

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan keseluruhan hasil analisa dan pembahasan yang sudah dilakukan oleh penulis mengenai model biaya pemeliharaan rutin terhadap kerusakan jalan, maka dapat dirangkum menjadi 3 (tiga) :

1. Ring Road Utara-Barat, ketertarikan atau hubungan biaya kerusakan jalan yang terhadap SDI, IRI, dan VC ratio sebesar 83,1%. Koefisien determinan (R^2) menunjukkan bahwa 69,1% sumbangan seluruh variabel bebas (SDI, IRI, VC Ratio) menentukan perubahan naik turunnya harga/biaya pemeliharaan jalan, dan 30,9% ditentukan oleh faktor (variabel) lain yang tidak dimasukkan kedalam model. Nilai matrik korelasi antar harga/biaya dan IRI adalah positif sehingga dapat dikatakan jika harga/biaya meningkat, maka nilai IRI juga akan meningkat. Nilai untuk matrik korelasi SDI sama dengan nilai IRI adalah positif terhadap nilai biaya/harga, berbeda dengan nilai untuk VC Ratio menghasilkan nilai negatif terhadap nilai harga/biaya yang diartikan bahwa adalah meningkatnya biaya akan mengakibatkan berkurangnya nilai VC Ratio. Nilai signifikan $\leq 0,05$, pada uji – F Ringroad Utara-barat $0,00 \leq 0,05$. Hasil dari uji – t Ring Road Utara-Barat memperlihatkan bahwa nilai yang signifikan adalah nilai uji dari IRI yaitu $0,028 \leq 0,05$ yang berarti bahwa IRI mempengaruhi biaya kerusakan jalan. Nilai SDI dan VC Ratio dianggap tidak mempengaruhi sehingga harus dibuang dari model.
2. Ring Road Selatan, Nilai koefisien korelasi R Ring Road Selatan 0,997 yang berarti bahwa antara seluruh faktor (variabel) ketertarikan atau hubungan

biaya kerusakan jalan terhadap SDI, IRI, dan VC ratio yang dapat dijelaskan sebesar 99,7%. Koefisien determinan (R^2) menunjukkan bahwa 99,4% sumbangan seluruh variabel bebas (SDI, IRI, VC Ratio) menentukan perubahan naik turunnya harga/biaya pemeliharaan jalan dan 6% ditentukan oleh faktor (variabel) lain yang tidak dimasukkan kedalam model. Nilai matrik korelasi antar harga/biaya dan IRI adalah positif sehingga dapat dikatakan jika harga/biaya meningkat, maka nilai IRI juga akan meningkat. Nilai untuk matrik korelasi SDI sama dengan nilai IRI adalah positif terhadap nilai biaya/harga, berbeda dengan nilai untuk VC Ratio menghasilkan nilai negatif terhadap nilai harga/biaya yang diartikan meningkatnya biaya akan mengakibatkan berkurangnya nilai VC Ratio. Nilai signifikan $\leq 0,05$, pada uji – F Ringroad Selatan $0,00 \leq 0,05$. Hasil dari uji – t Ring Road Selatan memperlihatkan bahwa nilai yang signifikan adalah nilai uji dari SDI $0,00 \leq 0,05$ dan VC Ratio yaitu $0,001 \leq 0,05$ yang berarti bahwa SDI dan VC Ratio mempengaruhi biaya kerusakan jalan. Dalam model ini IRI harus dibuang dari model, karena tidak mempengaruhi biaya pemeliharaan.

3. Ring Road Gabungan (Utara-barat dan Selatan), nilai koefisien korelasi R Ring Road gabungan (Utara-Barat dan Selatan) adalah 0,820 yang berarti bahwa antara seluruh faktor (variabel) ketertarikan atau hubungan biaya kerusakan jalan terhadap SDI, IRI, dan VC ratio yang dapat dijelaskan sebesar 82% dan koefisien determinan R^2 hasil gabungan utara-barat dan selatan menunjukkan bahwa 63,5% sumbangan seluruh variabel yang dapat mempengaruhi biaya pemeliharaan dan 36,5% ditentukan oleh variabel

(faktor) lain yang tidak dimasukkan ke dalam model. Nilai matrik korelasi antara harga/biaya dan IRI adalah positif sehingga dapat dikatakan jika harga/biaya meningkat, maka nilai IRI juga akan meningkat. Nilai untuk matrik korelasi SDI sama dengan nilai IRI adalah positif terhadap nilai biaya/harga, berbeda dengan nilai untuk VC Ratio menghasilkan nilai negatif terhadap nilai harga/biaya yang diartikan meningkatnya biaya akan mengakibatkan berkurangnya nilai VC Ratio. Nilai signifikan $\leq 0,05$, pada uji – F Ringroad Selatan $0,00 \leq 0,05$. Uji-t yang diperoleh dari hasil gabungan Ring Road (Utara-Barat) variabel yang mempengaruhi biaya adalah SDI yaitu $0,011 \leq 0,05$. Ini berarti SDI yang signifikan dengan biaya, sehingga variabel IRI dan VC Ratio dianggap tidak mempengaruhi biaya pemeliharaan jalan dan harus dibuang dari model.

