

Studi Kasus Kerusakan Jalan Simpang Akhirat Menggunakan Metode Bina Marga (*Road Management System*)

Rahmat Dzakwan Farras^{1*}, Hamdeni Medriosa², Angelalia Roza³, Agri Americo Agamuddin⁴

^{1*}Mahasiswa Teknik Sipil Institut Teknologi Padang, Padang, E-mail: 2019210104.rahmat@itp.ac.id

²Teknik Sipil Institut Teknologi Padang, Padang.

³Teknik Sipil Institut Teknologi Padang, Padang.

⁴Pendidikan Teknik Bangunan Universitas Negeri Padang, Padang.

ABSTRACT

Roads are infrastructure that support economic development and play a very important role in the progress and development of a region. To maintain the road condition in proper performance, it is necessary to evaluate the condition of the road whether it is in good condition or needs an improvement programme for routine maintenance, periodic maintenance, road rehabilitation, and road reconstruction. This research aims to determine the type and level of damage to the road and provide recommendations for repairing the damage. The method used in this research is the Bina Marga Method, namely the Road Management System as an assessment system and parameters in determining the condition of the road. The road studied is the Simpang Akhirat road. On the Simpang Akhirat road, research was carried out along 1.1 km. Then obtained 1 road segment categorised as good, 7 road segments categorised as medium, 1 road segment categorised as lightly damaged, and 2 road segments categorised as heavily damaged. The highest SDI value is 258 and the lowest SDI value is 23. On the Simpang Akhirat road, 4 treatments are recommended, namely (1) periodic maintenance, (2) routine maintenance, (3) road rehabilitation and (4) road reconstruction.

Keywords : Road condition, type of damage, Bina Marga Method (Road Management System)

ABSTRAK

Jalan merupakan prasarana yang menunjang pembangunan ekonomi dan memegang peranan yang sangat penting dalam kemajuan dan pembangunan suatu wilayah. Untuk menjaga agar kondisi jalan pada performa yang layak maka perlu diadakan evaluasi kondisi pada jalan tersebut apakah dalam kondisi yang baik atau perlu adanya program peningkatan pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, rehabilitas jalan, maupun rekonstruksi jalan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui jenis dan tingkat kerusakan pada jalan serta memberikan rekomendasi perbaikan terhadap kerusakannya. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah Metode Bina Marga yaitu Road Management System sebagai sistem penilaian dan parameter dalam menentukan kondisi pada jalan. Jalan yang diteliti adalah jalan Simpang Akhirat. Pada jalan Simpang Akhirat dilakukan penelitian sepanjang 1,1 km. Lalu diperoleh 1 segmen jalan dikategorikan baik, 7 segmen jalan dikategorikan sedang, 1 segmen jalan dikategorikan rusak ringan, dan 2 segmen jalan dikategorikan rusak berat. Nilai SDI tertinggi adalah 258 dan nilai SDI terendah adalah 23. Pada jalan Simpang Akhirat direkomendasikan 4 penanganan, yaitu (1) pemeliharaan berkala, (2) pemeliharaan rutin, (3) rehabilitas jalan dan (4) rekonstruksi jalan.

Kata kunci : Kondisi jalan, Jenis Kerusakan, Bina Marga (Road Management System)

