



**LAJU PENURUNAN KUALITAS JALAN PER TAHUN  
DI KABUPATEN JEMBER**

**SKRIPSI**

oleh

**Halinda Sheisar Kurnia H.  
NIM 141910301112**

**PROGRAM STUDI S1 TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS JEMBER  
2016**



**LAJU PENURUNAN KUALITAS JALAN PER TAHUN  
DI KABUPATEN JEMBER**

**SKRIPSI**

diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat  
untuk menyelesaikan Program Studi Teknik Sipil (S1)  
dan mencapai gelar Sarjana Teknik

oleh

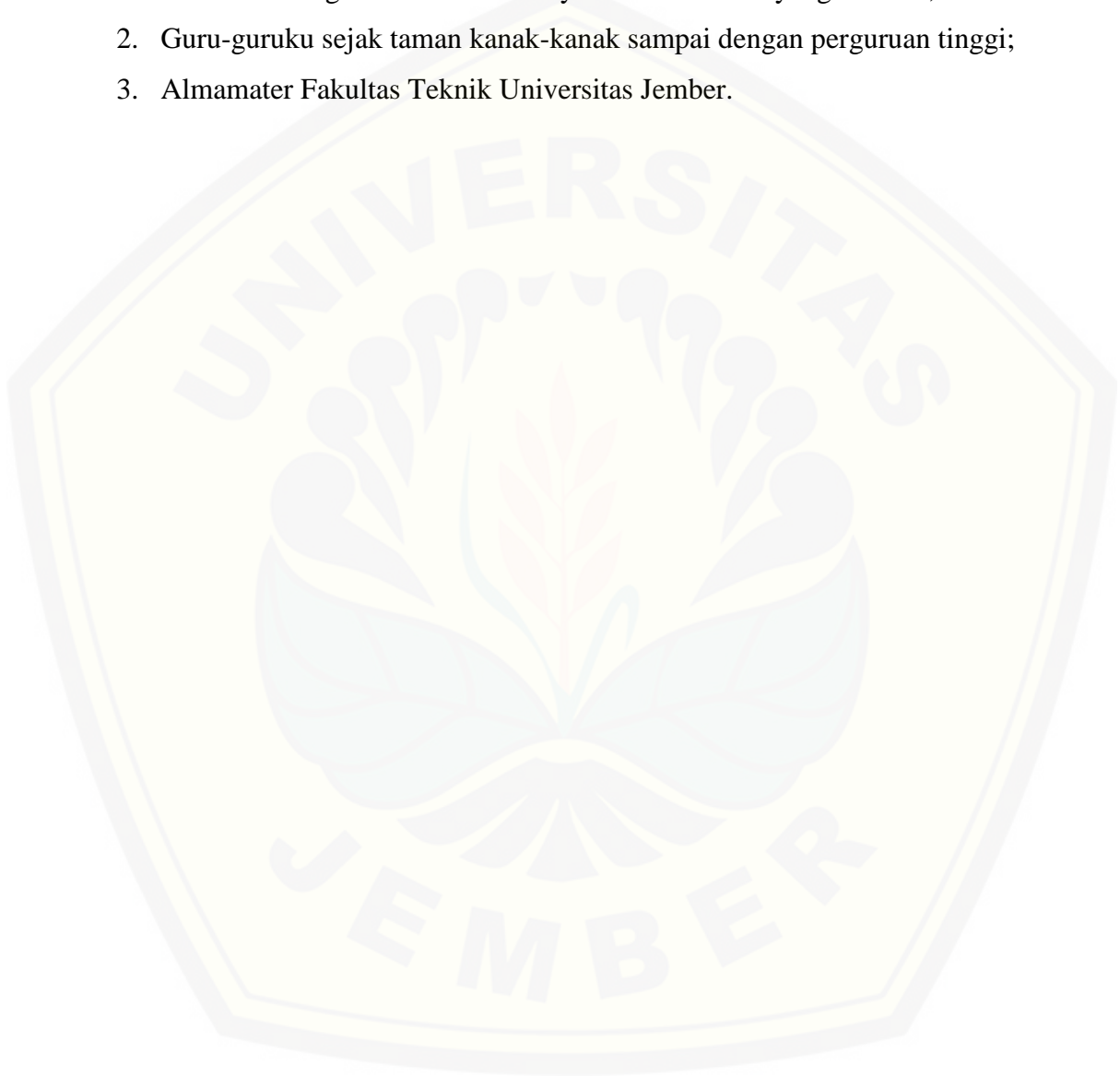
**Halinda Sheisar Kurnia H.  
NIM 141910301112**

**PROGRAM STUDI S1 TEKNIK  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS JEMBER  
2016**

**PERSEMBAHAN**

Skripsi ini saya persembahkan untuk :

1. Ibunda Endang Kurnia Peni dan ayahanda Haliman yang tercinta;
2. Guru-guruku sejak taman kanak-kanak sampai dengan perguruan tinggi;
3. Almamater Fakultas Teknik Universitas Jember.



**MOTO**

Barang siapa bersabar, kesuksesan akan mengikutinya.

( *Hukama* )<sup>\*)</sup>



---

<sup>\*)</sup> Abdullah Supriyanto. 2010. *Mutiara Kearifan 500 Kutipan Motivasi Islami*. Umbulharjo, Yogyakarta

**PERNYATAAN**

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

nama : Halinda Sheisar Kurnia H.

NIM : 141910301112

menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Skripsi yang berjudul “LAJU PENURUNAN KUALITAS JALAN PER TAHUN DI KABUPATEN JEMBER” adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali kutipan yang sudah disebutkan sumbernya dan belum pernah diajukan pada institusi manapun serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 28 September 2016

Yang menyatakan,

Halinda Sheisar Kurnia H.  
NIM 141910301112

**SKRIPSI**

**LAJU PENURUNAN KUALITAS JALAN PER TAHUN  
DI KABUPATEN JEMBER**

Oleh

Halinda Sheisar Kurnia H.

NIM 111903103025

Pembimbing

Dosen Pembimbing Utama : Akhmad Hasanuddin, ST., MT.

Dosen Pembimbing Anggota : Ir. Hernu Suyoso, MT.

**PENGESAHAN**

Skripsi berjudul “Laju Penurunan Kualitas Jalan Per Tahun di Kabupaten Jember”

karya Halinda Sheisar Kurnia H, telah diuji dan disahkan pada :

hari, tanggal : 28 September 2016

tempat : Fakultas Teknik Universitas Jember

Tim Penguji :

Ketua,

Anggota I,

Akhmad Hasanuddin, ST., MT  
NIP 197103271998031003

Ir. Hernu Suyoso, MT  
NIP 195511121987021001

Anggota II,

Anggota III,

Dr. Rr. Dewi Junita K., ST., MT  
NIP 197106101999032001

Ririn Endah B, ST., MT  
NIP 197205281998022001

Mengesahkan  
Dekan,

Dr. Entin Hidayah, M.um  
NIP 196612151995032001

## RINGKASAN

**Laju Penurunan Kualitas Jalan Per Tahun di Kabupaten Jember;** Halinda Sheisar Kurnia H, 141910301112; 2016: 82 halaman; Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember.

Kerusakan jalan merupakan salah satu penyebab ketidaknyamanan dalam berkendara. Hal ini dapat mempengaruhi penurunan kualitas jalan dan kecepatan kendaraan. Melihat begitu pentingnya jalan dalam mobilitas manusia maka diperlukan penelitian untuk mengetahui penurunan kualitas jalan per tahun dan mengetahui tingkat kerusakan jalan dengan kecepatan kendaraan yang melintas.

Penelitian dilakukan dengan metode *Pavement Condition Index (PCI)* pada jenis dan kategori jalan yang mempunyai fungsi yang sama di Kabupaten Jember. Berdasarkan data rekapitulasi pekerjaan konstruksi Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kabupaten Jember tahun 2015 terdapat 16 ruas jalan kolektor. Dasar pemilihan letak 6 ruas jalan menggunakan data jalan kolektor yang dilakukan perbaikan dan pemeliharaan pada tahun 2013 – 2015, sehingga peneliti melakukan survei pada lokasi 6 ruas jalan tersebut. Data yang diambil berupa kondisi jalan, jenis kerusakan, tingkat kerusakan, dan waktu tempuh kendaraan yang melintas.

Pada survei kerusakan jalan yang menggunakan metode PCI, penilaian dilakukan dengan panjang masing-masing 100 meter untuk setiap segmen jalan. Dan pada survei waktu tempuh kendaraan, peneliti menggunakan kendaraan sepeda motor dan mobil dalam satu ruas jalan. Masing-masing dalam satu ruas jalan peneliti mengambil 100 sampel kendaraan untuk satu jenis kendaraan.

Hasil analisis kerusakan jalan yang terakhir diperbaiki pada tahun 2015 = 89,48 mempunyai kualitas sempurna (*excellent*), tahun 2014 = 50,25 mempunyai kualitas sedang (*fair*), dan pada tahun 2013 = 26,25 mempunyai kualitas jelek (*poor*) dengan persamaan linear  $y = -31,61x + 118,5$  dan  $R^2 = 0,981$ .



Dimana variabel  $x$  = umur perbaikan jalan dan  $y$  = nilai PCI. Dari persamaan tersebut diketahui laju penurunan kualitas jalan per tahun sebesar  $= -31,61$ .

Sedangkan dari nilai kualitas jalan (PCI) =  $x$  dan kecepatan =  $y$  pada jenis kendaraan sepeda motor tahun 2015 = 46,809 km/jam, 2014 = 35,620 tahun 2013 = 23,492 km/jam dengan persamaan linear  $y = 0,339x + 13,83$ ,  $R^2 = 0,976$ . Sedangkan kecepatan jenis kendaraan mobil pada tahun 2015 = 43,473 km/jam, 2014 = 32,821 km/jam, dan pada tahun 2013 = 21,547 km/jam dengan persamaan linear  $y = 0,360x + 15,34$ ,  $R^2 = 0,974$ .

Jadi dapat disimpulkan bahwa semakin lama umur perbaikan jalan maka nilai PCI akan semakin menurun atau kualitas jalan semakin jelek. Dan semakin tinggi nilai PCI maka laju kecepatan kendaraan akan semakin meningkat.

## SUMMARY

**Degradation Rate of the Road Quality Per Year in Jember Town;** Halinda Sheisar Kurnia H, 141910301112, 2016: 80 pages; Department of Civil Engineering; the Faculty of Engineering; Jember University

Road damages is one cause of inconvenience in driving. This thing can influence the road quality degradation and vehicles speed. Perceiving on how important the road is in human's mobility, observation about road quality degradation per year and road damage level with the speed of vehicle is needed.

The observation was done by using PCI method in a road that has a similar categories and characteristics in Jember regency. According to construction work recapitulation data of Dinas PU Bina Marga Jember regency in 2015, there are 16 layouts about collector road. The selection of those 6 layouts was based on collector roads that had repaired and maintenance in 2013-2015. So that researcher had surveying those 6 road layouts location. The taken data was included condition of the road, type of damages, level of damages, and mileage tie of vehicle that passed.