Jadi dapat disimpulkan bahwa waktu yang tepat untuk memprediksi pemeliharaan rutin jalan adalah ketika $SDI < 50$ dan nilai IRI antara 4 – 8 m/Km. Lokasi penelitian yang ditentukan dan lokasi penelitian sebagai pembandingan memiliki persamaan model yang berbeda-beda. Meskipun nilai R^2 Ring Road Selatan yang dihasilkan lebih tinggi, bukan berarti model dikatakan terbaik mengingat data yang dimiliki Ring Road Selatan lebih sedikit. Jumlah data yang dimiliki oleh Ring Road gabungan (Utara-Barat dan Selatan) lebih banyak karena merupakan gabungan kedua Ring Road. Model pembandingan, Ring Road gabungan (Utara-Barat dan Selatan) yang mendekati model penelitian. Dari persamaan model yang diperoleh, nilai yang mempengaruhi biaya pemeliharaan jalan untuk

Ring Road Utara-Barat adalah IRI. Hasil analisa dan pembahasan, persamaan model dapat membantu mengurangi biaya tinggi secara efektif dan efisien.

5.2. Saran

Beberapa saran yang dapat diusulkan berdasarkan keseluruhan hasil penelitian, sebagai berikut:

1. Penelitian ini dapat lebih dikembangkan dengan jumlah data yang memadai, akurat dan terpercaya survei dan pembuatannya. Data yang memadai, akurat dan terpercaya akan membantu penelitian untuk memprediksi biaya pemeliharaan jalan dimasa yang akan datang mengingat faktor distribusi kerusakan jalan yang besar seperti pertumbuhan kendaraan yang pesat dan cuaca yang gampang berubah.
2. Selain hal diatas penelitian berikutnya dapat dikembangkan dengan bantuan program komputer dari hasil survei kerusakan jalan berdasarkan tingkat pertumbuhan kendaraan dan cuaca. Dilakukan pemantauan secara terus menerus dengan komputer, sehingga jalan tidak sampai mengalami perbaikan secara berkala dan biaya untuk pemeliharaan jalan tidak mahal.

DAFTAR PUSTAKA

- Degarmo, E.P., Sullivan, W.G., Bontadelli, J. A., Wicks, E. M., 1999, *Ekonomi Teknik, Engineering economy*, tenth edition.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, 2000, *Survai Kondisi Jalan*, Departemen Pekerjaan Umum.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, 1990, *Tata Cara Penyusunan Program Pemeliharaan Jalan*, Departemen Pekerjaan Umum.
- Hardiani, N.P., 2008, *Kajian Perkerasan Lentur*, Tesis, FTUI, Jakarta
- Hutchinson, B.G., 1974, *Principles Of Urban Transport Systems Planning*, Washington D.C.
- Kodoatie, R.J., 2005, *Pengantar Manajemen Infrastruktur*, Edisi Revisi, Pustaka Pelajar, Yogyakarta
- Miro, F., 2005, *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa*, Perencana, dan Praktisi, Erlangga, Jakarta.
- Morlok, E. K., 1978, *Pengantar teknik dan perencanaan transportasi*, Erlangga, Jakarta Pusat.
- Munawar, A., 2004, *program Komputer untuk analisis lalu lintas*, Beta Offset, Yogyakarta.
- Saleh, S.M., Tamin, O.Z., Sjafruddin, A., Frazila, R. B., 2009, *Pengaruh Muatan Truk berlebihan Terhadap Biaya Pemeliharaan Jalan*, Jurnal Transportasi, 9 Vol.
- Suharjanto.,2010, *Kajian Pengaku Badan (WEB-Stiffener) untuk Mengatasi WEB-Post Buckling pada Balok Baja cellular Tampang-I*, Jurnal Teknik Sipil, Volume 11, Nomor 1, Yogyakarta
- Tamin, O.Z., 2005, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Edisi Kedua, ITB, Bandung