1. PENDAHULUAN

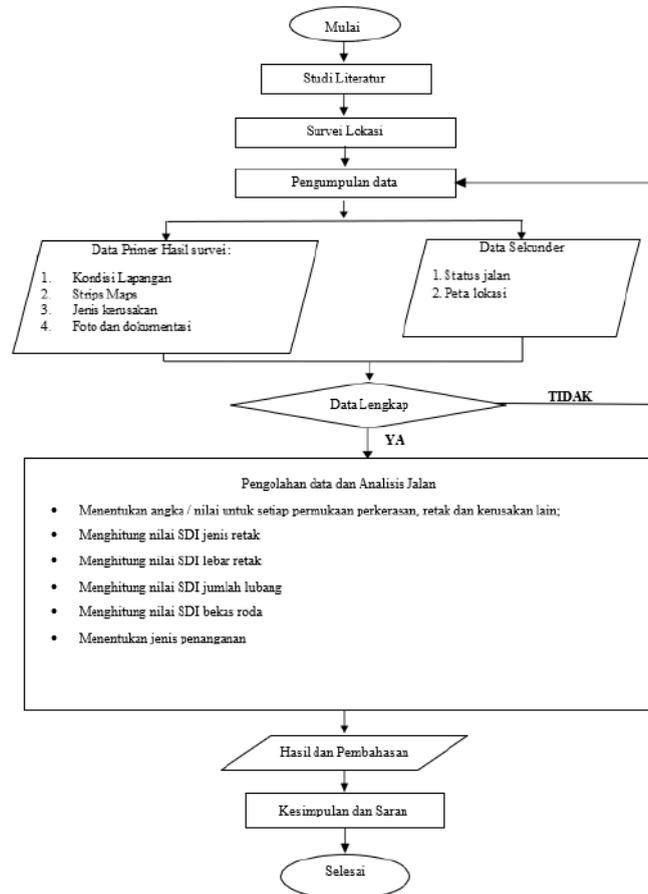
Jalan penting untuk pembangunan ekonomi dan wilayah. Indonesia perlu cara memenuhi kebutuhan masyarakat dalam beraktivitas ekonomi. Jalan adalah prasarana perhubungan darat yang meliputi semua bagian jalan dan perlengkapannya untuk lalu lintas. Jalan memiliki peranan penting dan mendukung distribusi barang dan jasa untuk pertumbuhan ekonomi. Namun, banyak yang menganggap kinerja jaringan jalan masih buruk. Jalan ini dinilai tidak memuaskan pengguna jalan dan kerusakan jalan akan meningkatkan biaya perbaikan dan operasional kendaraan. Penting dilakukan evaluasi dan penanganan ruas jalan setiap tahunnya.

2. METODOLOGI PENELITIAN

Metode Bina Marga akan digunakan untuk analisis kerusakan jalan berdasarkan faktor umur, kondisi tanah, beban kendaraan, kepadatan lalu lintas, dan faktor cuaca. Survei dan penilaian visual juga akan dilakukan.

2.1 Prosedur Penelitian

Berikut ini susunan pelaksanaan kegiatan penelitian diperlihatkan dalam diagram alir penelitian pada Gambar 1.



Gambar 1. Diagram alir metode penelitian

a. Pengumpulan Data

Adapun pendekatan untuk mendapatkan data – data dibutuhkan untuk menyelesaikan persoalan yang ada pada penelitian ini berupa:

1) Data Primer

Data primer adalah data yang secara langsung dapat diperoleh tanpa perantara berupa data mentah. Berdasarkan tujuan penelitian untuk menganalisa dan menentukan nilai kondisi pada jalan dengan metode Bina Marga, maka data – data yang diperlukan adalah:

a) Kondisi lapangan

Mahasiswa turun ke lapangan untuk memvisualisasikan kondisi lapangan yang dia jadikan sebagai tempat pengambilan data untuk memenuhi laporannya.

b) Jenis – jenis kerusakan

Berbagai macam jenis kerusakan yang terdapat di lapangan dengan berbagai macam level, ukuran, dan nilai.

c) Strips Maps

Menggambarkan kondisi lapangan yang kita teliti pada kertas strip maps sesuai visualisasi kita.

d) Foto – foto dokumentasi

Pengambilan gambar di lapangan sebagai bukti laporan mahasiswa dan untuk memenuhi keperluan data.

2) Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui pihak atau perantara yang telah mengumpulkan data. Berdasarkan tujuan penelitian untuk menganalisa dan menentukan nilai kondisi pada jalan dengan metode Bina Marga, maka data – data yang diperlukan adalah :

a) Status jalan

Menentukan golongan dari jalan yang kita teliti.

b) Peta lokasi

Peta area tempat kita melakukan penelitian.

b. Pengolahan Data dan Analisis Jalan

1. Menentukan nilai untuk setiap permukaan perkerasan, retak, dan kerusakan lain
2. Mahasiswa dapat memberikan nilai berdasarkan kerusakan yang telah divisualisasikan dalam penelitian di lapangan.
3. Menghitung nilai SDI jenis retak
4. Melakukan perhitungan terhadap nilai yang didapatkan dari keretakan pada jalan berdasarkan jenisnya dalam setiap segmen jalan.
5. Menghitung nilai SDI lebar retak
6. Melakukan perhitungan terhadap nilai yang didapatkan dari keretakan pada jalan berdasarkan lebarnya dalam setiap segmen jalan.

