru nampak jelas ketika hujan dan terjadi genangan air di dalamnya. Contoh kerusakan berupa alur dapat dilihat pada Gambar 3.3 berikut.



**Gambar 3.3 Alur**

(Sumber : Bina Marga, 2011)

#### a. Faktor penyebab kerusakan

Hardiyatmo (2007) menyatakan beberapa penyebab kerusakan alur yaitu sebagai berikut.

- 1) Pemasangan lapis permukaan dan pondasi (*Base*) kurang sempurna sehingga akibat beban lalu lintas lapis pondasi memadat lagi.
- 2) Kualitas campuran aspal rendah, ditandai dengan gerakan arah lateral dan ke bawah dari campuran aspal di bawah beban roda berat.
- 3) Gerakan lateral dari satu atau lebih dari komponen pembentuk lapis perkerasan yang kurang padat.

- 4) Tanah dasar lemah atau agregat pondasi (*Base*) kurang tebal, pemadatan kurang, atau terjadi pelemahan akibat infiltrasi air tanah.

b. Risiko lanjutan

Hardiyatmo (2007) menyatakan risiko lanjutan yang ditimbulkan oleh kerusakan alur antara lain sebagai berikut.

- 1) Terjadi kenaikan perkerasan secara berlebihan di sepanjang sisi alur.
- 2) Mengurangi kenyamanan dan keselamatan berkendara.
- 3) Alur apabila digenangi oleh air, selain kerusakan lebih meluas, juga dapat mengakibatkan kecelakaan kendaraan.

4 Penurunan/Amblas

Hardiyatmo (2007) menjelaskan kerusakan amblas sebagai berikut.

Amblas adalah penurunan perkerasan yang terjadi pada area terbatas yang mungkin dapat diikuti dengan retakan. Penurunan ditandai dengan adanya genangan air pada permukaan perkerasan yang membahayakan lalu lintas. Contoh dari kerusakan amblas dapat dilihat pada Gambar 3.4 berikut.



**Gambar 3.4 Penurunan/Amblas**

(Sumber : Bina Marga, 2011)

a. Faktor penyebab kerusakan

Hardiyatmo (2007) menyatakan beberapa penyebab kerusakan amblas yaitu sebagai berikut.

- 1) Beban lalu lintas berlebihan.
- 2) Penurunan sebagian dari perkerasan akibat lapisan di bawah perkerasan mengalami penurunan.

b. Risiko lanjutan

Hardiyatmo (2007) menyatakan risiko lanjutan yang ditimbulkan oleh kerusakan ambles antara lain sebagai berikut.

- 1) Dapat memicu terjadinya retakan.
- 2) Mengurangi kenyamanan dan keselamatan berkendara.
- 3) Ambles apabila digenangi air dapat mengakibatkan *hydroplaning*.

5 Jembul

Hardiyatmo (2007) menjelaskan kerusakan jembul sebagai berikut.

Jenis kerusakan jembul adalah gerakan ke atas lokal yang terjadi akibat adanya pengembangan tanah dasar atau dari bagian struktur perkerasan. Perkerasan yang naik akibat tanah dasar yang mengembang ini dapat menyebabkan retaknya permukaan aspal. Jembul dapat dikarakteristikkan dengan gerakan perkerasan aspal, dengan panjang gelombang  $> 3$  meter. Contoh dari kerusakan jembul dapat dilihat pada Gambar 3.5 berikut.



**Gambar 3.5 Jembul**  
(Sumber : Bina Marga, 2011)

a. Faktor penyebab kerusakan

Hardiyatmo (2007) menyatakan beberapa penyebab kerusakan jembul adalah sebagai berikut.

- 1) Mengembangnya material lapisan di bawah perkerasan atau tanah dasar.
- 2) Tanah dasar perkerasan mengembang, bila kadar air naik. Umumnya, hal ini terjadi bila tanah pondasi berupa lempung yang mudah mengembang (lempung *montmorillonite*) oleh kenaikan kadar air.

b. Risiko lanjutan

Hardiyatmo (2007) menyatakan risiko lanjutan yang ditimbulkan oleh kerusakan jembul antara lain sebagai berikut.

- 1) Mengurangi kenyamanan dan membahayakan keselamatan berkendara.
- 2) Memicu terjadinya retakan.

## 6 Retak Kulit Buaya

Hardiyatmo (2007) menjelaskan kerusakan retak kulit buaya sebagai berikut.

Retak kulit buaya merupakan retak yang mempunyai celah lebih besar atau sama dengan 3 mm; saling berangkai membentuk serangkaian kotak-kotak kecil menyerupai kulit buaya. Retak ini disebabkan oleh kelelahan akibat beban lalu lintas berulang-ulang. Retak dimulai dari bagian bawah permukaan aspal (atau pondasi yang distabilisasi), yaitu tegangan dan regangan tarik sangat besar di bawah beban roda. Retak merambat ke permukaan, awalnya berupa suatu rangkaian retak-retak memanjang. Sesudah dibebani berulang-ulang, retak saling berhubungan satu sama lain. Pecahan-pecahan, umumnya berukuran kurang dari 0,6 meter pada sisi terpanjangnya. Retak kulit buaya terjadi hanya pada daerah yang dipengaruhi beban kendaraan secara berulang-ulang, seperti pada lintasan roda. Karena itu, retak ini tidak menyebar ke seluruh area perkerasan, kecuali jika pola lalu lintasnya juga menyebar. Pola retak yang terjadi menyeluruh ke area perkerasan, dan bukan akibat pengaruh oleh beban lalu lintas adalah retak blok.

Pada lokasi retak, mungkin diikuti atau tidak diikuti oleh penurunan, dan dapat terjadi di mana saja dalam area permukaan perkerasan. Retak kulit buaya merupakan retak yang umum terjadi pada perkerasan aspal, dan biasanya diikuti dengan munculnya tipe kerusakan alur. Contoh dari retak kulit buaya dapat dilihat pada Gambar 3.6 berikut.



**Gambar 3.6 Retak Kulit Buaya**

(Sumber : Bina Marga, 2011)

a. Faktor penyebab kerusakan

Hardiyatmo (2007) menyatakan beberapa penyebab kerusakan retak kulit buaya adalah sebagai berikut.

- 1) Defleksi berlebihan dari permukaan perkerasan.
- 2) Gerakan satu atau lebih lapisan yang berada di bawah.
- 3) Modulus dari material lapis pondasi rendah.
- 4) Lapis pondasi atau lapis aus terlalu getas.
- 5) Kelelahan (*fatigue*) dari permukaan.
- 6) Pelapukan permukaan, tanah dasar atau bagian perkerasan di bawah lapis permukaan kurang stabil.
- 7) Bahan lapis pondasi dalam keadaan jenuh air, karena air tanah naik.

b. Risiko lanjutan

Hardiyatmo (2007) menyatakan risiko lanjutan yang ditimbulkan oleh kerusakan retak kulit buaya antara lain sebagai berikut.

- 1) Mengganggu kenyamanan dan keselamatan berkendara.

2) Retak meluas ke seluruh area perkerasan.

## 7 Kerusakan Tepi

Hardiyatmo (2007) menjelaskan kerusakan tepi sebagai berikut.

Kerusakan tepi adalah retak yang terjadi di sepanjang pertemuan antara permukaan perkerasan aspal dan bahu jalan, lebih-lebih bila bahu jalan tidak ditutup (*unsealed*). Kerusakan ini terjadi secara lokal atau bahkan bisa memanjang di sepanjang jalan, dan sering terjadi di salah satu bagian jalan, atau sudut. Contoh kerusakan tepi dapat dilihat pada Gambar 3.7 berikut.



**Gambar 3.7 Kerusakan Tepi**

(Sumber : Bina Marga, 2011)

### a. Faktor penyebab kerusakan

Hardiyatmo (2007) menyatakan beberapa penyebab kerusakan tepi adalah sebagai berikut.

- 1) Kurangnya dukungan dari arah lateral (dari bahu jalan).
- 2) Drainase kurang baik.
- 3) Kembang susut tanah di sekitarnya.
- 4) Bahu jalan turun terhadap permukaan perkerasan.
- 5) *Seat coat* lemah, adhesi permukaan ke lapis pondasi hilang.
- 6) Konsentrasi lalu lintas berat di dekat pinggir perkerasan.
- 7) Adanya pepohonan besar di dekat pinggir perkerasan.
- 8) Bahu jalan dibangun dengan material yang kurang tahan terhadap erosi dan abrasi.



9) Penambahan lapis permukaan tanpa diikuti penambahan permukaan bahu jalan.

b. Risiko lanjutan

Hardiyatmo (2007) menyatakan risiko lanjutan yang ditimbulkan oleh kerusakan tepi antara lain sebagai berikut.

- 1) Lebar perkerasan berkurang.
- 2) Kehilangan kenyamanan dan keselamatan berkendara.
- 3) Air masuk ke dalam lapis pondasi.
- 4) Terjadinya alur di pinggir dapat mengakibatkan erosi pada bahu jalan.

8 Retak Garis

Hardiyatmo (2007) menjelaskan kerusakan retak garis sebagai berikut.

Retak garis merupakan retak berbentuk garis yang terjadi melintang atau memanjang dengan sumbu jalan Retak dengan celah yang terlalu besar memungkinkan air masuk ke lapis pondasi dan tanah dasar, sehingga melemahkan lapisan pendukung perkerasan. Contoh dari retak garis dapat dilihat pada Gambar 3.8 berikut.



**Gambar 3.8 Retak Garis**

(Sumber : Bina Marga, 2011)

a. Retak Melintang (*Transverse Crack*)

Hardiyatmo (2007) menjelaskan kerusakan retak melintang sebagai berikut.

Retak melintang merupakan retakan tunggal (tidak bersambungan satu sama lain) yang melintang perkerasan. Perkerasan retak ketika temperatur atau lalulintas menimbulkan tegangan dan regangan yang melampaui kuat tarik atau kelelahan dari campuran aspal padat. Retak macam ini biasanya berjarak yang mendekati sama. Retak melintang akan terjadi biasanya berjarak lebar, yaitu sekitar 15 s.d. 20 meter. Dengan berjalannya waktu, retak melintang berkembang pada interval jarak yang lebih pendek. Retak awalnya nampak sebagai retak rambut, dan akan semakin lebar dengan berjalannya waktu.

1) Faktor penyebab kerusakan

Hardiyatmo (2007) menyatakan beberapa penyebab kerusakan retak melintang adalah sebagai berikut.

- a) Penyusutan bahan pengikat pada lapis pondasi dan tanah dasar.
- b) Sambungan pelaksanaan atau retak susut (akibat temperatur rendah atau pengerasan) aspal dalam permukaan.
- c) Kegagalan struktur lapis pondasi.
- d) Pengaruh tegangan termal (akibat perubahan suhu) atau kurangnya pemadatan.

2) Risiko lanjutan

Hardiyatmo (2007) menyatakan risiko lanjutan yang ditimbulkan oleh kerusakan retak melintang antara lain sebagai berikut.

- a) Mengganggu kenyamanan dan keselamatan berlalulintas.
- b) Retak meluas ke seluruh area perkerasan.
- c) Retakan dengan celah yang terlalu besar memungkinkan air masuk ke lapis pondasi dan tanah dasar, sehingga melemahkan lapisan pendukung perkerasan.

b. Retak Memanjang (*Longitudinal Crack*)

Hardiyatmo (2007) menjelaskan kerusakan retak memanjang sebagai berikut.

Retak berbentuk memanjang pada perkerasan jalan, dapat terjadi dalam bentuk tunggal atau berderet yang sejajar, dan kadang-kadang sedikit bercabang. Retak memanjang dapat terjadi oleh labilnya lapisan pendukung dari struktur perkerasan. Retak memanjang dapat timbul oleh akibat beban maupun bukan. Retak yang bukan akibat beban, misalnya oleh akibat adanya sambungan pelaksanaan ke arah memanjang. Kurangnya ikatan antara bagian-bagian perkerasan selama pelaksanaan mengakibatkan timbulnya retakan.

1) Faktor penyebab kerusakan

Hardiyatmo (2007) menyatakan beberapa penyebab kerusakan retak memanjang adalah sebagai berikut.

- a) Gerakan arah memanjang oleh akibat kurangnya gesek internal dalam lapis pondasi atau tanah dasar, sehingga lapisan tersebut kurang stabil.
- b) Adanya perubahan volume tanah di dalam tanah dasar oleh gerakan vertikal.
- c) Penurunan tanah urug atau Bergeraknya lereng timbunan. Lebar celah bisa mencapai 6 mm, sehingga memungkinkan adanya infiltrasi air dari permukaan.
- d) Adanya penyusutan semen pengikat pada lapis pondasi atau tanah dasar.
- e) Kelelahan (*fatigue*) pada lintasan roda.
- f) Pengaruh tegangan termal (akibat perubahan suhu) atau kurangnya pemadatan.

2) Risiko lanjutan

Hardiyatmo (2007) menyatakan risiko lanjutan yang ditimbulkan oleh kerusakan retak memanjang antara lain sebagai berikut.

- a) Mengganggu kenyamanan dan keselamatan berlalulintas.
- b) Retak meluas ke seluruh area perkerasan.

## 9 Kegemukan Aspal

Hardiyatmo (2007) menjelaskan kerusakan kegemukan aspal sebagai berikut.

Kegemukan adalah hasil dari aspal pengikat yang berlebihan yang bermigrasi ke atas permukaan perkerasan. Kelebihan kadar aspal atau terlalu rendahnya kadar utama dalam campuran, dapat mengakibatkan kegemukan. Kegemukan juga dapat menyebabkan tenggelamnya agregat (parsial maupun keseluruhan) ke dalam pengikat aspal yang menyebabkan berkurangnya kontak antara ban kendaraan dan batuan. Kerusakan ini menyebabkan permukaan jalan menjadi licin. Pada temperatur tinggi, aspal menjadi lunak dan akan terjadi jejak roda. Contoh dari kerusakan berupa kegemukan aspal dapat dilihat pada Gambar 3.9 berikut.



**Gambar 3.9 Kegemukan Aspal**

(Sumber : Bina Marga, 2011)

### a. Faktor penyebab kerusakan

Hardiyatmo (2007) menyatakan beberapa penyebab kerusakan kegemukan aspal adalah sebagai berikut.

- 1) Pemakaian kadar aspal yang tinggi pada campuran aspal.
- 2) Kadar udara dalam campuran aspal terlalu rendah.
- 3) Pemakaian terlalu banyak aspal pada pekerjaan *prime coat* atau *tack coat*.
- 4) Pada tambalan, terlalu banyaknya aspal di bawah permukaan tambalan.

5) Agregat terpenetrasi ke dalam lapis pondasi, sehingga lapis pondasi menjadi lemah.

b. Risiko lanjutan

Hardiyatmo (2007) menyatakan risiko lanjutan yang ditimbulkan oleh kegemukan aspal antara lain sebagai berikut.

1) Kehilangan kenyamanan dalam berkendara.

## 10 Terkelupas

Hardiyatmo (2007) menjelaskan kerusakan terkelupas sebagai berikut.

Bentuk : permukaan tampak tidak homogen karena ada bagian yang terkupas lapisan permukaannya dan ada yang masih melekat, permukaan tampak lebih kasar dari kondisi sebelumnya. Contoh kerusakan terkelupas dapat dilihat pada Gambar 3.10 berikut.



**Gambar 3.10 Terkelupas**

(Sumber : Bina Marga, 2011)

a. Faktor penyebab kerusakan

Hardiyatmo (2007) menyatakan beberapa penyebab kerusakan terkelupas adalah sebagai berikut.

- 1) Pembersihan kurang bagus atau kurangnya *tack coat* sebelum penempatan lapisan di atasnya.
- 2) Rembesan air lewat aspal (khususnya lewat retakan), sehingga memisahkan ikatan antara permukaan dan lapisan di bawahnya.

3) Lekatan dari lapisan pengikat di permukaan perkerasan dengan ban kendaraan.

b. Risiko lanjutan

Hardiyatmo (2007) menyatakan risiko lanjutan yang ditimbulkan oleh pengelupasan aspal antara lain sebagai berikut.

- 1) Kehilangan kenyamanan dalam berkendara.
- 2) Menyebabkan genangan air hujan.

11 Tambalan (*Patching*)

Hardiyatmo (2007) menjelaskan kerusakan tambalan sebagai berikut.

Tambalan merupakan keadaan permukaan perkerasan yang sudah diperbaiki setempat-setempat. Kerusakan tambalan dapat diikuti atau tidak diikuti oleh hilangnya kenyamanan kendaraan (kegagalan fungsional) atau rusaknya struktur perkerasan. Rusaknya tambalan menimbulkan distorsi, disintegrasi, retak atau terkelupas antara tambalan dan permukaan perkerasan asli. Kerusakan tambalan dapat terjadi karena permukaannya yang menonjol atau ambles terhadap permukaan perkerasan. Jika kerusakan terjadi pada tambalan, maka kerusakan tersebut belum tentu disebabkan oleh lapisan yang masih utuh. Contoh tambalan dapat dilihat pada Gambar 1.4 pada BAB I.

a. Faktor penyebab kerusakan

Hardiyatmo (2007) menyatakan beberapa penyebab kerusakan tambalan adalah sebagai berikut.

- 1) Amblesnya tambalan umumnya disebabkan oleh kurangnya pemadatan material urugan lapis pondasi (*base*) atau tambalan material aspal.
- 2) Cara pemasangan material bawah buruk.
- 3) Kegagalan dari perkerasan di bawah tambalan dan sekitarnya.

b. Risiko lanjutan

Hardiyatmo (2007) menyatakan risiko lanjutan yang ditimbulkan oleh kerusakan tambalan antara lain sebagai berikut.

- 1) Kehilangan kenyamanan berkendara.
- 2) Tambalan yang amblas meluas.

### 3.3 Kondisi Jalan

Secara fisik pemeliharaan jalan bisa berarti suatu kesatuan kegiatan langsung untuk menjaga suatu struktur agar tetap dalam kondisi mampu melayani. Pemeliharaan adalah semua jenis pekerjaan yang di butuhkan untuk menjaga dan memperbaiki jalan agar tetap dalam keadaan baik atau pekerjaan yang berkaitan dengan keduanya, sehingga mencegah kemunduran atau penurunan kualitas dengan laju perubahan pesat yang terjadi segera setelah konstruksi dilaksanakan. Hustim dkk. (2013) menyatakan secara umum kondisi jalan dikelompokkan menjadi 3, yaitu sebagai berikut.

- 1 Baik (*good*), yaitu kondisi perkerasan jalan yang bebas dari kerusakan atau cacat dan hanya membutuhkan pemeliharaan rutin untuk mempertahankan kondisi jalan. Yang dimaksud dengan pemeliharaan rutin, yaitu salah satu jenis pemeliharaan yang direncanakan secara berkelanjutan (terus menerus sepanjang tahun) yang dilaksanakan untuk menjaga atau menjamin agar kondisi jalan senantiasa ada dalam keadaan baik, dan mempunyai kinerja seperti yang diharapkan, serta dapat mencapai umur rencana. Jenis pemeliharaan ini diberikan hanya pada lapis permukaan yang sifatnya untuk meningkatkan kualitas berkendara dan tanpa meningkatkan kekuatan struktural.
- 2 Sedang (*fair*), yaitu kondisi perkerasan jalan yang memiliki kerusakan cukup signifikan dan membutuhkan pemeliharaan berkala. Yang dimaksud dengan pemeliharaan berkala adalah salah satu jenis program pemeliharaan yang dilaksanakan secara berkala pada waktu-waktu tertentu (tidak menerus sepanjang tahun), terutama untuk jalan yang sudah mengalami penurunan kinerja sampai tahap tertentu. Dengan pemeliharaan ini, kinerja jalan akan

dikembalikan mendekati kondisi atau kinerja awal pada saat dibangun. Bentuk pemeliharaan ini, yaitu pelapisan ulang (*overlay*) dan atau pelaburan (*surface treatment*). Jenis pemeliharaan ini bersifat meningkatkan kekuatan struktural.

- 3 Buruk (*poor*), yaitu kondisi perkerasan jalan yang memiliki kerusakan yang sudah meluas dan membutuhkan program peningkatan. Yang dimaksud dengan program peningkatan, yaitu program yang dilaksanakan untuk mengembalikan kinerja jalan seperti kondisi awal pada saat dibangun. Bentuk program peningkatan adalah rehabilitasi, pembangunan kembali (rekonstruksi) struktural, *multi layer overlay*, dan pelebaran jalan. Umur rencana dari program peningkatan adalah 8 s.d.10 tahun. Jenis pemeliharaan ini bersifat meningkatkan kekuatan struktural dan atau geometrik dari perkerasan jalan tersebut.

Sebelum menentukan metode yang dipakai, diperlukan acuan survei pendahuluan untuk penentuan pemilihan program penanganan terlebih dahulu yang mengacu pada Permen PU No.13 Tahun 2011 seperti pada Tabel 3.1 berikut.

**Tabel 3.1 Penentuan program penanganan pemeliharaan jalan beraspal**

Kondisi Jalan	Persentase Kerusakan	Program Penanganan
Baik (B)	< 11 %	Pemeliharaan Rutin
Sedang (S)	11 - < 18 %	Pemeliharaan Rutin
Rusak Ringan (RR)	18 - < 25 %	Pemeliharaan Rehabilitasi
Rusak Berat (RB)	≥ 25 %	Rekostruksi

Sumber : Permen PU No.13 (2011)



### 3.4 Metode Bina Marga

Salah satu metode yang digunakan untuk mengevaluasi kondisi jalan adalah metode Bina Marga yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga (Manual No. 001-01/M/BM/2011). Adapun langkah-langkah untuk memperoleh data kerusakan ruas jalan yang dijelaskan dalam metode ini adalah sebagai berikut.

- 1 Memahami daftar kode kerusakan, daftar kode kerusakan untuk seluruh komponen jalan dapat dilihat pada Tabel 3.2 berikut.

**Tabel 3.2 Kode kerusakan seluruh komponen jalan**

Kode Kerusakan	Kategori Kerusakan	Sub Kategori Kerusakan
100	Perkerasan	111-153
200	Bahu Jalan	211-252
300	Trotoar	310-390
400	Drainase	410-490
500	Perlengkapan Jalan	510-540
600	Lereng	610-640
700	Keadaan Darurat	710-740
800	Struktur	811-823

Sumber : Bina Marga (2011)

Untuk lebih spesifiknya, kode untuk kerusakan pada lapis perkerasan ditunjukkan pada Tabel 3.3 sebagai berikut.

**Tabel 3.3 Kode kerusakan pada lapis perkerasan beraspal**

Perkerasan Beraspal	Bahu Jalan	Kerusakan
111	211	Lubang
112		Gelombang
113		Alur
114	212	Ambblas
115	213	Jembul
116		Kerusakan Tepi
117		Retak Buaya
118		Retak Garis
119	215	Kegemukan Aspal
120	216	Terkelupas

Sumber : Bina Marga (2011)

- 2 Mencatat detail hasil survey kondisi kerusakan untuk setiap jenis, lokasi, dimensi, serta jumlah kerusakan pada formulir RM-1. Format dari formulir RM-1 dapat dilihat pada Lampiran 3 s.d. Lampiran 29.
- 3 Mencatat kuantitas kerusakan pada formulir RM-2 sekaligus untuk menentukan penanganan perbaikan kerusakan. Format Formulir RM-02 dapat dilihat seperti pada Lampiran 30 s.d. Lampiran 56.
- 4 Setelah mengisikan formulir RM-2, didapatkan penanganan perbaikan (sesuai Manual No. 001-01/M/BM/2011) untuk masing-masing jenis kerusakan berdasarkan matriks Tabel 3.4 sebagai berikut.

**Tabel 3.4 Matriks jenis kerusakan dan penanganannya**

PERKERASAN	BAHU JALAN	KERUSAKAN	P1	P2	P3	P4	P5	P6
			Penebaran pasir	Pengaspalan	Penutupan retak	Pengisian retak	Penambalan lubang	Perataan
BERASPAL								
111	211	Lubang					x	x
112		Gelombang					x	x
113		Alur					x	x
114	212	Ambblas					x	x
115	213	Jembul					x	x
116		Kerusakan tepi		x			x	
117		Retak kulit buaya		x			x	
118		Retak garis		x	x	x		
119	215	Kegemukan aspal	x					
120	216	Terkelupas		x				

Sumber : Bina Marga (2011)

### 3.5 Metode Perbaikan Standar

Salah satu metode yang digunakan untuk langkah penanganan perbaikan kerusakan pada perkerasan jalan adalah metode perbaikan standar untuk pemeliharaan rutin yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga (Manual No. 001-02/M/BM/2011). Adapun tipe metode penanganan perbaikan ini adalah sebagai berikut.