LAMPIRAN



CV. PRIMA CIPTA RARSA

serviens in lumine veritatis

PAKET - 1
SURVEY IRMS DAN BMS JALAN NASIONAL
PROGRAMME REPORT

Laporan Akhir

BINA MARGA - RIMS

INTERUPSIAN ROAD MANAGEMENT SYSTEM

CENTRAL DATABASE

Province

DI - YOGYAKARTA

SUBLINK REPORT

19 May 20

Link Est	From Km	To Km	OT Km	Length Km	Road Type	Surf Type	Carriage Way Width m	Right m	Left m	Shoulder Width m	Land Use %	SOI	SAC	AADT	PCR Rate	ER Cap Rate	Vc Ratio	Rel Eng
	km	km	km	km			m	right	m	m	Urban							
Link : 26 006 11 A. CHUDORI (WATES)																		
0000				0.368	22UD	AC	6.8	11.0	1.1	1.1	87%	F	23	2.4	8,006	1021	2070	0.38 F
Link : 26 007 TOYAH - KARANG NONGHO																		
0001				10.857	22UD	AC	7.1	3.5	2.0	2.0	83%	F	41	3.9	7,990	1047	2892	0.35 F
0002				0.234	22UD	AC	9.7	3.5	2.1	2.1	26%	F	41	1.6	7,890	810	3545	0.26 F
0003				0.561	22UD	AC	11.0	3.5	0.3	0.3	18%	F	41	2.4	7,900	918	3291	0.26 F
Link : 26 015 YOGYAKARTA - PIRINGAN																		
0110				0.963	22UD	AC	9.3	4.0	1.0	1.0	100%	F	47	3.7	8,915	1040	3136	0.32 F
0111				3.244	21UD	AC	9.2	3.4	1.0	1.0	100%	F	47	2.9	8,915	1083	3240	0.34 G
0112				1.406	22UD	AC	12.5	3.4	0.5	0.5	100%	F	47	3.9	8,915	1046	3274	0.32 G
0113				3.954	22UD	AC	8.8	4.0	1.2	1.2	71%	F	47	2.8	8,915	893	3113	0.29 F
Link : 26 017 1 PIRINGAN - BTS DUKUNG KIDUL																		
0140				4.059	22UD	AC	7.4	4.1	0	0	21%	F	43	4.9	7,325	1140	3077	0.38 F
Link : 26 017 2 BTS BAHASA - GADINGS																		
0143				1.121	22UD	AC	6.4	2.5	0.5	0.5	83%	H	0	4.5	7,400	960	2017	0.37 G
0144				0.303	22UD	AC	6.8	2.0	1.0	1.0	11%	H	0	4.5	7,400	960	2068	0.36 G
0145				12.620	22UD	AC	7.8	2.9	0.9	0.9	57%	F	0	3.7	7,400	964	3840	0.34 G
0146				0.283	22UD	AC	7.8	4.1	1.8	1.8	75%	F	41	7.1	7,400	1129	2973	0.38 F
Link : 26 018 GADINGS - GLE D A S																		
0147				5.129	22UD	AC	7.8	2.8	1.1	1.1	88%	F	0	3.2	7,159	1114	2924	0.38 G
Link : 26 019 GLEONGWONGSARI (WONGSARI) - WONGSARI																		
0148				0.748	22UD	AC	7.0	4.1	1.0	1.0	52%	F	8	3.5	1,274	267	2848	0.01 F
Link : 26 019 11 J. AGUS SALIR (WONGSARI)																		
0149				2.183	22UD	AC	10.0	4.2	0	0	100%	F	35	4.5	5,260	864	3418	0.25 F
Link : 26 019 12 J. BRIGJEN KATAMBO (WONGSARI)																		
0150				8.865	22UD	AC	11.2	3.9	0	0	100%	F	40	4.2	5,006	808	3410	0.25 F
Link : 26 025 MJUR - WATES																		
0180				3.796	22UD	AC	7.1	4.1	1.2	1.2	40%	F	37	4.5	7,500	1000	3080	0.32 F
Link : 26 028 11 J. KOL. SUGIHONO (WATES)																		
0181				0.387	22UD	AC	11.4	8.4	0.3	0.3	95%	F	40	4.4	7,884	814	3436	0.28 F
0182				0.307	22UD	AC	11.4	8.1	0	0	100%	F	50	3.6	7,884	940	3547	0.27 F
Link : 26 030 WONGSARI - DEPOSARI - BEMULUH - BEDOYO - DUWET																		
0190				4.981	22UD	AC	8.0	3.5	0.2	0.2	58%	F	5	4.4	3,811	796	2450	0.33 F
0191				6.186	22UD	AC	8.8	3.5	0.1	0.1	10%	F	5	4.8	3,811	776	2748	0.29 F
0192				16.947	22UD	AC	7.0	3.5	0.7	0.7	31%	F	5	3.7	3,811	853	2903	0.30 F
0193				2.859	22UD	AC	7.7	3.5	1.7	1.7	90%	F	5	4.1	3,811	775	3006	0.25 F
Link : 26 030 11 J. SUGIOPRANOTO (WONGSARI)																		
0194				1.327	420	AC	11.5	3.0	0	0	100%	F	40	4.3	5,189	1121	6091	0.18 F
Link : 26 038 J. ARTERI UTARA + BARAT (YOGYAKARTA)																		
0218				0.308	21UD	AC	7.2	2.3	0.2	0.2	90%	F	2	5.1	14,204	1917	3380	0.57 G
0219				3.818	21UD	AC	7.7	2.2	0	0	90%	F	2	5.1	14,204	1917	3421	0.55 G
0220				0.506	21UD	AC	8.1	2.3	0	0	90%	F	2	5.0	14,204	1917	3725	0.52 G
0221				0.704	21UD	AC	8.8	2.8	0	0	90%	F	2	5.1	14,204	1917	3305	0.58 G
0222				1.603	21UD	AC	7.3	2.6	0	0	90%	F	2	5.1	14,204	1917	3197	0.56 G
0223				1.846	21UD	AC	7.7	2.8	0.1	0.1	90%	F	2	5.1	14,204	1917	3468	0.55 G
0224				0.198	21UD	AC	8.1	2.5	0	0	90%	F	2	5.1	14,204	1917	3520	0.55 G
0225				1.750	21UD	AC	7.4	3.3	0.2	0.2	82%	F	2	4.9	14,204	1938	3645	0.53 F
0226				18.942	21UD	AC	7.8	3.3	0	0	70%	F	2	4.8	14,204	1876	4107	0.46 F
0227				0.879	21UD	AC	8.0	3.3	0	0	90%	F	2	5.0	14,204	1917	3631	0.53 F