Tabel 1. Hasil pengamatan keretakan pada jalan

STA			Retak – Retak		
Dari	Ke	Panjang (M)	Jenis	Lebar	% Luas
			(1-4)	(1-4)	(1-4)
0+000	0+100	100	2	2	2
0+100	0+200	100	3	3	3
0+200	0+300	100	3	3	2
0+300	0+400	100	2	2	2
0+400	0+500	100	3	3	3
0+500	0+600	100	2	2	2
0+600	0+700	100	1	1	1
0+700	0+800	100	3	4	2
0+800	0+900	100	2	2	2
0+900	1+000	100	2	2	2
1+000	1+100	100	3	3	2

1) Menghitung nilai SDI jumlah lubang
Melakukan perhitungan terhadap nilai yang didapatkan dari jumlah lubang pada jalan dalam setiap segmen jalan.

2) Menghitung nilai SDI bekas roda
Melakukan perhitungan terhadap nilai yang didapatkan dari bekas roda pada jalan dalam setiap segmen jalan

Tabel 2. Hasil pengamatan kerusakan lain pada jalan

STA			Kerusakan Lain				
Dari	Ke	Panjang (M)	Jumlah Lubang	Ukuran Lubang	Bekas Roda	Kerusakan Tepi	
			(1-4)	(1-5)	(1-4)	L (1-3)	R (1-3)
0+000	0+100	100	3	4	1	2	2
0+100	0+200	100	3	2	1	2	2
0+200	0+300	100	2	4	1	2	1
0+300	0+400	100	4	5	2	3	3
0+400	0+500	100	4	5	2	3	3
0+500	0+600	100	3	5	1	3	3
0+600	0+700	100	3	3	2	1	1
0+700	0+800	100	3	2	1	1	1
0+800	0+900	100	3	3	1	1	1
0+900	1+000	100	3	2	1	1	1
1+000	1+100	100	3	2	1	1	1

3) Menentukan jenis penanganan
Selanjutnya mahasiswa menentukan jenis penanganan dari kerusakan jalan tersebut berdasarkan level kerusakan jalan beserta jenis – jenis kerusakannya.

Tabel 3. Jenis Penanganan

STA		Panjang (M)	Nilai SDI	Jenis Penanganan
Dari	Ke			
0+000	0+100	100	80	Pemeliharaan rutin
0+100	0+200	100	105	Rehabilitas jalan
0+200	0+300	100	23	Pemeliharaan berkala
0+300	0+400	100	233	Rekonstruksi jalan
0+400	0+500	100	258	Rekonstruksi jalan
0+500	0+600	100	80	Pemeliharaan rutin
0+600	0+700	100	78	Pemeliharaan rutin
0+700	0+800	100	85	Pemeliharaan rutin
0+800	0+900	100	80	Pemeliharaan rutin
0+900	1+000	100	80	Pemeliharaan rutin
1+000	1+100	100	83	Pemeliharaan rutin

c. Hasil Pembahasan

Analisa hasil pembahasan disini menggambarkan bagaimana output yang telah diteliti dari tahapan penelitian sebelumnya.

d. Kesimpulan dan Saran

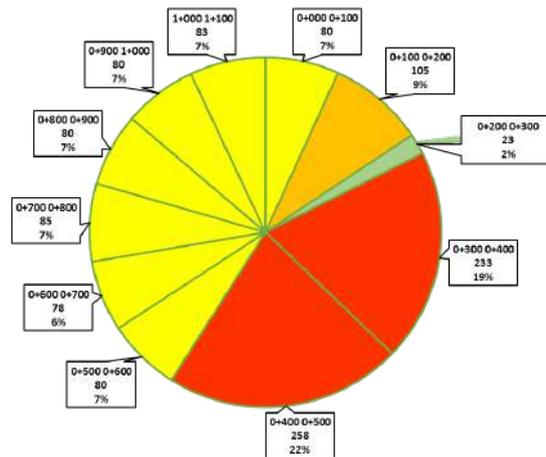
Langkah terakhir dari penelitian ini adalah menarik kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan dan saran – saran untuk penelitian yang selanjutnya untuk memperbaiki kekurangan yang ada.