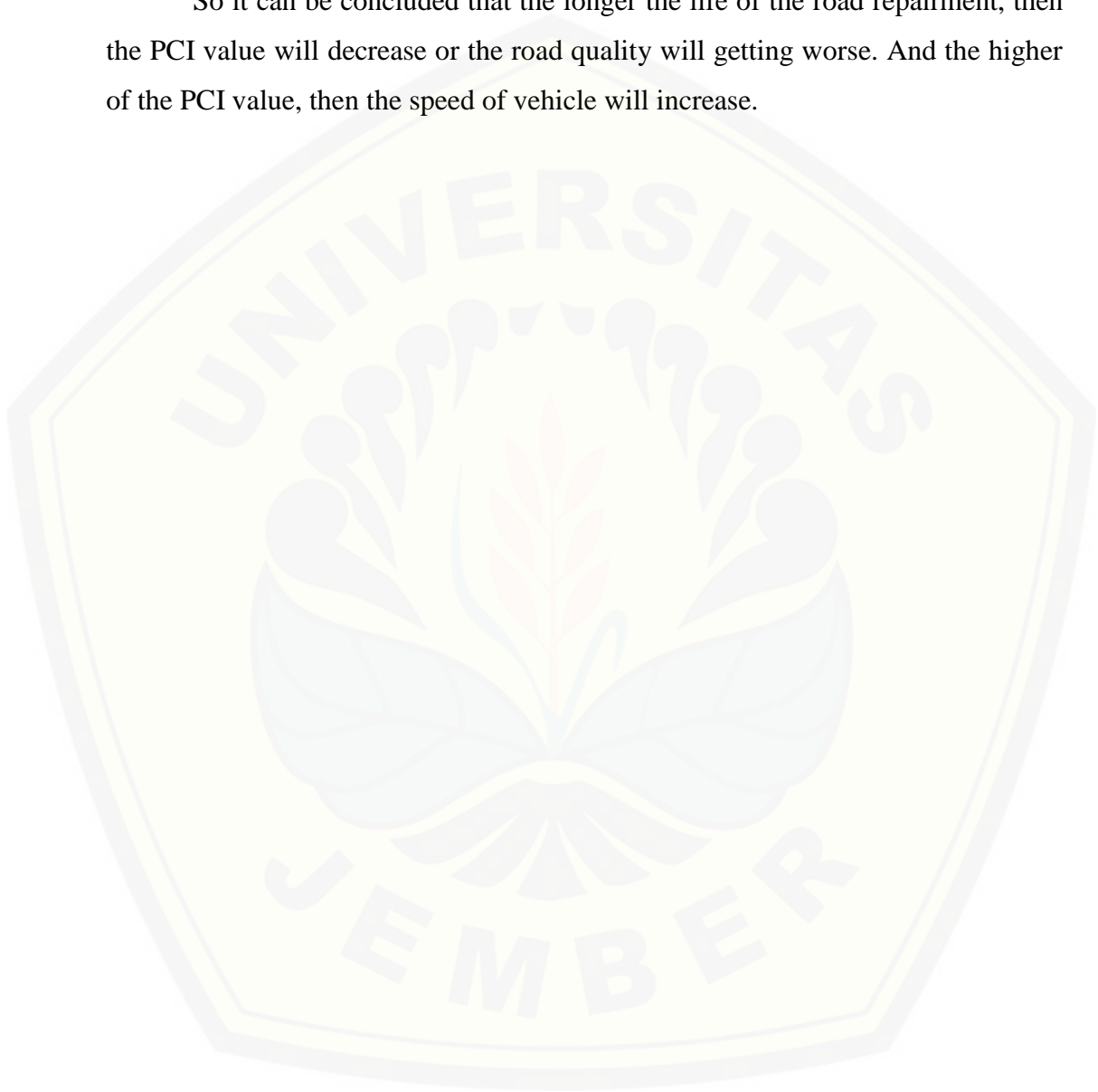
On the road damages survey by using PCI method, evaluation was done with 100 meters length in each road segment. And in mileage time of vehicle, researcher used motorcycles and cars vehicle in one road segment. In each layout, researcher took 100 samples of vehicle for each type of vehicle.

Analysis results of road damages that had repaired in 2015 = 89,48 have a perfect quality (excellent), in 2014 = 50,25 have a medium quality (fair), and in 2013 = 26,25 have a poor quality (poor) with linear equation  $y = -31,61 x + 118,5$  and  $R^2 = 0,981$ / Where the x variable = road repairment age and y = PCI value. From that equation, road quality degradation rate per year is known = -31,61.

While from road quality value (PCI) = x and speed = y in motorcycle in 2015 = 46,809 km/h, 2014 = 35,620 in 2013 = 23,492 km/h with linear equation

$y = 0,339x + 13,83$ ,  $R^2 = 0,976$ . While the cars speed in 2015 = 43,473 km/h, 2014 = 32,821 km/h, and in 2013 = 21,547 km/h with linear equation  $y = 0,360x + 15,34$ ,  $R^2 = 0,974$

So it can be concluded that the longer the life of the road repairment, then the PCI value will decrease or the road quality will getting worse. And the higher of the PCI value, then the speed of vehicle will increase.



## PRAKATA

Puji Syukur ke hadirat Allah SWT. atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Laju Penurunan Kualitas Jalan Per Tahun di Kabupaten Jember”. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan pendidikan strata satu (S1) pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Akhmad Hasanuddin, S.T., M.T., selaku Dosen Pembimbing Utama dan Ir. Hernu Suyoso, M.T., selaku Dosen Pembimbing Anggota I, dan Dr. Rr. Dewi Junita K., ST., M.T., selaku Dosen Pembimbing Anggota II yang telah meluangkan waktu, pikiran dan perhatian dalam penulisan skripsi ini;
2. Januar Fery Irawan, S.T., M.Eng., selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah membimbing selama penulis menjadi mahasiswa;
3. Bapak Deni Wijananto, S.T., M.T., dan Bapak Iwan Judianto, S.T., selaku pejabat DPU Bina Marga Kabupaten Jember yang telah memberikan bantuan berupa data-data sebagai penunjang dalam menyelesaikan skripsi ini;
4. Rifky Mela Zulkarnaen, Grace Shintya D, Novita Putri Sekar A, Maisaroh Ainur R, Bobby Fisher S, Virgiawan Dalas, Moch. Firmansyah dan Tara Adi Prakoso, yang telah memberikan dorongan dan semangat serta membantu kegiatan survei skripsi ini;
5. semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Penulis juga menerima segala kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini. Akhirnya penulis berharap, semoga skripsi ini dapat bermanfaat.

Jember, November 2016

Penulis

**DAFTAR ISI**

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN</b> .....	ii
<b>HALAMAN MOTO</b> .....	iii
<b>HALAMAN PERNYATAAN</b> .....	iv
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	vi
<b>RINGKASAN / SUMMARY</b> .....	vii
<b>PRAKATA</b> .....	xi
<b>DAFTAR ISI</b> .....	xii
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xv
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xvii
<b>BAB 1. PENDAHULUAN</b> .....	1
<b>1.1 Latar Belakang</b> .....	1
<b>1.2 Rumusan Masalah</b> .....	2
<b>1.3 Tujuan Penelitian</b> .....	2
<b>1.4 Batasan Masalah</b> .....	3
<b>1.5 Manfaat Penelitian</b> .....	3
<b>BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	4
<b>2.1 Klasifikasi Jalan</b> .....	4
2.1.1 Klasifikasi Jalan Menurut Fungsi .....	5
2.1.2 Klasifikasi Jalan Menurut Wewenang.....	6
<b>2.2 Struktur Perkerasan Jalan</b> .....	7
<b>2.3 Konstruksi Perkerasan Lentur (<i>Flexibel Pavement</i>)</b> .....	8
<b>2.4 Kerusakan Jalan Raya</b> .....	9
<b>2.5 Jenis dan Tingkat Kerusakan Perkerasan Jalan</b> .....	9
2.5.1 Retak Kulit Buaya ( <i>Alligator Cracking</i> ).....	9
2.5.2 Retak Blok ( <i>Block Cracking</i> ).....	11
2.5.3 Bergelombang atau keriting ( <i>Corrugation</i> ).....	12

2.5.4	Amblas ( <i>Depression</i> ) .....	13
2.5.5	Retak Pinggir ( <i>Edge Cracking</i> ) .....	14
2.5.6	Retak Memanjang dan melintang ( <i>Longitudinal and Transverse Cracking</i> ) .....	15
2.5.7	Tambalan dan Tambahan Galian ( <i>Patching and Utility Cut Patching</i> ).....	16
2.5.8	Lubang ( <i>Potholes</i> ) .....	17
2.5.9	Sungkur atau Jembul ( <i>Shoving</i> ) .....	18
2.5.10	Retak Selip ( <i>Slippage Cracking</i> ) .....	19
2.5.11	Pelapukan dan Pelepasan Butiran ( <i>Weathering and Ravelling</i> ).....	20
<b>2.6</b>	<b>Survei Kerusakan Perkerasan</b> .....	<b>21</b>
<b>2.7</b>	<b>Penilaian Kondisi Perkerasan</b> .....	<b>22</b>
2.7.1	<i>Pavement Condition Index (PCI)</i> .....	23
2.7.2	Kadar Kerusakan ( <i>Density</i> ).....	24
2.7.3	Nilai Pengurangan ( <i>Deduct Value</i> ).....	24
2.7.4	<i>Total Deduct Value (TDV)</i> .....	34
2.7.5	<i>Corrected Deduct Value (CDV)</i> .....	34
2.7.6	Klasifikasi Kualitas Perkerasan .....	35
<b>BAB 3.</b>	<b>METODE PENELITIAN</b> .....	<b>37</b>
<b>3.1</b>	<b>Survei Pendahuluan</b> .....	<b>37</b>
<b>3.2</b>	<b>Populasi dan Sampel</b> .....	<b>38</b>
<b>3.3</b>	<b>Jenis dan Sumber Data</b> .....	<b>38</b>
<b>3.4</b>	<b>Langkah-langkah Survei</b> .....	<b>39</b>
3.4.1	Survei Kerusakan Jalan.....	40
3.4.2	Survei Waktu Tempuh Kendaraan.....	41
<b>3.5</b>	<b>Metode <i>Pavaement Condition Index (PCI)</i></b> .....	<b>42</b>
3.5.1	Penentuan Nilai Pengurang ( <i>Deduct Values</i> ) .....	42
3.5.2	Penentuan Jumlah Pengurang Ijin Maksimum ( <i>m</i> ).....	42
3.5.3	Penentuan Nilai Pengurang Terkoreksi Maksimum ( <i>CDV</i> )	43
3.5.4	Hitungan PCI .....	43

3.5.5	Grafik Hubungan Laju Penurunan Kualitas Jalan Per Tahun .....	44
3.5.6	Grafik Hubungan Waktu Tempuh dan Nilai Kualitas Jalan .....	44
<b>3.6</b>	<b>Bagan Alur Penelitian (<i>Flow Chart</i>) .....</b>	<b>45</b>
<b>BAB 4.</b>	<b>HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>46</b>
<b>4.1</b>	<b>Pengumpulan Data .....</b>	<b>46</b>
<b>4.2</b>	<b>Data Kerusakan Jalan .....</b>	<b>47</b>
4.2.1	Perbaikan Jalan (2013) .....	47
4.2.2	Perbaikan Jalan (2014) .....	53
4.2.3	Perbaikan Jalan (2015) .....	57
<b>4.3</b>	<b>Penilaian Kondisi Jalan .....</b>	<b>63</b>
<b>4.4</b>	<b>Waktu Tempuh Kendaraan .....</b>	<b>75</b>
<b>4.5</b>	<b>Hubungan Waktu Tempuh Kendaraan dan Nilai Kualitas Jalan .....</b>	<b>78</b>
<b>BAB 5.</b>	<b>PENUTUP .....</b>	<b>81</b>
<b>5.1</b>	<b>Kesimpulan .....</b>	<b>81</b>
<b>5.2</b>	<b>Saran .....</b>	<b>81</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	<b>.....</b>	<b>83</b>
<b>LAMPIRAN</b>	<b>.....</b>	<b>84</b>

