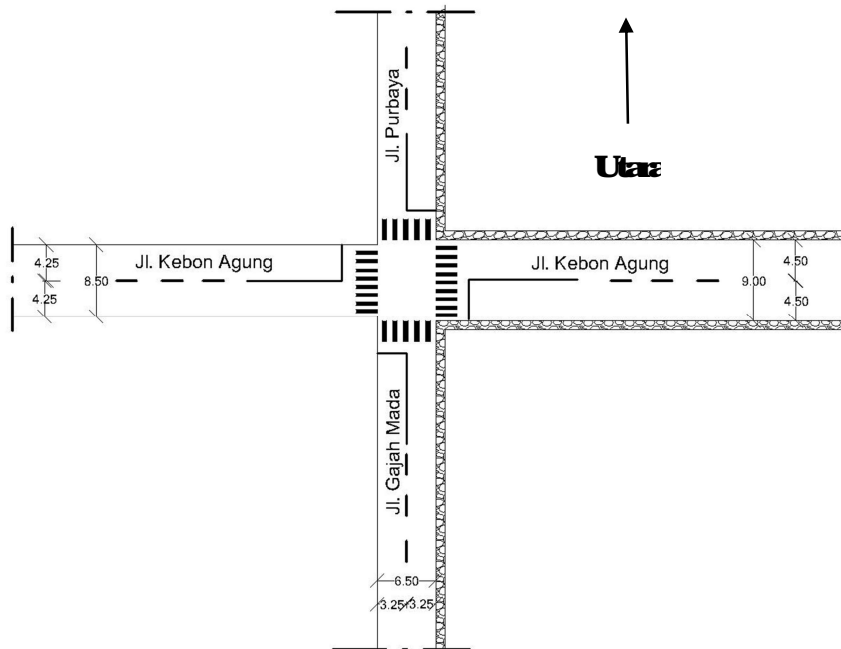


BAB V ANALISIS DATA

A. Data Masukan

1. Kondisi geometrik dan lingkungan pasimpangan

Dari hasil survei kondisi geometrik dan lingkungan yang dilakukan dengan menggunakan alat ukur panjang dan pengamatan visual. Kondisi simpang dapat dilihat pada Gambar 51.



Gambar 51 Kondisi Geometrik Simpang

- a Lebar lengan Utara : 650m**
- b Lebar lengan Timur : 900m**
- c Lebar lengan Selatan : 650m**
- d Lebar lengan Barat : 850m**

2 Data genetrik jalan lingkungan

Data genetrik jalan lingkungan disajikan pada Tabel 51 dan Tabel 52

Tabel 51 Data Genetrik Simpang

Nama Jalan	Pendekat (m)			
	Lebar Pendekat	Lebar Masuk	Lebar Keluar	Lebar LTOR
Jl. Rubaya (U)	650	325	325	-
Jl. Kebon Agung (I)	900	450	450	-
Jl. Gajah Mada (S)	650	325	325	-
Jl. Kebon Agung (B)	850	425	425	-

Sumber: survei lalu lintas

Tabel 52 Data Lingkungan Simpang

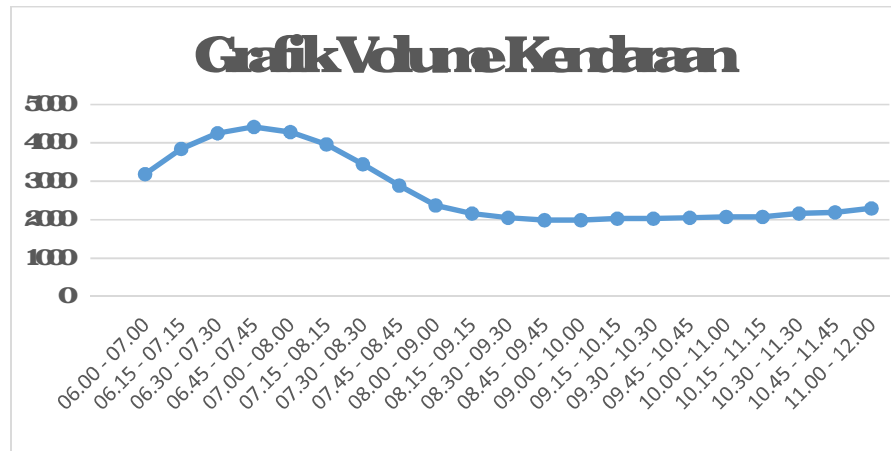
Nama Jalan	Tinggi (m)	Medan	Kelambatan (%)	LTOR
Jl. Rubaya (U)	07	Tidak	-	-
Jl. Kebon Agung (I)	07	Tidak	-	-
Jl. Gajah Mada (S)	07	Tidak	-	-
Jl. Kebon Agung (B)		Tidak	-	-