3. HASIL, ANALISA DATA DAN PEMBAHASAN**Tabel 4. Tabel tingkat kerusakan dan penanganannya**

STA		Panjang (M)	Nilai SDI	Kondisi	Jenis Penanganan
Dari	Ke			B S RR RB	
0+000	0+100	100	80	S	Pemeliharaan rutin
0+100	0+200	100	105	RR	Rehabilitas jalan
0+200	0+300	100	23	B	Pemeliharaan berkala
0+300	0+400	100	233	RB	Rekonstruksi jalan
0+400	0+500	100	258	RB	Rekonstruksi jalan
0+500	0+600	100	80	S	Pemeliharaan rutin
0+600	0+700	100	78	S	Pemeliharaan rutin
0+700	0+800	100	85	S	Pemeliharaan rutin
0+800	0+900	100	80	S	Pemeliharaan rutin
0+900	1+000	100	80	S	Pemeliharaan rutin
1+000	1+100	100	83	S	Pemeliharaan rutin

Dari hasil survei kondisi jalan didapatkan hasil pengamatan data geometrik pada ruas jalan Simpang Akhirat dengan perkerasan yang digunakan berupa perkerasan lentur/aspal sepanjang ruas dari STA 00 + 000 hingga STA 01+100 dan diperoleh 11 segmen ruas jalan per 100 m. Berikut hasil dari pengamatannya:

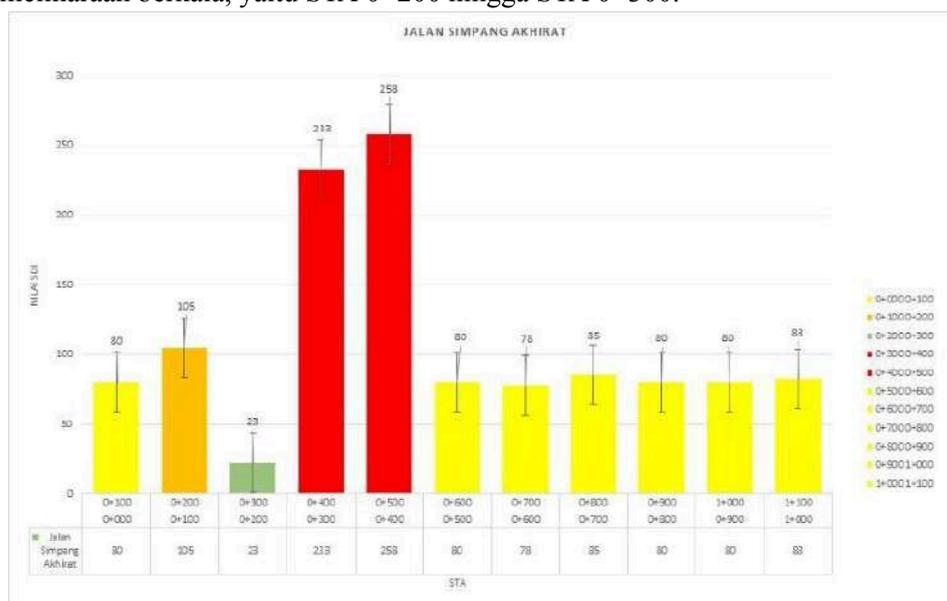
- a. Untuk pengamatan yang pertama diamati berupa pengamatan pada kondisi permukaan yang terdiri dari susunan dalam kondisi sebagian besar kasar & sebagian kecil dalam kondisi baik/rapat, kondisi/keadaan dalam kondisi yang beragam, mulai dari baik/tidak ada kelainan, lepas – lepas, hingga hancur. Penurunan terjadi pada beberapa STA, kebanyakan berada pada kondisi kecil dari 10% luas, dan tambalan sedikit ditemukan sepanjang ruas jalan ini dengan rata – rata berada tidak ada tambalan & sebagian kecil pada kisaran kecil dari 10% luas kerusakan per segmen.
- b. Untuk pengamatan kedua yaitu pengamatan terhadap keretakan pada jalan berupa jenis retak tidak berhubungan atau saling berhubungan (berbidang luas), lebar retak berada pada kisaran halus hingga sedang, 1 segmen yang memiliki retak kategori lebar dan 1 segmen lagi tidak ada lebar. Untuk luas retak berada pada kisaran pada kecil dari 10 hingga 10 – 30% luas kerusakan per segmen.