**DAFTAR TABEL**

	Halaman
2.1 Ketentuan Klasifikasi Jalan .....	4
2.2 Ciri-ciri Jalan Lingkungan.....	6
2.3 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Retak Kulit Buaya ( <i>Alligator Cracking</i> ) .....	10
2.4 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Retak Blok ( <i>Block Cracking</i> ) .....	12
2.5 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Bergelombang ( <i>Corrugation</i> ).....	13
2.6 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Ambblas ( <i>Depression</i> ).....	14
2.7 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Retak Pinggir ( <i>Edge Cracking</i> ) .....	15
2.8 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Retak Memanjang dan melintang.....	16
2.9 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Tambalan dan Tambahan Galian.....	17
2.10 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Lubang ( <i>Potholes</i> ) .....	18
2.11 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi Kerusakan Sungkur ( <i>shoving</i> ).....	19
2.12 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Retak slip /bentuk bulan sabit ( <i>slippage cracking / crescent shape</i> ).....	20
2.13 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Butiran Lepas ( <i>ravelling</i> ) .....	21
2.14 Penilaian Kondisi Jalan.....	36
3.1 Daftar Ruas Jalan Kolektor terakhir perbaikan 2013-2015 .....	37



4.1	Daftar Terakhir Perbaikan Ruas Jalan Kolektor.....	46
4.2	Kerusakan Jalan Cempaka.....	47
4.3	Kerusakan Jalan Dr. Soebandi.....	49
4.4	Kerusakan Jalan Sarangan.....	50
4.5	Kerusakan Jalan Tapaksiring.....	52
4.6	Kerusakan Jalan Yos Sudarso.....	54
4.7	Kerusakan Jalan Wolter Monginsidi.....	56
4.8	Kerusakan Jalan Dr. Soebandi.....	58
4.9	Kerusakan Jalan Wolter Monginsidi.....	59
4.10	Kerusakan Jalan Yos Sudarso.....	61
4.11	Kerusakan Jalan Sarangan.....	62
4.12	Hasil Survei Kerusakan Jalan Sarangan Segmen 1.....	64
4.13	Catatan Kondisi dan Hasil Pengukuran dengan Metode PCI pada Jalan Dr. Soebandi Segmen 1.....	65
4.14	Klasifikasi Kondisi Pengerasan.....	73
4.15	Rekapitulasi Nilai PCI tahun 2013-2015.....	73
4.16	Survei waktu tempuh kendaraan Sepeda Motor Jalan Dr. Soebandi (2013).....	75
4.17	Hasil Perhitungan Kecepatan ( $v$ ).....	78
4.18	Hasil rata-rata nilai PCI dan kecepatan kendaraan.....	79

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
2.1 Susunan Konstruksi Perkerasan Lentur .....	8
2.2 Kerusakan Retak Kulit Buaya .....	10
2.3 Kerusakan Retak Blok .....	11
2.4 Kerusakan Gelombang atau Keriting.....	12
2.5 Kerusakan Amblas.....	13
2.6 Kerusakan Retak Pinggir .....	14
2.7 Kerusakan Retak Memanjang dan Melintang.....	15
2.8 Kerusakan Tambalan dan Tambahan Galian.....	16
2.9 Kerusakan Lubang .....	17
2.10 Kerusakan Sungkur atau Jembul .....	18
2.11 Kerusakan Retak Selip.....	19
2.12 Kerusakan Pelepasan Butiran .....	20
2.13 Kurva Hubungan Antara <i>density</i> Dengan <i>deduct value</i> untuk Jenis Kerusakan Retak Kulit Buaya dan Retak Blok.....	25
2.14 Kurva Hubungan Antara <i>Density</i> Dengan <i>Deduct Value</i> untuk Jenis Kerusakan Keriting .....	26
2.15 Kurva Hubungan Antara <i>Density</i> Dengan <i>Deduct Value</i> untuk Jenis Kerusakan Amblas.....	27
2.16 Kurva Hubungan Antara <i>Density</i> Dengan <i>Deduct Value</i> untuk Jenis Kerusakan Cacat Tepi Perkerasan .....	28
2.17 Kurva Hubungan Antara <i>Density</i> Dengan <i>Deduct Value</i> untuk Jenis Kerusakan Retak Memanjang dan Melintang.....	29
2.18 Kurva Hubungan Antara <i>Density</i> Dengan <i>Deduct Value</i> untuk Jenis Kerusakan Tambalan .....	30
2.19 Kurva Hubungan Antara <i>Density</i> Dengan <i>Deduct Value</i> untuk Jenis Kerusakan Lubang .....	31

2.20	Kurva Hubungan Antara <i>Density</i> Dengan <i>Deduct Value</i> untuk Jenis Kerusakan Jembul.....	32
2.21	Kurva Hubungan Antara <i>Density</i> Dengan <i>Deduct Value</i> untuk Jenis Kerusakan Retak Selip.....	33
2.22	Kurva Hubungan Antara <i>Density</i> Dengan <i>Deduct Value</i> untuk Jenis Kerusakan Pelepasan Butir .....	34
2.23	Kurva Hubungan Antara TDV dan DV .....	35
3.1	Bagan Alur Penelitian.....	45
4.1	Diagram Persentase Kerusakan Jalan Cempaka .....	48
4.2	Diagram Persentase Kerusakan Jalan Dr. Soebandi .....	49
4.3	Diagram Persentase Kerusakan Jalan Sarangan .....	51
4.4	Diagram Persentase Kerusakan Jalan Tapaksiring .....	52
4.5	Diagram Persentase Kerusakan Jalan Yos Sudarso.....	55
4.6	Diagram Persentase Kerusakan Jalan Wolter Monginsidi.....	57
4.7	Diagram Persentase Kerusakan Jalan Dr. Soebandi .....	58
4.8	Diagram Persentase Kerusakan Jalan Wolter Monginsidi.....	60
4.9	Diagram Persentase Kerusakan Jalan Yos Sudarso.....	61
4.10	Diagram Persentase Kerusakan Jalan Sarangan .....	63
4.11	Hasil Kurva <i>Deduct Value</i> Retak Buaya .....	66
4.12	Hasil Kurva <i>Deduct Value</i> Amblas.....	67
4.13	Hasil Kurva <i>Deduct Value</i> Retak Pinggir .....	68
4.14	Hasil Kurva <i>Deduct Value</i> Retak Memanjang dan Melintang .....	69
4.15	Hasil Kurva <i>Deduct Value</i> Tambalan .....	70
4.16	Hasil Kurva <i>Deduct Value</i> Pelepasan Butiran .....	71
4.17	Hasil Kurva hubungan CDV dan TDV .....	72
4.18	Grafik hubungan nilai kerusakan (PCI) dan umur perbaikan jalan .....	74
4.19	Grafik Hubungan kecepatan dan nilai kualitas jalan (PCI) pada jenis kendaraan sepeda motor dan mobil .....	79

## BAB 1. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Prasarana transportasi darat berperan penting dalam sektor perhubungan untuk distribusi barang dan jasa. Jalan merupakan sarana transportasi darat dan media pergerakan baik untuk mengirimkan hasil produksi dari hasil sebuah daerah maupun untuk mendatangkan barang dari luar daerah guna untuk memenuhi kebutuhan dari daerah tersebut. Setiap tahunnya jumlah penduduk semakin bertambah begitu juga jumlah kendaraan. Maka sarana transportasi jalan raya yang baik dan lancar sangat dibutuhkan. Berdasarkan sensus penduduk tahun 2010 yang dilakukan oleh Badan Pusat Statistik Kabupaten Jember menunjukkan bahwa jumlah penduduk di Kabupaten Jember sebesar 2.329.929 jiwa sehingga kepadatan penduduknya sekitar 707 jiwa/km<sup>2</sup>. (Renstra 2010-2015, Jember)

Menurut tim pemantauan dan evaluasi kebijakan transportasi nasional, dalam rangka meningkatkan penyediaan transportasi darat diperlukan proses pemeliharaan. Secara umum kerusakan jalan disebabkan oleh berbagai hal yaitu beban lalu lintas yang berlebih (*overload*), umur rencana jalan yang telah dilewati, dan genangan air pada permukaan jalan yang tidak dapat mengalir karena drainase yang kurang baik. Kemampuan pemeliharaan dan rehabilitasi jalan yang terbatas serta laju perbaikan jalan yang berjalan lebih lambat dari laju kerusakan jalan dapat mempengaruhi laju penurunan kualitas jalan per tahun di Kabupaten Jember.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kabupaten Jember tahun 2014, dari total panjang jalan beraspal yang menjadi kewenangan Kabupaten Jember sebesar 1.787,319 km, kondisi ruas jalan beraspal dalam kondisi baik sebesar 29%, sedangkan dalam kondisi sedang sebesar 43%, untuk kondisi rusak ringan sebesar 20%, dan kondisi rusak berat 8%. Secara teknis, kerusakan jalan menunjukkan suatu kondisi dimana struktural dan fungsional jalan sudah tidak mampu memberikan pelayanan optimal terhadap lalu lintas yang melintasi jalan tersebut. Kondisi lalu lintas dan jenis kendaraan yang

akan melintasi suatu jalan sangat berpengaruh pada desain perencanaan konstruksi dan perkerasan jalan yang dibuat.

Metode PCI (*Pavement Condition Index*) merupakan penilaian kondisi kerusakan perkerasan yang dikembangkan oleh U.S Army Corp of Engineer (Shanin et al., 1976-1984). Penelitian yang menggunakan metode PCI pernah dilakukan Rifky Mela Zulkarnaen (2014) yang membahas kerusakan dan perbaikan jalan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, untuk mengetahui laju penurunan kualitas jalan di Kabupaten Jember perlu dilakukan survei kerusakan jalan dengan memperhatikan lebar, fungsi serta data terakhir perbaikan jalan.

### **1.2 Rumusan Masalah**

Dari uraian latar belakang di atas, maka masalah pada penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana laju penurunan kualitas jalan per tahun di Kabupaten Jember?
2. Bagaimana hubungan tingkat kerusakan jalan dengan kecepatan kendaraan yang melintas?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Penelitian dalam skripsi ini memiliki tujuan sebagai berikut :

1. Mengetahui laju penurunan kualitas jalan per tahun di Kabupaten Jember
2. Mengetahui hubungan tingkat kerusakan jalan dengan waktu tempuh kendaraan yang melintas

#### **1.4 Batasan Masalah**

Untuk menghindari persepsi yang meluas dan agar memfokuskan penelitian ini dibuatlah batasan masalah sebagai berikut :

1. Penetapan laju penurunan kualitas jalan diambil tahun terakhir kali perbaikan pada jalan tersebut.
2. Survei dilakukan hanya pada jalan yang mempunyai fungsi dan kategori yang sama yaitu pada jalan kolektor.
3. Peneliti melakukan survei pada 6 ruas jalan kolektor sesuai dengan tahun terakhir perbaikan mulai dari tahun 2013 sampai dengan tahun 2015 di Kabupaten Jember sesuai data yang diperoleh dari Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kabupaten Jember, sehingga dapat dirata-rata untuk memperoleh penurunan laju kualitas jalan di Kabupaten Jember.
4. Penelitian hanya dilakukan pada kerusakan permukaan jalan.