INTERURBAN ROAD MANAGEMENT SYSTEM CENTRAL DATABASE										Provinsi : 26-DK.YOGJA											
Link id	From Set	To Set	OL Km	OL Set	Length Km	Road Type	Surf Type	Carriage Way Width	Way Wd	Shoulder Left	Shoulder Right	Land Use	Ter nam	SOI	INC	AAOT	PCB Hour	ER Hour	Cap Ratio	Vi Ratio	Rating
Link : 26 035 J. ARTERI UTARA + BARAT (YOGYAKARTA)																					
0228			0.291		2110	AC		7.3	3.6	0.7	0.7	80%	F	2	5.1	14,304	1017	3303	0.58	F	
0229			0.774		2110	AC		7.8	5.7	0.3	0.3	80%	F	2	5.1	14,304	1017	3400	0.56	F	
0230			0.293		2110	AC		8.0	3.8	0	0	80%	F	2	5.1	14,304	1017	3400	0.55	F	
Link : 26 036 J. ARTERI UTARA (YOGYAKARTA)																					
0231			0.673		420	AC		21.4	3.5	0	0	100%	F	5	4.9	22,475	3101	7000	0.45	F	
Link : 26 037 J. ARTERI SELATAN (YOGYAKARTA)																					
0232			0.290		420	AC		9.2	3.5	0	0	90%	F	5	5.1	7,808	1201	4500	0.26	F	
0233			1.362		420	AC		10.4	3.7	0	0	87%	F	5	4.2	7,808	1182	5300	0.22	F	
0234			0.290		420	AC		11.0	3.7	0	0	90%	F	5	5.1	7,808	1201	5400	0.22	F	
0235			0.290		420	AC		12.2	3.7	0	0	90%	F	5	5.1	7,808	1201	5800	0.20	F	
0236			26.542		420	AC		22.0	3.7	0.7	0.2	40%	F	5	4.4	7,808	1158	8800	0.10	F	