Sumber: survei lalu lintas

B Data Lalu Lintas

1. Kondisi Volume Jam Puncak (VJP)

Kondisi volume jam puncak pada lokasi penelitian dapat dilihat pada grafik yang ditunjukkan pada gambar 52



Gambar 52 Grafik Lalu Lintas pada Lokasi Penelitian

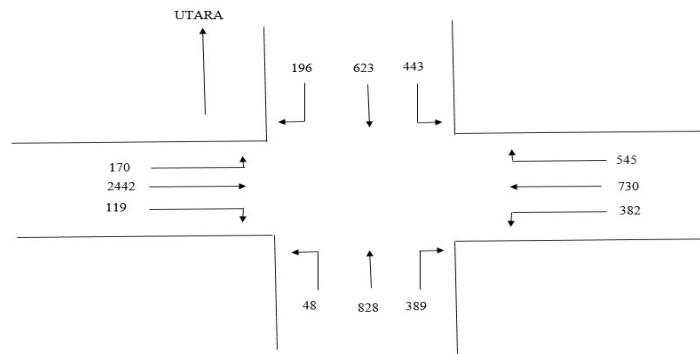
Tabel 53 Data Lalu Lintas PadajamPuncak

Interval	Lengan	HV	LV	MC	UM
06:45 - 07:45	BT	4	133	229	26
	BU	1	12	156	1
	BS	1	6	110	2
	TB	0	6	64	14
	TU	0	31	508	8
	TS	3	15	359	5
	US	4	46	537	36
	UB	1	47	134	14
	UT	0	6	36	1
	SU	8	119	687	14
	ST	2	56	326	5
SB	0	6	41	1	

Sumber: Hasil rekap data survei volume kendaraan

2 Kondisi Arus Lalu Lintas

Kondisi arus lalu lintas pada jam puncak ditampilkan pada Gambar 53 dalam satuan kendaraan

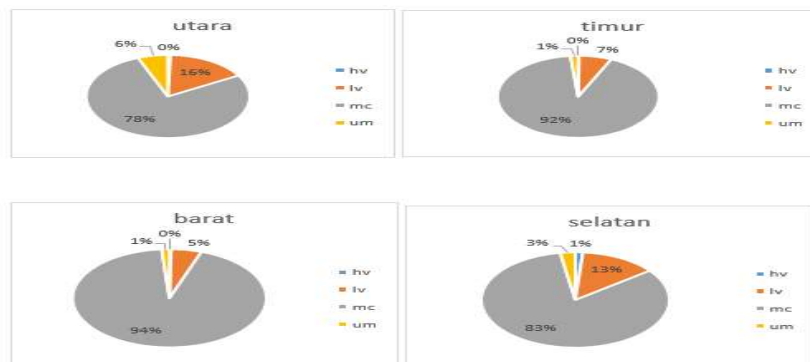


Gambar 53 Kondisi Lalu Lintas Pada Jam Puncak

3 Perbandingan Jenis Kendaraan

Pada simpang pasar Cebongan didapat perbandingan jenis kendaraan pada lengan Utara untuk jenis kendaraan HV 0%, LV 16%, MC 78%, UM 6%. Pada lengan Timur untuk jenis kendaraan HV 0%, LV 7%, MC 92%, UM 1%. Pada lengan Barat untuk jenis kendaraan HV 0%, LV 5%, MC 94%, UM 1%. Sedangkan pada lengan Selatan untuk jenis kendaraan HV 1%, LV 13%, MC 88%, UM 3%. Grafik perbandingan dapat dilihat pada gambar 54

Perbandingan jenis nodal kendaraan ditampilkan pada gambar berikut ini:



Gambar 54 Perbandingan Jenis Kendaraan

C. Penodelandengan Menggunakan Software Vissim

Pada pembahasan iri peneliti mencoba membahas mengenai penodelan salah satu simpang tak basinsyal dengan kondisi eksisting lalu kondisi setelah alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL).

Software yang digunakan adalah software PTV Vissim 9.0 versi pelajar (student version). Perbedaan yang didapatkan dari penggunaan software berbayar dengan software versi student adalah waktu interval yang terbatas. Software versi student hanya bisa menjalankan proses simulasi dengan batas waktu interval 600 detik (10 menit). Selain itu cakupan dari wilayah penelitian hanya 1 km².