#### 1. P1 (Penebaran pasir)

Metode P1 ini digunakan untuk menangani jenis kerusakan berupa kegemukan aspal terutama pada tikungan dan tanjakan. Langkah penanganannya adalah sebagai berikut.

- a. Mobilisasi peralatan, pekerja dan material ke lapangan.
- b. Memberi tanda pada jalan yang akan diperbaiki.
- c. Membersihkan daerah dengan *air compressor*.
- d. Menebarkan pasir kasar atau agregat halus (tebal > 10 mm) di atas permukaan yang terpengaruhi kerusakan.
- e. Melakukan pemadatan dengan pemadat ringan (1-2 ton) sampai diperoleh permukaan yang rata dan mempunyai kepadatan optimal (kepadatan 95%).

#### 2. P2 (Pengaspalan)

Metode P2 ini digunakan untuk menangani jenis kerusakan sebagai berikut.

- a. Kerusakan tepi bahu jalan beraspal.
- b. Retak kulit buaya dengan lebar retak < 2 mm.
- c. Retak garis dengan lebar < 2 mm.
- d. Terkelupas.

Langkah penanganan metode P2 adalah sebagai berikut.

- a. Mobilisasi peralatan, pekerja dan material ke lapangan.
- b. Membersihkan bagian yang akan ditangani dengan *air compressor*, permukaan jalan harus bersih dan kering.
- c. Menyemprotkan dengan aspal keras sebanyak  $1,5 \text{ kg/m}^2$  dan untuk *cut back* 1 liter/m<sup>2</sup>.

- d. Menebarkan pasir kasar atau agregat halus 5 mm hingga merata.
- e. Melakukan pemadatan menggunakan mesin *pneumatic* sampai diperoleh permukaan yang rata dan mempunyai kepadatan optimal (kepadatan 95%).

### 3. P3 (Penutupan retak)

Metode P3 ini digunakan untuk menangani jenis kerusakan retak satu arah dengan lebar retakan  $< 2$  mm. Langkah penanganannya adalah sebagai berikut.

- a. Mobilisasi peralatan, pekerja dan material ke lapangan.
- b. Membersihkan bagian yang akan ditangani dengan *air compressor*, sehingga permukaan jalan menjadi bersih dan kering.
- c. Menyemprotkan *tack coat* (0,2 liter/m<sup>2</sup> di daerah yang akan diperbaiki).
- d. Menebar dan meratakan campuran aspal beton pada seluruh daerah yang telah diberi tanda.
- e. Melakukan pemadatan ringan (1-2 ton) sampai diperoleh permukaan yang rata dan kepadatan optimum (kepadatan 95%).

### 4. P4 (Pengisian retak)

Metode P4 ini digunakan untuk menangani jenis kerusakan retak satu arah dengan lebar retak  $> 2$  mm. Langkah penanganannya adalah sebagai berikut.

- a. Mobilisasi peralatan, pekerja dan material ke lapangan.
- b. Membersihkan bagian yang akan ditangani dengan *air compressor*, sehingga permukaan jalan bersih dan kering.
- c. Mengisi retakan dengan aspal *cut back* 2 liter/m<sup>2</sup> menggunakan aspal *sprayer* atau dengan tenaga manusia.
- d. Menebarkan pasir kasar pada retakan yang telah diisi aspal (tebal 10 mm).
- e. Memadatkan minimal 3 lintasan dengan *baby roller*.

#### 5. P5 (Penambalan lubang)

Metode P5 ini digunakan untuk menangani jenis kerusakan sebagai berikut.

- a. Lubang dengan kedalaman  $> 50$  mm.
- b. Keriting dengan kedalaman  $> 30$  mm.
- c. Alur dengan kedalaman  $> 30$  mm.
- d. Ambles dengan kedalaman  $> 50$  mm.
- e. Jembul dengan kedalaman  $> 50$  mm.
- f. Kerusakan tepi perkerasan jalan, dan
- g. Retak kulit buaya dengan lebar  $> 2$  mm.

Langkah penanganan metode P5 adalah sebagai berikut.

- a. Menggali material sampai mencapai lapisan dibawahnya.
- b. Membersihkan bagian yang akan ditangani dengan tenaga manusia.
- c. Menyemprotkan lapis resap pengikat *prime coat* dengan takaran  $0,51$  liter/m<sup>2</sup>.
- d. Menebarkan dan memadatkan campuran aspal beton sampai diperoleh permukaan yang rata.
- e. Memadatkan dengan *baby roller* (minimum 5 lintasan).

#### 6. P6 (Perataan)

Metode P6 ini digunakan untuk menangani jenis kerusakan sebagai berikut.

- a. Keriting dengan kedalaman  $< 30$  mm.
- b. Lubang dengan kedalaman  $< 30$  mm.
- c. Alur dengan kedalaman  $< 30$  mm.
- d. Penurunan/ambles dengan kedalaman  $< 50$  mm.
- e. Jembul dengan kedalaman  $< 50$  mm.

Langkah penanganan metode P6 adalah sebagai berikut.

- a. Membersihkan bagian yang akan ditangani dengan tenaga manusia.
- b. Melaburkan *tack coat*  $0,5$  liter/m<sup>2</sup>.
- c. Menaburkan campuran aspal beton kemudian memadatkannya sampai diperoleh permukaan yang rata.
- d. Memadatkan dengan *baby roller* (minimum 5 lintasan).

## **BAB IV METODE PENELITIAN**

### **4.1 Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan beberapa tahap metode penelitian sebagai berikut:

- 1 pengumpulan data;
- 2 metode analisis; dan
- 3 metode pembahasan.

#### **4.2.1 Pengumpulan Data**

Pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan dua jenis data yaitu data primer dan data sekunder. Pengambilan data sekunder yaitu pengambilan data status jalan, serta data *DED* Ruas Jalan Palbapang-Barongan. Sedangkan untuk pengambilan data primer diambil dengan cara survei secara visual menggunakan Metode Bina Marga 2011 (Manual No. 001-01/M/BM/2011) sepanjang Ruas Jalan Palbapang-Barongan yang ditinjau (sesuai dengan batasan penelitian) untuk mencatat informasi mengenai kondisi jalan yang disurvei.

#### **4.2.2 Metode Analisis**

Metode analisis data yang dilakukan dari hasil survei yang dilakukan yaitu Analisis kerusakan menggunakan Metode Bina Marga (Manual No. 001-01/M/BM/2011) dengan rincian sebagai berikut.

- 1 Hasil survei ditabelkan dan data dikelompokkan sesuai dengan jenis kerusakannya pada formulir RM-1. Setiap kerusakan dikelompokkan berdasarkan kode kerusakan, diukur dimensinya, dicatat lokasinya, serta dihitung jumlah kerusakannya.
- 2 Setelah dicatat pada Formulir RM-1, kemudian data kerusakan direkap dalam Formulir RM-2 untuk mendapatkan tingkat kerusakan dan jenis penanganannya.

### **4.2.3 Metode Pembahasan**

Metode pembahasan data yang dilakukan dari data hasil pengujian atau survei yang dilakukan sebagai berikut.

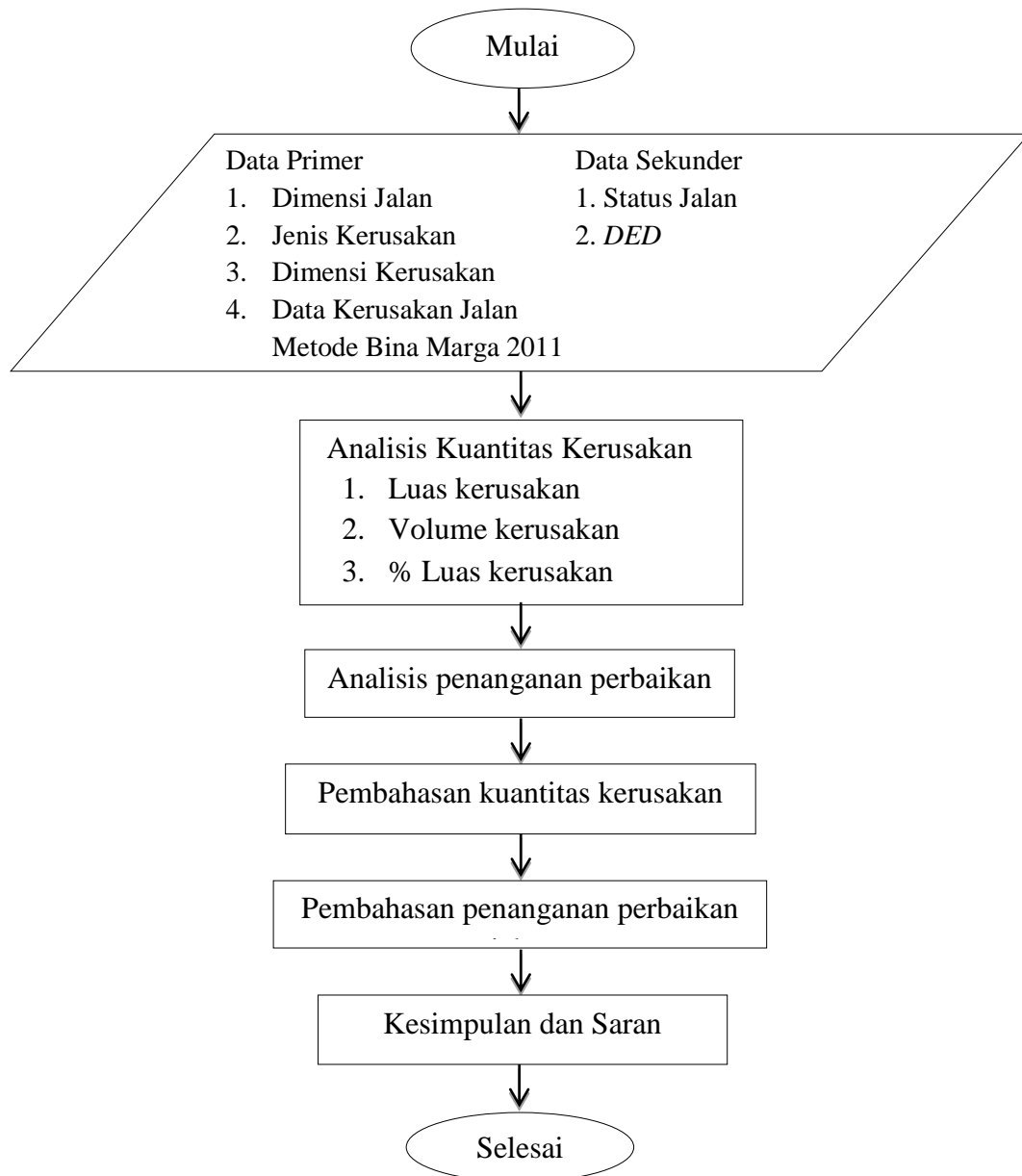
- 1 Pembahasan hasil survei visual kondisi Ruas Jalan Palbapang-Barongan berupa tipe kerusakan eksisting berupa penjelasan, penyebab, dan risiko lanjutan dari setiap tipe kerusakan tersebut.
- 2 Pembahasan tingkat kerusakan pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan.
- 3 Pembahasan jenis penanganan perbaikan kerusakan pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan yang sesuai.

### **4.2 Waktu Pelaksanaan**

Waktu pelaksanaan penelitian untuk pengambilan data primer dilaksanakan pada hari Senin, 13 Maret 2017 s.d. Sabtu, 18 Maret 2017 dengan mengukur dan mencatat setiap jenis dan dimensi kerusakan yang nampak pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan yang diamati, serta mendokumentasi (foto dan video) setiap jenis kerusakan sebagai pelengkap penelitian.

### 4.3 Bagan Alir Penelitian

Bagan alir dari awal hingga akhir penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.1 berikut.



**Gambar 4.1 Bagan Alir Penelitian**



## **BAB V**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **5.1 Hasil Penelitian**

Hasil penelitian yang didapat adalah sebagai berikut.

##### **5.1.1 Hasil Survei Pendahuluan**

Dari data kerusakan Ruas Jalan Palbapang-Barongan (pada Lampiran 3 s.d. Lampiran 29) total kerusakan yang nampak mulai dari Sta.0+000 s.d. Sta 2+650 sebesar 2118,08 m<sup>2</sup> atau sebesar 17,376 %. Sehingga berdasarkan Permen PU No.13 Tahun 2011 (sesuai Tabel 3.1) total kerusakan masih kurang dari 18 %, maka program penanganan yang diperlukan untuk Ruas Jalan Palbapang-Barongan yaitu program pemeliharaan rutin.

##### **5.1.2 Hasil Survei Kerusakan**

Hasil survei pengukuran kerusakan jalan (pada Formulir RM-1) dapat dilihat pada bagian Lampiran 3 s.d. Lampiran 29. Kemudian untuk rekap kuantitas kerusakan dalam satuan luasan dan penanganan perbaikannya terdapat pada Formulir RM-2 seperti pada Tabel 5.1 berikut. Namun untuk rekap kuantitas kerusakan dalam persentase terhadap luas perkerasan terdapat pada Formulir RM-2 pada Tabel 5.2 berikutnya.

**Tabel 5.1 Rekap kuantitas kerusakan Ruas Jalan Palbapang-Barongan**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI ...../...../.....	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN					Dari Km : 0+000	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Ke Km : 2+650	
SATKER :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan
110	111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 5 CM					M2	27,25		P6 < 5 CM
	DALAM > 5 CM					M2	7,70		P5 < 5 CM	
	112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 3 CM					M2	0,00		P6 < 3 CM
	DALAM > 3 CM					M2	0,00		P5 < 3 CM	
	113 - ALUR	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 3 CM					M2	362,70		P6 < 3 CM
	DALAM > 3 CM					M2	0,00		P5 < 3 CM	
	114 - PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 5 CM					M2	0,00		P6 1-5 CM
	DALAM > 5 CM					M2	0,00		P5 < 5 CM	
	115 - JEMBUL	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 5 CM					M2	0,40		P6 1-5 CM
	DALAM > 5 CM					M2	0,00		P5 < 5 CM	
	116 - JEMBUL	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL > 200 MM					M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN
	DALAM < 100 MM					M2	0,00		P2 BAHU JALAN	
	117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 2 CM					M2	1715,79		P2 < 2 CM
DALAM > 2 CM					M2	0,00		P5 < 2 CM		
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA					-				
	KECIL < 2 MM					M2	0,64		P2 < 2 MM	
	BESAR > 2 MM > 1					M2	2,13		P3 < 2 MM > 1	
LUAS < 2 MM					M2	0,00		P4 > 2 MM		
119 - KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA					-				
	BEBERAPA LOKASI BELOKAN/TANJAKAN/ PERSIMPANGAN					M2	0,00		P1	
120 - TERKELUPAS	TIDAK ADA					-				
	SETEMPAT < 5 CM					M2	1,48		P2 > 20% RUAS	
LUAS > 5 CM					M2	0,00				

**Tabel 5.2 Persentase kuantitas kerusakan Ruas Jalan Palbapang-Barongan**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007							RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 0+000	
SATKER :		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN							Ke Km : 2+650	
PPK :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan
110	111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 5 CM				%	0,224		P6 < 5 CM	
		DALAM > 5 CM				%	0,063		P5 < 5 CM	
		TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 3 CM				%	0,000		P6 < 3 CM	
		DALAM > 3 CM				%	0,000		P5 < 3 CM	
	112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 3 CM				%	0,000		P6 < 3 CM	
		DALAM > 3 CM				%	0,000		P5 < 3 CM	
	113 - ALUR	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 3 CM				%	2,975		P6 < 3 CM	
		DALAM > 3 CM				%	0,000		P5 < 3 CM	
	114 - PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 5 CM				%	0,000		P6 1-5 CM	
		DALAM > 5 CM				%	0,000		P5 < 5 CM	
	115 - JEMBUL	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 5 CM				%	0,003		P6 1-5 CM	
		DALAM > 5 CM				%	0,000		P5 < 5 CM	
	116 - JEMBUL	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL > 200 MM				%	0,000		P5 PERKERASAN JALAN	
DALAM < 100 MM				%	0,000		P2 BAHU JALAN			
117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA				-					
	DANGKAL < 2 CM				%	14,075		P2 < 2 CM		
	DALAM > 2 CM				%	0,000		P5 < 2 CM		
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA				-					
	KECIL < 2 MM				%	0,005		P2 < 2 MM		
	BESAR > 2 MM >1				%	0,017		P3 < 2 MM > 1		
119 - KEGEMUKAN ASPAL	LUAS < 2 MM				%	0,000		P4 > 2 MM		
	TIDAK ADA				-					
	BEBERAPA				%	0,000				
120 - TERKELUPAS	LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN				%	0,000		P1		
	TIDAK ADA				-					
	SETEMPAT < 5 CM				%	0,012				
		LUAS > 5 CM				%	0,000		P2 > 20% RUAS	

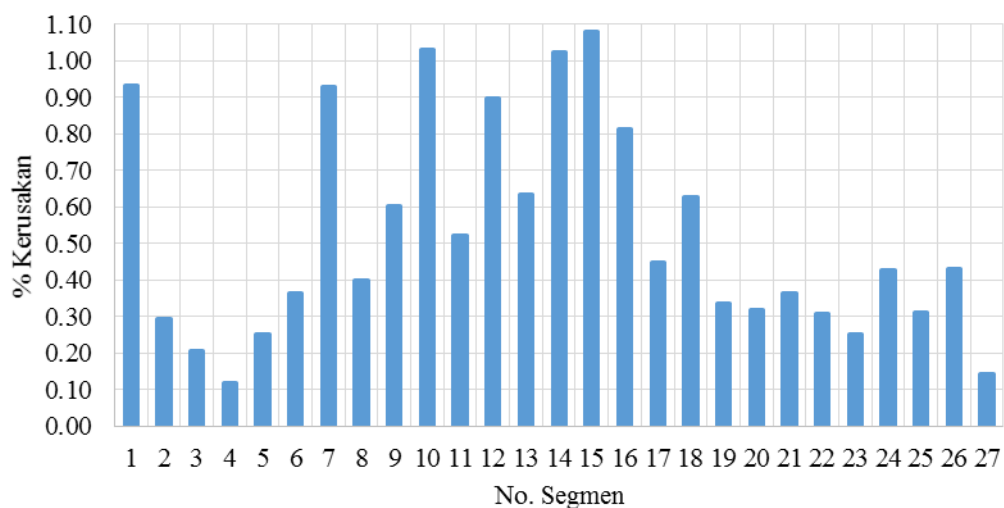
## 5.2 Pembahasan

### 5.2.1 Pembahasan Hasil Survei Kerusakan

Dari hasil survei didapatkan jenis kerusakan yang terdapat pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan adalah kerusakan jenis retak kulit buaya, alur, lubang, retak garis, terkelupas, dan jembul. Kemudian untuk kerusakan jenis alur (jejak roda) terlihat di beberapa titik lokasi berhimpitan dengan kerusakan retak kulit buaya.

#### 1. Retak Kulit Buaya

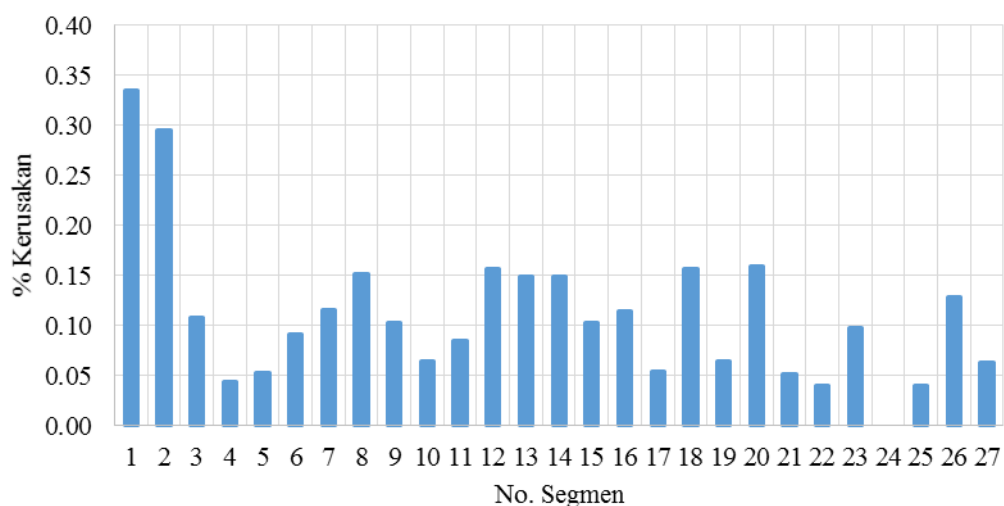
Dari hasil penelitian ini, kerusakan jenis retak kulit buaya merupakan kerusakan yang paling banyak terjadi pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan, yaitu sekitar 1715,79 m<sup>2</sup> atau 14,075 % dari luas perkerasan yang diteliti. Pada beberapa titik kerusakan jenis retak kulit buaya ini diikuti oleh kerusakan jenis alur (*rutting*) dengan kedalaman yang bervariasi. Kerusakan retak kulit buaya pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan keseluruhannya masih tergolong kategori kerusakan dangkal yaitu dengan kedalaman < 2 cm. Kerusakan jenis retak kulit buaya terdapat di seluruh segmen Ruas Jalan Palbapang-Barongan dan nampak hampir di sepanjang ruas tersebut sebagaimana tercantum pada Gambar 5.1 berikut.



**Gambar 5.1 Grafik kerusakan Retak Kulit Buaya kategori Dangkal**

## 2. Alur

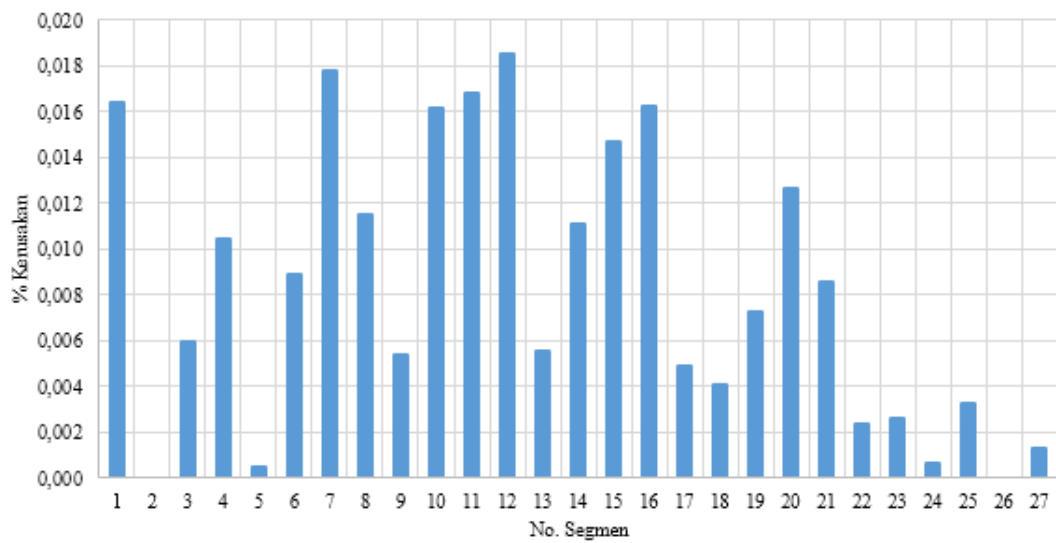
Kerusakan jenis alur pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan terdapat sekitar 362,7 m<sup>2</sup> atau 2,975 % dari luas perkerasan yang diteliti. Titik kerusakan jenis alur ini berada satu tempat dengan kerusakan retak kulit buaya. Kerusakan alur pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan ini tergolong kategori kerusakan dangkal dengan kedalaman < 3 cm. Kerusakan alur terdapat di seluruh segmen Ruas Jalan Palbapang-Barongan terkecuali pada satu segmen yaitu pada segmen Sta.2+300 s.d. Sta.2+400 sebagaimana tergambar pada Gambar 5.2 berikut.