BINA BARGA - RIMS
INTERURBAN ROAD MANAGEMENT SYSTEM
CENTRAL DATABASE

SUBLINK REPORT

5-Jun-10

Province : 26-DI.YOGJA

Link id	OF Set	OF To	OF Set	Length km	Road Type	Surf Type	Carriage Way Width m	IR	Shoulder Width Left m	Shoulder Width Right m	Land Use %	SOI	SNC	AADT	PCE Hour	Est Cap Hour	Vc Ratio	Rat ing
0001 KARANG NONGRO (BTS. PROV. JATENG) - TOYA																		
				1.188	20UD	AC	7.0	4.9	2.0	2.0	75% F	25	5.1	8,371	1088	3034	0.36	F
				0.133	20UD	AC	7.0	6.4	2.0	2.0	100% F	2	5.1	8,371	1088	3034	0.36	F
				0.000	20UD	AC	7.0	7.3	2.0	2.0	100% F	27	5.1	8,371	1088	3034	0.36	F
				4.207	20UD	AC	7.0	5.6	2.0	2.0	87% F	32	5.1	8,371	1088	3034	0.36	F
				1.057	20UD	AC	7.0	6.6	2.0	2.0	100% F	27	5.1	8,371	1088	3034	0.36	F
				0.800	20UD	AC	7.0	5.1	2.0	2.0	82% F	27	5.1	8,371	1088	3034	0.36	F
				1.080	20UD	AC	7.0	6.6	2.0	2.0	100% F	2	5.1	8,371	1088	3034	0.36	F
				0.812	20UD	AC	7.0	4.7	2.0	2.0	100% F	2	5.1	8,371	1088	3034	0.36	F
0002 TOYA - BTS. KOTA WATES																		
				0.600	20UD	AC	7.0	4.9	2.0	2.0	75% F	5	5.1	8,305	1084	3033	0.36	F
				1.000	20UD	AC	7.0	5.2	2.0	2.0	81% F	5	5.1	8,305	1084	3033	0.36	F
				0.441	20UD	AC	7.0	5.3	2.0	2.0	100% F	5	5.1	8,305	1084	3033	0.36	F
				0.240	20UD	AC	7.0	5.3	2.0	2.0	100% F	85	5.1	8,305	1084	3033	0.36	F
				0.330	20UD	AC	7.0	5.3	2.0	2.0	100% F	49	5.1	8,305	1084	3033	0.36	F
				0.600	20UD	AC	7.0	4.3	2.0	2.0	100% F	45	5.1	8,305	1084	3033	0.36	F
				1.000	20UD	AC	7.0	4.8	2.0	2.0	100% F	49	5.1	8,305	1084	3033	0.36	F
				0.535	20UD	AC	7.0	5.6	2.0	2.0	100% F	95	5.1	8,305	1084	3033	0.36	F
0003 JLN. CHUDOH (WATES)																		
				0.600	20UD	AC	7.0	5.4	0	0	100% F	0	5.1	8,127	1082	2987	0.37	F
BTS. KOTA WATES - MLIR																		
				1.849	20UD	AC	7.0	5.7	2.0	2.0	44% F	6	5.1	8,524	1210	3154	0.38	F
				0.151	20UD	AC	7.0	5.7	2.0	2.0	0% F	59	5.1	8,524	1210	3154	0.38	F
				1.205	20UD	AC	7.0	8.7	2.0	2.0	39% F	89	5.1	8,524	1210	3154	0.38	F
				0.308	20UD	AC	7.0	5.3	2.0	2.0	100% F	89	5.1	8,524	1210	3154	0.38	F
0004 JLN. KOL. SUGIYONO (WATES)																		
				0.560	20UD	AC	10.0	8.1	0	0	100% F	73	5.1	8,667	1022	3057	0.26	F
MLIR - SENTOLO																		
				0.600	20UD	AC	7.0	7.1	2.0	2.0	100% F	21	5.1	8,789	1029	2972	0.41	F
				1.400	20UD	AC	7.0	4.8	1.3	1.3	100% F	21	5.1	8,789	1029	2972	0.42	F
				0.916	20UD	AC	7.0	5.7	1.0	1.0	100% F	21	5.1	8,789	1029	2972	0.42	F
				0.882	20UD	AC	11.6	8.9	1.0	1.0	100% F	21	5.1	8,789	1029	3002	0.29	F
				0.883	20UD	AC	11.6	8.5	1.0	1.0	100% F	21	5.1	8,789	1029	3002	0.29	F
				0.517	20UD	AC	9.0	8.2	2.0	2.0	75% F	21	5.1	8,789	1029	3010	0.29	F
				2.695	20UD	AC	9.0	4.6	2.0	2.0	82% F	21	5.1	8,789	1029	3055	0.29	F
0005 SENTOLO - BTS. KAB. SLEMAN																		
				0.800	20UD	AC	7.0	8.0	2.0	2.0	75% F	5	5.0	8,332	1196	3052	0.38	P
				0.446	20UD	AC	7.0	8.7	2.0	2.0	79% F	5	5.0	8,332	1196	3052	0.39	F
0006 BTS. KAB. KULON PROGO - YOGYAKARTA																		
				1.200	40D	AC	10.0	4.5	0	0	100% F	27	4.8	8,929	1118	5550	0.20	F
				1.300	40D	AC	10.0	5.1	0	0	87% F	37	4.8	8,929	1118	5550	0.20	F
				3.418	40D	AC	10.0	8.5	0.5	0.5	100% F	30	4.8	8,929	1118	5550	0.20	F
				0.800	40D	AC	10.0	8.0	0	0	100% F	30	4.8	8,929	1118	5550	0.20	F
				2.200	40D	AC	10.0	7.4	0	0	86% F	37	4.8	8,929	1118	5550	0.20	F
				2.800	40D	AC	10.0	5.7	0.5	0.5	90% F	37	4.8	8,929	1118	5550	0.20	F
0007 JLN. BATAS KOTA - PELEM QURH (GAMPING)																		
				0.827	20UD	AC	7.0	5.1	2.0	2.0	100% F	27	5.0	8,883	1201	3041	0.30	F
				1.200	20UD	AC	7.0	5.8	2.0	2.0	100% F	27	5.0	8,883	1201	3041	0.30	F
				0.200	20UD	AC	7.0	6.7	2.0	2.0	100% F	27	5.0	8,883	1201	3041	0.30	F
0007 JALAN ARTENI SELATAN (YOGYAKARTA)																		
				4.800	60D	AC	14.0	6.2	0.1	0.1	75% F	30	4.6	8,075	1152	7448	0.15	F
				2.110	60D	AC	14.0	5.3	0.1	0.1	80% F	20	4.6	8,075	1152	7448	0.15	F
				1.400	60D	AC	14.0	4.1	0	0	100% F	20	4.6	8,075	1152	7448	0.15	F
				2.400	60D	AC	14.0	5.7	0.5	0.5	100% F	20	4.6	8,075	1152	7448	0.15	F