1. Parameter masukan PTV Vissim

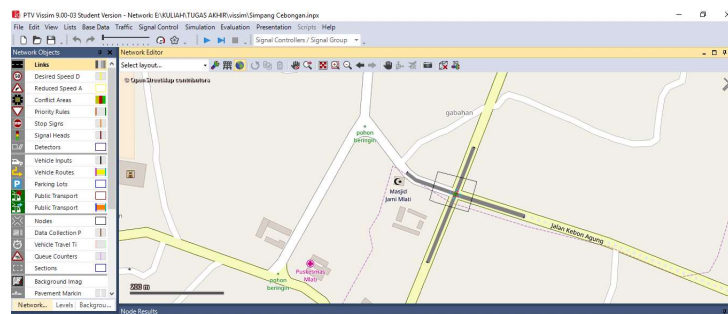
a. Jaringan Jalan

Data masukan jaringan jalan adalah sebagai berikut:

Tabel 54 Data Lebar Ruas Jalan

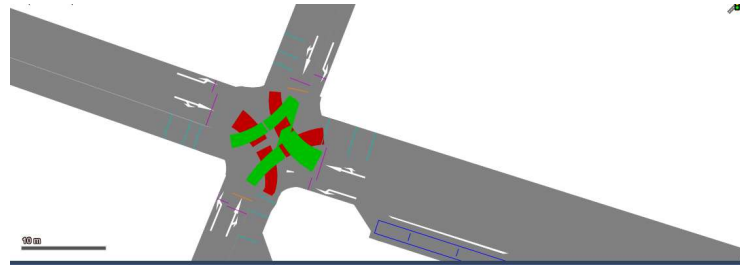
Nama Jalan	Arah Arus	Lebar Ruas
Jl. Kebon Agung (B)	Timur	425m
	Baat	425m
Jl. Kebon Agung (I)	Baat	450m
	Timur	450m
Jl. Gajah Mada	Utara	325m
	Selatan	325m
Jl. Purbaya	Selatan	325m
	Utara	325m

Sumber: survei lalu lintas



Gambar 55 Tampilan Jaringan Jalan Pada Program Vissim

- b Tampilan Jaringan Jalan Pada Program Vissim Pada konflik area, diatur seperti pada gambar berikut**



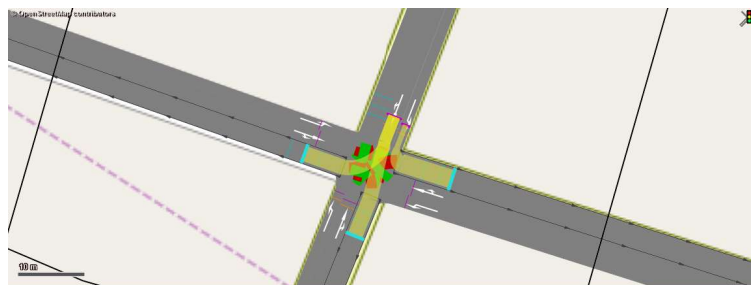
Gambar 56 Tampilan Konflik Area

- c. Rute Perjalanan**
Rute perjalanan diatur seperti pada gambar berikut
1) Dai Arah Baat



Gambar 57 Tampilan Rute Kendaraan Dai Arah Baat

- 2) Dai Arah Utara**



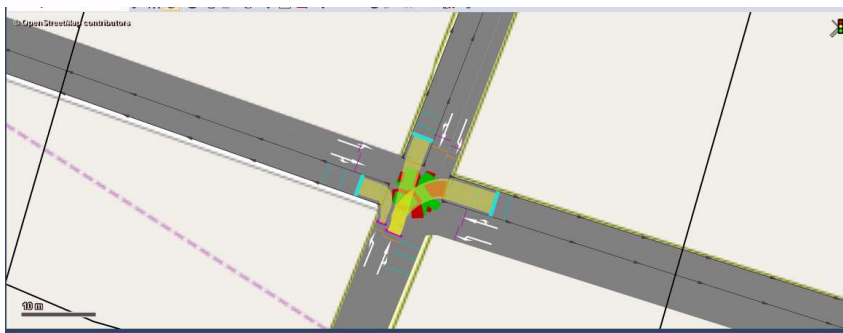
Gambar 58 Tampilan Rute Kendaraan Dai Arah Utara

3) Dari Arah Timur



Gambar 59 Tampilan Rute Kendaraan Dari Arah Timur:

4) Dari Arah Selatan



Gambar 510 Tampilan Rute Kendaraan Dari Arah Selatan

d) Jenis dan Volume Kendaraan

Jenis kendaraan yang dimasukkan pada aplikasi ini adalah

- 1) HV untuk jenis truk sedang, truk besar, bus sedang, bus besar, truk gandeng, dan trailer;
- 2) LV untuk jenis mobil sedan, mobil pickup, dan angkot;
- 3) MC untuk sepeda motor;
- 4) UM untuk kendaraan tak bermotor;

Data volume kendaraan yang dimasukkan pada program vissim di tampilkan pada gambar berikut