Gambar 2. Diagram lingkaran

- c. Untuk pengamatan ketiga yaitu pengamatan kerusakan lain berupa jumlah lubang yang berada pada kisaran kecil dari 2 buah lubang per segmen hingga lebih besar dari 5 buah lubang per segmen. Untuk ukuran lubang berada pada kisaran mulai dari kecil – dangkal hingga besar – dalam. Untuk bekas roda sebagian besar tidak ditemukan, hanya beberapa segmen yang memiliki bekas roda. Untuk kerusakan tepi sebagian mengalami kondisi rusak ringan, sebagian ada yang rusak berat, atau tidak ditemukan per segmen.
- d. Untuk pengamatan keempat yaitu pengamatan terhadap kondisi bahu yang sebagian besar tidak ada, beberapa segmen yang berada pada kondisi baik/rata atau terdapat bekas roda/erosi ringan. Untuk permukaan bahu sebagian besar tidak ada, beberapa segmen yang berada diatas permukaan jalan, rata dengan permukaan jalan, atau dibawah permukaan jalan. Untuk kondisi saluran samping berada pada kondisi yang bersih atau tidak ada saluran samping.
- e. Untuk pengamatan terakhir yaitu pengamatan kelima, pengamatan terhadap kerusakan lereng tidak ada dan pada trotoar juga tidak ada.
- f. Setelah survei dilaksanakan maka tahap selanjutnya menentukan nilai SDI (*Surface*

Distress Index). Untuk nilai SDI tertinggi didapatkan sebesar 258 dan terendah sebesar 23. Maka dalam kondisi ini disimpulkan bahwa semakin kecil nilai SDI maka kondisi jalan semakin baik. Nilai SDI diperoleh berdasarkan jenis retak, luas retak, lebar retak, jumlah lubang dan ukuran lubang. Akan tetapi pada kasus ini sebagian besar kerusakan berupa lubang yang banyak ditemui sepanjang ruas jalan Simpang Akhirat ini. Untuk jenis penanganan diperoleh 7 segmen memerlukan pemeliharaan rutin, yaitu STA 0+000 hingga STA 0+100, STA 0+500 hingga STA 0+600, STA 0+600 hingga STA 0+700, STA 0+700 hingga STA 0+800, STA 0+800 hingga STA 0+900, STA 0+900 hingga STA 1+000, & STA 1+000 hingga STA 1+100. Lalu 2 segmen memerlukan rekonstruksi jalan, yaitu STA 0+300 hingga STA 0+400 & STA 0+400 hingga STA 0+500. Lalu 1 segmen diperlukan rehabilitasi jalan, yaitu STA 0+100 hingga STA 0+200, dan 1 segmen diperlukan pemeliharaan berkala, yaitu STA 0+200 hingga STA 0+300.



Gambar 3. Grafik nilai SDI

4. KESIMPULAN

Dari penelitian ini, kesimpulan yang dapat diambil adalah :

- Jenis kerusakan yang terjadi pada ruas jalan Simpang Akhirat yang diamati dari STA 00+000 hingga STA 01+100 paling banyak ditemukan di lapangan berdasarkan metode SDI adalah kerusakan lubang yang memiliki ukuran dan jumlah yang beragam mulai dari ukuran kecil – dangkal hingga ukuran besar – dalam dan juga keretakan.
- Dengan metode Bina Marga untuk nilai kondisi jalan Simpang Akhirat, di sepanjang 1.1 km jalan tersebut 7 segmen mengalami kondisi sedang, 2 segmen mengalami kondisi rusak berat, 1 segmen yang mengalami kondisi rusak ringan, dan 1 segmen dalam kondisi baik dengan persentase 48% dalam keadaan sedang, 41% dalam keadaan rusak berat, 9% dalam keadaan rusak ringan, dan 2% dalam keadaan baik. Untuk nilai SDI paling tinggi dengan nilai 258 dan untuk nilai SDI terendah dengan nilai 23.
- Sedangkan pada hasil pemeriksaan pada jalan Simpang akhirat, terdapat 4 jenis penanganan, yaitu pemeliharaan berkala berupa membersihkan jalan, memperbaiki dan