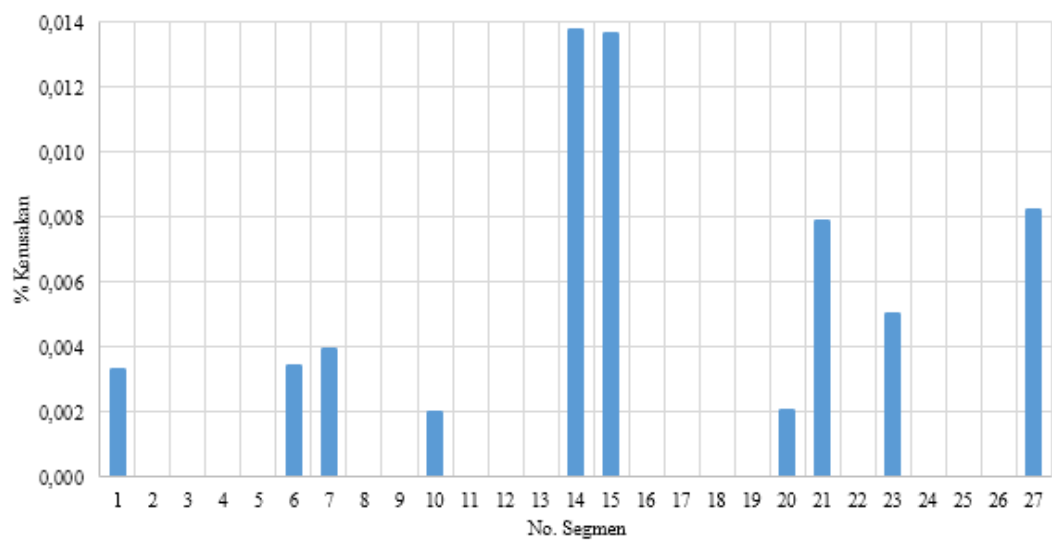
**Gambar 5.2 Grafik kerusakan Alur kategori Dangkal**

## 3. Lubang

Kerusakan lubang pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan terdapat dua tingkatan, yaitu kategori dangkal (kedalaman < 5 cm) dan kategori dalam (kedalaman > 5 cm). Lubang kategori dangkal terdapat sekitar 27,25 m<sup>2</sup> atau 0,224 % dari luas perkerasan yang diteliti. Sedangkan untuk lubang kategori dalam terdapat sekitar 7,7 m<sup>2</sup> atau 0,063 % dari luas perkerasan yang diteliti. Kerusakan lubang terdapat di seluruh segmen Ruas Jalan Palbapang-Barongan terkecuali pada dua segmen yaitu pada segmen Sta.0+100 s.d. Sta.0+200, dan pada segmen Sta.2+500 s.d. 2+600 sebagaimana tergambar pada Gambar 5.3 dan 5.4 berikut.



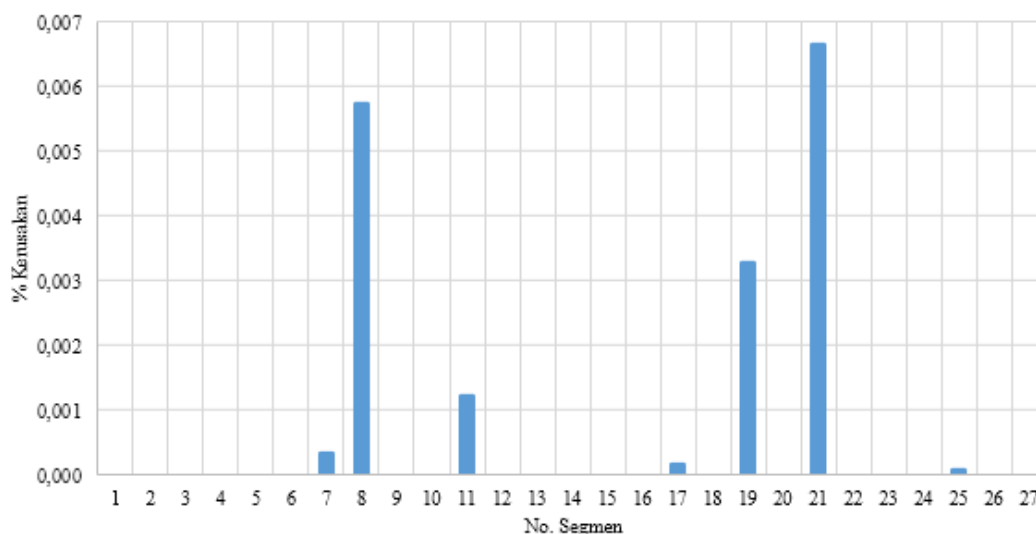
**Gambar 5.3 Grafik kerusakan Lubang kategori Dangkal**



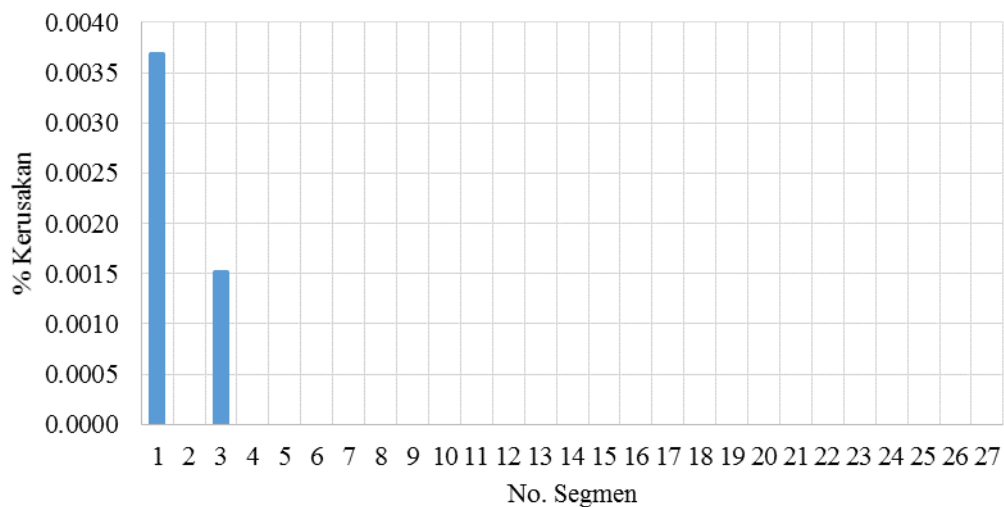
**Gambar 5.4 Grafik kerusakan Lubang kategori Dalam**

#### 4. Retak Garis

Kerusakan berupa retak garis pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan terdapat dua tingkatan, yaitu kategori besar (lebar celah  $> 2$  mm) dan kategori kecil (lebar celah  $< 2$  mm). Retak garis kategori besar terdapat sekitar  $2,13 \text{ m}^2$  atau  $0,017 \%$  dari luas perkerasan yang diteliti. Sedangkan untuk retak garis kategori kecil terdapat sekitar  $0,64 \text{ m}^2$  atau  $0,005 \%$  dari luas perkerasan yang diteliti. Dari 27 segmen yang diteliti, kerusakan retak garis hanya terdapat di sembilan segmen Ruas Jalan Palbapang-Barongan yaitu pada segmen Sta.0+000 s.d. Sta.0+100; Sta.0+200 s.d. Sta.0+300; Sta.0+600 s.d. Sta.0+700; Sta.0+700 s.d. Sta.0+800; Sta.1+000 s.d. Sta.1+100; Sta.1+600 s.d. Sta.1+700; Sta.1+800 s.d. Sta.1+900; Sta.2+000 s.d. Sta.2+100; dan pada segmen Sta. 2+400 s.d. Sta.2+500 sebagaimana tergambar pada Gambar 5.5 dan 5.6 berikut.



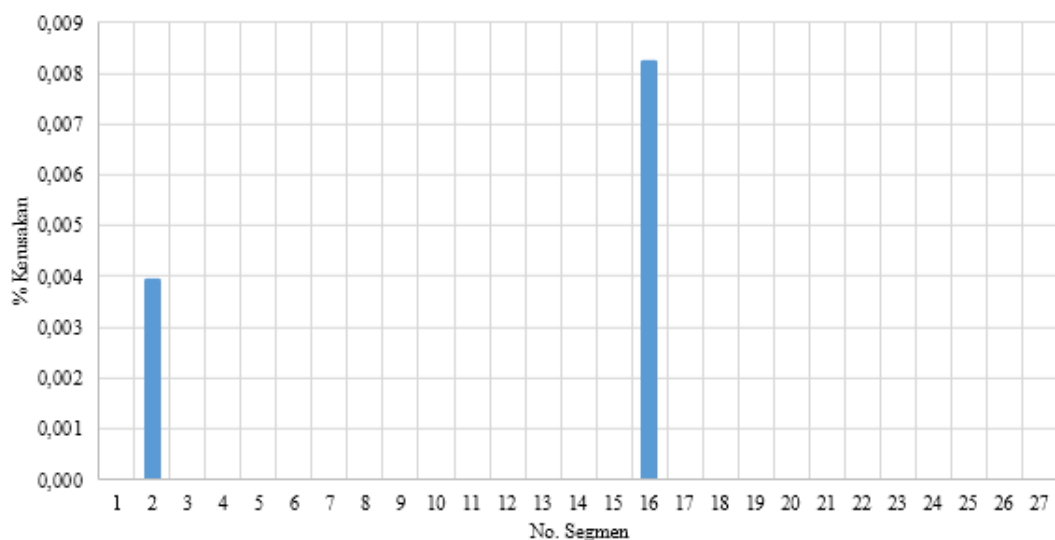
**Gambar 5.5 Grafik kerusakan Retak Garis kategori Dalam**



**Gambar 5.6 Grafik kerusakan Retak Garis kategori Dangkal**

#### 5. Terkelupas

Kerusakan jenis terkelupas pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan terdapat sekitar 1,48 m<sup>2</sup> atau 0,012 % dari luas perkerasan yang diteliti. Kerusakan terkelupas yang terdapat pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan tergolong kategori kerusakan setempat dengan lebar celah < 5 cm. Kerusakan terkelupas hanya terdapat di dua segmen Ruas Jalan Palbapang-Barongan yang diteliti, yaitu pada segmen Sta.0+100 s.d. Sta.0+200; dan Sta.1+500 s.d. Sta.1+600 sebagaimana tergambar pada Gambar 5.7 berikut.

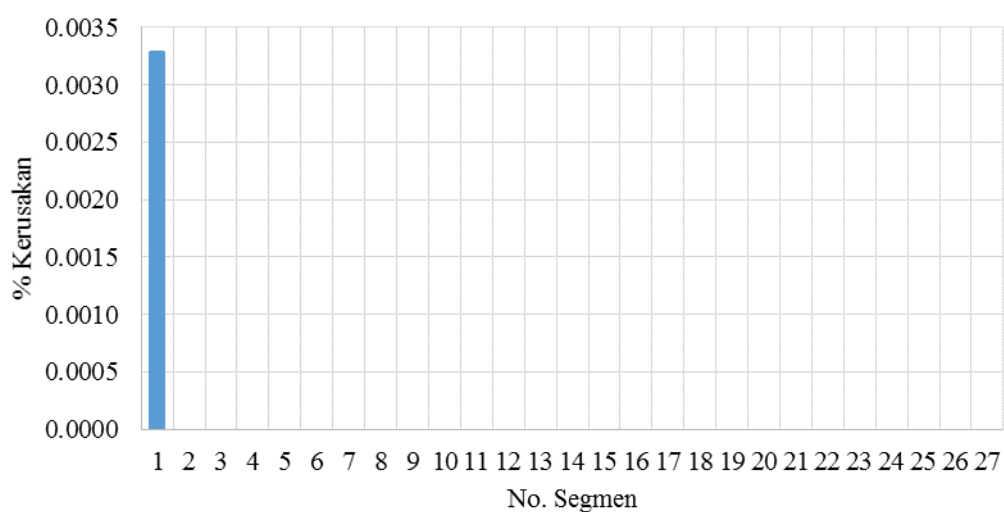


**Gambar 5.7 Grafik kerusakan Terkelupas kategori Setempat**



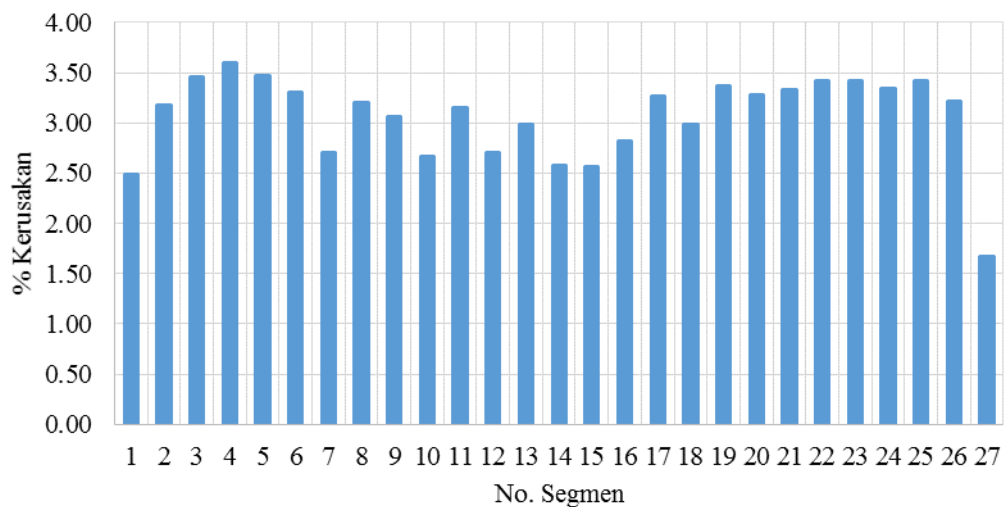
## 6. Jembul

Kerusakan jenis jembul pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan terdapat sekitar  $0,4 \text{ m}^2$  atau  $0,003 \%$  dari luas perkerasan yang diteliti. Kerusakan jembul yang terdapat pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan tergolong kategori kerusakan dangkal dengan kedalaman  $< 5 \text{ cm}$ . Kerusakan jembul hanya terdapat di satu segmen Ruas Jalan Palbapang-Barongan yang diteliti, yaitu pada segmen Sta.0+000 s.d. Sta.0+100 sebagaimana tergambar pada Gambar 5.8 berikut.



**Gambar 5.8 Grafik kerusakan Jembul kategori Dangkal**

Dari kerusakan-kerusakan tersebut, yaitu sebanyak  $17,38\%$  (kerusakan total dari seluruh luas permukaan perkerasan yang diteliti), maka permukaan perkerasan yang masih dalam kondisi baik (belum terdapat kerusakan) sebanyak  $82,62\%$  sebagaimana tersebar seperti pada Gambar 5.9 berikut.



**Gambar 5.9 Grafik kondisi kerusakan kumulatif per segmen**

### 5.2.2 Pembahasan Penanganan Perbaikan

Dari hasil survei kerusakan yang terjadi pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan dengan menggunakan Metode Bina Marga (Manual No. 001-01/ M/ BM/ 2011), pada Formulir RM-2 didapat empat Metode Perbaikan Standar untuk Pemeliharaan Rutin. Metode Perbaikan Standar yang diperlukan pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan yang diteliti yaitu sebagai berikut.

#### 1. P2 (Pengaspalan)

Metode Perbaikan ini diperlukan pada kerusakan jenis retak kulit buaya kategori dangkal ( $1715,79 \text{ m}^2$ ), retak garis kategori kecil ( $0,64 \text{ m}^2$ ), dan terkelupas kategori setempat ( $1,48 \text{ m}^2$ ). Sehingga luas total kerusakan yang perlu perbaikan menggunakan metode P2 pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan sebesar  $1717,91 \text{ m}^2$  (14,093 %). Langkah penanganan metode P2 adalah sebagai berikut.

- a. Mobilisasi peralatan, pekerja dan material ke lapangan.
- b. Membersihkan bagian yang akan ditangani dengan *air compressor*, permukaan jalan harus bersih dan kering.
- c. Menyempotkan dengan aspal keras sebanyak  $1,5 \text{ kg/m}^2$  dan untuk *cut back* 1 liter/ $\text{m}^2$ .
- d. Menebarkan pasir kasar atau agregat halus 5 mm hingga merata.

- e. Melakukan pemadatan menggunakan mesin *pneumatic* sampai diperoleh permukaan yang rata dan mempunyai kepadatan optimal (kepadatan 95%).

2. P3 (Penutupan retak)

Metode Perbaikan ini diperlukan pada kerusakan jenis retak garis kategori besar ( $2,13 \text{ m}^2$ ) atau 0,017 % dari luas perkerasan. Langkah penanganannya adalah sebagai berikut.

- a. Mobilisasi peralatan, pekerja dan material ke lapangan.
- b. Membersihkan bagian yang akan ditangani dengan *air compressor*, sehingga permukaan jalan menjadi bersih dan kering.
- c. Menyemprotkan *tack coat* ( $0,2 \text{ liter/m}^2$  di daerah yang akan diperbaiki).
- d. Menebar dan meratakan campuran aspal beton pada seluruh daerah yang telah diberi tanda.
- e. Melakukan pemadatan ringan (1-2 ton) sampai diperoleh permukaan yang rata dan kepadatan optimum (kepadatan 95%).

3. P5 (Penambalan lubang)

Metode Perbaikan ini diperlukan pada kerusakan jenis lubang kategori dalam ( $7,7 \text{ m}^2$ ) atau 0,063 % dari luas perkerasan. Langkah penanganan metode P5 adalah sebagai berikut.

- a. Menggali material sampai mencapai lapisan dibawahnya.
- b. Membersihkan bagian yang akan ditangani dengan tenaga manusia.
- c. Menyemprotkan lapis resap pengikat *prime coat* dengan takaran  $0,51 \text{ liter/m}^2$ .
- d. Menebarkan dan memadatkan campuran aspal beton sampai diperoleh permukaan yang rata.
- e. Memadatkan dengan *baby roller* (minimum 5 lintasan).

#### 4. P6 (Perataan)

Metode Perbaikan ini diperlukan pada kerusakan jenis alur kategori dangkal ( $362,7 \text{ m}^2$ ), lubang kategori dangkal ( $27,25 \text{ m}^2$ ), dan jembul kategori dangkal ( $0,4 \text{ m}^2$ ). Sehingga luas total kerusakan yang perlu perbaikan menggunakan metode P6 pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan sebesar  $390,35 \text{ m}^2$  (3,202 %). Langkah penanganan metode P6 adalah sebagai berikut.

- a. Membersihkan bagian yang akan ditangani dengan tenaga manusia.
- b. Melaburkan *tack coat*  $0,5 \text{ liter/m}^2$ .
- c. Menaburkan campuran aspal beton kemudian memadatkannya sampai diperoleh permukaan yang rata.
- d. Memadatkan dengan *baby roller* (minimum 5 lintasan).

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **6.1 Kesimpulan**

Berdasarkan analisis dan pembahasan dari penelitian ini, didapatkan beberapa kesimpulan sebagai berikut.

- 1 Jenis kerusakan yang terjadi pada ruas jalan Palbapang-Barongan mulai dari Sta.0+000 s.d. Sta. 2+650 terdiri dari kerusakan jenis retak kulit buaya (14,075%), alur (2,975%), lubang (0,287%), retak garis (0,022%), terkelupas (0,012%), dan jembul (0,003%).
- 2 Tingkat kerusakan yang terjadi pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan yang diteliti terdiri dari kerusakan retak kulit buaya kategori dangkal (14,075%), alur kategori dangkal (2,975%), lubang kategori dangkal (0,224%), lubang kategori dalam (0,063%), retak garis kategori besar (0,017%), retak garis kategori kecil (0,005%), terkelupas kategori setempat (0,012%), dan kerusakan jembul kategori dangkal (0,003%).
- 3 Kerusakan yang terjadi pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan berdasarkan Metode Bina Marga (Manual No. 001-01/ M/ BM/ 2011) Formulir RM-2 memerlukan empat Metode Perbaikan Standar untuk Pemeliharaan Rutin. Metode Perbaikan Standar yang diperlukan pada Ruas Jalan Palbapang-Barongan yang diteliti yaitu P2 (Pengaspalan), P3 (Penutupan retak), P5 (Penambalan lubang), dan P6 (Perataan).

#### **6.2 Saran**

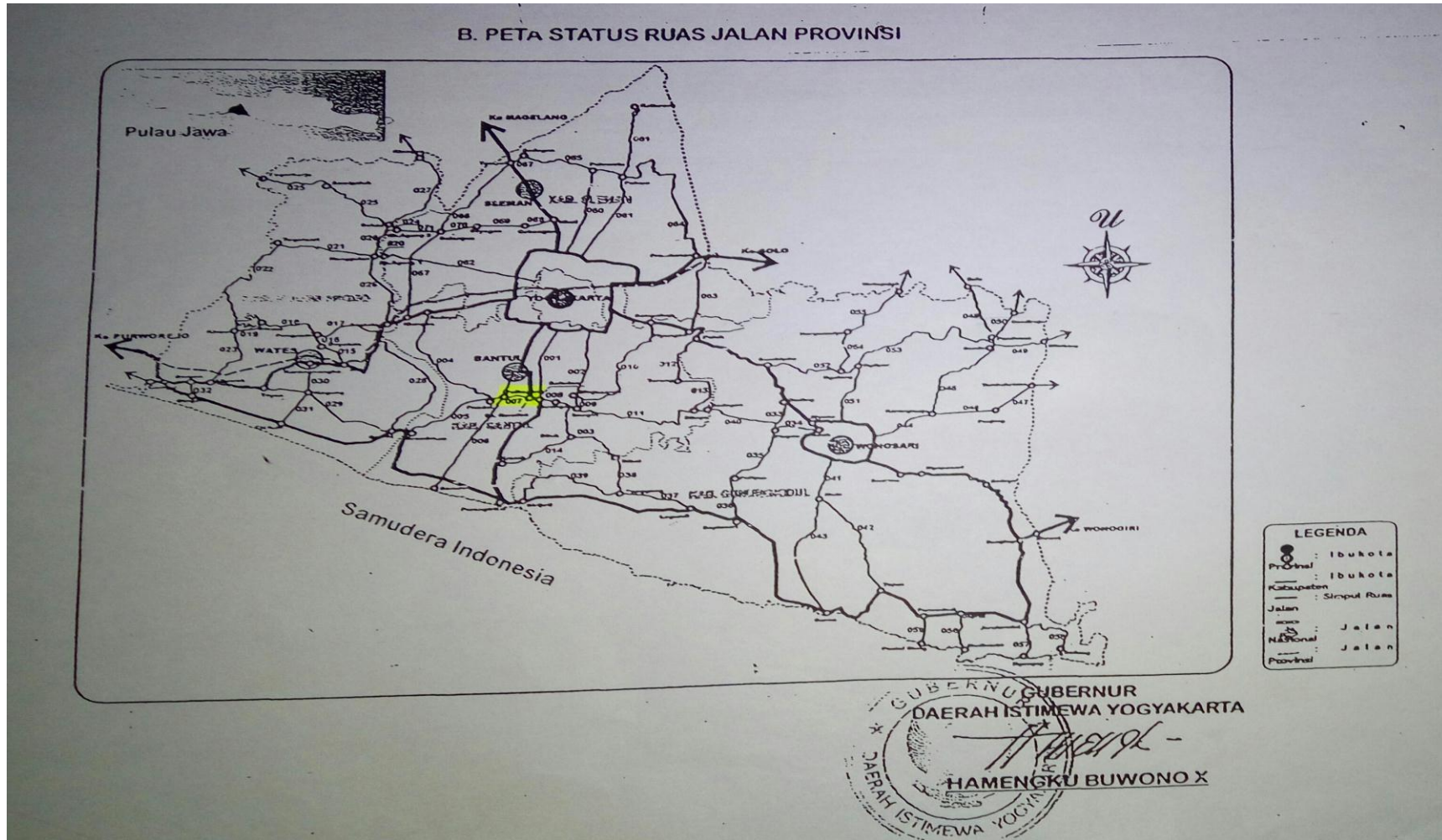
Penelitian yang penyusun lakukan ini hanya sebatas evaluasi kondisi fungsional, sehingga untuk memperoleh data yang lebih detail diperlukan penelitian lebih lanjut tentang evaluasi kondisi struktural dan evaluasi geometri pada ruas jalan Palbapang-Barongan tersebut sebagai dokumen penunjang sebelum diambil keputusan untuk penanganan perbaikan lebih lanjut.