Coun	No	Name	Link	Volume(0)	VehComp(0)
1	1		1: Jl. Kebon agung - T	1.0	2: HV
2	2		1: Jl. Kebon agung - T	12.0	3: LV
3	3		1: Jl. Kebon agung - T	156.0	4: MC
4	4		1: Jl. Kebon agung - T	1.0	5: UM
5	5		2: Jl. Kebon agung - T	4.0	2: HV
6	6		2: Jl. Kebon agung - T	96.0	3: LV
7	7		2: Jl. Kebon agung - T	1870.0	4: MC
8	8		2: Jl. Kebon agung - T	26.0	5: UM
9	9		2: Jl. Kebon agung - T	1.0	2: HV
10	10		2: Jl. Kebon agung - T	3.0	3: LV
11	11		2: Jl. Kebon agung - T	110.0	4: MC
12	12		2: Jl. Kebon agung - T	2.0	5: UM
13	13		8: Jl. Kebon agung - B	0.0	2: HV
14	14		8: Jl. Kebon agung - B	62.0	3: LV
15	15		8: Jl. Kebon agung - B	654.0	4: MC
16	16		8: Jl. Kebon agung - B	14.0	5: UM
17	17		8: Jl. Kebon agung - B	0.0	2: HV
18	18		8: Jl. Kebon agung - B	31.0	3: LV
19	19		8: Jl. Kebon agung - B	508.0	4: MC
20	20		8: Jl. Kebon agung - B	6.0	5: UM
21	21		7: Jl. Kebon agung - B	3.0	2: HV
22	22		7: Jl. Kebon agung - B	15.0	3: LV
23	23		7: Jl. Kebon agung - B	359.0	4: MC
24	24		7: Jl. Kebon agung - B	5.0	5: UM

**Gambar 5.11 Tampilan Link Kendaraan yang Dinasukan
e Hambatan Samping**

Coun	Link	Pos	AllVehTypes	VehClasses	ParkRate(0)	ParkDur(0)	GenBy
1	6: Jl.Gajah mada -S	61.074	<input checked="" type="checkbox"/>	Synchronization	20.00 %	2: 0.9 s	User
2	7: Jl.Kebon agung - B	111.434	<input checked="" type="checkbox"/>		20.00 %	2: 0.9 s	User
3	10: Jl.gajah mada - S	8.398	<input checked="" type="checkbox"/>		20.00 %	2: 0.9 s	User

Gambar 5.12 Hambatan Samping

f Perilaku Pengemudi

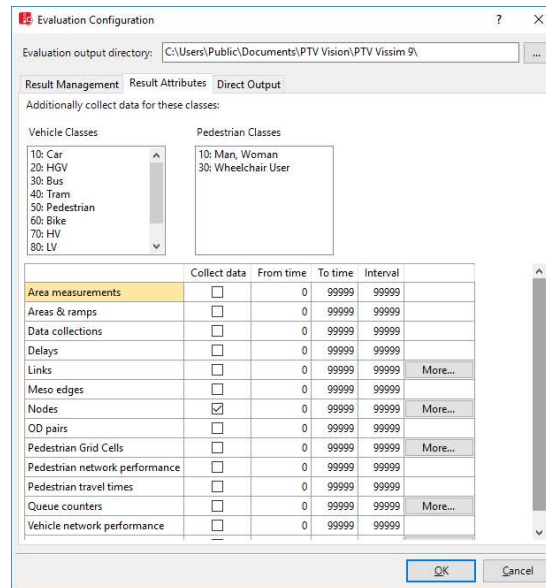
Perilaku pengemudi (Driving behavior) di sesuaikan dengan perilaku masyarakat di jalan. Pengaturan driving behavior ditampilkan pada tabel berikut

Coun	No	Name	ObsvdVehs	StandDistIsFix	StandDist	CarFollowModType	W74bvAdd	W74bvMult	LnChgRule	AdvMerg	DesLatPos	OvrlDef	OvrRDef	LatDistDrvDef	LatDistStandDef
1	1	Urban (motorized)	4	<input type="checkbox"/>	0.50	Wiedemann 74	2.00	3.00	Free lane selection	<input checked="" type="checkbox"/>	Any	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	0.30	0.20
2	2	Right-side rule (motorized)	2	<input type="checkbox"/>	0.50	Wiedemann 99	2.00	3.00	Slow lane rule	<input checked="" type="checkbox"/>	Middle of lane	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	1.00	0.20
3	3	Freeway (free lane selection)	2	<input type="checkbox"/>	0.50	Wiedemann 99	2.00	3.00	Free lane selection	<input checked="" type="checkbox"/>	Middle of lane	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	1.00	0.20
4	4	Footpath (no interaction)	2	<input type="checkbox"/>	0.50	No interaction	2.00	3.00	Free lane selection	<input checked="" type="checkbox"/>	Any	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	1.00	0.20
5	5	Cycle-Track (free overtaking)	2	<input type="checkbox"/>	0.50	Wiedemann 99	2.00	3.00	Free lane selection	<input checked="" type="checkbox"/>	Right	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	0.30	0.10

Gambar 5.13 Tampilan Pengaturan Driving Behavior:

g Konfigurasi pemrosesan

Pengaturan waktu dan analisis data sesuai pada gambar berikut ini.