mengganti tanda – tanda lalu lintas yang rusak, serta mengganti marka jalan yang pudar, perbaikan lubang dan retakan pada permukaan jalan, perbaikan permukaan aspal, penggantian lapisan aspal yang aus, atau perbaikan struktur jalan yang lebih dalam, pembersihan dan pemeliharaan sistem drainase, pemeliharaan struktur jalan, pemeliharaan vegetasi, pemeliharaan bahu jalan, perbaikan levelling, resealing maupun overlay (pelapisan ulang) pada jalan beraspal. Lalu pemeliharaan rutin berupa pembersihan jalan, perawatan marka jalan, pemeriksaan tanda lalu lintas, pemeliharaan vegetasi, perbaikan kerusakan kecil, penambalan lubang, perawatan trotoar, perbaikan kerusakan tepi, pemeriksaan & pembersihan saluran drainase, pemantauan beban lalu lintas, bangunan pelengkap jalan, dan perawatan bahu jalan. Lalu rehabilitas jalan berupa evaluasi kerusakan, pengupasan aspal lama, perbaikan struktural, penggantian lapisan aspal. Dan rekonstruksi jalan berupa evaluasi kondisi, perencanaan, pembongkaran, pekerjaan struktural, pemasangan lapisan aspal baru, pemadatan, pemberian tanda dan marka, pengujian dan pemeriksaan akhir.

5. DAFTAR PUSTAKA

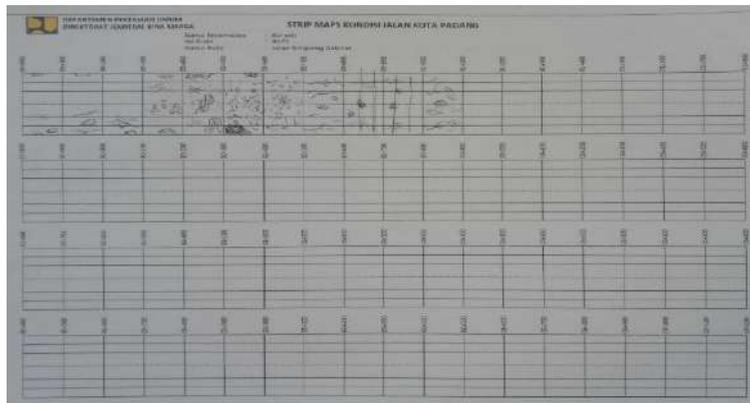
- Aptarila, G., Lubis, F., & Saleh, A. (2020). Analisis Kerusakan Jalan Metode SDI Taluk Kuantan - Batas Provinsi Sumatera Barat. *Siklus : Jurnal Teknik Sipil*, 6(2), 195–203. <https://doi.org/10.31849/Siklus.V6i2.4647>
- Marpen, R. (2021). Analisa Kondisi Kerusakan Jalan Kabupaten Tanjung Api-Api – Gasing Berdasarkan Metode SDI, 07(01). <https://jurnal.um-palembang.ac.id/bearing/article/view/3632/2462>
- Irianto, Rochmawati, R. (2020). Studi Penilaian Kondisi Kerusakan Jalan dengan Metode Nilai *International Roughness Index* (IRI) dan *Surface Distress Index* (SDI) (Studi Kasus Jalan Alternatif Waena _ Entrop). *Jurnal Teknik*, 13(2), 2589 – 8891. <https://www.jurnal.umm.ac.id/index.php/dintek/article/view/557/369>
- Robi, M., Nainggolan, Togi H., & Erfan, Mohammad. (2023). Analisa Kerusakan Jalan Dengan Menggunakan Metode Bina Marga Untuk Menentukan Prioritas Penanganan Pada Jalan Trunojoyo – Karangrejo Kabupaten Tulungagung. *Student Journal*, 5(1). <https://ejournal.itn.ac.id/index.php/gelagar/article/view/5730/3828>
- Murni, Asriadi, & Mustofa, Ahmad Badrul Ali. (2023). Analisis Pemetaan Kerusakan Jalan Kabupaten Sorong Dengan Metode *Surface Distress Index* (SDI). *Journal JPCS*, 5(1), 2686 – 3472. <https://journal.lppm-unasman.ac.id/index.php/pegguruang/article/view/4002>
- Liu, Joakim J., Kuswara, Ketut M., dan Asrial. (2023). Evaluasi Tingkat Kerusakan Jalan Menggunakan Metode *Surface Distress Index* (SDI) Di Ruas Jalan Oinlasi – Menu Kabupaten Timor Tengah Selatan. *Jurnal*, 4(1), 2747 – 0512. <https://jurnalbatakarang.ptbundana.org/index.php/batakarang/article/view/233/78>
- Sugiharto, Abduh, M. (2023). Uji Dan Analisa Kerusakan Jalan Pada Ruas Jalan Kertosono – Nganjuk Dengan Metode *Surface Distress Index* (SDI). *Seminar keinsinyuran*, 2798 – 0405, 2797 – 1775. <http://research-report.umm.ac.id/index.php/SKPSPI/article/view/7981/5227>