#### **1.5 Manfaat Penelitian**

1. Dapat mengidentifikasi kondisi kerusakan pada saat survei sehingga dapat digunakan untuk menetapkan : macam studi, penilaian prioritas dan program pemeliharaan.
2. Dapat mengetahui kerusakan rata-rata jalan pertahun pada kategori dan fungsi jalan yang sama.
3. Sebagai bahan pertimbangan dalam menentukan tingkat kerusakan jalan di Kabupaten Jember.
4. Sebagai referensi bagi penelitian tentang kerusakan jalan dengan metode yang sama.

## BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Klasifikasi Jalan

Klasifikasi jalan menurut Bina Marga dalam Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota (TPGJAK) No. 038/T/BM/1997, disusun pada : (*lihat Tabel 2.1*)

Tabel 2.1 Ketentuan Klasifikasi Jalan

FUNGSI JALAN	ARTERI			KOLEKTOR			LOKAL		
KELAS JALAN	IA	IIA	IIIA	IIIB	IIIC				
Muatan Sumbu Terberat (ton)	> 10	10		8		Tidak Ditentukan			
TIPE MEDAN	D	B	G	D	B	G	D	B	G
Kemiringan Medan %	< 3	3-25	> 25	< 3	3-25	> 25	< 3	3-25	> 25

Klasifikasi menurut wewenang pembinaan jalan (administratif) sesuai PP.

No. 26/1985 : Jalan Nasional, Jalan Propinsi, Jalan Kabupaten/Kotamadya, Jalan Desa dan Jalan Khusus

Keterangan : Datar (D), Perbukitan (B) dan Pegunungan (G).

Sumber : TPGJAK

Berdasarkan Undang – Undang No. 38 tahun 2004 mengenai jalan, maka jalan dapat diklasifikasikan menjadi 3 klasifikasi jalan, yaitu :

1. Klasifikasi jalan menurut peran dan fungsi,
2. Klasifikasi jalan menurut wewenang, dan
3. Klasifikasi jalan berdasarkan muatan sumbu.

### 2.1.1. Klasifikasi Jalan Menurut Fungsi

Klasifikasi jalan umum menurut peran dan fungsinya, terdiri atas :

#### a. Jalan Arteri

Jalan arteri, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk (akses) dibatasi secara berdaya guna. Jika ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh jalan arteri adalah :

- 1) Kecepatan rencana  $> 60$  km/jam.
- 2) Lebar badan jalan  $> 8,0$  meter.
- 3) Kapasitas jalan lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
- 4) Jalan masuk dibatasi secara efisien sehingga kecepatan rencana dan kapasitas jalan dapat tercapai.
- 5) Tidak boleh terganggu oleh kegiatan lokal, lalu lintas lokal.
- 6) Jalan arteri tidak terputus walaupun memasuki kota.

#### b. Jalan Kolektor

Jalan kolektor, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi. Jika ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh jalan kolektor adalah :

- 1) Kecepatan rencana  $> 40$  km/jam.
- 2) Lebar badan jalan  $> 7,0$  meter.
- 3) Kapasitas jalan lebih besar atau sama dengan volume lalu lintas rata-rata.
- 4) Jalan masuk dibatasi secara efisien sehingga kecepatan rencana dan kapasitas jalan tidak terganggu.
- 5) Tidak boleh terganggu oleh kegiatan lokal, lalu lintas lokal.
- 6) Jalan kolektor tidak terputus walaupun memasuki daerah kota.



### c. Jalan Lokal

Jalan lokal, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi. Jika ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh jalan lokal adalah :

- 1) Kecepatan rencana > 20 km/jam.
- 2) Lebar badan jalan > 6,0 meter.
- 3) Jalan lokal tidak terputus walaupun memasuki desa.

### d. Jalan Lingkungan

Jalan lingkungan, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah. Dengan ciri-ciri seperti berikut : (*lihat Tabel 2.2*)

Tabel 2.2. Ciri-ciri Jalan Lingkungan

Jalan	Ciri-ciri
Lingkungan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perjalanan jarak dekat</li> <li>2. Kecepatan rata-rata rendah</li> </ol>

Sumber : UU No. 38 Tahun 2004

### 2.1.2. Klasifikasi Jalan Menurut Wewenang

Tujuan pengelompokan jalan dimaksudkan untuk mewujudkan kepastian hukum penyelenggaraan jalan sesuai dengan kewenangan pemerintah pusat dan pemerintah daerah.

Klasifikasi jalan umum menurut wewenang, terdiri atas :

#### a. Jalan Nasional

Jalan nasional, merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antaribukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.

#### b. Jalan Provinsi

Jalan provinsi, merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antaribukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.

#### c. Jalan Kabupaten

Jalan kabupaten, merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk jalan yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.

#### d. Jalan Kota

Jalan kota, merupakan jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota.

#### e. Jalan Desa

Jalan desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antarpermukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

### 2.2 Struktur Perkerasan Jalan

Perkerasan adalah lapisan kulit (permukaan) keras yang diletakkan pada formasi tanah setelah selesainya pekerjaan tanah, atau dapat pula didefinisikan, perkerasan adalah struktur yang memisahkan antara ban kendaraan dengan tanah pondasi yang berada dibawahnya.

Perkerasan di atas tanah biasanya dibentuk dari beberapa lapisan yang relatif lemah dibagian bawah, dan berangsur-angsur lebih kuat di bagian yang lebih atas. Susunan yang demikian ini memungkinkan penggunaan secara lebih ekonomis dari material yang tersedia.

Fungsi perkerasan jalan, adalah :

- a. Untuk memberikan permukaan rata/halus bagian pengendara.

- b. Untuk mendistribusikan beban kendaraan diatas formasi tanah secara memadai, sehingga melindungi tanah dari tekanan yang berlebihan.
- c. Untuk melindungi formasi tanah dari pengaruh bruk perubahan cuaca.

Karakteristik perkerasan bergantung tidak hanya pada sifat lalu lintasnya, tapi juga pada sifat-sifat tanah di mana perkerasan dibangun. Elemen-elemen struktural utama dalam pembangunan jalan meliputi:

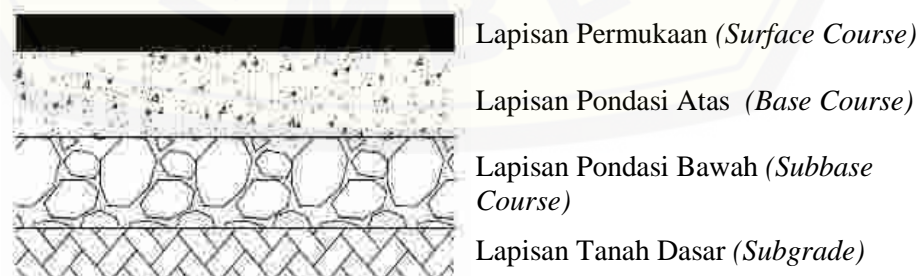
- a. Timbunan
- b. Pondasi di bawah timbunan
- c. Galian
- d. Perkerasan Jalan

### 2.3 Konstruksi Perkerasan Lentur (*Flexible Pavement*)

Karakteristik perkerasan lentur, yaitu :

- a. Bersifat elastis jika menerima beban, sehingga dapat memberi kenyamanan bagi pengguna jalan.
- b. Pada umumnya menggunakan bahan pengikat aspal.
- c. Seluruh lapisan ikut menanggung beban.
- d. Penyebaran tegangan ke lapisan tanah dasar sedemikian sehingga tidak merusak lapisan tanah dasar (*subgrade*).
- e. Usia rencana maksimum 20 tahun. ( $MKJI = 23$  tahun).
- f. Selama usia rencana diperlukan pemeliharaan secara berkala (*routine maintenance*).

Susunan lapisan perkerasan lentur dapat dilihat dibawah ini : (Gambar 2.1)



Gambar 2.1 Susunan Konstruksi Perkerasan Lentur  
(Sumber : Dokumen Peneliti, 2016)

## 2.4 Kerusakan Jalan Raya

Kerusakan jalan merupakan suatu kejadian yang mengakibatkan suatu perkerasan jalan menjadi tidak sesuai dengan bentuk perkerasan aslinya, sehingga dapat menyebabkan perkerasan jalan tersebut menjadi rusak, seperti berlubang, retak, bergelombang, dan lain sebagainya.

Lapisan perkerasan jalan sering mengalami kerusakan atau kegagalan sebelum mencapai umur rencana. Kerusakan pada perkerasan jalan raya dapat dilihat dari kegagalan fungsional dan struktural.

Kegagalan fungsional adalah apabila perkerasan jalan tidak dapat berfungsi lagi sesuai dengan yang direncanakan dan menyebabkan ketidaknyamanan bagi pengguna jalan. Sedangkan kegagalan struktural terjadi ditandai dengan adanya rusak pada satu atau lebih bagian dari struktur perkerasan jalan yang disebabkan lapisan tanah dasar yang tidak stabil, beban lalu lintas, kelelahan permukaan, dan pengaruh kondisi lingkungan sekitar. (Yoder, 1975, dalam UNS, 2013:18).

## 2.5 Jenis dan Tingkat Kerusakan Perkerasan Jalan

Menurut *Pavement Maintenance Management*, 1982, jenis dan tingkat kerusakan perkerasan jalan raya adalah sebagai berikut :

### 2.5.1 Retak Kulit Buaya (*Alligator Cracking*)

Retak yang saling merangkai membentuk kotak – kotak kecil yang menyerupai kulit buaya. Kerusakan ini disebabkan karena konstruksi perkerasan yang tidak kuat dalam mendukung beban lalu lintas yang berulang ulang. Pada mulanya terjadi retak – retak halus, akibat beban lalu lintas yang berulang menyebabkan retak – retak halus terhubung membentuk serangkaian kotak – kotak kecil yang memiliki sisi tajam sehingga menyerupai kulit buaya. Retak buaya biasa terjadi hanya di daerah yang dilalui beban lalu lintas yang berulang dan biasanya disertai alur, sehingga tidak akan terjadi di seluruh daerah kecuali seluruh area jalan dikenakan arus lalu lintas. Cara mengukur kerusakan yang terjadi adalah dengan menghitung luasan retak.



Gambar 2.2 Kerusakan Retak Kulit Buaya (Sumber : Dokumentasi, 2016)

Tingkat kerusakan retak kulit buaya (*alligator cracking*) dibagi menjadi kerusakan ringan (*low*) yang ditandai dengan serangkaian retak halus yang saling terhubung tanpa ada retakan yang pecah, kerusakan sedang (*medium*) yang ditandai dengan serangkaian retak yang terhubung membentuk kotak-kotak kecil dan pola retak sudah cukup kelihatan jelas karena sudah terdapat retak yang mulai pecah, dan kerusakan berat (*high*) yang ditandai dengan serangkaian retak menyerupai kulit buaya yang keseluruhan retaknya sudah pecah sehingga jika dibiarkan dapat menyebabkan terjadinya alur bahkan lubang pada jalan.

Tabel 2.3 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Retak Kulit Buaya (*Alligator Cracking*)

Tingkat Kerusakan	Identifikasi Kerusakan
L	Halus, retak rambut/halus memanjang sejajar satu dengan yang lain, dengan atau tanpa berhubungan satu sama lain. Retakan tidak mengalami gompal.*
M	Retak kulit buaya ringan terus berkembang ke dalam pola atau jaringan retakan yang diikuti gompal ringan.
H	Jaringan dan pola retak telah berlajut, sehingga pecahan-pecahan dapat diketahui dengan mudah, dan terjadi gompal di pinggir. Beberapa pecahan mengalami <i>rocking</i> akibat lalu lintas.

\*Retak Gompal adalah pecahan material di sepanjang sisi retakan.

Sumber : Hardiyatmo, H.C. 2009

Pecahan-pecahan, umumnya berukuran kurang dari 0,6 m 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” (*block cracking*).