Gambar 5.14 Tampilan Pengaturan Evaluation Configuration

2 Hasil pemrosesan menggunakan vissim

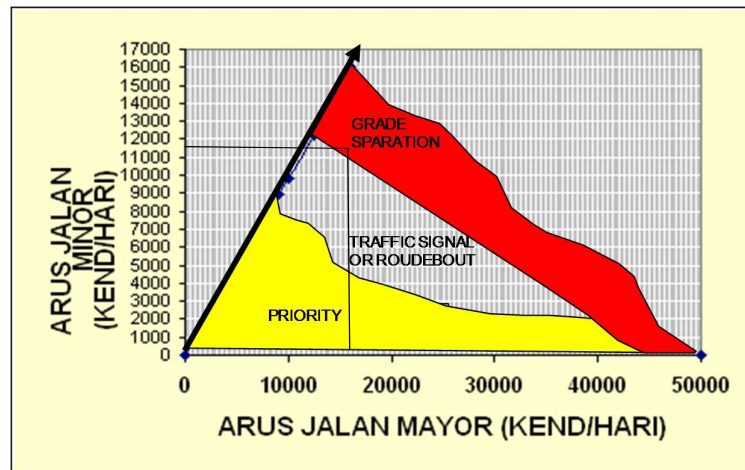
a Kondisi eksisting

Penodekan pada kondisi eksisting simpang ialah dengan menasikan parameter- parameter yang sama dengan kondisi pada lapangan. Setelah seluruh parameter dimasukkan dan program dijalankan, hasil yang didapat dapat dilihat pada Tabel 5.6

b Kondisi dibekukan pesinyalan

GR Wells dalam bukunya yang berjudul *Engineering an Introduction* telah memberikan acuan untuk pemberian APILL. Dengan meng hubungkan jumlah arus kendaraan pada jalan mayor dan aah minor. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada Gambar 5.15

Wells membagi kebutuhan pengtuan simpang menjadi 3 bagian yaitu untuk volume kendaraan rendah cukup dibekikan lampu prioritas (dalam grafik berwarna kuning), untuk simpang dengan volume kendaraan sedang harus dibekikan APILL atau bundaran (dalam grafik berwarna abu abu) dan untuk simpang dengan volume kendaraan tinggi harus dibuatkan pesinyalan sebidang (dalam grafik berwarna merah).



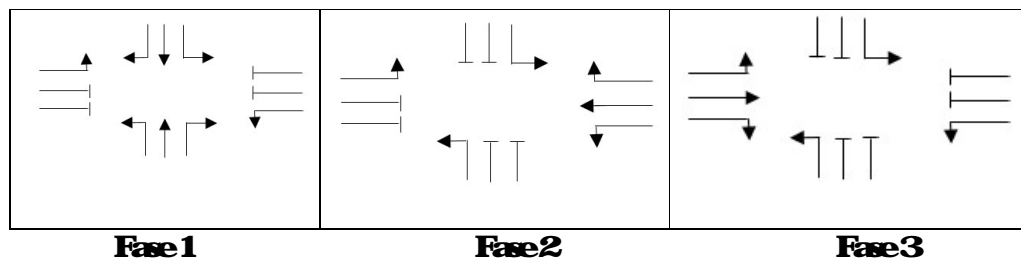
Sumber: G.R Wells, Traffic Engineering Introduction, 1979
Gambar 5.15 Perantun Kebutuhan APILL

Dari data yang diperoleh, diketahui arus mayor memiliki laju lintas sebesar 15738 kendaraan dan arus minor sebesar 11402 kendaraan. Artinya menurut G.R Wells, persimpangan tersebut membutuhkan Traffic Signal atau Roudabout.

Setelah melakukan penodean pada kondisi eksisting, dibuatlah penodean dengan penambahan sinyal APILL pada persimpangan tersebut. Perentuan waktu siklus dicari berdasarkan pada jumlah fase dan total volume kendaraan pada saat jam sibuk. Perentuan waktu siklus lampu APILL menggunakan metode Traffic Engineering 1993.

1) Perentuan Waktu Siklus APILL

Pada persimpangan tersebut, dibuatlah persinyalan dengan menggunakan 3 fase sinyal. Model dari fase tersebut ditampilkan pada gambar berikut:



Gambar 5.16 Fase Persinyalan Untuk 3 Fase

Perhitungan waktu siklus dan waktu hijau untuk masing-masing lengan di tampilkan pada tabel berikut.