## DAFTAR PUSTAKA

- Carto, A. 2010. *Pemeliharaan Teknik Perbaikan Perkerasan Jalan dan Biaya Penanganannya*. UNS. Surakarta.
- Hardiyatmo, H.C.. 2007. *Pemeliharaan Jalan Raya*. Gadjah Mada University Press. Yogyakarta.
- Kementerian Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga. 2011. *Panduan Survei Kondisi Jalan Nomor SDM-03/RCS*. Jakarta.
- Kementerian Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga. 2011. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 001-01/M/BM/2011 Tentang Metode Survei*. Jakarta
- Kementerian Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga. 2011. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 001-02/M/BM/2011 Tentang Metode Perbaikan Standar*. Jakarta
- Kementrian Pekerjaan Umum. 2011. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011*. Jakarta.
- Mochamad, R. 2016. *Evaluasi Perkerasan Jalan Menurut Metode Bina Marga dan Metode PCI (Pavement Condition Index) serta Alternatif Penanganannya*. UMS. Surakarta.
- Putra dkk. 2013. *Evaluasi Kondisi Fungsional dan Struktural Menggunakan Metode Bina Marga dan AASHTO 1993 Sebaai Dasar dalam Penanganan Perkerasan Lentur Studi Kasus Ruas Medan-Lubuk Pakam*. ITB. Bandung.
- Pemerintah Provinsi DIY. 2012. *Keputusan Gubernur DIY No.150/KEP/2012 Tentang Penetapan Fungsi Jalan Kolektor 2 dan Jalan Kolektor 3 dalam Jaringan Jalan Primer*. Provinsi DIY.

# LAMPIRAN

Lampiran 1 Peta Status Ruas Jalan Provinsi DIY





## Lampiran 2 Daftar Nama Ruas Jalan Provinsi DIY

LAMPIRAN  
KEPUTUSAN GUBENUR  
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA  
NOMOR 190/KEP/2012  
TENTANG PENETAPAN FUNGSI JALAN KOLEKTOR 2  
DAN JALAN KOLEKTOR 3 DALAM JARINGAN PRIMER

### A. DAFTAR NAMA RUAS JALAN

NO. URUT	NO. RUAS	NAMA RUAS JALAN	PANJANG RUAS (KM)	FUNGSI	
				KOLEKTOR 2 (K2) (KM)	KOLEKTOR 3 (K3) (KM)
1	2	3	4	5	6
I. KOTA YOGYAKARTA					
II. KABUPATEN BANTUL					
			122.975	11.000	111.975
1	001	YOGYAKARTA-BAKULAN (PARANGTRITIS)	8.350	8.350	
2	002	YOGYAKARTA-BARONGAN	9.800		9.800
3	003	BARONGAN-BIBAL	9.800		9.800
4	004	SEDAYU-PANDAK	15.200		15.200
5	005	BANTUL-SRANDAKAN	7.450		7.450
6	006	PALBAPANG-SAMAS	12.650		12.650
7	007	PALBAPANG - SIMPANG KWEDEN	2.650	2.650	
8	008	BAKULAN - BARONGAN	3.175		3.175
9	009	DAWUNG-MAKAM IMOGIRI	1.600		1.600
10	010	SAMPAKAN-SINGOSAREN	15.000		15.000
11	011	IMOGIRI-DODOGAN	14.400		14.400
12	012	PATUK-TERONG	6.000		6.000
13	013	TERONG-DLINGO	6.400		6.400
14	014	SILUK-KRETEK	10.500		10.500
III. KABUPATEN KULONPROGO					
			145.540	3.600	141.840
1	015	MILIR-DAYAKAN	3.600	3.600	
2	016	DAYAKAN - PENGASIH	0.860		0.860
3	017	SENTOLO - PENGASIH	6.700		6.700
4	018	PENGASIH - SERMO	5.600		5.600
5	019	SERMO - KLEPU	2.270		2.270
6	020	KEBONAGUNG I - NANGGULAN	0.800		0.800
7	021	NANGGULAN-TEGALSARI	11.750		11.750
8	022	TEGALSARI - KLEPU	19.950		19.950
9	023	KLEPU - SILUWOK	8.160		8.160
10	024	KEBONAGUNG II - DEKSO	1.000		0.900
11	025	DEKSO-SAMIGALUH-PAGERHARJO	17.100		17.100
12	026	SENTOLO-DEKSO	15.120		15.120
13	027	DEKSO-KLANGON	11.380		11.380
14	028	SENTOLO-BROSOT	16.850		16.850
15	029	BROSOT-TOYAN	13.500		13.500
16	030	KARANGNONGKO-NAGUNG	3.450		3.450
17	031	NAGUNG-CIČIKAN	4.800		4.800
18	032	DEMEN-GLAGAH	2.650		2.650
IV. KABUPATEN GUNUNGKIDUL					
			212.395	6.940	205.455
1	033	GADING-PLAYEN	2.950	2.950	
2	034	PLAYEN-GLEDAG	3.990	3.990	
3	035	PLAYEN - PALIYAN	8.920		8.920
4	036	PALIYAN - SAPTOSARI	5.300		5.300
5	037	LEGUNDI - PANGGANG	3.000		3.000
6	038	BIBAL-PANGGANG	5.800		5.800
7	039	PANGGANG - GIRIJATI	11.325		11.325
8	040	DODOGAN - PLAYEN	9.400		9.400
9	041	WONOSARI-MULO	5.900		5.900
10	042	MULO-TEPUS	15.520		15.520
11	043	MULO-BARON	14.290		14.290
12	044	WONOSARI-KARANGMOJO	7.000		7.000
13	045	KARANGMOJO-SEMIN	14.030		14.030
14	046	KARANGMOJO-PONJONG	5.000		5.000
15	047	PONJONG-TAMBAKROMO	9.500		9.500
16	048	SEMIN-BULU	0.410		0.410
17	049	SEMIN-BLIMBING	5.680		5.680

### Lampiran 3 Data Survei Kerusakan Sta.0+000 s.d. Sta.0+100

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN												
PROPINSI			: D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI			: 13 Maret 2017		
BALAI BESAR/BALAI			:				CUACA			: Cerah		
SATKER			:				STATUS JALAN			: Kolektor Primer II		
PPK			:				SEGMENT JALAN			: 0+000 s.d. 0+100		
NOMOR RUAS JALAN			: 007									
NAMA RUAS JALAN			: Palbapang-Barongan									

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	0+000	v	V	Tambalan	1	5	0,02	5,00	0,10	1	Melintang Jalan
2	0+005	v		Retak Kulit Buaya	7	1,1	0,01	7,70	0,08	1	Retak 5 mm
3	0+005	v		Alur	12	1	0,03	12,00	0,36	1	
4	0+012	v		Retak Kulit Buaya	9	1,6	0,01	14,40	0,14	1	Retak 4 mm
5	0+021	v		Retak Kulit Buaya	15	1,4	0,01	21,00	0,21	1	
6	0+021	v		Lubang	0,3	0,2	0,03	0,06	0,00	1	
7	0+040	v		Tambalan	2,1	1,1	0,02	4,62	0,09	2	
8	0+036	v		Retak Kulit Buaya	17	2,2	0,01	37,40	0,37	1	Retak 3 mm
9	0+036	v		Alur	11	0,9	0,01	19,80	0,20	2	
10	0+055	v	V	Lubang	0,8	0,4	0,03	1,28	0,04	4	
11	0+055	v		Tambalan	0,8	0,8	0,01	1,92	0,02	3	
12	0+055	v		Retak Kulit Buaya	11	2,5	0,01	27,50	0,28	1	Retak 5 mm
13	0+055	v		Alur	9	1	0,02	9,00	0,18	1	
14	0+060		V	Retak Garis	3	0,15	0,02	0,45	0,01	1	Memanjang Jalan
15	0+065		V	Lubang	0,7	0,6	0,03	0,42	0,01	1	
16	0+067	v		Lubang	0,5	0,4	0,06	0,40	0,02	2	
17	0+070		V	Retak Kulit Buaya	8	0,7	0,01	5,60	0,06	1	Retak 4 mm
18	0+077	v		Tambalan	1,4	2	0,01	2,80	0,03	1	
19	0+080	v		Kerusakan Tepi	2,5	0,2	0,03	0,50	0,02	1	
20	0+085		V	Jembul	2	0,2	0,03	0,40	0,01	1	
21	0+090		V	Lubang	0,6	0,4	0,04	0,24	0,01	1	
22	0+095	v		Tambalan	4	1,6	0,01	6,40	0,06	1	

CATATAN :

Petugas Survei

( Anggit Jalil )

### Lampiran 4 Data Survei Kerusakan Sta.0+100 s.d. Sta.0+200

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN													
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN													
PROPINSI				: D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI				: 13 Maret 2017	
BALAI BESAR/BALAI				:				CUACA				: Cerah	
SATKER				:				STATUS JALAN				: Kolektor Primer II	
PPK				:				SEGMENT JALAN				: 0+100 s.d. 0+200	
NOMOR RUAS JALAN				: 007									
NAMA RUAS JALAN				: Palbapang-Barongan									

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	0+100	v		Tambalan	0,7	0,7	0,01	0,49	0,00	1	
2	0+110	v		Retak Kulit Buaya	2,2	1	0,01	2,20	0,02	1	Retak 2 mm
3	0+115	v		Kerusakan Tepi	1,5	0,3	0,03	0,45	0,01	1	
4	0+117	v		Tambalan	1,2	0,8	0,01	0,96	0,01	1	
5	0+120	v		Retak Kulit Buaya	16	2,5	0,01	40,00	0,40	1	Retak 2 mm
6	0+120	v		Alur	20	0,9	0,02	36,00	0,72	2	
7	0+150	v		Retak Kulit Buaya	15	2	0,01	30,00	0,30	1	Retak 2 mm
8	0+160	v		Tambalan	2	0,6	0,01	1,20	0,01	1	
9	0+160		v	Tambalan	2,1	0,5	0,01	1,05	0,01	1	
10	0+170		v	Terkelupas	0,8	0,6	0,02	0,48	0,01	1	
11	0+175	v		Tambalan	0,8	0,6	0,01	1,44	0,01	3	
12	0+175	v		Retak Kulit Buaya	20	1,6	0,01	32,00	0,32	1	Retak 3 mm

CATATAN :

Petugas Survei

( Anggit Jalil )

### Lampiran 5 Data Survei Kerusakan Sta.0+200 s.d. Sta.0+300

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN  
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN

PROPINSI	: D.I.Yogyakarta	TANGGAL SURVEI	: 13 Maret 2017
BALAI BESAR/BALAI	:	CUACA	: Cerah
SATKER	:	STATUS JALAN	: Kolektor Primer II
PPK	:	SEGMENT JALAN	: 0+200 s.d. 0+300
NOMOR RUAS JALAN	: 007		
NAMA RUAS JALAN	: Palbapang-Barongan		

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	0+200		v	Retak Kulit Buaya	4	0,5	0,01	2,00	0,02	1	Retak 3 mm
2	0+205		v	Retak Garis	0,01	2	0,01	0,02	0,00	1	Melintang Jalan
3	0+203	v		Tambalan	3	1	0,01	3,00	0,03	1	
4	0+205	v		Retak Kulit Buaya	5	0,6	0,01	3,00	0,03	1	Retak 2 mm
5	0+205	v		Alur	5	0,7	0,01	3,50	0,04	1	
6	0+210	v		Lubang	0,9	0,4	0,04	0,36	0,01	1	
7	0+215		v	Retak Kulit Buaya	6	0,5	0,01	3,00	0,03	1	Retak 2 mm
8	0+215		v	Alur	6	0,8	0,03	4,80	0,14	1	
9	0+215	v		Retak Kulit Buaya	7	0,8	0,01	5,60	0,06	1	Retak 2 mm
10	0+217	v	v	Retak Garis	0,01	4	0,01	0,04	0,00	1	Melintang Jalan
11	0+220	v	v	Retak Garis	0,01	4	0,01	0,04	0,00	1	Melintang Jalan
12	0+225	v		Retak Kulit Buaya	5	1	0,01	5,00	0,05	1	Retak 3 mm
13	0+225		v	Retak Garis	4,5	0,01	0,01	0,05	0,00	1	Memanjang Jalan
14	0+235	v		Tambalan	1,5	1,5	0,01	2,25	0,02	1	
15	0+240	v	v	Retak Garis	0,01	4	0,01	0,04	0,00	1	Melintang Jalan
16	0+250	v		Retak Kulit Buaya	7	1	0,01	7,00	0,07	1	Retak 3 mm
17	0+250	v		Alur	6	0,8	0,02	4,80	0,10	1	
18	0+260	v		Tambalan	3	1,2	0,01	10,80	0,11	3	
19	0+265	v		Lubang	0,6	0,3	0,03	0,36	0,01	2	
20	0+265		v	Retak Kulit Buaya	8	1	0,01	8,00	0,08	1	Retak 2 mm

CATATAN :

Petugas Survei

( Anggit Jalil )

### Lampiran 6 Data Survei Kerusakan Sta.0+300 s.d. Sta.0+400

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
PROPINSI		: D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI		: 13 Maret 2017			
BALAI BESAR/BALAI		:				CUACA		: Cerah			
SATKER		:				STATUS JALAN		: Kolektor Primer II			
PPK		:				SEGMENT JALAN		: 0+300 s.d. 0+400			
NOMOR RUAS JALAN		: 007									
NAMA RUAS JALAN		: Palbapang-Barongan									

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	0+300	v		Lubang	1	0,5	0,04	0,50	0,02	1	
2	0+310	v		Tambalan	0,5	0,5	0,01	0,25	0,00	1	
3	0+320	v		Lubang	0,3	0,4	0,03	0,12	0,00	1	
4	0+325	v		Tambalan	4	1	0,01	8,00	0,08	2	
5	0+330		v	Tambalan	1,2	0,6	0,01	0,72	0,01	1	
6	0+350	v		Retak Kulit Buaya	3	0,5	0,01	1,50	0,02	1	Retak 3 mm
7	0+350	v		Alur	3	0,6	0,02	1,80	0,04	1	
8	0+355	v		Tambalan	3	0,5	0,01	3,00	0,03	2	
9	0+357	v		Lubang	0,5	0,9	0,04	0,45	0,02	1	
10	0+359		v	Retak Kulit Buaya	5	0,4	0,01	2,00	0,02	1	Retak 3 mm
11	0+363	v		Lubang	0,3	0,4	0,03	0,12	0,00	1	
12	0+365		v	Tambalan	2,5	0,4	0,01	1,00	0,01	1	
13	0+370	v		Retak Kulit Buaya	7	0,5	0,01	7,00	0,07	2	Retak 3 mm
14	0+370	v		Alur	6	0,6	0,02	3,60	0,07	1	
15	0+380	v		Lubang	0,4	0,2	0,03	0,08	0,00	1	
16	0+390	v		Retak Kulit Buaya	4	0,5	0,01	4,00	0,04	2	Retak 2 mm

CATATAN :	Petugas Survei
	( Anggit Jalil )

### Lampiran 7 Data Survei Kerusakan Sta.0+400 s.d. Sta.0+500

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
PROPINSI		: D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI		: 14 Maret 2017			
BALAI BESAR/BALAI		:				CUACA		: Cerah			
SATKER		:				STATUS JALAN		: Kolektor Primer II			
PPK		:				SEGMENT JALAN		: 0+400 s.d. 0+500			
NOMOR RUAS JALAN		: 007									
NAMA RUAS JALAN		: Palbapang-Barongan									

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	0+400		v	Tambalan	0,6	0,7	0,01	0,42	0,00	1	
2	0+405		v	Retak Kulit Buaya	10	0,3	0,01	3,00	0,03	1	Retak 5 mm
3	0+405		v	Alur	9	0,5	0,03	4,50	0,14	1	
4	0+408	v		Retak Kulit Buaya	4	0,6	0,01	2,40	0,02	1	Retak 5 mm
5	0+408	v		Alur	4	0,5	0,01	2,00	0,02	1	
6	0+410	v		Retak Kulit Buaya	4,5	0,5	0,01	2,25	0,02	1	Retak 3 mm
7	0+415	v		Lubang	0,2	0,3	0,03	0,06	0,00	1	
8	0+415		v	Tambalan	2	0,5	0,01	1,00	0,01	1	
9	0+420	v		Retak Kulit Buaya	7	2	0,01	14,00	0,14	1	Retak 2 mm
10	0+430	v		Retak Kulit Buaya	8	1	0,01	8,00	0,08	1	Retak 2 mm
11	0+450	v		Tambalan	1	0,6	0,01	1,20	0,01	2	
12	0+460	v		Tambalan	5	0,4	0,01	2,00	0,02	1	
13	0+480	v		Retak Kulit Buaya	1,9	0,6	0,01	1,14	0,01	1	Retak 2 mm

CATATAN :

Petugas Survei

( Anggit Jalil )

### Lampiran 8 Data Survei Kerusakan Sta.0+500 s.d. Sta.0+600

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
PROPINSI : D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI : 14 Maret 2017							
BALAI BESAR/BALAI :				CUACA : Cerah							
SATKER :				STATUS JALAN : Kolektor Primer II							
PPK :				SEGMENT JALAN : 0+500 s.d. 0+600							
NOMOR RUAS JALAN : 007											
NAMA RUAS JALAN : Palbapang-Barongan											

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	0+510	v		Tambalan	6	0,8	0,01	4,80	0,05	1	
2	0+520	v		Retak Kulit Buaya	7	1,5	0,01	10,50	0,11	1	Retak 3 mm
3	0+530	v		Tambalan	2	1,7	0,01	3,40	0,03	1	
4	0+535	v		Retak Kulit Buaya	7	1,5	0,01	10,50	0,11	1	Retak 3 mm
5	0+550	v		Tambalan	1	2	0,01	2,00	0,02	1	
6	0+555	v	v	Tambalan	0,3	4	0,01	1,20	0,01	1	
7	0+555	v		Retak Kulit Buaya	5	1	0,01	5,00	0,05	1	Retak 3 mm
8	0+555		v	Retak Kulit Buaya	1	1	0,01	1,00	0,01	1	Retak 4 mm
9	0+555		v	Alur	2	0,6	0,02	1,20	0,02	1	
10	0+557	v		Tambalan	3	1	0,01	6,00	0,06	2	
11	0+560	v		Lubang	0,4	0,5	0,05	0,20	0,01	1	
12	0+562		v	Retak Kulit Buaya	1,8	0,3	0,01	1,08	0,01	2	Retak 4 mm
13	0+565		v	Lubang	0,4	0,2	0,04	0,08	0,00	1	
14	0+570	v		Retak Kulit Buaya	12	0,7	0,01	8,40	0,08	1	Retak 3 mm
15	0+570	v		Alur	10	0,6	0,02	6,00	0,12	1	
16	0+583		v	Lubang	0,6	0,4	0,03	0,24	0,01	1	
17	0+584	v		Tambalan	2	0,6	0,01	1,20	0,01	1	
18	0+587	v		Retak Kulit Buaya	6	0,7	0,01	4,20	0,04	1	Retak 2 mm
19	0+595		v	Lubang	0,7	0,4	0,04	0,56	0,02	2	
20	0+598	v		Lubang	0,6	0,7	0,03	0,42	0,01	1	
21	0+599		v	Retak Kulit Buaya	9	0,4	0,01	3,60	0,04	1	Retak 2 mm
22	0+599		v	Alur	8	0,5	0,02	4,00	0,08	1	

CATATAN :

Petugas Survei

( Anggit Jalil )

### Lampiran 9 Data Survei Kerusakan Sta.0+600 s.d. Sta.0+700

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN  
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN

PROPINSI	: D.I.Yogyakarta	TANGGAL SURVEI	: 14 Maret 2017
BALAI BESAR/BALAI	:	CUACA	: Cerah
SATKER	:	STATUS JALAN	: Kolektor Primer II
PPK	:	SEGMENT JALAN	: 0+600 s.d. 0+700
NOMOR RUAS JALAN	: 007		
NAMA RUAS JALAN	: Palbapang-Barongan		

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	0+600		v	Retak Kulit Buaya	2	0,5	0,01	1,00	0,01	1	Retak 7 mm
2	0+610	v		Retak Kulit Buaya	8	0,7	0,01	11,20	0,11	2	Retak 4 mm
3	0+615		v	Retak Kulit Buaya	6	1	0,01	6,00	0,06	1	Retak 10 mm
4	0+615		v	Alur	6	0,6	0,02	3,60	0,07	1	
5	0+620	v		Retak Kulit Buaya	9	1	0,01	9,00	0,09	1	Retak 3 mm
6	0+622	v		Lubang	0,4	0,4	0,03	0,16	0,00	1	
7	0+630		v	Retak Kulit Buaya	9	0,8	0,01	14,40	0,14	2	Retak 2 mm
8	0+635	v		Tambalan	3	0,9	0,01	5,40	0,05	2	
9	0+640	v		Lubang	0,5	0,3	0,03	0,15	0,00	1	
10	0+640		v	Retak Kulit Buaya	10	0,8	0,01	8,00	0,08	1	Retak 3 mm
11	0+640		v	Alur	7	0,7	0,02	4,90	0,10	1	
12	0+650		v	Retak Kulit Buaya	7	0,9	0,01	6,30	0,06	1	Retak 3 mm
13	0+653	v		Tambalan	2	0,7	0,01	1,40	0,01	1	
14	0+655	v		Retak Kulit Buaya	9	1,2	0,01	10,80	0,11	1	Retak 2 mm
15	0+655	v		Alur	7	0,8	0,02	5,60	0,11	1	
16	0+660	v		Lubang	0,5	0,6	0,03	0,30	0,01	1	
17	0+663	v		Lubang	0,8	0,7	0,03	0,56	0,02	1	
18	0+665		v	Retak Kulit Buaya	15	2,2	0,01	33,00	0,33	1	Retak 2 mm
19	0+670		v	Lubang	1	0,4	0,05	0,80	0,04	2	
20	0+675		v	Retak Kulit Buaya	5	1,5	0,01	7,50	0,08	1	Retak 2 mm
21	0+680	v		Lubang	0,5	0,4	0,03	0,20	0,01	1	
22	0+680	v		Retak Kulit Buaya	10	0,6	0,01	6,00	0,06	1	Retak 2 mm
23	0+695	v		Lubang	0,8	0,6	0,06	0,48	0,03	1	
24	0+697		v	Retak Garis	2	0,02	0,01	0,04	0,00	1	

CATATAN :

Petugas Survei

( Anggit Jalil )



### Lampiran 10 Data Survei Kerusakan Sta.0+700 s.d. Sta.0+800

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
PROPINSI : D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI : 14 Maret 2017							
BALAI BESAR/BALAI :				CUACA : Cerah							
SATKER :				STATUS JALAN : Kolektor Primer II							
PPK :				SEGMENT JALAN : 0+700 s.d. 0+800							
NOMOR RUAS JALAN : 007											
NAMA RUAS JALAN : Palbapang-Barongan											

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	0+700	v		Lubang	0,6	0,4	0,04	0,24	0,01	1	
2	0+700	v		Tambalan	0,8	0,7	0,01	0,56	0,01	1	
3	0+700	v		Retak Kulit Buaya	3	0,4	0,01	1,20	0,01	1	Retak 10 mm
4	0+700	v		Alur	4	0,6	0,03	2,40	0,07	1	
5	0+705		v	Retak Kulit Buaya	7	0,6	0,01	4,20	0,04	1	Retak 5 mm
6	0+705		v	Alur	7	0,8	0,02	5,60	0,11	1	
7	0+710		v	Retak Garis	3,5	0,2	0,01	0,70	0,01	1	
8	0+720		v	Retak Kulit Buaya	10	0,6	0,01	6,00	0,06	1	Retak 3 mm
9	0+725	v		Retak Kulit Buaya	1,5	0,8	0,01	1,20	0,01	1	Retak 3 mm
10	0+730		v	Retak Kulit Buaya	5	0,7	0,01	3,50	0,04	1	Retak 2 mm
11	0+740	v		Lubang	0,8	0,7	0,04	0,56	0,02	1	
12	0+745		v	Retak Kulit Buaya	1,8	0,4	0,01	0,72	0,01	1	Retak 2 mm
13	0+750		v	Lubang	0,5	0,3	0,04	0,30	0,01	2	
14	0+750		v	Retak Kulit Buaya	5	0,5	0,01	2,50	0,03	1	Retak 4 mm
15	0+755	v		Retak Kulit Buaya	1,7	1,5	0,01	2,55	0,03	1	Retak 2 mm
16	0+760	v		Retak Kulit Buaya	18	0,7	0,01	12,60	0,13	1	Retak 3 mm
17	0+760	v		Alur	15	0,7	0,02	10,50	0,21	1	
18	0+765		v	Tambalan	2	0,4	0,01	0,80	0,01	1	
19	0+767		v	Retak Kulit Buaya	12	0,6	0,01	14,40	0,14	2	Retak 3 mm
20	0+790		v	Lubang	0,6	0,5	0,03	0,30	0,01	1	