Terrain: P - Flat, R - Rolling, H - Hilly

Condition Rating (RC, AADT): G - Good, F - Fair, P - Poor, B - Bad

Page 1 of 4



SINA MARGA - IRMS
INTERKURSI F. JADWAL MANAGEMENT SYSTEM
CENTRAL DATABASE

SUBLINK REPORT

5-JUL-15

Province 26-DI.YOGJA

Link	Off	Km	Off	Length	Road	Surf	Carriage	Way	Shoulder	Width	Land	Top	SDI	SNC	AADT	PCE	EF	Cap	Vs	Rat
and	Set	To	Set	km	Type	Type	Width	(R)	Left	Right	Use	rain			Hour	Hour	Hour	Hour	Rating	Ing
km		km					m	m/m	m	m	U/lan									
0007 11 JALAN ARTERI SELATAN (YOGYAKARTA)																				
				1.200	62D	AC	14.0	7.5	0.5	0.5	50%	F	20	4.5	8,075	1152	7446	0.15	F	
				0.600	62D	AC	14.0	8.5	0	0	0%	F	20	4.5	8,075	1152	7446	0.15	P	
0008 YOGYAKARTA - PYUNGAN																				
				0.600	21UD	AC	8.5	4.4	1.0	1.0	100%	F	9	5.1	9,276	1001	3244	0.31	F	
				5.100	21UD	AC	8.5	5.2	0.4	0.4	100%	F	9	5.1	9,276	1001	3244	0.31	F	
				1.800	21UD	AC	8.5	5.7	1.0	1.0	100%	F	9	5.1	9,276	1001	3244	0.31	F	
				1.400	21UD	AC	8.5	4.7	1.0	1.0	100%	F	9	5.1	9,276	1001	3244	0.31	F	
0009 PYUNGAN - BTS KAS GUNUNG KIDUL																				
				0.600	21UD	AC	7.0	5.4	0	0	0%	F	10	4.9	7,450	1159	2901	0.40	F	
				0.800	21UD	AC	7.0	6.1	0	0	0%	F	10	4.9	7,450	1159	2901	0.40	F	
				1.600	21UD	AC	7.0	7.2	0	0	0%	F	10	4.9	7,450	1159	2901	0.40	F	
				0.600	21UD	AC	7.0	5.8	0	0	0%	F	10	4.9	7,450	1159	2901	0.40	F	
0010 BTS KAS BANTUL - GADONG																				
				1.200	21UD	AC	7.0	5.4	0	0	50%	F	11	4.9	7,596	1148	2901	0.40	F	
				3.400	21UD	AC	7.0	5.5	1.1	1.1	62%	F	11	4.9	7,596	1148	2901	0.38	F	
				0.600	21UD	AC	7.0	7.8	0	0	100%	F	11	4.9	7,596	1148	2901	0.40	F	
				0.000	21UD	AC	7.0	8.0	0	0	88%	F	11	4.9	7,596	1148	2901	0.40	F	
				6.870	21UD	AC	7.0	6.3	1.1	1.1	72%	F	11	4.9	7,596	1148	2901	0.38	F	
				0.600	21UD	AC	7.0	8.0	1.0	1.0	37%	F	11	4.9	7,596	1148	2901	0.38	F	
0011 GADONG - GLEDAG																				
				2.200	21UD	AC	7.0	4.7	1.0	1.0	82%	F	17	4.9	7,596	1151	2925	0.39	F	
				1.000	21UD	AC	7.0	5.7	1.0	1.0	100%	F	17	4.9	7,596	1151	2925	0.39	F	
				1.400	21UD	AC	7.0	5.1	1.0	1.0	100%	F	17	4.9	7,596	1151	2925	0.39	F	