Diketahui:

Table 5.5 Volume Dan Kapasitas Jalan

	Utara	Timur	Selatan	Baat
Volume (Q) (smp/jan)	6855	824	721	14313
Kapasitas (S) (smp/jan)	3800	5100	3800	5100
Y (QS)	0176	0162	0185	0281
Y _{max} (IFR)	0627			

Pada MKI dijelaskan bahwa waktu siklus yang layak untuk pengaturan ABIL dua-fase 40-80 detik, tiga-fase 50-100 detik, dan empat-fase 80-130 detik

Perentuan waktu kuning : 2 detik
 Perentuan waktu merah : 3 detik
 Waktu hilang total (L) : 15 detik
 Waktu siklus (C) : $\frac{2 \times 2}{0,627} = \frac{4}{0,627}$
 : 74

Perhitungan waktu hijau
 Waktu hijau Timur : $\frac{6855}{3800} (74 - 15)$
 : 15

Waktu hijau Selatan : $\frac{824}{5100} (74 - 15)$
 : 17

Waktu hijau Baat : $\frac{14313}{5100} (74 - 15)$
 : 26

timur							
hijau	kuning	alred	merah				
15	2	3	22				
selatan							
	merah	hijau	kuning	alred	merah		
	20	17	2	3	31		
barat							
	merah				hijau	kuning	alred
	42				26	2	3

Gambar 5.17 Diagram Fase Untuk 3 Fase

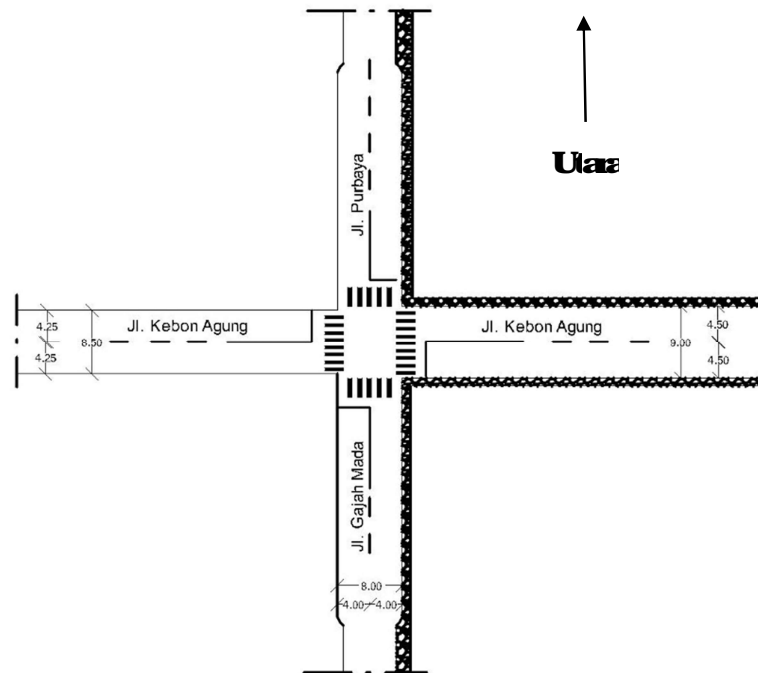
1) Hasil Periode dengan Menggunakan APILL

Dengan perubahan APILL di simpang tersebut peneliti merasa beberapa skenario untuk perbandingan dan mendapatkan hasil yang lebih baik. Adapun beberapa skenario tersebut adalah:

a) Skenario 1 – Perisyalan 3 fase tanpa LTOR

Pada skenario perisyalan ini pengemudi yang ingin belok kiri harus menunggu perisyalan berwarna hijau untuk jalan. Hasil pemrosesan ditampilkan pada tabel

b) Skenario 2 – Perisyalan 3 fase tanpa LTOR dengan Pelebaran Jalan
 Untuk skenario ini sama dengan skenario 1, tetapi pada lengan utara dan selatan diberi pelebaran sebesar 15 meter dengan panjang 30 meter. Sketsa gambar dapat dilihat pada Gambar 5.18 dan hasil pemrosesan dapat dilihat pada Tabel 5.8



Gambar 5.18 Pelebaran Lengan Utara dan Selatan

c) Skema 3- Pasinyal 3 fase dengan LTOR

Pada skema ini pengendara yang ingin belok kiri dapat langsung jalan tanpa harus menunggu sinyal berwarna hijau dengan kondisi pelebaran seperti skema 2 Hasil pemrosesan dapat dilihat pada Tabel 59