CATATAN :	Petugas Survei
	( Anggit Jalil )

### Lampiran 11 Data Survei Kerusakan Sta.0+800 s.d. Sta.0+900

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN													
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN													
PROPINSI				: D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI				: 14 Maret 2017	
BALAI BESAR/BALAI				:				CUACA				: Cerah	
SATKER				:				STATUS JALAN				: Kolektor Primer II	
PPK				:				SEGMENT JALAN				: 0+800 s.d. 0+900	
NOMOR RUAS JALAN				: 007									
NAMA RUAS JALAN				: Palbapang-Barongan									

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	0+800	v	v	Retak Kulit Buaya	30	0,8	0,01	48,00	0,48	2	Retak 3 mm
2	0+800		v	Alur	12	0,7	0,02	8,40	0,17	1	
3	0+805	v		Tambalan	1	1	0,01	1,00	0,01	1	
4	0+810	v		Tambalan	2	1	0,01	2,00	0,02	1	
5	0+815	v		Tambalan	1	1	0,01	2,00	0,02	2	
6	0+820	v		Tambalan	1,8	3	0,01	5,40	0,05	1	
7	0+830	v		Retak Kulit Buaya	7	0,8	0,01	5,60	0,06	1	Retak 7 mm
8	0+830	v		Alur	6	0,7	0,02	4,20	0,08	1	
9	0+833	v		Lubang	0,6	0,3	0,03	0,36	0,01	2	
10	0+835	v		Tambalan	1	0,8	0,01	0,80	0,01	1	
11	0+850	v		Retak Kulit Buaya	20	1	0,01	20,00	0,20	1	Retak 5 mm
12	0+860	v		Tambalan	1,3	1,5	0,01	1,95	0,02	1	
13	0+870	v		Lubang	0,5	0,3	0,03	0,30	0,01	2	
14	0+880	v		Tambalan	1	0,7	0,01	0,70	0,01	1	

CATATAN :

Petugas Survei

( Anggit Jalil )

### Lampiran 12 Data Survei Kerusakan Sta.0+900 s.d. Sta.1+000

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
PROPINSI		: D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI		: 15 Maret 2017			
BALAI BESAR/BALAI		:				CUACA		: Cerah			
SATKER		:				STATUS JALAN		: Kolektor Primer II			
PPK		:				SEGMENT JALAN		: 0+900 s.d. 1+000			
NOMOR RUAS JALAN		: 007									
NAMA RUAS JALAN		: Palbapang-Barongan									

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	0+900		v	Lubang	0,3	0,2	0,04	0,12	0,00	2	
2	0+910		v	Retak Kulit Buaya	6	1	0,01	6,00	0,06	1	Retak 5 mm
3	0+910		v	Alur	6	0,8	0,02	4,80	0,10	1	
4	0+910	v		Retak Kulit Buaya	31	0,9	0,01	27,90	0,28	1	Retak 3 mm
5	0+925		v	Lubang	0,5	0,3	0,03	0,15	0,00	1	
6	0+935	v		Lubang	0,3	0,2	0,03	0,06	0,00	1	
7	0+950	v		Tambalan	2	1,2	0,01	2,40	0,02	1	
8	0+955	v		Lubang	0,4	0,6	0,06	0,24	0,01	1	
9	0+957		v	Lubang	0,4	0,3	0,03	0,36	0,01	3	
10	0+960		v	Lubang	0,6	0,5	0,05	0,60	0,03	2	
11	0+950	v	v	Retak Kulit Buaya	6	0,5	0,01	6,00	0,06	2	Retak 9 mm
12	0+950		v	Alur	5	0,6	0,02	3,00	0,06	1	
13	0+960	v		Retak Kulit Buaya	24	1,5	0,01	36,00	0,36	1	Retak 6 mm
14	0+970		v	Retak Kulit Buaya	8	1	0,01	8,00	0,08	1	Retak 4 mm
15	0+980		v	Lubang	0,8	0,7	0,03	0,56	0,02	1	
16	0+983		v	Retak Kulit Buaya	4	1,4	0,01	5,60	0,06	1	Retak 3 mm
17	0+985	v	v	Retak Kulit Buaya	15	1,2	0,01	36,00	0,36	2	Retak 3 mm
18	0+988	v		Tambalan	2	1,2	0,01	2,40	0,02	1	
19	0+990	v		Lubang	0,4	0,3	0,03	0,12	0,00	1	

CATATAN :

Petugas Survei

( Anggit Jalil )

### Lampiran 13 Data Survei Kerusakan Sta.1+000 s.d. Sta.1+100

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN  
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN

PROPINSI	: D.I.Yogyakarta	TANGGAL SURVEI	: 15 Maret 2017
BALAI BESAR/BALAI	:	CUACA	: Cerah
SATKER	:	STATUS JALAN	: Kolektor Primer II
PPK	:	SEGMENT JALAN	: 1+000 s.d. 1+100
NOMOR RUAS JALAN	: 007		
NAMA RUAS JALAN	: Palbapang-Barongan		

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	1+000	v		Tambalan	0,5	0,5	0,01	0,25	0,00	1	
2	1+000	v		Retak Kulit Buaya	4	2,2	0,01	8,80	0,09	1	Retak 7 mm
3	1+000	v		Lubang	0,4	0,2	0,03	0,08	0,00	1	
4	1+004	v		Retak Kulit Buaya	20	1	0,01	20,00	0,20	1	Retak 5 mm
5	1+010		v	Lubang	0,9	0,4	0,04	0,36	0,01	1	
6	1+010	v	v	Retak Kulit Buaya	8	0,6	0,01	9,60	0,10	2	Retak 4 mm
7	1+010		v	Alur	7	0,7	0,02	4,90	0,10	1	
8	1+015	v		Lubang	0,5	0,3	0,03	0,45	0,01	3	
9	1+020		v	Retak Garis	0,01	2,2	0,01	0,02	0,00	1	
10	1+020		v	Retak Kulit Buaya	3	0,7	0,01	2,10	0,02	1	Retak 3 mm
11	1+025		v	Retak Kulit Buaya	7	0,5	0,01	3,50	0,04	1	Retak 3 mm
12	1+030	v		Lubang	0,5	0,4	0,03	0,20	0,01	1	
13	1+035	v		Tambalan	1,3	0,6	0,01	0,78	0,01	1	
14	1+040	v		Tambalan	7	1,3	0,01	9,10	0,09	1	
15	1+040	v		Lubang	0,5	0,4	0,03	0,40	0,01	2	
16	1+040		v	Tambalan	0,7	0,5	0,02	0,35	0,01	1	
17	1+045		v	Retak Garis	0,01	1,6	0,01	0,02	0,00	1	
18	1+046		v	Retak Kulit Buaya	12	1	0,01	12,00	0,12	1	Retak 2 mm
19	1+046		v	Alur	9	0,6	0,02	5,40	0,11	1	
20	1+050	v		Tambalan	4	0,6	0,01	2,40	0,02	1	
21	1+060	v		Lubang	0,7	0,4	0,04	0,56	0,02	2	
22	1+070	v		Retak Garis	5,5	0,01	0,01	0,11	0,00	2	
23	1+075		v	Retak Kulit Buaya	6	0,7	0,01	4,20	0,04	1	Retak 2 mm
24	1+080	v		Tambalan	1,7	2	0,01	3,40	0,03	1	
25	1+090	v		Retak Kulit Buaya	6	0,6	0,01	3,60	0,04	1	Retak 3 mm

CATATAN :

Petugas Survei

( Anggit Jalil )

### Lampiran 14 Data Survei Kerusakan Sta.1+100 s.d. Sta.1+200

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
PROPINSI		: D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI		: 15 Maret 2017			
BALAI BESAR/BALAI		:				CUACA		: Cerah			
SATKER		:				STATUS JALAN		: Kolektor Primer II			
PPK		:				SEGMENT JALAN		: 1+100 s.d. 1+200			
NOMOR RUAS JALAN		: 007									
NAMA RUAS JALAN		: Palbapang-Barongan									

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	1+100		v	Retak Kulit Buaya	3	2	0,01	6,00	0,06	1	Retak 3 mm
2	1+100		v	Alur	14	0,7	0,02	9,80	0,20	1	
3	1+103		v	Retak Kulit Buaya	17	0,6	0,01	10,20	0,10	1	Retak 5 mm
4	1+105	v		Tambalan	1,5	0,5	0,01	0,75	0,01	1	
5	1+107	v		Tambalan	2,5	1,1	0,01	2,75	0,03	1	
6	1+109	v		Lubang	0,7	0,6	0,04	0,42	0,02	1	
7	1+110	v		Retak Kulit Buaya	5	1,2	0,01	6,00	0,06	1	Retak 6 mm
8	1+110	v		Alur	5	0,6	0,02	3,00	0,06	1	
9	1+120		v	Retak Kulit Buaya	10	0,2	0,01	2,00	0,02	1	Retak 5 mm
10	1+125		v	Retak Kulit Buaya	7	0,7	0,01	4,90	0,05	1	Retak 5 mm
11	1+135	v		Tambalan	1,1	1,2	0,01	1,32	0,01	1	
12	1+135	v		Retak Kulit Buaya	3	1,1	0,01	3,30	0,03	1	Retak 7 mm
13	1+136	v		Tambalan	2	1,2	0,01	2,40	0,02	1	
14	1+136	v	v	Retak Kulit Buaya	14	0,8	0,01	22,40	0,22	2	Retak 10 mm
15	1+136	v	v	Alur	9	0,7	0,02	6,30	0,13	1	
16	1+145	v		Tambalan	2	1,1	0,01	2,20	0,02	1	
17	1+150	v		Tambalan	6	1,2	0,01	7,20	0,07	1	
18	1+150		v	Retak Kulit Buaya	9	0,6	0,01	5,40	0,05	1	Retak 4 mm
19	1+155	v		Lubang	0,5	0,3	0,04	0,15	0,01	1	
20	1+156	v		Retak Kulit Buaya	2	0,7	0,01	2,80	0,03	2	Retak 5 mm
21	1+159	v		Lubang	0,3	0,3	0,03	0,27	0,01	3	
22	1+160		v	Lubang	0,9	0,6	0,05	0,54	0,03	1	
23	1+160	v		Retak Kulit Buaya	7	1	0,01	7,00	0,07	1	Retak 3 mm
24	1+163		v	Retak Kulit Buaya	5,5	0,7	0,01	3,85	0,04	1	Retak 3 mm
25	1+170		v	Retak Kulit Buaya	11	0,8	0,01	8,80	0,09	1	Retak 3 mm
26	1+172	v		Retak Kulit Buaya	17	1	0,01	17,00	0,17	1	Retak 3 mm
27	1+185	v		Lubang	1,1	0,8	0,05	0,88	0,04	1	
28	1+190	v		Retak Kulit Buaya	10	1	0,01	10,00	0,10	1	Retak 4 mm

CATATAN :

Petugas Survei

( Anggit Jalil )

### Lampiran 15 Data Survei Kerusakan Sta.1+200 s.d. Sta.1+300

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
PROPINSI : D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI : 15 Maret 2017							
BALAI BESAR/BALAI :				CUACA : Cerah							
SATKER :				STATUS JALAN : Kolektor Primer II							
PPK :				SEGMENT JALAN : 1+200 s.d. 1+300							
NOMOR RUAS JALAN : 007											
NAMA RUAS JALAN : Palbapang-Barongan											

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	1+200		v	Retak Kulit Buaya	4	0,5	0,01	2,00	0,02	1	Retak 10 mm
2	1+200	v		Retak Kulit Buaya	10	1	0,01	10,00	0,10	1	Retak 7 mm
3	1+200	v		Alur	7	0,7	0,02	4,90	0,10	1	
4	1+200	v		Retak Kulit Buaya	7	0,7	0,01	4,90	0,05	1	Retak 5 mm
5	1+210	v		Tambalan	2	0,9	0,01	1,80	0,02	1	
6	1+215	v		Lubang	0,8	0,7	0,04	0,56	0,02	1	
7	1+216	v		Tambalan	2,3	0,8	0,01	5,52	0,06	3	
8	1+222	v		Retak Kulit Buaya	4	1,1	0,01	4,40	0,04	1	Retak 5 mm
9	1+222	v		Alur	16	0,7	0,02	11,20	0,22	1	
10	1+225		v	Retak Kulit Buaya	9	0,7	0,01	6,30	0,06	1	Retak 5 mm
11	1+235	v		Retak Kulit Buaya	11	0,9	0,01	9,90	0,10	1	Retak 5 mm
12	1+238		v	Tambalan	3	0,9	0,01	2,70	0,03	1	
13	1+240	v		Tambalan	1,7	0,7	0,01	2,38	0,02	2	
14	1+243	v		Retak Kulit Buaya	1,9	0,9	0,01	1,71	0,02	1	Retak 7 mm
15	1+243	v		Alur	3	0,7	0,02	2,10	0,04	1	
16	1+245	v		Tambalan	5	1,1	0,01	5,50	0,06	1	
17	1+250	v		Tambalan	2	1,1	0,01	2,20	0,02	1	
18	1+250	v		Retak Kulit Buaya	4,5	0,4	0,01	1,80	0,02	1	Retak 4 mm
19	1+252	v		Retak Kulit Buaya	4,1	1,1	0,01	4,51	0,05	1	Retak 5 mm
20	1+255	v		Retak Kulit Buaya	11	0,5	0,01	5,50	0,06	1	Retak 5 mm
21	1+260	v		Retak Kulit Buaya	25	1	0,01	25,00	0,25	1	Retak 5 mm
22	1+285	v		Lubang	0,3	0,4	0,03	0,12	0,00	1	
23	1+295	v		Retak Kulit Buaya	1,8	0,7	0,01	1,26	0,01	1	Retak 5 mm

CATATAN :

Petugas Survei

( Anggit Jalil )

### Lampiran 16 Data Survei Kerusakan Sta.1+300 s.d. Sta.1+400

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN  
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN

PROPINSI	: D.I.Yogyakarta	TANGGAL SURVEI	: 15 Maret 2017
BALAI BESAR/BALAI	:	CUACA	: Cerah
SATKER	:	STATUS JALAN	: Kolektor Primer II
PPK	:	SEGMENT JALAN	: 1+300 s.d. 1+400
NOMOR RUAS JALAN	: 007		
NAMA RUAS JALAN	: Palbapang-Barongan		

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	1+302	v		Tambalan	0,6	0,6	0,01	0,36	0,00	1	
2	1+303	v		Retak Kulit Buaya	40	0,7	0,01	28,00	0,28	1	Retak 3 mm
3	1+305		v	Retak Kulit Buaya	3	0,2	0,01	0,60	0,01	1	Retak 2 mm
4	1+315	v		Lubang	0,4	0,4	0,03	0,32	0,01	2	
5	1+325	v		Lubang	0,5	0,3	0,04	0,15	0,01	1	
6	1+328	v		Lubang	0,8	0,7	0,06	1,68	0,10	3	
7	1+330	v		Lubang	0,8	0,8	0,05	0,64	0,03	1	
8	1+328		v	Retak Kulit Buaya	4	0,5	0,01	2,00	0,02	1	Retak 4 mm
9	1+335	v		Tambalan	1,8	0,9	0,01	4,86	0,05	3	
10	1+335		v	Retak Kulit Buaya	15	0,6	0,01	18,00	0,18	2	Retak 6 mm
11	1+350	v		Retak Kulit Buaya	15	1,1	0,01	16,50	0,17	1	Retak 6 mm
12	1+350	v		Alur	11	0,7	0,03	7,70	0,23	1	
13	1+350		v	Retak Kulit Buaya	20	0,8	0,01	16,00	0,16	1	Retak 3 mm
14	1+355		v	Lubang	0,4	0,3	0,04	0,12	0,00	1	
15	1+365	v		Retak Kulit Buaya	25	0,8	0,01	40,00	0,40	2	Retak 5 mm
16	1+365	v		Alur	15	0,7	0,03	10,50	0,32	1	
17	1+380	v		Tambalan	0,6	0,5	0,01	0,30	0,00	1	
18	1+390	v		Tambalan	2	0,7	0,01	1,40	0,01	1	
19	1+390		v	Retak Kulit Buaya	12	0,3	0,01	3,60	0,04	1	Retak 2 mm
20	1+393	v		Lubang	0,4	0,3	0,03	0,12	0,00	1	
21	1+395	v		Tambalan	0,7	0,6	0,01	0,84	0,01	2	

CATATAN :

Petugas Survei

( Anggit Jalil )

### Lampiran 17 Data Survei Kerusakan Sta.1+400 s.d. Sta.1+500

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
PROPINSI		: D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI		: 16 Maret 2017			
BALAI BESAR/BALAI		:				CUACA		: Cerah			
SATKER		:				STATUS JALAN		: Kolektor Primer II			
PPK		:				SEGMENT JALAN		: 1+400 s.d. 1+500			
NOMOR RUAS JALAN		: 007									
NAMA RUAS JALAN		: Palbapang-Barongan									

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran					Keterangan	
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)		J (buah)
1	1+400		v	Retak Kulit Buaya	4,5	0,7	0,01	6,30	0,06	2	Retak 3 mm
2	1+400	v		Retak Kulit Buaya	25	2	0,01	50,00	0,50	1	Retak 10 mm
3	1+400	v		Alur	12	0,7	0,02	8,40	0,17	1	
4	1+406	v		Lubang	0,4	0,3	0,03	0,24	0,01	2	
5	1+410	v		Lubang	0,8	0,7	0,06	1,12	0,07	2	
6	1+413	v		Tambalan	3	1	0,01	6,00	0,06	2	
7	1+420	v		Lubang	0,7	0,7	0,03	0,49	0,01	1	
8	1+421		v	Tambalan	2	0,7	0,01	2,80	0,03	2	
9	1+425		v	Lubang	0,4	0,6	0,02	0,24	0,00	1	
10	1+425	v		Retak Kulit Buaya	6	1	0,01	6,00	0,06	1	Retak 6 mm
11	1+425	v		Alur	7	0,6	0,02	4,20	0,08	1	
12	1+425		v	Tambalan	8	0,6	0,01	4,80	0,05	1	
13	1+430	v		Retak Kulit Buaya	15	0,5	0,01	7,50	0,08	1	Retak 5 mm
14	1+430		v	Retak Kulit Buaya	5	0,7	0,01	3,50	0,04	1	Retak 5 mm
15	1+450		v	Retak Kulit Buaya	15	0,9	0,01	13,50	0,14	1	Retak 5 mm
16	1+455	v		Retak Kulit Buaya	17	0,8	0,01	13,60	0,14	1	Retak 5 mm
17	1+470	v		Tambalan	1,5	0,6	0,01	1,80	0,02	2	
18	1+475		v	Retak Kulit Buaya	7	0,7	0,01	4,90	0,05	1	Retak 4 mm
19	1+475	v		Retak Kulit Buaya	10	1,2	0,01	12,00	0,12	1	Retak 5 mm
20	1+485		v	Lubang	0,4	0,3	0,04	0,12	0,00	1	
21	1+490	v		Lubang	1	0,7	0,04	0,70	0,03	1	
22	1+490		v	Retak Kulit Buaya	2	0,7	0,01	1,40	0,01	1	Retak 3 mm
23	1+493	v		Retak Kulit Buaya	6	1,1	0,01	13,20	0,13	2	Retak 7 mm
24	1+499		v	Lubang	0,9	0,6	0,06	0,54	0,03	1	

CATATAN :	Petugas Survei
	( Anggit Jalil )



### Lampiran 18 Data Survei Kerusakan Sta.1+500 s.d. Sta.1+600

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN											
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
PROPINSI : D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI : 16 Maret 2017							
BALAI BESAR/BALAI :				CUACA : Cerah							
SATKER :				STATUS JALAN : Kolektor Primer II							
PPK :				SEGMENT JALAN : 1+500 s.d. 1+600							
NOMOR RUAS JALAN : 007											
NAMA RUAS JALAN : Palbapang-Barongan											

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	1+500	v		Lubang	0,8	1,1	0,04	0,88	0,04	1	
2	1+500	v		Retak Kulit Buaya	5	2,5	0,01	12,50	0,13	1	Retak 5 mm
3	1+500	v		Alur	7	0,7	0,01	4,90	0,05	1	
4	1+505	v		Tambalan	1,4	1,6	0,01	2,24	0,02	1	
5	1+505		v	Retak Kulit Buaya	3	0,8	0,01	2,40	0,02	1	Retak 4 mm
6	1+507	v		Retak Kulit Buaya	18	1	0,01	36,00	0,36	2	Retak 7 mm
7	1+507	v		Alur	15	0,6	0,02	9,00	0,18	1	
8	1+525		v	Retak Kulit Buaya	10	0,5	0,01	5,00	0,05	1	Retak 5 mm
9	1+530	v		Lubang	0,8	0,6	0,04	0,48	0,02	1	
10	1+533	v		Lubang	0,4	0,4	0,04	0,32	0,01	2	
11	1+535		v	Retak Kulit Buaya	2	1	0,01	2,00	0,02	1	Retak 3 mm
12	1+540		v	Retak Kulit Buaya	3,5	1,2	0,01	4,20	0,04	1	Retak 3 mm
13	1+545	v		Terkelupas	1	1	0,03	1,00	0,03	1	
14	1+550	v		Tambalan	1,5	1	0,01	1,50	0,02	1	
15	1+552	v		Retak Kulit Buaya	20	1,5	0,01	30,00	0,30	1	Retak 5 mm
16	1+557	v		Lubang	0,5	0,3	0,03	0,30	0,01	2	
17	1+572	v		Retak Kulit Buaya	9	0,8	0,01	7,20	0,07	1	Retak 5 mm
18	1+585	v		Tambalan	3	0,4	0,01	1,20	0,01	1	

CATATAN :

Petugas Survei

( Anggit Jalil )

### Lampiran 19 Data Survei Kerusakan Sta.1+600 s.d. Sta.1+700

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN													
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN													
PROPINSI				: D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI				: 16 Maret 2017	
BALAI BESAR/BALAI				:				CUACA				: Cerah	
SATKER				:				STATUS JALAN				: Kolektor Primer II	
PPK				:				SEGMENT JALAN				: 1+600 s.d. 1+700	
NOMOR RUAS JALAN				: 007									
NAMA RUAS JALAN				: Palbapang-Barongan									
No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan		
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)			
1	1+602	v		Lubang	0,3	0,4	0,04	0,12	0,00	1			
2	1+605	v		Retak Kulit Buaya	3	0,7	0,01	2,10	0,02	1	Retak 3 mm		
3	1+605	v		Alur	7	0,6	0,02	4,20	0,08	1			
4	1+610	v		Retak Kulit Buaya	10	0,8	0,01	8,00	0,08	1	Retak 3 mm		
5	1+612		v	Retak Kulit Buaya	5	0,5	0,01	2,50	0,03	1	Retak 2 mm		
6	1+625		v	Lubang	0,7	0,3	0,04	0,21	0,01	1			
7	1+625		v	Retak Kulit Buaya	5	0,4	0,01	2,00	0,02	1	Retak 3 mm		
8	1+625	v		Retak Kulit Buaya	3	1	0,01	3,00	0,03	1	Retak 7 mm		
9	1+625	v		Alur	4	0,6	0,02	2,40	0,05	1			
10	1+632	v		Lubang	0,9	0,3	0,04	0,27	0,01	1			
11	1+630	v		Retak Kulit Buaya	13	0,4	0,01	5,20	0,05	1	Retak 5 mm		
12	1+650	v		Retak Kulit Buaya	15	1,2	0,01	18,00	0,18	1	Retak 5 mm		
13	1+655	v		Tambalan	1,5	0,5	0,01	0,75	0,01	1			
14	1+660		v	Retak Garis	4	0,2	0,02	1,60	0,03	2			
15	1+680		v	Tambalan	3	0,8	0,01	4,80	0,05	2			
16	1+680	v		Retak Kulit Buaya	20	0,7	0,01	14,00	0,14	1	Retak 4 mm		
CATATAN :										Petugas Survei			
										( Anggit Jalil )			

### Lampiran 20 Data Survei Kerusakan Sta.1+700 s.d. Sta.1+800

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN													
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN													
PROPINSI				: D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI				: 16 Maret 2017	
BALAI BESAR/BALAI				:				CUACA				: Cerah	
SATKER				:				STATUS JALAN				: Kolektor Primer II	
PPK				:				SEGMENT JALAN				: 1+700 s.d. 1+800	
NOMOR RUAS JALAN				: 007									
NAMA RUAS JALAN				: Palbapang-Barongan									