				6.600	21UD	AC	7.0	6.4	1.0	1.0	100%	F	17	4.9	7,596	1151	2925	0.39	F	
0012 GLEDAG - WONOSARI (LINGKAR UTARA WONOSARI)																				
				3.400	21UD	AC	7.0	6.1	1.0	1.0	94%	F	19	4.9	1,350	288	2915	0.10	F	
				5.610	21UD	AC	7.0	5.4	1.0	1.0	19%	F	19	4.9	1,350	288	2915	0.10	F	
				0.000	21UD	AC	7.0	4.9	1.0	1.0	37%	F	19	4.9	1,350	288	2915	0.10	F	
0013 LINGKAR SELATAN WONOSARI																				
				0.600	21UD	AC	7.0	10.0	2.0	2.0	100%	F	19	4.1	672	174	3001	0.06	F	
				2.171	21UD	AC	7.0	7.6	2.0	2.0	100%	F	19	4.1	672	174	3001	0.06	F	
				1.600	21UD	AC	7.0	8.4	2.0	2.0	100%	F	19	4.1	672	174	3001	0.06	F	
				1.000	21UD	AC	7.0	8.9	2.0	2.0	100%	F	19	4.1	672	174	3001	0.06	F	
				0.400	21UD	AC	7.0	11.7	2.0	2.0	100%	F	19	4.1	672	174	3001	0.06	F	
0014 BTS KOTA WONOSARI - NGEPLOSARI - PACUCAN																				
				2.600	21UD	AC	7.2	5.7	1.2	1.2	100%	F	20	4.8	4,180	980	2916	0.34	F	
				2.991	21UD	AC	7.2	4.3	1.5	1.5	82%	F	17	4.8	4,180	980	2916	0.34	F	
				3.040	21UD	AC	7.2	4.9	1.0	1.0	100%	F	21	4.8	4,180	980	2916	0.34	F	
				16.424	21UD	AC	7.2	5.2	0.5	0.5	33%	F	21	4.8	4,180	980	2916	0.34	F	
0014B JLN SUGIOPRANOTO (WONOSARI)																				
				1.000	42D	AC	13.2	4.8	0	0	100%	F	5	4.3	5,414	1188	6895	0.18	F	
				0.440	42D	AC	13.2	5.0	0	0	100%	F	5	4.3	5,414	1188	6895	0.18	F	
0014 TEMPELSALAM (BTS PROV. JATENG) - BTS																				
				1.388	42D	AC	14.0	5.2	1.0	1.0	100%	F	15	4.8	10,187	2465	7182	0.34	F	
				1.800	42D	AC	14.0	8.1	1.0	1.0	100%	F	15	4.8	10,187	2465	7182	0.34	F	
				3.300	42D	AC	14.0	6.8	1.0	1.0	100%	F	15	4.8	10,187	2465	7182	0.34	F	
				1.200	42D	AC	14.0	5.8	1.0	1.0	100%	F	15	4.8	10,187	2465	7182	0.34	F	
0014 JLN PEMUDA (SLEMAN)																				
				1.000	42D	AC	14.0	5.0	2.0	2.0	100%	F	11	4.9	20,485	3219	7333	0.46	F	
				1.600	42D	AC	14.0	4.4	0.6	0.6	100%	F	11	4.9	20,485	3219	7333	0.46	F	
				1.722	42D	AC	14.0	4.8	0	0	100%	F	11	4.9	20,485	3219	7333	0.46	F	
				0.678	42D	AC	14.0	4.8	0	0	100%	F	30	4.9	20,485	3219	7333	0.46	F	
				0.600	42D	AC	14.0	6.0	1.0	1.0	87%	F	30	4.9	20,485	3219	7333	0.46	F	