Tabel 56 Tabel hasil evaluasi pada kondisi eksisting

TIME INT	MOVEMENT	QLEN (m)	QLENMAX (m)	VEHS(ALL) (unit)	PERS(ALL) (pas)	LOS(ALL)	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL) (sec)	PERSDELAY(ALL) (sec)	STOPDELAY(ALL) (sec)	STOPS(ALL) (unit)	EMISSIONSCO (gan)	EMISSIONSNOK (gan)	EMISSIONSVOIC (gan)	FUELCONSUMPTION (US Galon)
0600	J.KebnagngT - J.RubyaU	0	0	30	30	LOS_A	1	21	21	0	0	9143	1779	2119	0131
0600	J.KebnagngT - J.KebnagngT	0	0	198	198	LOS_A	1	339	339	017	007	74069	14411	17166	106
0600	J.KebnagngT - J.gjahnadaS	215	6004	148	148	LOS_A	1	441	441	08	027	67973	13225	15753	0972
0600	J.gjahnadaS - J.KebnagngB	051	1889	125	125	LOS_C	3	1777	1777	042	056	98738	19222	22866	1413
0600	J.gjahnadaS - J.gjahnadaS	051	1889	5	5	LOS_C	3	2067	2067	017	1	4558	0887	1066	0065
0600	J.GjahnadaS - J.KebnagngT	0	0	76	76	LOS_A	1	665	665	031	03	37986	7381	8792	0543
0600	J.KebnagngB - J.gjahnadaS	0	0	57	57	LOS_A	1	36	36	048	016	2614	5086	6058	0374
0600	J.KebnagngB - J.KebnagngB	158	2748	65	65	LOS_D	4	2536	2536	458	172	95588	18538	22154	1368
0600	J.KebnagngB - J.RubyaU	1669	8183	129	129	LOS_C	3	1572	1572	354	133	147004	28602	3407	2103
0600	J.RubyaU - J.RubyaU	5034	11462	68	68	LOS_F	6	744	744	1949	751	28805	5808	69205	4272
0600	J.RubyaU - J.KebnagngT	9099	1617	61	61	LOS_F	6	6706	6706	1672	664	251168	48867	58209	3588
0600	J.RubyaU - J.KebnagngB	0	0	6	6	LOS_A	1	48	48	0	0	255	0486	0591	0086
0600	RataRata	1475	1617	988	988	LOS_C	3	1785	1785	347	14	1127836	219436	261387	16135

Tabel 57 Tabel hasil evaluasi skenario 1

TIME INT	MOVEMENT	QLEN (m)	QLENMAX (m)	VEHS(ALL) (unit)	PERS(ALL) (pas)	LOS(ALL)	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL) (sec)	PERSDELAY(ALL) (sec)	STOPDELAY(ALL) (sec)	STOPS(ALL) (unit)	EMISSIONSCO (gan)	EMISSIONSNOK (gan)	EMISSIONSVO C (gan)	FUELC ONSUMPTION (US Galon)
0600	Jl KembanganT - Jl RahaU	273	1614	30	30	LOS_B	2	1626	1626	1175	053	2192	4265	508	034
0600	Jl KembanganT - Jl KembanganT	5817	11083	168	168	LOS_D	4	3649	3649	2521	198	28384	5175	6573	4057
0600	Jl KembanganT - JlgjahnadaS	5817	11083	128	128	LOS_D	4	3917	3917	2787	207	22356	4349	5189	3198
0600	JlgjahnadaS - Jl KembanganB	6761	10503	81	81	LOS_F	6	9712	9712	7372	191	19838	3858	4597	2838
0600	JlgjahnadaS - JlgjahnadaS	6761	10503	4	4	LOS_F	6	9018	9018	696	175	9684	1884	224	0139
0600	JlgjahnadaS - Jl KembanganT	2509	8221	67	67	LOS_D	4	5275	5275	3686	131	1053	2047	2404	1506
0600	Jl KembanganB - JlgjahnadaS	1127	5703	51	51	LOS_C	3	2936	2936	2129	084	57854	1126	1348	0828
0600	Jl KembanganB - Jl KembanganB	1041	15026	43	43	LOS_F	6	129	129	10821	386	16101	3196	3808	2347
0600	Jl KembanganB - Jl RahaU	1041	15026	68	68	LOS_F	6	1239	1239	9792	39	26213	485	5938	365
0600	Jl RahaU - Jl RahaU	6885	11402	51	51	LOS_F	6	10438	10438	8165	273	14922	2903	3458	2135
0600	Jl RahaU - Jl KembanganT	1044	1337	51	51	LOS_F	6	10285	10285	783	261	14639	2887	3434	2122
0600	Jl RahaU - Jl KembanganB	121	1336	5	5	LOS_D	4	3799	3799	2735	12	735	145	179	0106
0600	RataRata	4927	1337	747	747	LOS_E	5	6643	6643	5001	216	168318	316812	37338	2325