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	1+700		v	Tambalan	4	0,3	0,01	1,20	0,01	1	
2	1+710	v		Retak Kulit Buaya	30	0,7	0,01	21,00	0,21	1	Retak 5 mm
3	1+710	v		Alur	19	0,6	0,02	11,40	0,23	1	
4	1+710	v		Lubang	0,4	0,5	0,04	0,20	0,01	1	
5	1+720		v	Retak Kulit Buaya	9	0,4	0,01	7,20	0,07	2	Retak 3 mm
6	1+745	v		Lubang	1	0,3	0,01	0,30	0,00	1	
7	1+748	v		Tambalan	0,7	0,6	0,01	0,42	0,00	1	
8	1+750	v		Retak Kulit Buaya	5	0,4	0,01	2,00	0,02	1	Retak 4 mm
9	1+750	v		Retak Kulit Buaya	5	1,2	0,01	6,00	0,06	1	Retak 3 mm
10	1+755	v		Tambalan	2,1	0,7	0,01	1,47	0,01	1	
11	1+757	v		Retak Kulit Buaya	2	0,9	0,01	1,80	0,02	1	Retak 5 mm
12	1+757	v		Alur	11	0,7	0,02	7,70	0,15	1	
13	1+760	v		Retak Kulit Buaya	5	1,2	0,01	6,00	0,06	1	Retak 5 mm
14	1+770	v		Retak Kulit Buaya	7	0,4	0,01	2,80	0,03	1	Retak 5 mm
15	1+770		v	Retak Kulit Buaya	8	1,1	0,01	8,80	0,09	1	Retak 5 mm
16	1+780	v		Retak Kulit Buaya	30	0,7	0,01	21,00	0,21	1	Retak 5 mm

CATATAN :	Petugas Survei
	( Anggit Jalil )

### Lampiran 21 Data Survei Kerusakan Sta.1+800 s.d. Sta.1+900

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
PROPINSI		: D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI		: 17 Maret 2017			
BALAI BESAR/BALAI		:				CUACA		: Cerah			
SATKER		:				STATUS JALAN		: Kolektor Primer II			
PPK		:				SEGMENT JALAN		: 1+800 s.d. 1+900			
NOMOR RUAS JALAN		: 007				NAMA RUAS JALAN		: Palbapang-Barongan			
No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	1+800		v	Tambalan	1,6	0,6	0,01	0,96	0,01	1	
2	1+800	v		Retak Kulit Buaya	7	1	0,01	14,00	0,14	2	Retak 5 mm
3	1+800	v		Alur	7	0,7	0,02	4,90	0,10	1	
4	1+811		v	Retak Garis	2	0,2	0,01	0,40	0,00	1	
5	1+815	v		Retak Kulit Buaya	5	0,3	0,01	1,50	0,02	1	Retak 5 mm
6	1+820	v		Tambalan	2	0,5	0,01	1,00	0,01	1	
7	1+820	v		Retak Kulit Buaya	6	0,9	0,01	5,40	0,05	1	Retak 5 mm
8	1+830	v		Retak Kulit Buaya	4	0,6	0,01	2,40	0,02	1	Retak 7 mm
9	1+830	v		Alur	5	0,6	0,02	3,00	0,06	1	
10	1+840	v		Retak Kulit Buaya	9	0,4	0,01	3,60	0,04	1	Retak 5 mm
11	1+840	v		Lubang	0,6	0,6	0,04	0,36	0,01	1	
12	1+850	v		Tambalan	1,7	0,6	0,01	1,02	0,01	1	
13	1+853	v		Retak Kulit Buaya	4	0,5	0,01	2,00	0,02	1	Retak 4 mm
14	1+860	v		Retak Kulit Buaya	5	1,1	0,01	5,50	0,06	1	Retak 5 mm
15	1+861		v	Retak Kulit Buaya	2,3	0,4	0,01	0,92	0,01	1	Retak 3 mm
16	1+862		v	Lubang	0,3	0,3	0,03	0,09	0,00	1	
17	1+870	v		Tambalan	3	0,7	0,01	2,10	0,02	1	
18	1+885	v		Lubang	0,5	0,3	0,04	0,15	0,01	1	
19	1+885	v		Retak Kulit Buaya	11	0,5	0,01	5,50	0,06	1	Retak 3 mm
20	1+895	v		Lubang	0,7	0,4	0,04	0,28	0,01	1	

CATATAN :

Petugas Survei  
  
( Anggit Jalil )

### Lampiran 22 Data Survei Kerusakan Sta.1+900 s.d. Sta.2+000

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
PROPINSI		: D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI		: 17 Maret 2017			
BALAI BESAR/BALAI		:				CUACA		: Cerah			
SATKER		:				STATUS JALAN		: Kolektor Primer II			
PPK		:				SEGMENT JALAN		: 1+900 s.d. 2+000			
NOMOR RUAS JALAN		: 007									
NAMA RUAS JALAN		: Palbapang-Barongan									

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	1+900	v		Retak Kulit Buaya	2,1	1,1	0,01	2,31	0,02	1	Retak 2 mm
2	1+900		v	Tambalan	3,2	0,6	0,01	1,92	0,02	1	
3	1+905		v	Retak Kulit Buaya	40	0,5	0,01	20,00	0,20	1	Retak 3 mm
4	1+905		v	Alur	22	0,6	0,01	13,20	0,13	1	
5	1+920	v		Retak Kulit Buaya	2	1,1	0,01	2,20	0,02	1	Retak 4 mm
6	1+920	v		Alur	4	0,7	0,02	2,80	0,06	1	
7	1+930		v	Lubang	0,6	0,4	0,03	0,24	0,01	1	
8	1+950	v		Lubang	0,5	0,3	0,04	0,15	0,01	1	
9	1+950	v		Retak Kulit Buaya	3,5	1	0,01	3,50	0,04	1	Retak 2 mm
10	1+955	v		Tambalan	2,1	0,8	0,01	3,36	0,03	2	
11	1+958	v		Retak Kulit Buaya	1,7	0,7	0,01	1,19	0,01	1	Retak 2 mm
12	1+959	v		Retak Kulit Buaya	2	1,3	0,01	2,60	0,03	1	Retak 2 mm
13	1+980	v		Lubang	0,5	0,5	0,07	0,25	0,02	1	
14	1+980	v		Tambalan	6	0,9	0,01	5,40	0,05	1	
15	1+990	v		Lubang	1,9	0,5	0,04	0,95	0,04	1	
16	1+985	v		Retak Kulit Buaya	7	1	0,01	7,00	0,07	1	Retak 4 mm
17	1+985	v		Alur	5	0,7	0,02	3,50	0,07	1	
18	1+992	v		Lubang	0,5	0,4	0,03	0,20	0,01	1	
19	1+993	v		Tambalan	2,2	0,5	0,01	2,20	0,02	2	
20	1+996	v		Tambalan	4	1,4	0,01	5,60	0,06	1	

CATATAN :	Petugas Survei
	( Anggit Jalil )

### Lampiran 23 Data Survei Kerusakan Sta.2+000 s.d. Sta.2+100

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN													
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN													
PROPINSI				: D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI				: 17 Maret 2017	
BALAI BESAR/BALAI				:				CUACA				: Cerah	
SATKER				:				STATUS JALAN				: Kolektor Primer II	
PPK				:				SEGMENT JALAN				: 2+000 s.d. 2+100	
NOMOR RUAS JALAN				: 007									
NAMA RUAS JALAN				: Palbapang-Barongan									

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	2+000	v		Retak Kulit Buaya	11	2	0,01	22,00	0,22	1	Retak 2 mm
2	2+000	v		Alur	9	0,7	0,02	6,30	0,13	1	
3	2+005	v		Tambalan	20	1,2	0,01	24,00	0,24	1	
4	2+011	v		Lubang	0,4	0,4	0,06	0,16	0,01	1	
5	2+011		v	Retak Kulit Buaya	6	0,5	0,01	3,00	0,03	1	Retak 2 mm
6	2+020	v		Lubang	1	0,8	0,07	0,80	0,06	1	
7	2+029		v	Lubang	0,7	0,6	0,04	0,42	0,02	1	
8	2+030	v		Retak Garis	2,7	0,3	0,01	0,81	0,01	1	Memanjang 2 mm
9	2+045	v		Retak Kulit Buaya	5	1,1	0,01	5,50	0,06	1	
10	2+050	v		Lubang	0,8	0,7	0,05	0,56	0,03	1	
11	2+055	v		Tambalan	0,6	0,6	0,01	0,72	0,01	2	
12	2+056	v		Retak Kulit Buaya	20	0,7	0,01	14,00	0,14	1	Retak 2 mm
13	2+080	v		Lubang	0,3	0,2	0,04	0,06	0,00	1	

CATATAN :

Petugas Survei

( Anggit Jalil )

### Lampiran 24 Data Survei Kerusakan Sta.2+100 s.d. Sta.2+200

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN													
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN													
PROPINSI				: D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI				: 17 Maret 2017	
BALAI BESAR/BALAI				:				CUACA				: Cerah	
SATKER				:				STATUS JALAN				: Kolektor Primer II	
PPK				:				SEGMENT JALAN				: 2+100 s.d. 2+200	
NOMOR RUAS JALAN				: 007									
NAMA RUAS JALAN				: Palbapang-Barongan									

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	2+100	v		Lubang	0,3	0,3	0,04	0,09	0,00	1	
2	2+100	v		Retak Kulit Buaya	6	0,7	0,01	4,20	0,04	1	Retak 2 mm
3	2+100	v		Alur	7	0,7	0,02	4,90	0,10	1	
4	2+106	v		Tambalan	5	0,7	0,01	3,50	0,04	1	
5	2+111	v		Retak Kulit Buaya	10	1	0,01	10,00	0,10	1	Retak 3 mm
6	2+115		v	Tambalan	2	0,8	0,01	1,60	0,02	1	
7	2+121	v		Tambalan	6	0,8	0,01	4,80	0,05	1	
8	2+122	v		Lubang	0,5	0,4	0,04	0,20	0,01	1	
9	2+127	v		Retak Kulit Buaya	5	0,8	0,01	4,00	0,04	1	Retak 4 mm
10	2+130	v		Tambalan	0,5	0,5	0,01	0,50	0,01	2	
11	2+138	v		Tambalan	12	1,4	0,01	16,80	0,17	1	
12	2+150		v	Retak Kulit Buaya	5	0,5	0,01	5,00	0,05	2	Retak 3 mm
13	2+150	v		Tambalan	50	1,2	0,01	60,00	0,60	1	
14	2+160		v	Tambalan	1	0,5	0,01	0,50	0,01	1	
15	2+165		v	Retak Kulit Buaya	6	0,6	0,01	3,60	0,04	1	Retak 3 mm
16	2+170		v	Retak Kulit Buaya	20	0,4	0,01	8,00	0,08	1	Retak 2 mm
17	2+180	v		Retak Kulit Buaya	2	0,7	0,01	1,40	0,01	1	Retak 2 mm
18	2+197		v	Retak Kulit Buaya	3	0,4	0,01	1,20	0,01	1	Retak 2 mm

CATATAN :

Petugas Survei

( Anggit Jalil )

### Lampiran 25 Data Survei Kerusakan Sta.2+200 s.d. Sta.2+300

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
PROPINSI		: D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI		: 18 Maret 2017			
BALAI BESAR/BALAI		:				CUACA		: Cerah			
SATKER		:				STATUS JALAN		: Kolektor Primer II			
PPK		:				SEGMENT JALAN		: 2+200 s.d. 2+300			
NOMOR RUAS JALAN		: 007									
NAMA RUAS JALAN		: Palbapang-Barongan									

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	2+200		v	Tambalan	7	0,6	0,01	4,20	0,04	1	
2	2+200	v		Tambalan	2	1,6	0,01	3,20	0,03	1	
3	2+210	v		Lubang	0,3	0,7	0,09	0,21	0,02	1	
4	2+210	v		Retak Kulit Buaya	5	0,8	0,01	4,00	0,04	1	Retak 2 mm
5	2+210	v		Alur	6	0,7	0,02	4,20	0,08	1	
6	2+217		v	Tambalan	1,8	0,6	0,01	1,08	0,01	1	
7	2+219		v	Retak Kulit Buaya	5	0,4	0,01	2,00	0,02	1	Retak 3 mm
8	2+221		v	Lubang	0,4	0,2	0,04	0,08	0,00	1	
9	2+230	v		Tambalan	10	1,5	0,01	15,00	0,15	1	
10	2+240		v	Retak Kulit Buaya	5	0,5	0,01	2,50	0,03	1	Retak 5 mm
11	2+245	v		Retak Kulit Buaya	5	0,6	0,01	3,00	0,03	1	Retak 3 mm
12	2+250	v		Kerusakan Tepi	2,1	0,3	0,05	0,63	0,03	1	
13	2+250	v		Retak Kulit Buaya	3	0,5	0,01	1,50	0,02	1	Retak 3 mm
14	2+254	v		Tambalan	4	0,5	0,01	2,00	0,02	1	
15	2+255		v	Retak Kulit Buaya	20	0,5	0,01	10,00	0,10	1	Retak 7 mm
16	2+255		v	Alur	11	0,7	0,02	7,70	0,15	1	
17	2+256	v		Retak Kulit Buaya	6	0,8	0,01	4,80	0,05	1	Retak 3 mm
18	2+270		v	Lubang	0,4	0,2	0,04	0,24	0,01	3	
19	2+270	v		Tambalan	3	0,7	0,01	2,10	0,02	1	
20	2+275	v		Lubang	0,8	0,5	0,07	0,40	0,03	1	
21	2+275	v		Tambalan	1	1,2	0,01	1,20	0,01	1	
22	2+280	v		Retak Kulit Buaya	3	1	0,01	3,00	0,03	1	Retak 5 mm
23	2+294	v		Tambalan	6	2,5	0,01	15,00	0,15	1	

CATATAN :	Petugas Survei
	( Anggit Jalil )



### Lampiran 26 Data Survei Kerusakan Sta.2+300 s.d. Sta.2+400

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN													
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN													
PROPINSI				: D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI				: 18 Maret 2017	
BALAI BESAR/BALAI				:				CUACA				: Cerah	
SATKER				:				STATUS JALAN				: Kolektor Primer II	
PPK				:				SEGMENT JALAN				: 2+300 s.d. 2+400	
NOMOR RUAS JALAN				: 007									
NAMA RUAS JALAN				: Palbapang-Barongan									

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	2+300		v	Tambalan	1,4	0,6	0,01	0,84	0,01	1	
2	2+310	v		Retak Kulit Buaya	7	0,6	0,01	4,20	0,04	1	Retak 2 mm
3	2+312		v	Retak Kulit Buaya	8	0,5	0,01	4,00	0,04	1	Retak 3 mm
4	2+330		v	Tambalan	20	0,7	0,01	14,00	0,14	1	
5	2+350	v		Tambalan	7	0,7	0,01	4,90	0,05	1	
6	2+355		v	Retak Kulit Buaya	2	0,7	0,01	1,40	0,01	1	Retak 4 mm
7	2+365		v	Retak Kulit Buaya	12	1	0,01	12,00	0,12	1	Retak 5 mm
8	2+378	v		Retak Kulit Buaya	10	1	0,01	20,00	0,20	2	Retak 3 mm
9	2+383	v		Lubang	0,2	0,4	0,04	0,08	0,00	1	
10	2+395		v	Retak Kulit Buaya	5	2,1	0,01	10,50	0,11	1	Retak 2 mm

CATATAN :

Petugas Survei

( Anggit Jalil )

### Lampiran 27 Data Survei Kerusakan Sta.2+400 s.d. Sta.2+500

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
PROPINSI		: D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI		: 18 Maret 2017			
BALAI BESAR/BALAI		:				CUACA		: Cerah			
SATKER		:				STATUS JALAN		: Kolektor Primer II			
PPK		:				SEGMENT JALAN		: 2+400 s.d. 2+500			
NOMOR RUAS JALAN		: 007									
NAMA RUAS JALAN		: Palbapang-Barongan									
No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	2+400		v	Lubang	0,4	0,3	0,05	0,12	0,01	1	
2	2+400	v		Retak Kulit Buaya	10	1	0,01	20,00	0,20	2	Retak 3 mm
3	2+410	v		Retak Kulit Buaya	6	0,6	0,01	3,60	0,04	1	Retak 4 mm
4	2+425	v		Retak Garis	1,7	0,005	0,01	0,01	0,00	1	
5	2+430	v		Tambalan	1,1	0,6	0,01	0,66	0,01	1	
6	2+444	v		Retak Kulit Buaya	6	0,6	0,01	3,60	0,04	1	Retak 2 mm
7	2+452	v		Tambalan	0,9	0,5	0,01	0,45	0,00	1	
8	2+455	v		Retak Kulit Buaya	5	1,1	0,01	5,50	0,06	1	Retak 2 mm
9	2+455	v		Alur	7	0,7	0,02	4,90	0,10	1	
10	2+456	v		Lubang	0,7	0,2	0,04	0,28	0,01	2	
11	2+470	v		Retak Kulit Buaya	4	1	0,01	4,00	0,04	1	Retak 2 mm
12	2+476	v		Tambalan	4	0,5	0,01	2,00	0,02	1	
13	2+495	v		Tambalan	5	0,6	0,01	3,00	0,03	1	
14	2+496	v		Retak Kulit Buaya	4	0,3	0,01	1,20	0,01	1	Retak 2 mm
CATATAN :										Petugas Survei	
										( Anggit Jalil )	

### Lampiran 28 Data Survei Kerusakan Sta.2+500 s.d. Sta.2+600

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN  
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN

PROPINSI : D.I.Yogyakarta	TANGGAL SURVEI : 18 Maret 2017
BALAI BESAR/BALAI :	CUACA : Cerah
SATKER :	STATUS JALAN : Kolektor Primer II
PPK :	SEGMENT JALAN : 2+500 s.d. 2+600
NOMOR RUAS JALAN : 007	
NAMA RUAS JALAN : Palbapang-Barongan	

No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)	
1	2+500	v		Tambalan	20	0,6	0,01	12,00	0,12	1	
2	2+505		v	Retak Kulit Buaya	6	1	0,01	6,00	0,06	1	Retak 4 mm
3	2+505		v	Alur	5	0,6	0,02	3,00	0,06	1	
4	2+520	v		Retak Kulit Buaya	10	0,9	0,01	9,00	0,09	1	Retak 3 mm
5	2+530	v		Retak Kulit Buaya	20	0,6	0,01	12,00	0,12	1	Retak 2 mm
6	2+550	v		Retak Kulit Buaya	25	0,6	0,01	15,00	0,15	1	Retak 3 mm
7	2+550	v		Alur	21	0,6	0,03	12,60	0,38	1	
8	2+560	v		Tambalan	3	0,4	0,01	1,20	0,01	1	
9	2+575	v		Tambalan	10	1,3	0,01	13,00	0,13	1	
10	2+585	v		Retak Kulit Buaya	8	0,8	0,01	6,40	0,06	1	Retak 2 mm
11	2+587		v	Retak Kulit Buaya	3	0,4	0,01	1,20	0,01	1	Retak 2 mm
12	2+594	v		Retak Kulit Buaya	6	0,5	0,01	3,00	0,03	1	Retak 2 mm
13	2+599		v	Tambalan	0,7	0,5	0,01	0,35	0,00	1	

CATATAN :

Petugas Survei

( Anggit Jalil )

### Lampiran 29 Data Survei Kerusakan Sta.2+600 s.d. Sta.2+650

SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN													
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN													
PROPINSI				: D.I.Yogyakarta				TANGGAL SURVEI				: 18 Maret 2017	
BALAI BESAR/BALAI				:				CUACA				: Cerah	
SATKER				:				STATUS JALAN				: Kolektor Primer II	
PPK				:				SEGMENT JALAN				: 2+600 s.d. 2+650	
NOMOR RUAS JALAN				: 007									
NAMA RUAS JALAN				: Palbapang-Barongan									
No.	Sta. (km)	Posisi		Kategori Kerusakan	Ukuran						Keterangan		
		Kiri	Kanan		P (m1)	L (m1)	D (m1)	A (m2)	V (m3)	J (buah)			
1	2+600	v		Retak Kulit Buaya	15	0,7	0,01	10,50	0,11	1	Retak 4 mm		
2	2+600	v		Alur	11	0,7	0,02	7,70	0,15	1			
3	2+616	v		Lubang	1	1	0,09	1,00	0,09	1			
4	2+625	v		Tambalan	3	0,5	0,01	1,50	0,02	1			
5	2+643	v		Retak Kulit Buaya	7	1	0,01	7,00	0,07	1	Retak 4 mm		
6	2+649	v		Lubang	0,4	0,4	0,05	0,16	0,01	1			
CATATAN :											Petugas Survei		
											( Anggit Jalil )		

**Lampiran 30 Kuantitas kerusakan Sta.0+000 s.d. Sta.0+100**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 13 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007							RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 0+000	
SATKER :		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN							Ke Km : 0+100	
PPK :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan
110		111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 5 CM		M2	2,00		P6 < 5 CM		
			DALAM > 5 CM		M2	0,40		P5 < 5 CM		
		112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 3 CM		M2	0,00		P6 < 3 CM		
			DALAM > 3 CM		M2	0,00		P5 < 3 CM		
		113 - ALUR	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 3 CM		M2	40,80		P6 < 3 CM		
			DALAM > 3 CM		M2	0,00		P5 < 3 CM		
		114 - PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 5 CM		M2	0,00		P6 1-5 CM		
			DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM		
		115 - JEMBUL	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 5 CM		M2	0,40		P6 1-5 CM		
			DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM		
		116 - JEMBUL	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL > 200 MM		M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN		
			DALAM < 100 MM		M2	0,00		P2 BAHU JALAN		
		117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 2 CM		M2	113,60		P2 < 2 CM		
DALAM > 2 CM			M2	0,00		P5 < 2 CM				
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA			-						
	KECIL < 2 MM		M2	0,45		P2 < 2 MM				
	BESAR > 2 MM >1		M2	0,00		P3 < 2 MM > 1				
119 - KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA			-						
	BEBERAPA		M2	0,00		P1				
	LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN		M2	0,00						
120 - TERKELUPAS	TIDAK ADA			-						
	SETEMPAT < 5 CM		M2	0,00		P2 > 20% RUAS				
	LUAS > 5 CM		M2	0,00						

**Lampiran 31 Kuantitas kerusakan Sta.0+100 s.d. Sta.0+200**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 13 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007							RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 0+100	
SATKER :		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN							Ke Km : 0+200	
PPK :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan
110	111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 5 CM				M2	0,00			P6 < 5 CM
	DALAM > 5 CM				M2	0,00			P5 < 5 CM	
	112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 3 CM				M2	0,00			P6 < 3 CM
	DALAM > 3 CM				M2	0,00			P5 < 3 CM	
	113 - ALUR	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 3 CM				M2	36,00			P6 < 3 CM
	DALAM > 3 CM				M2	0,00			P5 < 3 CM	
	114 - PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 5 CM				M2	0,00			P6 1-5 CM
	DALAM > 5 CM				M2	0,00			P5 < 5 CM	
	115 - JEMBUL	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 5 CM				M2	0,00			P6 1-5 CM
	DALAM > 5 CM				M2	0,00			P5 < 5 CM	
	116 - JEMBUL	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL > 200 MM				M2	0,00			P5 PERKERASAN JALAN
	DALAM < 100 MM				M2	0,00			P2 BAHU JALAN	
	117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 2 CM				M2	36,00			P2 < 2 CM
DALAM > 2 CM				M2	0,00			P5 < 2 CM		
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA				-					
	KECIL < 2 MM				M2	0,00			P2 < 2 MM	
	BESAR > 2 MM >1				M2	0,00			P3 < 2 MM > 1	
LUAS < 2 MM				M2	0,00			P4 > 2 MM		
119 - KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA				-					
	BEBERAPA				M2	0,00			P1	
LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN				M2	0,00					
120 - TERKELUPAS	TIDAK ADA				-					
	SETEMPAT < 5 CM				M2	0,48			P2 > 20% RUAS	
LUAS > 5 CM				M2	0,00					