- Annisa, Adelia N., Adha, Diki R., Sinaga, Dolly A., Fahsa, Muhammad Naufal N., Perdhana, Nanda D., Adiman, Edi Y. (2022). Analisis Kerusakan Jalan Metode SDI & IRI Ruas Jalan Bangau Sakti – Pekanbaru. *Jurnal Sains Sipil*, 12(2), 2088 – 2076. <https://ejournal.unkhair.ac.id/index.php/sipils/article/view/3717>
- Barid, F., Subkhan, M. F., & Marjono, M. (2021). Evaluasi Kerusakan Perkerasan Jalan Metode SDI (Studi Kasus Ruas Jalan Bogo Kidul – Jalan Borolor, Kabupaten Kediri). *Jurnal JOS-MRK*, 2(3), 162–167. <https://doi.org/10.55404/Jos-Mrk.2021.02.03.162-167>
- Fitriyadi, G. E., Erwan, K., & Mukti, E. T. (2021). Analisis Kerusakan Permukaan Jalan Batas Kota Pontianak – Sungai Kakap Berdasarkan Metode *Surface Distress Index* (SDI). 8(3), 1–10. <https://jurnal.untan.ac.id/index.php/JMHMS/article/view/51469/75676591550>
- Hermawan, R., & Tajudin, A. N. (2021). Evaluasi Kerusakan Perkerasan Lentur Dengan Metode PCI Dan SDI (Studi Kasus: Jalan Jatisari, Karawang). *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 4(4), 845 – 854, 2622 – 545X. <https://doi.org/10.24912/Jmts.V4i4.12565>
- Muhaimin, Winayati, & Soehardi, F. (2022). Analisis Kerusakan Jalan Berdasarkan Metode Surface Distress Index (SDI) (Studi Kasus: Jalan Meranti Kota Pekanbaru Provinsi Riau). 14(1), 35 – 40, 2086 – 9045. <https://ejournal.unib.ac.id/inersiajurnal/article/view/20614/9935>
- Sari, D., A., Kisman. A. (2021). Penilaian Kondisi Jalan Poros Sabbang Selatan Menggunakan Metode *Surface Distress Index*, 6(1), 2502-8952, 2623-2197. <http://www.ojs.unanda.ac.id/index.php/jiit/article/view/616/452>
- Ibrahim, R., Sultan, M., A., Sabaruddin. (2023). Evaluasi Dan Penanganan Kerusakan Jalan Menggunakan Metode *Surface Distress Index* Pada Ruas Jalan Ahmad Malawat Kota Tidore Kepulauan. *Teras Jurnal*, 13(1), 2088-0561, 2502-1680. <https://teras.unimal.ac.id/teras/article/view/831>
- Pratama, A., Purba, A., Suharno. (2023). Penilaian Kondisi Jalan Dengan Metode Surface Distress Index (SDI) Pada Ruas Jalan Kabupaten di Kecamatan Gunung Labuhan Kabupaten Way Kanan. *Prosiding Seminar Nasional Keinsinyuran (SNIP) IV*. <https://snip.eng.unila.ac.id/ojs/index.php/snip/article/view/380>

6. UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan terimakasih penulis ucapkan kepada Ibu Angelalia Roza, M.Eng.Sc. dan Bapak Hamdeni Medriosa, S.T., M.T. yang telah membantu dan mengarahkan penulis dalam melakukan pengolahan serta segala pihak yang telah membantu penulisan artikel ini.

7. LAMPIRAN



DOKUMENTASI (Survey Kondisi Jalan)
Kota Padang

	<p>Nama Kecamatan Kuranji</p> <p>Nama Ruas Jl. Simpang Akhirat</p> <table border="1"> <tr> <th>No. Ruas</th> <th>Sta</th> </tr> <tr> <td>4735</td> <td>00+000</td> </tr> </table>	No. Ruas	Sta	4735	00+000
No. Ruas	Sta				
4735	00+000				
	<p>Nama Kecamatan Kuranji</p> <p>Nama Ruas Jl. Simpang Akhirat</p> <table border="1"> <tr> <th>No. Ruas</th> <th>Sta</th> </tr> <tr> <td>4735</td> <td>00+100</td> </tr> </table>	No. Ruas	Sta	4735	00+100
No. Ruas	Sta				
4735	00+100				
	<p>Nama Kecamatan Kuranji</p> <p>Nama Ruas Jl. Simpang Akhirat</p> <table border="1"> <tr> <th>No. Ruas</th> <th>Sta</th> </tr> <tr> <td>4735</td> <td>00+200</td> </tr> </table>	No. Ruas	Sta	4735	00+200
No. Ruas	Sta				
4735	00+200				
	<p>Nama Kecamatan Kuranji</p> <p>Nama Ruas Jl. Simpang Akhirat</p> <table border="1"> <tr> <th>No. Ruas</th> <th>Sta</th> </tr> <tr> <td>4735</td> <td>00+300</td> </tr> </table>	No. Ruas	Sta	4735	00+300
No. Ruas	Sta				
4735	00+300				

DOKUMENTASI (Survey Kondisi Jalan)
Kota Padang

	<p>Nama Kecamatan Kuranji</p> <p>Nama Ruas Jl. Simpang Akhirat</p> <table border="1"> <tr> <th>No. Ruas</th> <th>Sta</th> </tr> <tr> <td>4735</td> <td>00+400</td> </tr> </table>	No. Ruas	Sta	4735	00+400
No. Ruas	Sta				
4735	00+400				
	<p>Nama Kecamatan Kuranji</p> <p>Nama Ruas Jl. Simpang Akhirat</p> <table border="1"> <tr> <th>No. Ruas</th> <th>Sta</th> </tr> <tr> <td>4735</td> <td>00+500</td> </tr> </table>	No. Ruas	Sta	4735	00+500
No. Ruas	Sta				
4735	00+500				
	<p>Nama Kecamatan Kuranji</p> <p>Nama Ruas Jl. Simpang Akhirat</p> <table border="1"> <tr> <th>No. Ruas</th> <th>Sta</th> </tr> <tr> <td>4735</td> <td>00+600</td> </tr> </table>	No. Ruas	Sta	4735	00+600
No. Ruas	Sta				
4735	00+600				
	<p>Nama Kecamatan Kuranji</p> <p>Nama Ruas Jl. Simpang Akhirat</p> <table border="1"> <tr> <th>No. Ruas</th> <th>Sta</th> </tr> <tr> <td>4735</td> <td>00+700</td> </tr> </table>	No. Ruas	Sta	4735	00+700
No. Ruas	Sta				
4735	00+700				

STA 0 + 400 hingga STA 0 + 500

STA 0 + 500 hingga STA 0 + 600

STA 0 + 600 hingga STA 0 + 700

STA 0 + 700 hingga STA 0 + 800

STA 0 + 800 hingga STA 0 + 900

STA 0 + 900 hingga STA 1 + 000