### 2.5.2 Retak Blok (*Block Cracking*)

Hampir sama dengan retak kulit buaya, merupakan rangkaian retak berbentuk persegi dengan sudut tajam, tetapi bentuknya saja yang lebih besar dari retak kulit buaya. *Block cracking* ini tidak hanya terjadi di daerah yang mengalami arus lalu lintas berulang, tetapi juga dapat terjadi di daerah yang jarang dilalui arus lalu lintas.

Retak blok ini berbentuk blok-blok besar yang saling bersambungan, dengan ukuran sisi blok 0,20 sampai 3 m, dan dapat membentuk sudut atau pojok yang tajam.



Gambar 2.3 Kerusakan Retak Blok (Sumber : Dokumentasi, 2016)

Kerusakan ini bukan karena beban lalu-lintas. Kesulitan sering terjadi untuk membedakan apakah retak blok disebabkan oleh perubahan volume di dalam campuran aspal atau di dalam lapis pondasi (*base*) atau tanah dasar.

Retak blok biasanya terjadi pada area yang luas pada perkerasan aspal, tapi kadang-kadang hanya terjadi pada area yang jarang di lalui lalu lintas.

Tabel 2.4 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Retak Blok (*Block Cracking*)

Tingkat Kerusakan	Identifikasi Kerusakan
L	Blok didefinisikan oleh retak dengan tingkat kerusakan rendah.
M	Blok didefinisikan oleh retak dengan tingkat kerusakan sedang.
H	Blok didefinisikan oleh retak dengan tingkat kerusakan tinggi.

Sumber : Hardiyatmo, H.C. 2009

### 2.5.3 Bergelombang atau keriting (*Corrugation*)

Keriting (*corrugation*) Kerusakan lapisan perkerasan tampak seperti bergelombang dimana jarak antara tiap gelombang sangat dekat. Tingkat kerusakan diukur dari beda tinggi antar lembah dan puncak gelombang. Penyebab kerusakan dimungkinkan oleh terjadinya pergeseran bahan perkerasan, lapis perekat antara lapis permukaan dan lapis pondasi tidak memadai, pengaruh kendaraan yang sering berhenti dan berjalan secara tiba – tiba. Tingkat kerusakan keriting dapat diukur berdasarkan kedalaman keriting yang terjadi. Untuk tingkat kerusakan ringan (*low*) kedalaman < ½ inchi, untuk (*medium*) kedalaman ½ – 1 inchi, dan untuk tingkat kerusakan parah (*high*) kedalaman > 1 inchi.



Gambar 2.4 Kerusakan Gelombang atau Keriting (Sumber : Google Images, 2016)

Gelombang sering terjadi pada titik-titik yang banyak mengalami tegangan horisontal tinggi, di mana lalu lintas mulai bergerak dan berhenti.

Tabel 2.5 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Bergelombang (*Corrugation*)

Tingkat Kerusakan	Identifikasi Kerusakan
L	Keriting mengakibatkan sedikit gangguan kenyamanan kendaraan.
M	Keriting mengakibatkan agak banyak mengganggu kenyamanan kendaraan.
H	Keriting mengakibatkan banyak gangguan kenyamanan kendaraan.

Sumber : Hardiyatmo, H.C. 2009

#### 2.5.4 Amblas (*Depression*)

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 yang lewat.



Gambar 2.5 Kerusakan Amblas (Sumber : Google Images, 2016)

Amblas (*depression*) merupakan kerusakan yang terjadi dimana suatu permukaan lapisan perkerasan lebih rendah daripada lapisan permukaan di sekitarnya, sehingga kondisi jalan tampak seperti membentuk kubangan atau lengkungan. Kerusakan ini terjadi karena beban lalu lintas yang berlebih tidak sesuai dengan perencanaan.



Tingkat kerusakan ambles dapat diukur berdasarkan kedalaman ambles yang terjadi. Untuk tingkat kerusakan ringan (*low*) kedalaman ½ - 1 inchi, untuk (*medium*) kedalaman 1 – 2 inchi, dan untuk tingkat kerusakan parah (*high*) kedalaman > 2 inchi.

Tabel 2.6 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Ambles (*Depression*)

Tingkat Kerusakan	Identifikasi Kerusakan
L	Kedalaman maksimum ambles ½ - 1 in. (13 – 25 mm).
M	Kedalaman maksimum ambles 1- 2 in. (25-51 mm).
H	Kedalaman ambles > 2 in. (55 mm).

Sumber : Hardiyatmo, H.C. 2009

#### 2.5.5 Retak Pinggir (*Edge Cracking*)

Kerusakan yang terjadi pada tepi lapis perkerasan yang tampak berupa retakan, kerusakan jenis ini biasanya terjadi akibat kepadatan lapis permukaan di tepi perkerasan tidak memadai, juga disebabkan seringnya air yang dari bahu jalan.



Gambar 2.6 Kerusakan Retak Pinggir (Sumber : Dokumentasi, 2016)

Retak pinggir biasanya terjadi sejajar dengan pinggir perkerasan dan berjarak sekitar 0,3-0,6 m dari pinggir. Akibat pecah di pinggir perkerasan, maka bagian ini menjadi tidak beraturan.

Tabel 2.7 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Retak Pinggir (*Edge Cracking*)

Tingkat Kerusakan	Identifikasi Kerusakan
L	Retak sedikit sampai sedang dengan tanpa pecahan dan butiran lepas.
M	Retak sedang dengan beberapa pecahan dan butiran lepas.
H	Banyak pecahan dan butiran lepas di sepanjang tepi perkerasan.

Sumber : Hardiyatmo, H.C. 2009

### 2.5.6 Retak Memanjang dan melintang (*Longitudinal and Transverse Cracking*)

Retak memanjang (*longitudinal cracking*) merupakan retak yang terjadi searah dengan sumbu jalan, retak melintang (*transverse cracking*) yaitu retak yang terjadi tegak lurus sumbu jalan. Retak ini disebabkan oleh kesalahan pelaksanaan, terutama pada sambungan perkerasan atau pelebaran, dan juga dapat disebabkan penyusutan permukaan aspal akibat suhu rendah atau pengerasan aspal.



(a)



(b)

(a) Retak Memanjang; (b) Retak Melintang  
Gambar 2.7 Kerusakan Retak Memanjang dan Retak Melintang  
(Sumber : Dokumentasi, 2016)

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.

Sedangkan Retak melintang merupakan retakan tunggal (tidak bersambungan satu sama lain) yang melintang perkerasan. Perkerasan, retak ketika temperatur atau lalu lintas menimbulkan tegangan dan regangan yang melampaui kuat tarik atau kelelahan dari campuran aspal padat. (Lavin, 2003)

Tabel 2.8 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Retak Memanjang dan melintang

Tingkat Kerusakan	Identifikasi Kerusakan
L	1. Retak tidak terisi $\frac{1}{2}$ in. (12 mm) atau retak terisi sembarang pengisi, dengan pengisi dalam kondisi baik. Tidak ada patahan
M	Satu dari kondisi berikut yang terjadi : 1. Retak tak terisi, lebar $\frac{1}{2}$ - 2 in. (12-51 mm), 2. Retak tak terisi, sembarang lebar sampai 2 in. (51 mm), dengan patahan $< \frac{3}{8}$ in. (10 mm). 3. Retak terisi, dengan sembarang patahan $< \frac{3}{8}$ in. (10 mm).
H	Satu dari kondisi berikut yang terjadi : 1. Retak tak terisi, lebar $> 2$ in. (51 mm), 2. Retak tak terisi atau terisi, dengan sembarang lebar dengan patahan $< \frac{3}{8}$ in. (10 mm).

Sumber : Hardiyatmo, H.C. 2009

#### 2.5.7 Tambalan dan Tambahan Galian (*Patching and Utility Cut Patching*)

Tambalan (*patching*) adalah wilayah perkerasan yang telah diganti menjadi baru untuk memperbaiki perkerasan yang ada. Tambalan dianggap merupakan cacat jalan walaupun sudah di kerjakan dengan sangat baik. Identifikasi terhadap tambalan ini biasanya diukur dengan menghitung luasan tambalan.



Gambar 2.8 Kerusakan Tambalan dan Tambahan Galian (Sumber : Google Images, 2016)

Tambalan dibagi berdasarkan tingkat kerusakannya yaitu tingkat kerusakan rendah (*low*), sedang (*medium*), dan berat (*high*), sesuai dengan bentuk tambalannya.

Tabel 2.9 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Tambalan dan Tambahan Galian

Tingkat Kerusakan	Identifikasi Kerusakan
L	Tambalan dalam kondisi baik dan memuaskan. Kenyamanan kendaraan dinilai terganggu sedikit atau lebih baik.
M	Tambalan sedikit rusak dan kenyamanan kendaraan agak terganggu.
H	Tambalan sangat rusak dan kenyamanan kendaraan sangat terganggu.

Sumber : Hardiyatmo, H.C. 2009

#### 2.5.8 Lubang (*Potholes*)

Lubang (*potholes*) biasanya berukuran tidak begitu besar (diameter < 90 cm). berbentuk seperti mangkuk yang tidak beraturan dengan pinggiran tajam. pertumbuhan lubang semakin besar diakibatkan kondisi air yang tergenang pada badan jalan. Lubang pada dasarnya bermula dari retak-retak yang semakin parah akibat air meresap hingga ke lapisan jalan sehingga menyebabkan sifat saling mengikat agregat dalam lapisan menjadi berkurang.



Gambar 2.9 Kerusakan Lubang (Sumber : Dokumentasi, 2016)

Pertumbuhan kerusakan lubang tersebut akan mempercepat berkumpulnya air dalam lubang. Lubang merupakan kerusakan struktural, berbeda dengan kerusakan tipe butiran lepas (*ravelling*) dan pelapukan (*weathering*). (Shahin, 1994)

Tabel 2.10 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Lubang (*Potholes*)

Tingkat Kerusakan	Identifikasi Kerusakan		
	4-8 in. (102 - 203 mm)	8-18 in. (203 - 457 mm)	18-30 in. (457 - 762 mm)
$\frac{1}{2}$ - 1 in. (12,7-25,4 mm)	L	L	M
> 1 - 2 in. (25,4 – 50,8 mm)	L	M	H
> 2 in. (50,8 mm)	M	M	H

Sumber : Hardiyatmo, H.C. 2009

### 2.5.9 Sungkur atau Jembul (*Shoving*)

Jembul (*shoving*) umumnya terjadi di sekitar alur roda kendaraan di tepi perkerasan dan sifatnya permanen. Kerusakan ini disebabkan oleh arus lalu lintas yang melebihi beban standar. Cara mengukur jembul adalah dengan mengukur luasan permukaan sesuai dengan tingkat kerusakan yang terjadi.



Gambar 2.10 Kerusakan Sungkur atau Jembul (Sumber : Dokumentasi, 2016)

Sungkur biasanya juga terjadi pada perkerasan aspal yang berbatasan dengan perkerasan beton semen portland (PCC). Perkerasan bertambah panjang (oleh kenaikan suhu) dan menekan perkerasan aspal, sehingga terjadi sungkur.

Tabel 2.11 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi Kerusakan Sungkur (*shoving*)

Tingkat Kerusakan	Identifikasi Kerusakan
L	Sungkur menyebabkan sedikit gangguan kenyamanan kendaraan.
M	Sungkur menyebabkan cukup gangguan kenyamanan kendaraan.
H	Sungkur menyebabkan gangguan besar pada kenyamanan kendaraan.