**Lampiran 32 Kuantitas kerusakan Sta.0+200 s.d. Sta.0+300**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 13 Maret 2017		
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007							RUAS JALAN		
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 0+200		
SATKER :		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN							Ke Km : 0+300		
PPK :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO		
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan	
110	-	111	LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA			-				
				DANGKAL < 5 CM			M2	0,72		P6 < 5 CM	
				DALAM > 5 CM			M2	0,00		P5 < 5 CM	
		112	BERGELOMBANG	TIDAK ADA			-				
				DANGKAL < 3 CM			M2	0,00		P6 < 3 CM	
				DALAM > 3 CM			M2	0,00		P5 < 3 CM	
		113	ALUR	TIDAK ADA			-				
				DANGKAL < 3 CM			M2	13,10		P6 < 3 CM	
				DALAM > 3 CM			M2	0,00		P5 < 3 CM	
		114	PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA			-				
				DANGKAL < 5 CM			M2	0,00		P6 1-5 CM	
				DALAM > 5 CM			M2	0,00		P5 < 5 CM	
		115	JEMBUL	TIDAK ADA			-				
				DANGKAL < 5 CM			M2	0,00		P6 1-5 CM	
				DALAM > 5 CM			M2	0,00		P5 < 5 CM	
		116	JEMBUL	TIDAK ADA			-				
				DANGKAL > 200 MM			M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN	
				DALAM < 100 MM			M2	0,00		P2 BAHU JALAN	
		117	RETAK BUAYA	TIDAK ADA			-				
				DANGKAL < 2 CM			M2	25,00		P2 < 2 CM	
DALAM > 2 CM					M2	0,00		P5 < 2 CM			
118	RETAK GARIS	TIDAK ADA			-						
		KECIL < 2 MM			M2	0,19		P2 < 2 MM			
		BESAR > 2 MM > 1 LUAS < 2 MM			M2	0,00		P3 < 2 MM > 1 P4 > 2 MM			
119	KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA			-						
		BEBERAPA			M2	0,00		P1			
		LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN			M2	0,00					
120	TERKELUPAS	TIDAK ADA			-						
		SETEMPAT < 5 CM			M2	0,00		P2 > 20% RUAS			
		LUAS > 5 CM			M2	0,00					

**Lampiran 33 Kuantitas kerusakan Sta.0+300 s.d. Sta.0+400**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 13 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN					RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 0+300	
SATKER :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
PPK :										
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan
110	111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 5 CM			M2	1,27		P6 < 5 CM		
	DALAM > 5 CM			M2	0,00		P5 < 5 CM			
	112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 3 CM			M2	0,00		P6 < 3 CM		
	DALAM > 3 CM			M2	0,00		P5 < 3 CM			
	113 - ALUR	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 3 CM			M2	5,40		P6 < 3 CM		
	DALAM > 3 CM			M2	0,00		P5 < 3 CM			
	114 - PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 5 CM			M2	0,00		P6 1-5 CM		
	DALAM > 5 CM			M2	0,00		P5 < 5 CM			
	115 - JEMBUL	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 5 CM			M2	0,00		P6 1-5 CM		
	DALAM > 5 CM			M2	0,00		P5 < 5 CM			
	116 - JEMBUL	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL > 200 MM			M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN		
	DALAM < 100 MM			M2	0,00		P2 BAHU JALAN			
	117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 2 CM			M2	14,50		P2 < 2 CM		
DALAM > 2 CM			M2	0,00		P5 < 2 CM				
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA				-					
	KECIL < 2 MM			M2	0,00		P2 < 2 MM			
	BESAR > 2 MM > 1			M2	0,00		P3 < 2 MM > 1			
LUAS < 2 MM			M2	0,00		P4 > 2 MM				
119 - KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA				-					
	BEBERAPA			M2	0,00		P1			
LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN			M2	0,00						
120 - TERKELUPAS	TIDAK ADA				-					
	SETEMPAT < 5 CM			M2	0,00		P2 > 20% RUAS			
LUAS > 5 CM			M2	0,00						



**Lampiran 34 Kuantitas kerusakan Sta.0+400 s.d. Sta.0+500**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 14 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN					RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 0+400	
SATKER :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
PPK :										
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan		Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan	
	110	111	-	LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA	-				
					DANGKAL < 5 CM	M2	0,06		P6 < 5 CM	
					DALAM > 5 CM	M2	0,00		P5 < 5 CM	
		112	-	BERGELOMBANG	TIDAK ADA	-				
					DANGKAL < 3 CM	M2	0,00		P6 < 3 CM	
					DALAM > 3 CM	M2	0,00		P5 < 3 CM	
		113	-	ALUR	TIDAK ADA	-				
					DANGKAL < 3 CM	M2	6,50		P6 < 3 CM	
					DALAM > 3 CM	M2	0,00		P5 < 3 CM	
		114	-	PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA	-				
					DANGKAL < 5 CM	M2	0,00		P6 1-5 CM	
					DALAM > 5 CM	M2	0,00		P5 < 5 CM	
		115	-	JEMBUL	TIDAK ADA	-				
					DANGKAL < 5 CM	M2	0,00		P6 1-5 CM	
					DALAM > 5 CM	M2	0,00		P5 < 5 CM	
		116	-	JEMBUL	TIDAK ADA	-				
					DANGKAL > 200 MM	M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN	
					DALAM < 100 MM	M2	0,00		P2 BAHU JALAN	
		117	-	RETAK BUAYA	TIDAK ADA	-				
					DANGKAL < 2 CM	M2	30,79		P2 < 2 CM	
DALAM > 2 CM	M2				0,00		P5 < 2 CM			
118	-	RETAK GARIS	TIDAK ADA	-						
			KECIL < 2 MM	M2	0,00		P2 < 2 MM			
			BESAR > 2 MM >1	M2	0,00		P3 < 2 MM > 1			
119	-	KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA	-						
			BEBERAPA	M2	0,00		P1			
			LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN	M2	0,00					
120	-	TERKELUPAS	TIDAK ADA	-						
			SETEMPAT < 5 CM	M2	0,00		P2 > 20% RUAS			
			LUAS > 5 CM	M2	0,00					

**Lampiran 35 Kuantitas kerusakan Sta.0+500 s.d. Sta.0+600**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 14 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007							RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 0+500	
SATKER :		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN							Ke Km : 0+600	
PPK :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan
110	111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 5 CM					M2	1,08		P6 < 5 CM
	DALAM > 5 CM					M2	0,42		P5 < 5 CM	
	112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 3 CM					M2	0,00		P6 < 3 CM
	DALAM > 3 CM					M2	0,00		P5 < 3 CM	
	113 - ALUR	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 3 CM					M2	11,20		P6 < 3 CM
	DALAM > 3 CM					M2	0,00		P5 < 3 CM	
	114 - PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 5 CM					M2	0,00		P6 1-5 CM
	DALAM > 5 CM					M2	0,00		P5 < 5 CM	
	115 - JEMBUL	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 5 CM					M2	0,00		P6 1-5 CM
	DALAM > 5 CM					M2	0,00		P5 < 5 CM	
	116 - JEMBUL	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL > 200 MM					M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN
	DALAM < 100 MM					M2	0,00		P2 BAHU JALAN	
	117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 2 CM					M2	44,28		P2 < 2 CM
DALAM > 2 CM					M2	0,00		P5 < 2 CM		
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA					-				
	KECIL < 2 MM					M2	0,00		P2 < 2 MM	
	BESAR > 2 MM > 1 LUAS < 2 MM					M2	0,00		P3 < 2 MM > 1 P4 > 2 MM	
119 - KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA					-				
	BEBERAPA LOKASI BELOKAN/TANJAKAN/ PERSIMPANGAN					M2	0,00		P1	
120 - TERKELUPAS	TIDAK ADA					-				
	SETEMPAT < 5 CM					M2	0,00		P2 > 20% RUAS	
LUAS > 5 CM					M2	0,00				

**Lampiran 36 Kuantitas kerusakan Sta.0+600 s.d. Sta.0+700**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 14 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN					RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 0+600	
SATKER :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
PPK :										
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan		Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan	
110		111	- LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA		-				
				DANGKAL < 5 CM		M2	2,17		P6 < 5 CM	
				DALAM > 5 CM		M2	0,48		P5 < 5 CM	
		112	- BERGELOMBANG	TIDAK ADA		-				
				DANGKAL < 3 CM		M2	0,00		P6 < 3 CM	
				DALAM > 3 CM		M2	0,00		P5 < 3 CM	
		113	- ALUR	TIDAK ADA		-				
				DANGKAL < 3 CM		M2	14,10		P6 < 3 CM	
				DALAM > 3 CM		M2	0,00		P5 < 3 CM	
		114	- PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA		-				
				DANGKAL < 5 CM		M2	0,00		P6 1-5 CM	
				DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM	
		115	- JEMBUL	TIDAK ADA		-				
				DANGKAL < 5 CM		M2	0,00		P6 1-5 CM	
				DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM	
		116	- JEMBUL	TIDAK ADA		-				
				DANGKAL > 200 MM		M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN	
				DALAM < 100 MM		M2	0,00		P2 BAHU JALAN	
		117	- RETAK BUAYA	TIDAK ADA		-				
				DANGKAL < 2 CM		M2	113,20		P2 < 2 CM	
		DALAM > 2 CM		M2	0,00		P5 < 2 CM			
118	- RETAK GARIS	TIDAK ADA		-						
		KECIL < 2 MM		M2	0,00		P2 < 2 MM			
		BESAR > 2 MM > 1		M2	0,04		P3 < 2 MM > 1			
		LUAS < 2 MM		M2	0,00		P4 > 2 MM			
119	- KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA		-						
		BEBERAPA		M2	0,00		P1			
		LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN		M2	0,00					
120	- TERKELUPAS	TIDAK ADA		-						
		SETEMPAT < 5 CM		M2	0,00		P2 > 20% RUAS			
		LUAS > 5 CM		M2	0,00					

**Lampiran 37 Kuantitas kerusakan Sta.0+700 s.d. Sta.0+800**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 14 Maret 2017		
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007							RUAS JALAN		
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 0+700		
SATKER :		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN							Ke Km : 0+800		
PPK :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO		
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan	
	110	111	-	LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA		-				
					DANGKAL < 5 CM		M2	1,40		P6 < 5 CM	
					DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM	
		112	-	BERGELOMBANG	TIDAK ADA		-				
					DANGKAL < 3 CM		M2	0,00		P6 < 3 CM	
					DALAM > 3 CM		M2	0,00		P5 < 3 CM	
		113	-	ALUR	TIDAK ADA		-				
					DANGKAL < 3 CM		M2	18,50		P6 < 3 CM	
		114	-	PENURUNAN/AMBLAS	DALAM > 3 CM		M2	0,00		P5 < 3 CM	
					TIDAK ADA		-				
		115	-	JEMBUL	DANGKAL < 5 CM		M2	0,00		P6 1-5 CM	
					DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM	
					TIDAK ADA		-				
		116	-	JEMBUL	DANGKAL > 200 MM		M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN	
					DALAM < 100 MM		M2	0,00		P2 BAHU JALAN	
		117	-	RETAK BUAYA	TIDAK ADA		-				
					DANGKAL < 2 CM		M2	48,87		P2 < 2 CM	
					DALAM > 2 CM		M2	0,00		P5 < 2 CM	
		118	-	RETAK GARIS	TIDAK ADA		-				
					KECIL < 2 MM		M2	0,00		P2 < 2 MM	
BESAR > 2 MM >1					M2	0,70		P3 < 2 MM > 1			
119	-	KEGEMUKAN ASPAL	LUAS < 2 MM		M2	0,00		P4 > 2 MM			
			TIDAK ADA		-						
120	-	TERKELUPAS	BEBERAPA		M2	0,00		P1			
			LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN		M2	0,00					
			TIDAK ADA		-						
120	-	TERKELUPAS	SETEMPAT < 5 CM		M2	0,00		P2 > 20% RUAS			
			LUAS > 5 CM		M2	0,00					

**Lampiran 38 Kuantitas kerusakan Sta.0+800 s.d. Sta.0+900**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 14 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007							RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 0+800	
SATKER :		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN							Ke Km : 0+900	
PPK :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan
110	110	111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 5 CM		M2	0,66		P6 < 5 CM		
			DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM		
		112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 3 CM		M2	0,00		P6 < 3 CM		
			DALAM > 3 CM		M2	0,00		P5 < 3 CM		
		113 - ALUR	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 3 CM		M2	12,60		P6 < 3 CM		
			DALAM > 3 CM		M2	0,00		P5 < 3 CM		
		114 - PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 5 CM		M2	0,00		P6 1-5 CM		
			DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM		
		115 - JEMBUL	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 5 CM		M2	0,00		P6 1-5 CM		
			DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM		
		116 - JEMBUL	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL > 200 MM		M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN		
			DALAM < 100 MM		M2	0,00		P2 BAHU JALAN		
		117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 2 CM		M2	73,60		P2 < 2 CM		
DALAM > 2 CM			M2	0,00		P5 < 2 CM				
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA			-						
	KECIL < 2 MM		M2	0,00		P2 < 2 MM				
	BESAR > 2 MM > 1		M2	0,00		P3 < 2 MM > 1				
119 - KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA			-						
	BEBERAPA		M2	0,00		P1				
	LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN		M2	0,00						
120 - TERKELUPAS	TIDAK ADA			-						
	SETEMPAT < 5 CM		M2	0,00		P2 > 20% RUAS				
	LUAS > 5 CM		M2	0,00						

**Lampiran 39 Kuantitas kerusakan Sta.0+900 s.d. Sta.1+000**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 15 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN					RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 0+900	
SATKER :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
PPK :										
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan
110		111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 5 CM		M2	1,97		P6 < 5 CM		
			DALAM > 5 CM		M2	0,24		P5 < 5 CM		
		112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 3 CM		M2	0,00		P6 < 3 CM		
			DALAM > 3 CM		M2	0,00		P5 < 3 CM		
		113 - ALUR	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 3 CM		M2	7,80		P6 < 3 CM		
			DALAM > 3 CM		M2	0,00		P5 < 3 CM		
		114 - PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 5 CM		M2	0,00		P6 1-5 CM		
			DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM		
		115 - JEMBUL	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 5 CM		M2	0,00		P6 1-5 CM		
			DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM		
		116 - JEMBUL	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL > 200 MM		M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN		
			DALAM < 100 MM		M2	0,00		P2 BAHU JALAN		
		117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 2 CM		M2	125,50		P2 < 2 CM		
DALAM > 2 CM			M2	0,00		P5 < 2 CM				
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA			-						
	KECIL < 2 MM		M2	0,00		P2 < 2 MM				
	BESAR > 2 MM > 1		M2	0,00		P3 < 2 MM > 1				
119 - KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA			-						
	BEBERAPA		M2	0,00		P1				
	LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN		M2	0,00						
120 - TERKELUPAS	TIDAK ADA			-						
	SETEMPAT < 5 CM		M2	0,00		P2 > 20% RUAS				
	LUAS > 5 CM		M2	0,00						

**Lampiran 40 Kuantitas kerusakan Sta.1+000 s.d. Sta.1+100**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 15 Maret 2017		
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN					RUAS JALAN		
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 1+000		Ke Km : 1+100
SATKER :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO		
PPK :		Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan	
110	110	111	-	LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA		-				
					DANGKAL < 5 CM		M2	2,05		P6 < 5 CM	
					DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM	
		112	-	BERGELOMBANG	TIDAK ADA		-				
					DANGKAL < 3 CM		M2	0,00		P6 < 3 CM	
					DALAM > 3 CM		M2	0,00		P5 < 3 CM	
		113	-	ALUR	TIDAK ADA		-				
					DANGKAL < 3 CM		M2	10,30		P6 < 3 CM	
		114	-	PENURUNAN/AMBLAS	DALAM > 3 CM		M2	0,00		P5 < 3 CM	
					TIDAK ADA		-				
		115	-	JEMBUL	DANGKAL < 5 CM		M2	0,00		P6 1-5 CM	
					DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM	
					TIDAK ADA		-				
		116	-	JEMBUL	DANGKAL > 200 MM		M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN	
					DALAM < 100 MM		M2	0,00		P2 BAHU JALAN	
					TIDAK ADA		-				
		117	-	RETAK BUAYA	DANGKAL < 2 CM		M2	63,80		P2 < 2 CM	
					DALAM > 2 CM		M2	0,00		P5 < 2 CM	
					TIDAK ADA		-				
		118	-	RETAK GARIS	KECIL < 2 MM		M2	0,00		P2 < 2 MM	
BESAR > 2 MM > 1					M2	0,15		P3 < 2 MM > 1			
LUAS < 2 MM					M2	0,00		P4 > 2 MM			
119	-	KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA		-						
			BEBERAPA		M2	0,00		P1			
			LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN		M2	0,00					
120	-	TERKELUPAS	TIDAK ADA		-						
			SETEMPAT < 5 CM		M2	0,00		P2 > 20% RUAS			
			LUAS > 5 CM		M2	0,00					

**Lampiran 41 Kuantitas kerusakan Sta.1+100 s.d. Sta.1+200**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 15 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007							RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 1+100	
SATKER :		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN							Ke Km : 1+200	
PPK :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan
110	110	111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA			-	-			
			DANGKAL < 5 CM			M2	2,26		P6 < 5 CM	
			DALAM > 5 CM			M2	0,00		P5 < 5 CM	
		112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA			-	-			
			DANGKAL < 3 CM			M2	0,00		P6 < 3 CM	
			DALAM > 3 CM			M2	0,00		P5 < 3 CM	
		113 - ALUR	TIDAK ADA			-	-			
			DANGKAL < 3 CM			M2	19,10		P6 < 3 CM	
			DALAM > 3 CM			M2	0,00		P5 < 3 CM	
		114 - PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA			-	-			
			DANGKAL < 5 CM			M2	0,00		P6 1-5 CM	
			DALAM > 5 CM			M2	0,00		P5 < 5 CM	
		115 - JEMBUL	TIDAK ADA			-	-			
			DANGKAL < 5 CM			M2	0,00		P6 1-5 CM	
			DALAM > 5 CM			M2	0,00		P5 < 5 CM	
		116 - JEMBUL	TIDAK ADA			-	-			
			DANGKAL > 200 MM			M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN	
			DALAM < 100 MM			M2	0,00		P2 BAHU JALAN	
		117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA			-	-			
			DANGKAL < 2 CM			M2	109,65		P2 < 2 CM	
DALAM > 2 CM			M2	0,00		P5 < 2 CM				
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA			-	-					
	KECIL < 2 MM			M2	0,00		P2 < 2 MM			
	BESAR > 2 MM >1			M2	0,00		P3 < 2 MM > 1			
119 - KEGEMUKAN ASPAL	LUAS < 2 MM			M2	0,00		P4 > 2 MM			
	TIDAK ADA			-	-					
	BEBERAPA			M2	0,00		P1			
LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN			M2	0,00						
120 - TERKELUPAS	TIDAK ADA			-	-					
	SETEMPAT < 5 CM			M2	0,00		P2 > 20% RUAS			
	LUAS > 5 CM			M2	0,00					



**Lampiran 42 Kuantitas kerusakan Sta.1+200 s.d. Sta.1+300**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 15 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007							RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 1+200	
SATKER :		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN							Ke Km : 1+300	
PPK :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan
110	110	111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 5 CM			M2	0,68		P6 < 5 CM	
			DALAM > 5 CM			M2	0,00		P5 < 5 CM	
		112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 3 CM			M2	0,00		P6 < 3 CM	
			DALAM > 3 CM			M2	0,00		P5 < 3 CM	
		113 - ALUR	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 3 CM			M2	18,20		P6 < 3 CM	
			DALAM > 3 CM			M2	0,00		P5 < 3 CM	
		114 - PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 5 CM			M2	0,00		P6 1-5 CM	
			DALAM > 5 CM			M2	0,00		P5 < 5 CM	
		115 - JEMBUL	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 5 CM			M2	0,00		P6 1-5 CM	
			DALAM > 5 CM			M2	0,00		P5 < 5 CM	
		116 - JEMBUL	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL > 200 MM			M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN	
			DALAM < 100 MM			M2	0,00		P2 BAHU JALAN	
		117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA			-				
			DANGKAL < 2 CM			M2	77,28		P2 < 2 CM	
DALAM > 2 CM			M2	0,00		P5 < 2 CM				
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA			-						
	KECIL < 2 MM			M2	0,00		P2 < 2 MM			
	BESAR > 2 MM >1			M2	0,00		P3 < 2 MM > 1			
119 - KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA			-						
	BEBERAPA			M2	0,00		P1			
	LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN			M2	0,00					
120 - TERKELUPAS	TIDAK ADA			-						
	SETEMPAT < 5 CM			M2	0,00		P2 > 20% RUAS			
	LUAS > 5 CM			M2	0,00					

**Lampiran 43 Kuantitas kerusakan Sta.1+300 s.d. Sta.1+400**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 15 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN					RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 1+300	
SATKER :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
PPK :										
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan		Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan	
110	111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 5 CM				M2	1,35		P6 < 5 CM	
		DALAM > 5 CM				M2	1,68		P5 < 5 CM	
	112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 3 CM				M2	0,00		P6 < 3 CM	
		DALAM > 3 CM				M2	0,00		P5 < 3 CM	
	113 - ALUR	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 3 CM				M2	18,20		P6 < 3 CM	
		DALAM > 3 CM				M2	0,00		P5 < 3 CM	
	114 - PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 5 CM				M2	0,00		P6 1-5 CM	
		DALAM > 5 CM				M2	0,00		P5 < 5 CM	
	115 - JEMBUL	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 5 CM				M2	0,00		P6 1-5 CM	
		DALAM > 5 CM				M2	0,00		P5 < 5 CM	
	116 - JEMBUL	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL > 200 MM				M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN	
		DALAM < 100 MM				M2	0,00		P2 BAHU JALAN	
	117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 2 CM				M2	124,70		P2 < 2 CM	
DALAM > 2 CM				M2	0,00		P5 < 2 CM			
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA				-					
	KECIL < 2 MM				M2	0,00		P2 < 2 MM		
	BESAR > 2 MM > 1				M2	0,00		P3 < 2 MM > 1		
119 - KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA				-					
	BEBERAPA				M2	0,00		P1		
	LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN				M2	0,00				
120 - TERKELUPAS	TIDAK ADA				-					
	SETEMPAT < 5 CM				M2	0,00		P2 > 20% RUAS		
	LUAS > 5 CM				M2	0,00				

**Lampiran 44 Kuantitas kerusakan Sta.1+400 s.d. Sta.1+500**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 16 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007					RUAS JALAN		Dari Km : 1+400	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter					Ke Km : 1+500			
SATKER :		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN								
PPK :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan
110	111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 5 CM					M2	1,79		P6 < 5 CM
		DALAM > 5 CM					M2	1,66		P5 < 5 CM
		TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 3 CM					M2	0,00		P6 < 3 CM
		DALAM > 3 CM					M2	0,00		P5 < 3 CM
	112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 3 CM					M2	0,00		P6 < 3 CM
		DALAM > 3 CM					M2	0,00		P5 < 3 CM
	113 - ALUR	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 3 CM					M2	12,60		P6 < 3 CM
		DALAM > 3 CM					M2	0,00		P5 < 3 CM
	114 - PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 5 CM					M2	0,00		P6 1-5 CM
		DALAM > 5 CM					M2	0,00		P5 < 5 CM
	115 - JEMBUL	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 5 CM					M2	0,00		P6 1-5 CM
		DALAM > 5 CM					M2	0,00		P5 < 5 CM
	116 - JEMBUL	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL > 200 MM					M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN
DALAM < 100 MM					M2	0,00		P2 BAHU JALAN		
117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA					-				
	DANGKAL < 2 CM					M2	131,90		P2 < 2 CM	
	DALAM > 2 CM					M2	0,00		P5 < 2 CM	
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA					-				
	KECIL < 2 MM					M2	0,00		P2 < 2 MM	
	BESAR > 2 MM > 1					M2	0,00		P3 < 2 MM > 1	
119 - KEGEMUKAN ASPAL	LUAS < 2 MM					M2	0,00		P4 > 2 MM	
	TIDAK ADA					-				
	BEBERAPA					M2	0,00		P1	
LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN					M2	0,00				
120 - TERKELUPAS	TIDAK ADA					-				
	SETEMPAT < 5 CM					M2	0,00		P2 > 20% RUAS	
	LUAS > 5 CM					M2	0,00			