Tabel 58 Tabel hasil evaluasi skenario 2

TIME INT	MOVEMENT	QLEN (m)	QLENMAX (m)	VEHS(ALL) (unit)	PERS(ALL) (pas)	LOS(ALL)	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL) (sec)	PERSDELAY(ALL) (sec)	STOPDELAY(ALL) (sec)	STOPS(ALL) (unit)	EMISSIONSCO (gan)	EMISSIONSNOK (gan)	EMISSIONSVOIC (gan)	FUELCONSUMPTION (US Galon)
0600	J. KebnagugT - J. RubyaU	213	1554	30	30	LOS_B	2	1579	1579	94	057	22115	4308	5125	0316
0600	J. KebnagugT - J. KebnagugT	4435	10884	177	177	LOS_C	3	2871	2871	1888	14	23449	45423	54108	334
0600	J. KebnagugT - J. GjahmahaS	4435	10884	138	138	LOS_C	3	3432	3432	2272	17	210708	40955	48832	3014
0600	J. GjahmahaS - J. KebnagugB	3925	10465	49	49	LOS_E	5	6323	6323	4731	171	92399	17977	21414	1322
0600	J. GjahmahaS - J. GjahmahaS	3925	10465	44	44	LOS_E	5	5747	5747	4288	18	8072	15705	18708	1155
0600	J. GjahmahaS - J. KebnagugT	3562	10412	63	63	LOS_E	5	6513	6513	4982	16	118237	23005	27408	1692
0600	J. KebnagugB - J. GjahmahaS	84	4022	52	52	LOS_C	3	2602	2602	1808	09	5802	11289	13447	083
0600	J. KebnagugB - J. KebnagugB	10111	1304	52	52	LOS_F	6	11638	11638	9159	456	208502	40557	48322	2983
0600	J. KebnagugB - J. RubyaU	10111	1304	82	82	LOS_F	6	12631	12631	9817	927	48848	95044	113214	6989
0600	J. RubyaU - J. RubyaU	6288	15107	64	64	LOS_F	6	8332	8332	6521	278	16965	33008	39318	2427
0600	J. RubyaU - J. KebnagugT	6288	15107	61	61	LOS_E	5	728	728	5315	236	147018	2861	3408	2104
0600	J. RubyaU - J. KebnagugB	012	383	6	6	LOS_A	1	859	859	362	017	334	065	0774	0018
0600	RataRata	3736	15107	818	818	LOS_E	5	582	582	437	26	185263	39021	42768	2639

Tabel 59 Tabel hasil evaluasi skenario 3

TIME INT	MOVEMENT	QLEN (m)	QLENMAX (m)	VEHS(ALL) (unit)	PERS(ALL) (pas)	LOS(ALL)	LOSVAL(ALL)	VEHDELAY(ALL) (sec)	PERSDELAY(ALL) (sec)	STOPDELAY(ALL) (sec)	STOPS(ALL) (unit)	EMISSIONSCO (gan)	EMISSIONSNOK (gan)	EMISSIONSVOIC (gan)	FUELCONSUMPTION (US Galon)
0600	J.KebnagugT - J.RubyaU	0	0	30	30	LOS_A	1	311	311	001	008	9988	1942	2314	0143
0600	J.KebnagugT - J.KebnagugT	5909	10885	166	166	LOS_D	4	4269	4269	2764	246	331431	61481	76812	4741
0600	J.KebnagugT - J.gjahmadS	5909	10885	127	127	LOS_D	4	4187	4187	2779	258	25068	49627	59114	3619
0600	J.gjahmadS - J.KebnagugB	3826	10467	89	89	LOS_E	5	5561	5561	4044	166	158536	30865	36742	2388
0600	J.gjahmadS - J.gjahmadS	3826	10467	1	1	LOS_D	4	368	368	3396	1	0989	0192	0229	0014
0600	J.GjahmadS - J.KebnagugT	0	0	76	76	LOS_A	1	431	431	0	0	26172	5092	6066	0371
0600	J.KebnagugB - J.gjahmadS	0	0	55	55	LOS_A	1	096	096	0	002	19992	3881	4666	0286
0600	J.KebnagugB - J.KebnagugB	10712	1511	41	41	LOS_F	6	13398	13398	10831	42	167252	32541	36762	2388
0600	J.KebnagugB - J.RubyaU	10712	1511	73	73	LOS_F	6	13397	13397	10615	414	289332	56298	67055	4139
0600	J.RubyaU - J.RubyaU	7067	15282	67	67	LOS_F	6	8147	8147	6577	245	168908	32868	39146	2416
0600	J.RubyaU - J.KebnagugT	7067	15282	62	62	LOS_E	5	7444	7444	5896	211	143433	27907	33242	2052
0600	J.RubyaU - J.KebnagugB	0	0	6	6	LOS_A	1	608	608	05	083	5001	0973	1159	0072
0600	RataRata	3139	15282	78	78	LOS_D	4	5479	5479	4036	209	153719	306188	361725	22514