Sumber : Hardiyatmo, H.C. 2009

#### 2.5.10 Retak Selip (*Slippage Cracking*)

Retak selip (*slippage cracking*) merupakan retak menyerupai bulan sabit atau setengah retak berbentuk bulan yang memiliki dua ujung menunjuk jauh ke arah lalu lintas. Cara mengukur retak selip adalah dengan mengukur luasan permukaan sesuai dengan tingkat kerusakan yang terjadi mulai dari rendah (*low*), sedang (*medium*), dan buruk (*high*).



Gambar 2.11 Kerusakan Retak Selip (Sumber : Dokumentasi, 2016)

Prosedur pemeliharaan, umumnya bergantung pada sebab-sebab kerusakan, lebar retak dan jumlah retak pada area yang rusak. Pada perbaikan, penting untuk mencegah infiltrasi air (batu dan pasir) kedalam retakan dan struktur perkerasan yang berada dibawahnya.

Tabel 2.12 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Retak slip / bentuk bulan sabit (*slippage cracking / crescent shape*)

Tingkat Kerusakan	Identifikasi Kerusakan
L	Retak rata-rata lebar < 3/8 in. (10 mm)
M	Satu dari kondisi berikut yang terjadi : 1. Retak rata-rata 3/8 – 1,5 in. (10-38 mm), 2. Area disekitar retakan pecah, kedalam pecahan-pecahan terikat.
H	Satu dari kondisi berikut yang terjadi : 1. Retak rata-rata > 1/2 in. (>38 mm) 2. Area disekitar retakan pecah, kedalam pecahan-pecahan mudah terbongkar.

Sumber : Hardiyatmo, H.C. 2009

#### 2.5.11 Pelapukan dan Pelepasan Butiran (*Weathering and Ravelling*)

Kerusakan ini ditandai dengan permukaan perkerasan yang kasar dan rusak akibat hilangnya bahan pengikat aspal atau tar sehingga menyebabkan pelepasan butiran agregat. Pelepasan butiran ini menunjukkan kualitas aspal serta campuran yang rendah atau ada kesalahan dalam pencampuran. Pelepasan butiran ini juga dapat di sebabkan adanya lalu lintas yang berlebih.



Gambar 2.12 Kerusakan Pelepasan Butiran (Sumber : Dokumentasi, 2016)

Berdasarkan tingkat kerusakannya dapat dibedakan menjadi kerusakan rendah (*low*) ditandai dengan dimulainya pelepasan butiran pada permukaan jalan, kerusakan sedang (*medium*) yang ditandai dengan pelepasan butiran yang

menyebabkan permukaan jalan menjadi tidak rata dan kasar, kerusakan berat (*high*) yang ditandai dengan pelepasan butiran yang menyebabkan permukaan menjadi tidak rata, kasar, dan tidak jarang disertai dengan adanya lubang disekitar kerusakan.

Tabel 2.13 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Butiran Lepas (*ravelling*)

Tingkat Kerusakan	Identifikasi Kerusakan
L	Agregat atau bahan pengikat mulai lepas. Di beberapa tempat, permukaan mulai berlubang. Jika ada tumpahan oli genangna oli dapat terlihat, tapi permukaannya keras, tak dapat ditembus mata uang logam.
M*	Agregat atau bahan pengikat telah lepas. Tekstur permukaan agak kasar dan berlubang. Jika ada tumpahan oli permukaannya lunak, dan dapat ditembus mata uang logam.
H*	Agregat atau bahan pengikat telah banyak lepas. Tekstur permukaan sangat kasar dan mengakibatkan banayak lubang. Diameter luasan lubang < 4 in. 10 mm) dan kedalaman ½ in. (13 mm). Luas lubang lebih besar dari ukuran ini, dihitung sebagai kerusakan lubang ( <i>pothole</i> ). Jika ada tumpahan oli permukaannya lunak, pengikat aspal telah hilang ikatannya sehingga agregat menjadi longgar.

\*Bila lokal, yaitu akibat tumpahan oli, maka ditambal secara parsial.

Sumber : Hardiyatmo, H.C. 2009

## 2.6 Survei Kerusakan Perkerasan

Survei kerusakan secara detail dibutuhkan sebagai bagian dari perencanaan dan perancangan proyek rehabilitasi. Survei kerusakan pekerasan adalah kompilasi dari berbagai tipe kerusakan, tingkat keparahan kerusakan, lokasi, dan luas penyebarannya. Perhatian harus diberikan terhadap konsistensi dari personil penilai kerusakan, baik secara individual maupun kelompok-kelompok yang melakukan survei.

Tujuan dilakukannya survei kinerja perkerasan, adalah untuk menentukan perkembangan dari kerusakan perkerasan, sehingga dapat dilakukan estimasi biaya pemeliharaan. Informasi ini sangat berguna untuk instansi yang terkait dalam pengalokasian dana untuk pemeliharaan. Pekerjaan ini sangat penting dan



umumnya diprioritaskan, sehingga banyaknya biaya yang dibutuhkan untuk pemeliharaan dapat diestimasi dari tahun ke tahun. Selain itu, survei kinerja perkerasan juga berguna untuk menentukan sebab-sebab dan pengaruh dari kerusakan perkerasan. Penentuan sebab-sebab kerusakan harus diketahui sebelum penanganan pemeliharaan yang memadai dapat dilakukan. Demikian pula, penyebab kegagalan perkerasan harus juga diketahui, sehingga hal ini dapat diperhitungkan dalam perancangan di kemudian hari.

Survei kondisi adalah survei yang dimaksudkan untuk menentukan kondisi perkerasan pada waktu tertentu. Tipe survei semacam ini tidak mengevaluasi kekuatan perkerasan. Survei kondisi bertujuan untuk menunjukkan kondisi perkerasan pada waktu saat dilakukan survei. Jadi, survei ini sifatnya kualitatif. Informasi yang diperoleh akan digunakan untuk menetapkan : macam studi, penilaian prioritas dan program pemeliharaan. Survei kondisi sangat berguna untuk persiapan analisis struktural secara detail, dan untuk rehabilitasi. Jika area-area secara baik direferensikan dalam stasiun-stasiun, maka area yang membutuhkan pengumpulan data yang lebih intensif dapat didefinisikan.

## **2.7 Penilaian Kondisi Perkerasan**

Penilaian terhadap kondisi perkerasan jalan merupakan aspek yang paling penting dalam hal menentukan kegiatan pemeliharaan dan perbaikan jalan. Untuk melakukan penilaian kondisi perkerasan jalan tersebut, terlebih dahulu perlu ditentukan jenis kerusakan, penyebab, serta tingkat kerusakan yang terjadi.

Hal penting dalam pengelolaan sistem perkerasan jalan adalah kemampuan dalam menentukan gambaran kondisinya saat sekarang dari suatu jaringan jalan, dan memperkirakan kondisinya di masa datang. Untuk memprediksi kondisi perkerasan dengan baik, maka suatu sistem penilaian untuk identifikasi harus digunakan. Sistem ini merupakan alat bagi personil penilai dalam melakukan penilaian kerusakan perkerasan. Terdapat beberapa sistem penilaian kondisi perkerasan salah satunya adalah metode PCI.

### 2.7.1 *Pavement Condition Index (PCI)*

*Pavement Condition Index (PCI)* adalah salah satu sistem penilaian kondisi perkerasan jalan berdasarkan jenis, tingkat kerusakan yang terjadi, dan dapat digunakan sebagai acuan dalam usaha pemeliharaan. Nilai PCI ini memiliki rentang 0 (nol) sampai 100 (seratus) dengan kriteria sempurna (*excellent*), sangat baik (*very good*), baik (*good*), sedang (*fair*), jelek (*poor*), sangat jelek (*very poor*), dan gagal (*failed*).

Dalam metode PCI, tingkat keparahan kerusakan perkerasan merupakan fungsi dari 3 faktor utama yaitu :

- a. Tipe kerusakan
- b. Tingkat keparahan kerusakan
- c. Jumlah atau kerapatan kerusakan

Metode PCI memberikan informasi kondisi perkerasan hanya pada saat survei dilakukan, tapi tidak dapat memberikan gambaran prediksi dimasa datang. Namun demikian, dengan melakukan survei kondisi secara periodik, informasi kondisi perkerasan dapat berguna untuk prediksi kinerja dimasa datang, selain juga dapat digunakan sebagai masukan pengukuran yang lebih detail.

Indeks kondisi perkerasan atau PCI (*Pavement Condition Index*) adalah tingkatan dari kondisi permukaan perkerasan dan ukuran yang ditinjau dari fungsi daya guna yang mengacu pada kondisi dan kerusakan di permukaan perkerasan yang terjadi. PCI ini didasarkan pada hasil survei kondisi visual. Tipe kerusakan, tingkat keparahan kerusakan, dan ukurannya diidentifikasi saat survei kondisi tersebut. PCI dikembangkan untuk memberikan indeks dari integritas struktur perkerasan dan kondisi operasional permukaannya. Informasi kerusakan yang diperoleh sebagai bagian dari survei kondisi PCI, memberikan informasi sebab-sebab kerusakan, dan apakah kerusakan terkait dengan beban atau iklim.

Penilaian terhadap kondisi perkerasan jalan merupakan aspek yang paling penting dalam hal menentukan kegiatan pemeliharaan dan perbaikan jalan. Untuk melakukan penilaian kondisi perkerasan jalan tersebut, terlebih dahulu perlu ditentukan jenis kerusakan, penyebab, serta tingkat kerusakan yang terjadi.

### 2.7.2 Kadar Kerusakan (*Density*)

*Density* atau kadar kerusakan adalah persentase luasan dari suatu jenis kerusakan terhadap luasan suatu unit segmen yang diukur dalam meter panjang. Nilai *density* suatu jenis kerusakan dibedakan juga berdasarkan tingkat kerusakannya. Rumus mencari nilai *density*:

- a. Untuk jenis kerusakan berupa retak kulit buaya (*alligator cracking*), kegemukan (*bleeding*), amblas (*depression*), tambalan pada galian utilitas (*patching and utility cut patching*), jembul (*shoving*), dan pelepasan butir (*wheatering/ ravelling*) adalah:

$$\text{Density: } \frac{A_d}{A_s} \times 100\% \quad (2.1)$$

- b. Untuk jenis kerusakan berupa retak samping (*edge cracking*) dan retak memanjang dan melintang (*long and trans cracking*) adalah:

$$\text{Density: } \frac{L_d}{A_s} \times 100\% \quad (2.2)$$

Dimana,  $A_d$  = Luas total jenis kerusakan untuk tiap tingkat kerusakan ( $m^2$ )

$L_d$  = Panjang total jenis kerusakan untuk tiap tingkat kerusakan (m)