Tegap: F - Flat, R - Rolling, H - Hwy

Condition Rating (RW, AADT) G - Good, F - Fair, P - Poor, B - Bad

Page 2 of 4



BINA MARGA - WMC
INTERURBAN ROAD MANAGEMENT SYSTEM
CENTRAL DATABASE

SUBLINK REPORT

5-Jul-18

Province : DS- DI YOGJA

Link id	OS Set	Fin To	Off Set	Length km	Road Type	Surf Type	Carriage Way Width (m)	Shoulder Width Left	Shoulder Width Right	Land Use	Ter	SDI	SNCR	AADT Hour	PCE Hour	ET Hour	V ₂ Rate	Rat ing
				km			m	m	m	Urban								
0015	11	JLN. PEMUDA (SLEMAN)		1.711	40D	AC	14.0	0.9	1.5	1.5	75%	F	30	4.9	20,485	3219	7118	0.45 P
0016		BTS KOTA SLEMAN - BTS KOTA YOGYAKARTA		1.800	40UD	AC	14.0	4.4	0	0	75%	F	18	4.9	22,584	3821	6252	0.45 F
				4.944	40UD	AC	14.0	5.2	0	0	84%	F	18	4.9	22,584	3821	6252	0.45 F
0018	11	JLN. PRAMUKA (SLEMAN)		0.900	40D	AC	14.0	5.1	2.8	2.0	88%	F	21	4.9	22,173	3199	7235	0.44 F
				0.458	40D	AC	14.0	7.1	2.0	2.0	75%	F	21	4.9	22,173	3199	7235	0.44 F
0019	12	JLN. WISUDIN SUDIRO HUSODO (SLEMAN)		0.770	40D	AC	14.0	4.4	0	0	100%	F	17	4.9	22,831	3203	7030	0.46 F
0020	10	BTS KOTA - SP. JOMBODI (YOGYAKARTA)		1.400	40UD	AC	7.0	6.1	2.2	2.0	100%	F	20	4.9	22,470	2705	3408	0.70 P
				0.911	40UD	AC	7.0	5.8	2.0	2.0	100%	F	20	4.9	22,470	2705	3408	0.70 F
0017	11	JALAN ARTERI UTARA BAPAT (YOGYAKARTA)		3.000	60D	SS	14.0	6.4	0	0	0%	F	35	4.7	14,557	1836	7769	0.24 P
				1.800	60D	SS	14.0	7.1	0	0	0%	F	35	4.7	14,557	1836	7769	0.24 P
				1.400	60D	SS	14.0	5.7	0	0	0%	F	30	4.7	14,557	1836	7769	0.24 F
				0.800	60D	SS	14.0	6.6	0	0	0%	F	17	4.7	14,557	1836	7769	0.24 F
				1.300	60D	SS	14.0	5.7	0	0	0%	F	17	4.7	14,557	1836	7769	0.24 F
				0.400	60D	SS	14.0	9.2	0	0	0%	F	17	4.7	14,557	1836	7769	0.24 P
0018	11	JLN. ARTERI UTARA (YOGYAKARTA)		0.500	60D	SS	14.0	5.8	0	0	0%	F	18	4.8	33,812	4755	7464	0.84 F
				0.001	60D	SS	14.0	5.3	0	0	0%	F	18	4.8	33,812	4755	7464	0.84 F
0019		JAKTI (YOGYAKARTA) - PRAMBAHAN (BTS. PRO)		1.390	40D	AC	14.0	4.7	0	0	100%	F	8	4.8	20,257	2149	6849	0.40 F
				5.000	40D	AC	14.0	5.1	0	0	100%	F	8	4.8	20,257	2149	6849	0.40 F
				0.000	40D	AC	14.0	3.8	0	0	100%	F	8	4.8	20,257	2149	6849	0.40 F
				2.400	40D	AC	14.0	4.0	0	0	100%	F	8	4.8	20,257	2149	6849	0.40 F
				0.600	40D	AC	14.0	6.0	0	0	100%	F	8	4.8	20,257	2149	6849	0.40 F
0019	11	BTS KOTA YOGYAKARTA - JAKTI (YOGYAKARTA)		2.094	40D	AC	14.0	4.8	1.8	1.8	100%	F	20	4.8	18,941	3164	7102	0.45 F
0020		YOGYAKARTA - BTS KOTA BANTUL		1.000	20UD	AC	10.0	5.1	1.5	1.5	100%	F	5	4.5	7,312	509	3298	0.13 F
				0.742	20UD	AC	10.0	4.8	0.8	0.8	100%	F	5	4.5	7,312	509	3131	0.16 F
				0.262	20UD	AC	10.0	6.1	1.0	1.0	100%	F	5	4.5	7,312	509	3145	0.16 F
				0.808	20UD	AC	11.0	6.1	2.0	2.0	100%	F	5	4.5	7,312	509	3506	0.15 F
				0.800	20UD	AC	11.0	7.2	1.5	1.5	100%	F	5	4.5	7,312	509	3298	0.12 F
				1.400	20UD	AC	11.0	5.8	1.0	1.0	100%	F	5	4.5	7,312	509	3145	0.16 F
				0.457	20UD	AC	11.0	4.5	1.0	1.0	100%	F	5	4.5	7,312	509	3145	0.16 F
				1.183	20UD	AC	10.0	5.5	0.5	0.5	100%	F	5	4.5	7,312	509	3070	0.17 F
0020	11	JLN. PEMUDA (BANTUL)		1.200	20UD	AC	8.0	6.2	2.1	2.1	89%	F	19	4.6	2,277	855	2625	0.30 F
				0.809	20UD	AC	8.0	7.7	2.0	2.0	100%	F	18	4.6	2,277	855	2589	0.30 F
0020	12	JLN. KDL. SUGIYONO (BANTUL)		1.360	20UD	AC	8.0	6.2	2.0	2.0	21%	F	5	4.0	2,362	853	2604	0.35 F
0020	10	JLN. BRIJEN KATAMBO (BANTUL)		1.761	20UD	AC	8.0	6.8	2.3	2.3	84%	F	5	4.5	3,209	843	2688	0.31 F
0020	10	JLN. P. SENOPATI (BANTUL)		1.800	20UD	AC	11.0	5.2	2.0	2.0	100%	F	5	4.8	7,680	826	3506	0.24 F
0020		BANTUL - SP. WEDEN		0.600	20UD	AC	10.0	6.8	1.5	1.5	100%	F	11	4.5	1,744	527	2230	0.20 F
				1.083	20UD	AC	10.0	5.5	1.7	1.7	100%	F	11	4.0	1,744	687	3483	0.20 F
				0.317	20UD	AC	8.0	5.5	1.5	1.5	75%	F	11	4.0	1,744	871	2273	0.43 F
				0.600	20UD	AC	8.0	6.0	1.5	1.5	75%	F	11	4.0	1,744	871	2273	0.43 F

Source: C, Data: R, Rating: H - 100%

Condition Rating (IRI, AADT): G - Good, F - Fair, P - Poor, S - Bad

Page 3 of 4