**Lampiran 45 Kuantitas kerusakan Sta.1+500 s.d. Sta.1+600**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 16 Maret 2017		
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007							RUAS JALAN		
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 1+500		
SATKER :		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN							Ke Km : 1+600		
PPK :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO		
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan	
110	110	111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA		-						
			DANGKAL < 5 CM	M2	1,98			P6 < 5 CM			
			DALAM > 5 CM	M2	0,00			P5 < 5 CM			
		112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA		-						
			DANGKAL < 3 CM	M2	0,00					P6 < 3 CM	
			DALAM > 3 CM	M2	0,00					P5 < 3 CM	
		113 - ALUR	TIDAK ADA		-						
			DANGKAL < 3 CM	M2	13,90					P6 < 3 CM	
			DALAM > 3 CM	M2						P5 < 3 CM	
		114 - PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA		-						
			DANGKAL < 5 CM	M2	0,00					P6 1-5 CM	
			DALAM > 5 CM	M2	0,00					P5 < 5 CM	
		115 - JEMBUL	TIDAK ADA		-						
			DANGKAL < 5 CM	M2	0,00					P6 1-5 CM	
			DALAM > 5 CM	M2	0,00					P5 < 5 CM	
		116 - JEMBUL	TIDAK ADA		-						
			DANGKAL > 200 MM	M2	0,00					P5 PERKERASAN JALAN	
			DALAM < 100 MM	M2	0,00					P2 BAHU JALAN	
		117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA		-						
			DANGKAL < 2 CM	M2	99,30					P2 < 2 CM	
DALAM > 2 CM	M2		0,00					P5 < 2 CM			
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA		-								
	KECIL < 2 MM	M2	0,00					P2 < 2 MM			
	BESAR > 2 MM > 1	M2	0,00					P3 < 2 MM > 1			
119 - KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA		-								
	BEBERAPA	M2	0,00					P1			
	LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN	M2	0,00								
120 - TERKELUPAS	TIDAK ADA		-								
	SETEMPAT < 5 CM	M2	1,00					P2 > 20% RUAS			
	LUAS > 5 CM	M2	0,00								

**Lampiran 46 Kuantitas kerusakan Sta.1+600 s.d. Sta.1+700**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 16 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007							RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 1+600	
SATKER :		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN							Ke Km : 1+700	
PPK :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan
110	111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 5 CM					M2	0,60		P6 < 5 CM
		DALAM > 5 CM					M2	0,00		P5 < 5 CM
		TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 3 CM					M2	0,00		P6 < 3 CM
		DALAM > 3 CM					M2	0,00		P5 < 3 CM
	112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 3 CM					M2	0,00		P6 < 3 CM
		DALAM > 3 CM					M2	0,00		P5 < 3 CM
	113 - ALUR	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 3 CM					M2	6,60		P6 < 3 CM
		DALAM > 3 CM					M2	0,00		P5 < 3 CM
	114 - PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 5 CM					M2	0,00		P6 1-5 CM
		DALAM > 5 CM					M2	0,00		P5 < 5 CM
	115 - JEMBUL	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 5 CM					M2	0,00		P6 1-5 CM
		DALAM > 5 CM					M2	0,00		P5 < 5 CM
	116 - JEMBUL	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL > 200 MM					M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN
DALAM < 100 MM					M2	0,00		P2 BAHU JALAN		
117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA					-				
	DANGKAL < 2 CM					M2	54,80		P2 < 2 CM	
	DALAM > 2 CM					M2	0,00		P5 < 2 CM	
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA					-				
	KECIL < 2 MM					M2	0,00		P2 < 2 MM	
	BESAR > 2 MM >1					M2	0,02		P3 < 2 MM > 1	
119 - KEGEMUKAN ASPAL	LUAS < 2 MM					M2	0,00		P4 > 2 MM	
	TIDAK ADA					-				
	BEBERAPA					M2	0,00		P1	
120 - TERKELUPAS	LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN					M2	0,00			
	TIDAK ADA					-				
	SETEMPAT < 5 CM					M2	0,00		P2 > 20% RUAS	
LUAS > 5 CM					M2	0,00				

**Lampiran 47 Kuantitas kerusakan Sta.1+700 s.d. Sta.1+800**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 16 Maret 2017		
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN					RUAS JALAN		
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 1+700		Ke Km : 1+800
SATKER :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO		
PPK :		Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan	
110	110	111 - LUBANG-LUBANG		TIDAK ADA		-					
				DANGKAL < 5 CM		M2	0,50		P6 < 5 CM		
				DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM		
		112 - BERGELOMBANG		TIDAK ADA		-					
				DANGKAL < 3 CM		M2	0,00		P6 < 3 CM		
				DALAM > 3 CM		M2	0,00		P5 < 3 CM		
		113 - ALUR		TIDAK ADA		-					
				DANGKAL < 3 CM		M2	19,10		P6 < 3 CM		
				DALAM > 3 CM		M2	0,00		P5 < 3 CM		
		114 - PENURUNAN/AMBLAS		TIDAK ADA		-					
				DANGKAL < 5 CM		M2	0,00		P6 1-5 CM		
				DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM		
		115 - JEMBUL		TIDAK ADA		-					
				DANGKAL < 5 CM		M2	0,00		P6 1-5 CM		
				DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM		
		116 - JEMBUL		TIDAK ADA		-					
				DANGKAL > 200 MM		M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN		
				DALAM < 100 MM		M2	0,00		P2 BAHU JALAN		
		117 - RETAK BUAYA		TIDAK ADA		-					
				DANGKAL < 2 CM		M2	76,60		P2 < 2 CM		
DALAM > 2 CM				M2	0,00		P5 < 2 CM				
118 - RETAK GARIS		TIDAK ADA		-							
		KECIL < 2 MM		M2	0,00		P2 < 2 MM				
		BESAR > 2 MM >1		M2	0,00		P3 < 2 MM > 1				
119 - KEGEMUKAN ASPAL		LUAS < 2 MM		M2	0,00		P4 > 2 MM				
		TIDAK ADA		-							
		BEBERAPA		M2	0,00		P1				
LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN		M2	0,00								
120 - TERKELUPAS		TIDAK ADA		-							
		SETEMPAT < 5 CM		M2	0,00		P2 > 20% RUAS				
		LUAS > 5 CM		M2	0,00						

**Lampiran 48 Kuantitas kerusakan Sta.1+800 s.d. Sta.1+900**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 17 Maret 2017		
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007							RUAS JALAN		
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 1+800		
SATKER :		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN							Ke Km : 1+900		
PPK :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO		
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan	
110	110	111	-	LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA		-				
					DANGKAL < 5 CM		M2	0,88		P6 < 5 CM	
					DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM	
		112	-	BERGELOMBANG	TIDAK ADA		-				
					DANGKAL < 3 CM		M2	0,00		P6 < 3 CM	
					DALAM > 3 CM		M2	0,00		P5 < 3 CM	
		113	-	ALUR	TIDAK ADA		-				
					DANGKAL < 3 CM		M2	7,90		P6 < 3 CM	
					DALAM > 3 CM		M2	0,00		P5 < 3 CM	
		114	-	PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA		-				
					DANGKAL < 5 CM		M2	0,00		P6 1-5 CM	
					DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM	
		115	-	JEMBUL	TIDAK ADA		-				
					DANGKAL < 5 CM		M2	0,00		P6 1-5 CM	
					DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM	
		116	-	JEMBUL	TIDAK ADA		-				
					DANGKAL > 200 MM		M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN	
					DALAM < 100 MM		M2	0,00		P2 BAHU JALAN	
		117	-	RETAK BUAYA	TIDAK ADA		-				
					DANGKAL < 2 CM		M2	40,82		P2 < 2 CM	
DALAM > 2 CM					M2	0,00		P5 < 2 CM			
118	-	RETAK GARIS	TIDAK ADA		-						
			KECIL < 2 MM		M2	0,00		P2 < 2 MM			
			BESAR > 2 MM > 1 LUAS < 2 MM		M2	0,40		P3 < 2 MM > 1 P4 > 2 MM			
119	-	KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA		-						
			BEBERAPA		M2	0,00		P1			
			LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN		M2	0,00					
120	-	TERKELUPAS	TIDAK ADA		-						
			SETEMPAT < 5 CM		M2	0,00		P2 > 20% RUAS			
			LUAS > 5 CM		M2	0,00					

**Lampiran 49 Kuantitas kerusakan Sta.1+900 s.d. Sta.2+000**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 17 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN					RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 1+900	
SATKER :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
PPK :		Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan
Kategori	Sub-Kategori	110	111	-	LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA	-			
						DANGKAL < 5 CM	M2	1,54		P6 < 5 CM
					DALAM > 5 CM	M2	0,25		P5 < 5 CM	
			112	-	BERGELOMBANG	TIDAK ADA	-			
						DANGKAL < 3 CM	M2	0,00		P6 < 3 CM
					DALAM > 3 CM	M2	0,00		P5 < 3 CM	
			113	-	ALUR	TIDAK ADA	-			
						DANGKAL < 3 CM	M2	19,50		P6 < 3 CM
					DALAM > 3 CM	M2	0,00		P5 < 3 CM	
			114	-	PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA	-			
						DANGKAL < 5 CM	M2	0,00		P6 1-5 CM
					DALAM > 5 CM	M2	0,00		P5 < 5 CM	
			115	-	JEMBUL	TIDAK ADA	-			
						DANGKAL < 5 CM	M2	0,00		P6 1-5 CM
					DALAM > 5 CM	M2	0,00		P5 < 5 CM	
			116	-	JEMBUL	TIDAK ADA	-			
						DANGKAL > 200 MM	M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN
					DALAM < 100 MM	M2	0,00		P2 BAHU JALAN	
			117	-	RETAK BUAYA	TIDAK ADA	-			
						DANGKAL < 2 CM	M2	38,80		P2 < 2 CM
		DALAM > 2 CM	M2	0,00		P5 < 2 CM				
118	-	RETAK GARIS	TIDAK ADA	-						
			KECIL < 2 MM	M2	0,00		P2 < 2 MM			
			BESAR > 2 MM >1	M2	0,00		P3 < 2 MM > 1			
		LUAS < 2 MM	M2	0,00		P4 > 2 MM				
119	-	KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA	-						
			BEBERAPA	M2	0,00		P1			
		LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN	M2	0,00						
120	-	TERKELUPAS	TIDAK ADA	-						
			SETEMPAT < 5 CM	M2	0,00		P2 > 20% RUAS			
		LUAS > 5 CM	M2	0,00						



**Lampiran 50 Kuantitas kerusakan Sta.2+000 s.d. Sta.2+100**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 17 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN					RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 2+000	
SATKER :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
PPK :										
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan
110	111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 5 CM				M2	1,04			P6 < 5 CM
		DALAM > 5 CM				M2	0,96			P5 < 5 CM
		TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 3 CM				M2	0,00			P6 < 3 CM
		DALAM > 3 CM				M2	0,00			P5 < 3 CM
	112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 3 CM				M2	0,00			P6 < 3 CM
		DALAM > 3 CM				M2	0,00			P5 < 3 CM
	113 - ALUR	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 3 CM				M2	6,30			P6 < 3 CM
	114 - PENURUNAN/AMBLAS	DALAM > 3 CM				M2	0,00			P5 < 3 CM
		TIDAK ADA				-				
	115 - JEMBUL	DANGKAL < 5 CM				M2	0,00			P6 1-5 CM
		DALAM > 5 CM				M2	0,00			P5 < 5 CM
		TIDAK ADA				-				
	116 - JEMBUL	DANGKAL > 200 MM				M2	0,00			P5 PERKERASAN JALAN
		DALAM < 100 MM				M2	0,00			P2 BAHU JALAN
	117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 2 CM				M2	44,50			P2 < 2 CM
DALAM > 2 CM				M2	0,00			P5 < 2 CM		
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA				-					
	KECIL < 2 MM				M2	0,00			P2 < 2 MM	
	BESAR > 2 MM >1				M2	0,81			P3 < 2 MM > 1	
119 - KEGEMUKAN ASPAL	LUAS < 2 MM				M2	0,00			P4 > 2 MM	
	TIDAK ADA				-					
	BEBERAPA				M2	0,00			P1	
120 - TERKELUPAS	LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN				M2	0,00				
	TIDAK ADA				-					
	SETEMPAT < 5 CM				M2	0,00			P2 > 20% RUAS	
LUAS > 5 CM				M2	0,00					

**Lampiran 51 Kuantitas kerusakan Sta.2+100 s.d. Sta.2+200**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 17 Maret 2017				
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN					RUAS JALAN				
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 2+100		Ke Km : 2+200		
SATKER :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO				
PPK :		Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan			
Kategori	Sub-Kategori	110	111	-	LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA	-						
						DANGKAL < 5 CM	M2	0,29		P6 < 5 CM			
						DALAM > 5 CM	M2	0,00		P5 < 5 CM			
						112	-	BERGELOMBANG	TIDAK ADA	-			
									DANGKAL < 3 CM	M2	0,00		P6 < 3 CM
						DALAM > 3 CM	M2	0,00		P5 < 3 CM			
						113	-	ALUR	TIDAK ADA	-			
									DANGKAL < 3 CM	M2	4,90		P6 < 3 CM
						DALAM > 3 CM	M2	0,00		P5 < 3 CM			
						114	-	PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA	-			
									DANGKAL < 5 CM	M2	0,00		P6 1-5 CM
						DALAM > 5 CM	M2	0,00		P5 < 5 CM			
						115	-	JEMBUL	TIDAK ADA	-			
									DANGKAL < 5 CM	M2	0,00		P6 1-5 CM
						DALAM > 5 CM	M2	0,00		P5 < 5 CM			
						116	-	JEMBUL	TIDAK ADA	-			
									DANGKAL > 200 MM	M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN
						DALAM < 100 MM	M2	0,00		P2 BAHU JALAN			
						117	-	RETAK BUAYA	TIDAK ADA	-			
									DANGKAL < 2 CM	M2	37,40		P2 < 2 CM
DALAM > 2 CM	M2	0,00		P5 < 2 CM									
118	-	RETAK GARIS	TIDAK ADA	-									
			KECIL < 2 MM	M2	0,00		P2 < 2 MM						
			BESAR > 2 MM >1	M2	0,00		P3 < 2 MM > 1						
LUAS < 2 MM	M2	0,00		P4 > 2 MM									
119	-	KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA	-									
			BEBERAPA LOKASI BELOKAN/TANJAKAN/PERSIMPANGAN	M2	0,00		P1						
120	-	TERKELUPAS	TIDAK ADA	-									
			SETEMPAT < 5 CM	M2	0,00		P2 > 20% RUAS						
LUAS > 5 CM	M2	0,00											

**Lampiran 52 Kuantitas kerusakan Sta.2+200 s.d. Sta.2+300**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 18 Maret 2017		
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN					RUAS JALAN		
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 2+200		Ke Km : 2+300
SATKER :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO		
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan	
110	110	111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA		-						
			DANGKAL < 5 CM	M2	0,32			P6 < 5 CM			
			DALAM > 5 CM	M2	0,61			P5 < 5 CM			
		112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA		-						
			DANGKAL < 3 CM	M2	0,00					P6 < 3 CM	
			DALAM > 3 CM	M2	0,00					P5 < 3 CM	
		113 - ALUR	TIDAK ADA		-						
			DANGKAL < 3 CM	M2	11,90					P6 < 3 CM	
			DALAM > 3 CM	M2	0,00					P5 < 3 CM	
		114 - PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA		-						
			DANGKAL < 5 CM	M2	0,00					P6 1-5 CM	
			DALAM > 5 CM	M2	0,00					P5 < 5 CM	
		115 - JEMBUL	TIDAK ADA		-						
			DANGKAL < 5 CM	M2	0,00					P6 1-5 CM	
			DALAM > 5 CM	M2	0,00					P5 < 5 CM	
		116 - JEMBUL	TIDAK ADA		-						
			DANGKAL > 200 MM	M2	0,00					P5 PERKERASAN JALAN	
			DALAM < 100 MM	M2	0,00					P2 BAHU JALAN	
		117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA		-						
			DANGKAL < 2 CM	M2	30,80					P2 < 2 CM	
DALAM > 2 CM	M2		0,00					P5 < 2 CM			
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA		-								
	KECIL < 2 MM	M2	0,00					P2 < 2 MM			
	BESAR > 2 MM >1	M2	0,00					P3 < 2 MM > 1			
119 - KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA		-								
	BEBERAPA	M2	0,00					P1			
	LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN	M2	0,00								
120 - TERKELUPAS	TIDAK ADA		-								
	SETEMPAT < 5 CM	M2	0,00					P2 > 20% RUAS			
	LUAS > 5 CM	M2	0,00								

**Lampiran 53 Kuantitas kerusakan Sta.2+300 s.d. Sta.2+400**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 18 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN					RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 2+300	
SATKER :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
PPK :										
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan
110	111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 5 CM				M2	0,08			P6 < 5 CM
		DALAM > 5 CM				M2	0,00			P5 < 5 CM
	112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 3 CM				M2	0,00			P6 < 3 CM
		DALAM > 3 CM				M2	0,00			P5 < 3 CM
	113 - ALUR	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 3 CM				M2	0,00			P6 < 3 CM
		DALAM > 3 CM				M2	0,00			P5 < 3 CM
	114 - PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 5 CM				M2	0,00			P6 1-5 CM
		DALAM > 5 CM				M2	0,00			P5 < 5 CM
	115 - JEMBUL	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 5 CM				M2	0,00			P6 1-5 CM
		DALAM > 5 CM				M2	0,00			P5 < 5 CM
	116 - JEMBUL	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL > 200 MM				M2	0,00			P5 PERKERASAN JALAN
		DALAM < 100 MM				M2	0,00			P2 BAHU JALAN
	117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA				-				
		DANGKAL < 2 CM				M2	52,10			P2 < 2 CM
DALAM > 2 CM				M2	0,00			P5 < 2 CM		
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA				-					
	KECIL < 2 MM				M2	0,00			P2 < 2 MM	
	BESAR > 2 MM > 1				M2	0,00			P3 < 2 MM > 1	
119 - KEGEMUKAN ASPAL	TIDAK ADA				-					
	BEBERAPA				M2	0,00			P1	
	LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN				M2	0,00				
120 - TERKELUPAS	TIDAK ADA				-					
	SETEMPAT < 5 CM				M2	0,00			P2 > 20% RUAS	
	LUAS > 5 CM				M2	0,00				

**Lampiran 54 Kuantitas kerusakan Sta.2+400 s.d. Sta.2+500**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 18 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007							RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 2+400	
SATKER :		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN							Ke Km : 2+500	
PPK :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan
110	111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 5 CM					M2	0,40		P6 < 5 CM
		DALAM > 5 CM					M2	0,00		P5 < 5 CM
	112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 3 CM					M2	0,00		P6 < 3 CM
		DALAM > 3 CM					M2	0,00		P5 < 3 CM
	113 - ALUR	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 3 CM					M2	4,90		P6 < 3 CM
		DALAM > 3 CM					M2	0,00		P5 < 3 CM
	114 - PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 5 CM					M2	0,00		P6 1-5 CM
		DALAM > 5 CM					M2	0,00		P5 < 5 CM
	115 - JEMBUL	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 5 CM					M2	0,00		P6 1-5 CM
		DALAM > 5 CM					M2	0,00		P5 < 5 CM
	116 - JEMBUL	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL > 200 MM					M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN
		DALAM < 100 MM					M2	0,00		P2 BAHU JALAN
	117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 2 CM					M2	37,90		P2 < 2 CM
DALAM > 2 CM					M2	0,00		P5 < 2 CM		
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA					-				
	KECIL < 2 MM					M2	0,00		P2 < 2 MM	
	BESAR > 2 MM > 1					M2	0,01		P3 < 2 MM > 1	
119 - KEGEMUKAN ASPAL	LUAS < 2 MM					M2	0,00		P4 > 2 MM	
	TIDAK ADA					-				
	BEBERAPA					M2	0,00		P1	
120 - TERKELUPAS	LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN					M2	0,00			
	TIDAK ADA					-				
	SETEMPAT < 5 CM					M2	0,00		P2 > 20% RUAS	
LUAS > 5 CM					M2	0,00				

**Lampiran 55 Kuantitas kerusakan Sta.2+500 s.d. Sta.2+600**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 18 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN					RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 2+500	
SATKER :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
PPK :		Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan
110	110	111 - LUBANG-LUBANG		TIDAK ADA		-				
				DANGKAL < 5 CM		M2	0,00		P6 < 5 CM	
				DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM	
		112 - BERGELOMBANG		TIDAK ADA		-				
				DANGKAL < 3 CM		M2	0,00		P6 < 3 CM	
				DALAM > 3 CM		M2	0,00		P5 < 3 CM	
		113 - ALUR		TIDAK ADA		-				
				DANGKAL < 3 CM		M2	15,60		P6 < 3 CM	
		114 - PENURUNAN/AMBLAS		DALAM > 3 CM		M2	0,00		P5 < 3 CM	
				TIDAK ADA		-				
		115 - JEMBUL		DANGKAL < 5 CM		M2	0,00		P6 1-5 CM	
				DALAM > 5 CM		M2	0,00		P5 < 5 CM	
				TIDAK ADA		-				
		116 - JEMBUL		DANGKAL > 200 MM		M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN	
				DALAM < 100 MM		M2	0,00		P2 BAHU JALAN	
				TIDAK ADA		-				
		117 - RETAK BUAYA		DANGKAL < 2 CM		M2	52,60		P2 < 2 CM	
				DALAM > 2 CM		M2	0,00		P5 < 2 CM	
				TIDAK ADA		-				
		118 - RETAK GARIS		KECIL < 2 MM		M2	0,00		P2 < 2 MM	
BESAR > 2 MM >1				M2	0,00		P3 < 2 MM > 1			
LUAS < 2 MM				M2	0,00		P4 > 2 MM			
119 - KEGEMUKAN ASPAL		TIDAK ADA		-						
		BEBERAPA		M2	0,00					
		LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN		M2	0,00		P1			
120 - TERKELUPAS		TIDAK ADA		-						
		SETEMPAT < 5 CM		M2	0,00					
		LUAS > 5 CM		M2	0,00		P2 > 20% RUAS			

**Lampiran 56 Kuantitas kerusakan Sta.2+600 s.d. Sta.2+650**

Form RM 2		SURVEI PEMELIHARAAN RUTIN JALAN							TANGGAL SURVEI 18 Maret 2017	
PROPINSI : D.I.Yogyakarta		NO. RUAS JALAN : 007							RUAS JALAN	
BALAI :		LEBAR JALAN : 4,6 meter							Dari Km : 2+600	
SATKER :		MATERIAL PERMUKAAN PERKERASAN							Ke Km : 2+650	
PPK :		TANAH	KERIKIL	TELFORD	ST	PENMAC	AC	SST	LASBTO	
Kategori	Sub-Kategori	Kerusakan			Pengukuran		Unit	Kuantitas	Catatan	Perbaikan
110	111 - LUBANG-LUBANG	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 5 CM					M2	0,16		P6 < 5 CM
		DALAM > 5 CM					M2	1,00		P5 < 5 CM
	112 - BERGELOMBANG	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 3 CM					M2	0,00		P6 < 3 CM
		DALAM > 3 CM					M2	0,00		P5 < 3 CM
	113 - ALUR	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 3 CM					M2	7,70		P6 < 3 CM
		DALAM > 3 CM					M2	0,00		P5 < 3 CM
	114 - PENURUNAN/AMBLAS	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 5 CM					M2	0,00		P6 1-5 CM
		DALAM > 5 CM					M2	0,00		P5 < 5 CM
	115 - JEMBUL	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 5 CM					M2	0,00		P6 1-5 CM
		DALAM > 5 CM					M2	0,00		P5 < 5 CM
	116 - JEMBUL	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL > 200 MM					M2	0,00		P5 PERKERASAN JALAN
		DALAM < 100 MM					M2	0,00		P2 BAHU JALAN
	117 - RETAK BUAYA	TIDAK ADA					-			
		DANGKAL < 2 CM					M2	17,50		P2 < 2 CM
DALAM > 2 CM					M2	0,00		P5 < 2 CM		
118 - RETAK GARIS	TIDAK ADA					-				
	KECIL < 2 MM					M2	0,00		P2 < 2 MM	
	BESAR > 2 MM >1					M2	0,00		P3 < 2 MM > 1	
119 - KEGEMUKAN ASPAL	LUAS < 2 MM					M2	0,00		P4 > 2 MM	
	TIDAK ADA					-				
	BEBERAPA					M2	0,00			
120 - TERKELUPAS	LOKASI BELOKAN/ TANJAKAN/ PERSIMPANGAN					M2	0,00		P1	
	TIDAK ADA					-				
	SETEMPAT < 5 CM					M2	0,00			
		LUAS > 5 CM					M2	0,00		P2 > 20% RUAS

**Lampiran 57 Gambar Alat yang Digunakan****Gambar L-1.1 Rollmeter****Gambar L-1.2 Alat tulis**