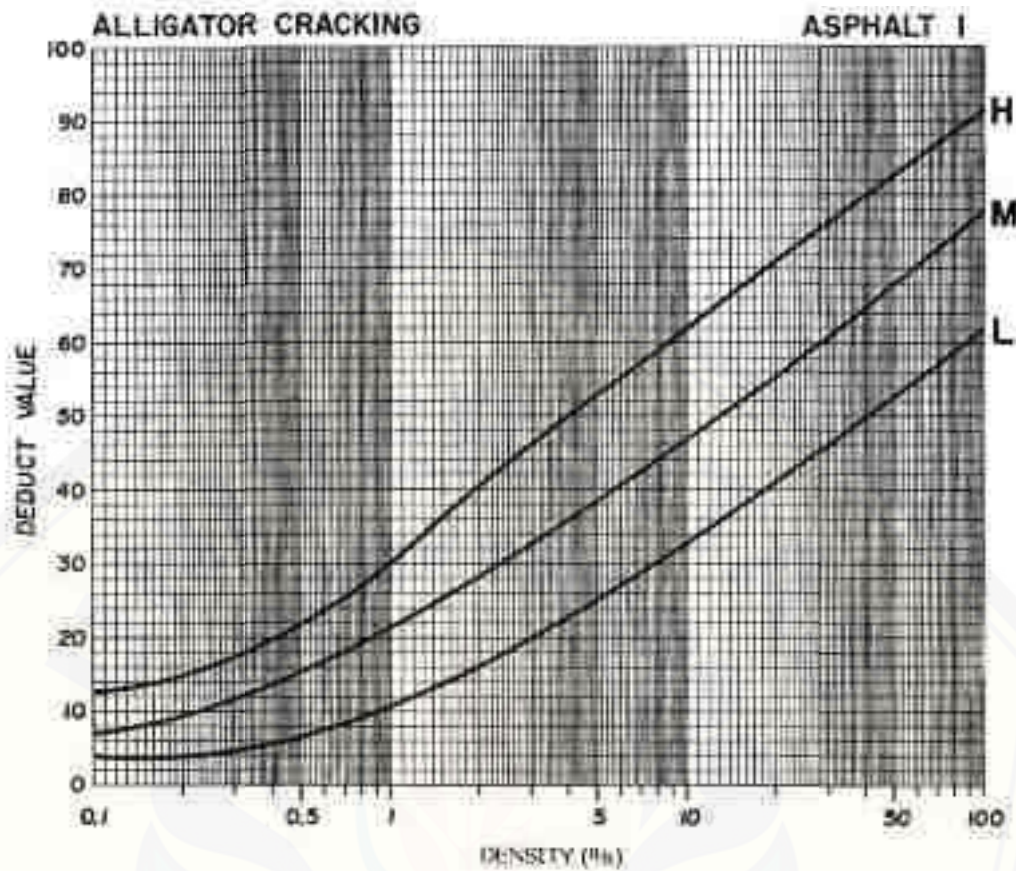
$A_s$  = Luas total unit segmen ( $m^2$ )

### 2.7.3 Nilai Pengurangan (*Deduct Value*)

*Deduct Value* adalah nilai pengurangan untuk tiap jenis kerusakan yang diperoleh dari kurva hubungan antara *density* dan *deduct value*. *Deduct value* juga dibedakan atas tingkat kerusakan untuk tiap - tiap jenis kerusakan.

- a. Retak Kulit Buaya dan Retak Blok (*Alligator Cracking and Block Cracking*)

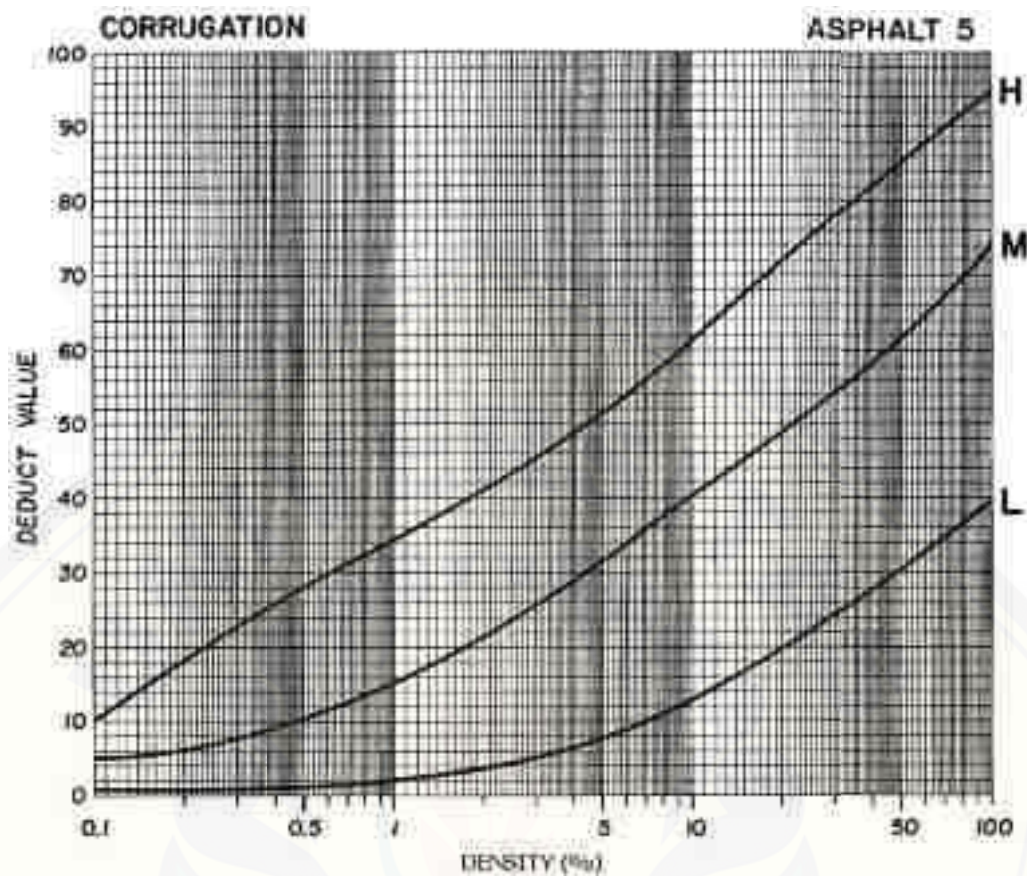
Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan retak kulit buaya sesuai dengan tingkat kerusakannya L (*low severity level*), M (*medium severity level*), dan H (*high severity level*) dapat dilihat pada gambar 2.13 dibawah ini.



Gambar 2.13 Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan retak kulit buaya dan retak blok (Sumber : Shahin, 1994)

b. Keriting (*Corrugation*)

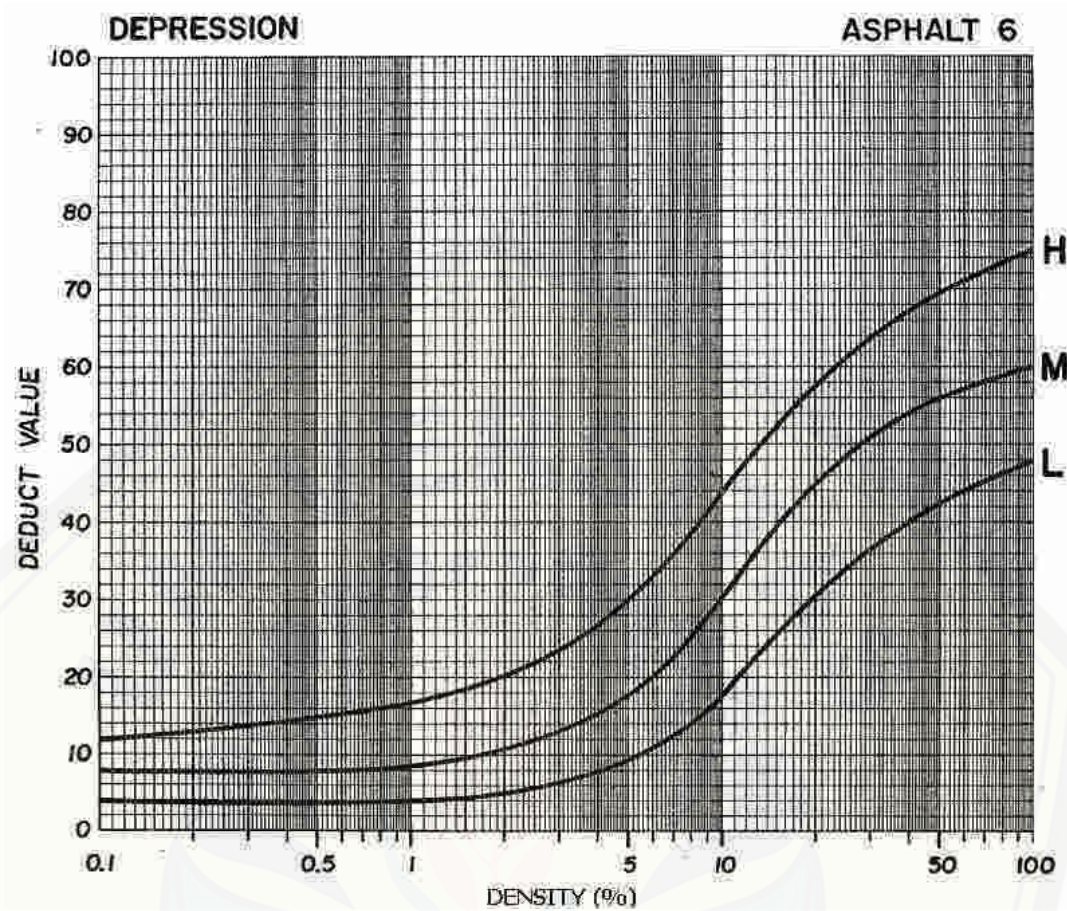
Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan retak keriting sesuai dengan tingkat kerusakannya L (*low severity level*), M (*medium severity level*), dan H (*high severity level*) dapat dilihat pada gambar 2.14 dibawah ini.



Gambar 2.14 Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan keriting (Sumber : Shahin, 1994)

c. Amblas (*Depression*)

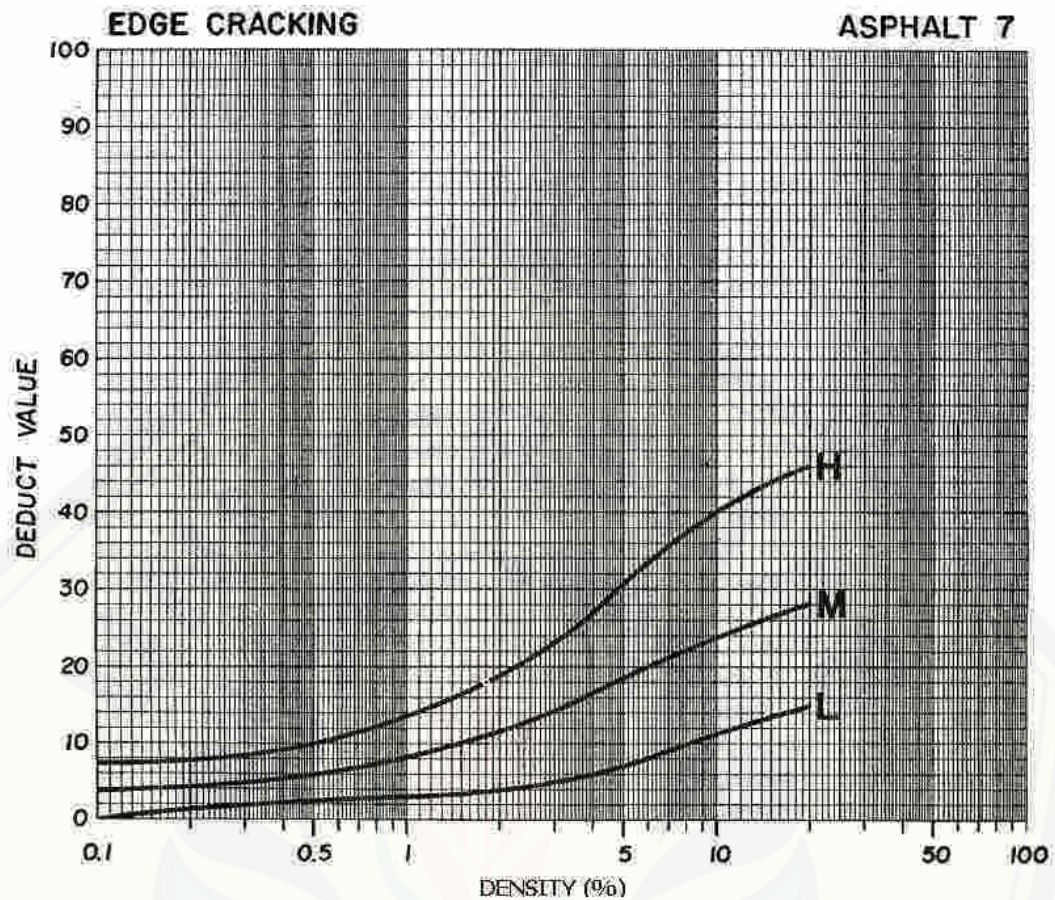
Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan amblas sesuai dengan tingkat kerusakannya L (*low severity level*), M (*medium severity level*), dan H (*high severity level*) dapat dilihat pada gambar 2.15 dibawah ini.



Gambar 2.15 Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan ambles (Sumber : Shahin, 1994)

d. Cacat Tepi Perkerasan (*Edge Cracking*)

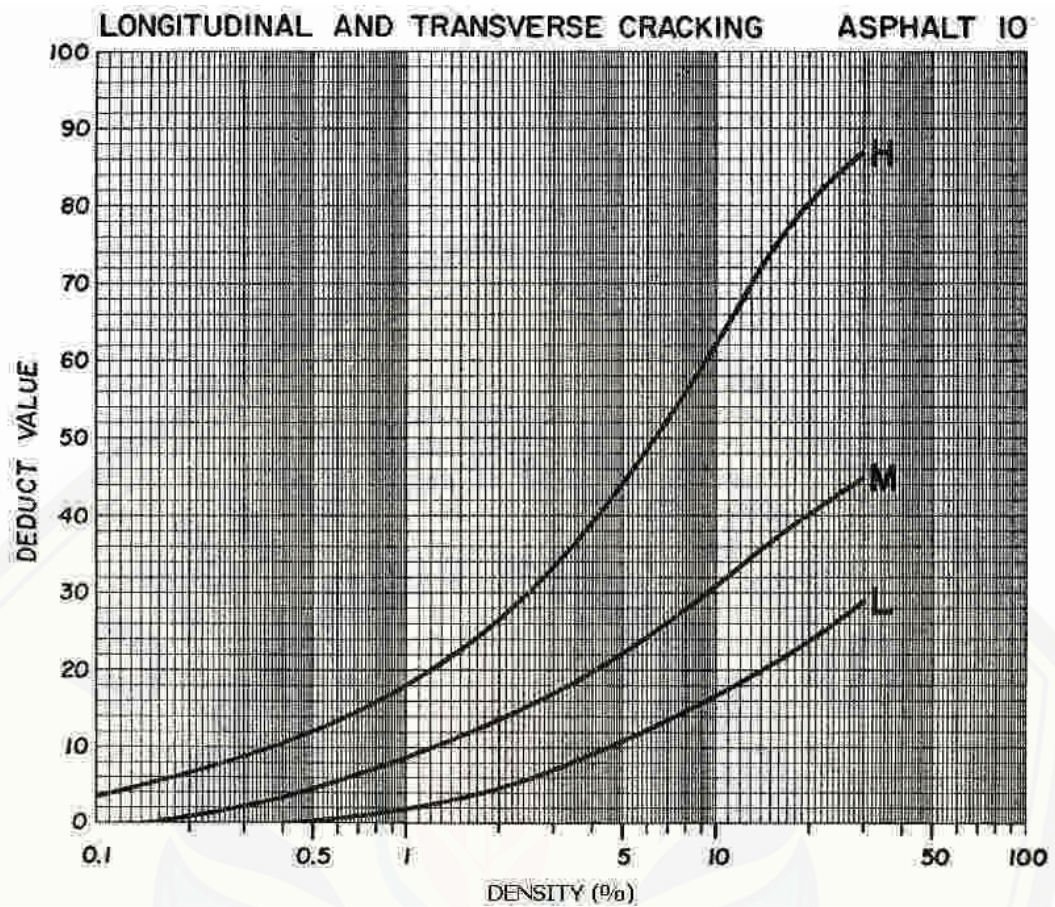
Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan cacat tepi perkerasan sesuai dengan tingkat kerusakannya L (*low severity level*), M (*medium severity level*), dan H (*high severity level*) dapat dilihat pada gambar 2.16 dibawah ini.



Gambar 2.16 Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan cacat tepi perkerasan (Sumber : Shahin, 1994)

e. Retak Memanjang dan Melintang (*Longitudinal and Transfersal Cracks*)

Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan retak memanjang dan melintang sesuai dengan tingkat kerusakannya L (*low severity level*), M (*medium severity level*), dan H (*high severity level*) dapat dilihat pada gambar 2.17 dibawah ini.

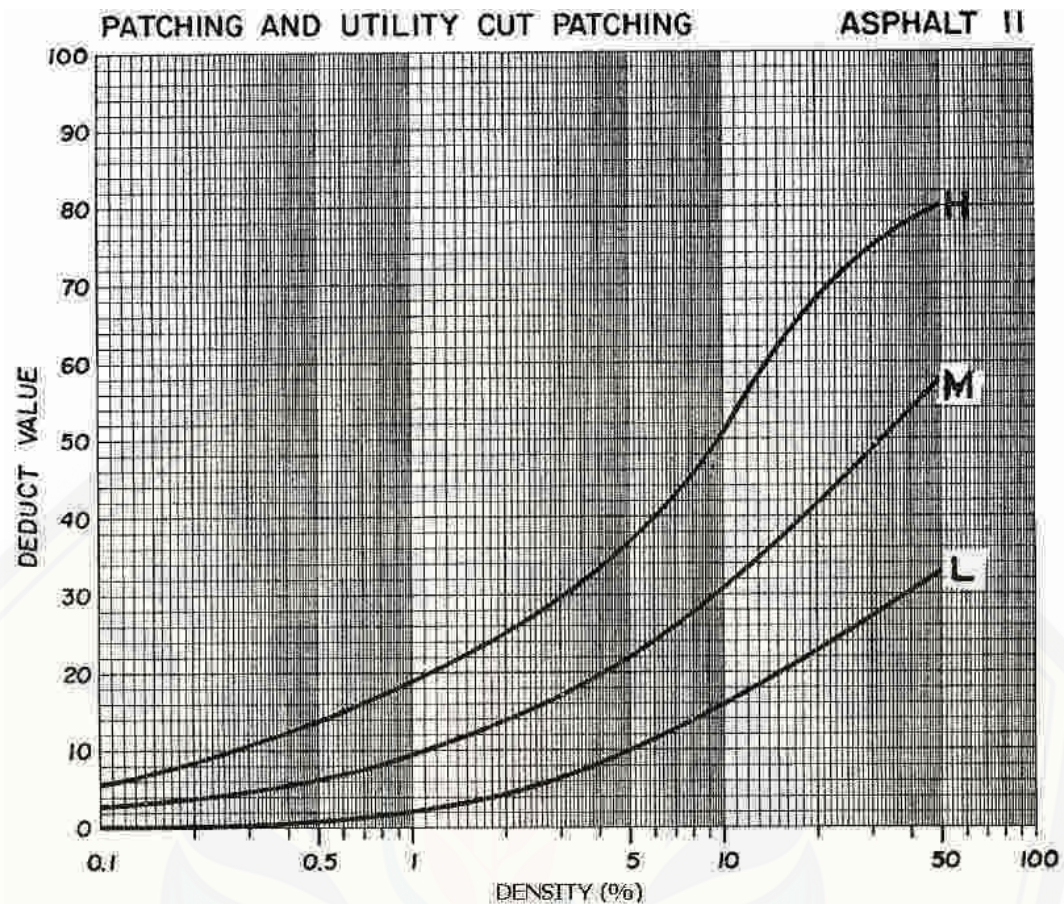


Gambar 2.17 Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan retak memanjang dan melintang (Sumber : Shahin, 1994)

f. Tambalan Pada Galian Utilitas (*Patching And Utility Cut Patching*)

Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan tambalan pada galian utilitas sesuai dengan tingkat kerusakannya L (*low severity level*), M (*medium severity level*), dan H (*high severity level*) dapat dilihat pada gambar 2.18 dibawah ini.

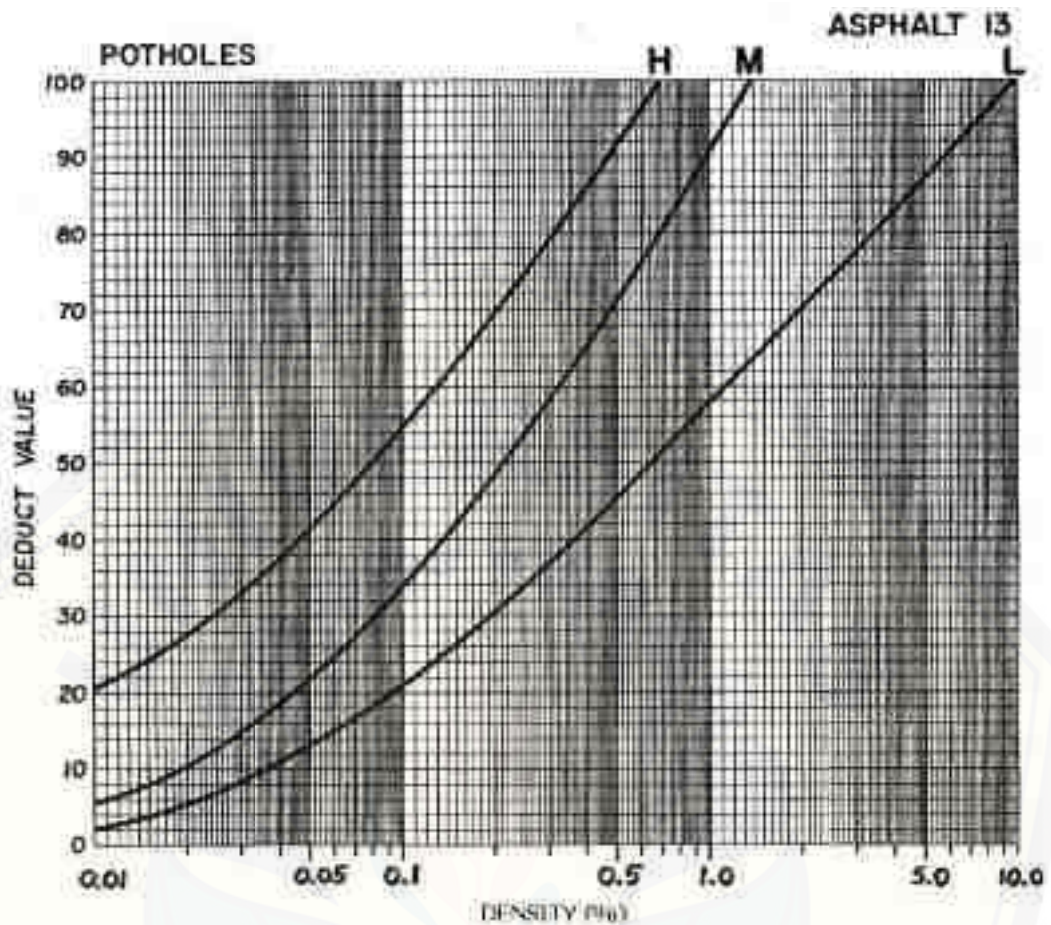




Gambar 2.18 Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan tambalan (Sumber : Shahin, 1994)

g. Lubang (*potholes*)

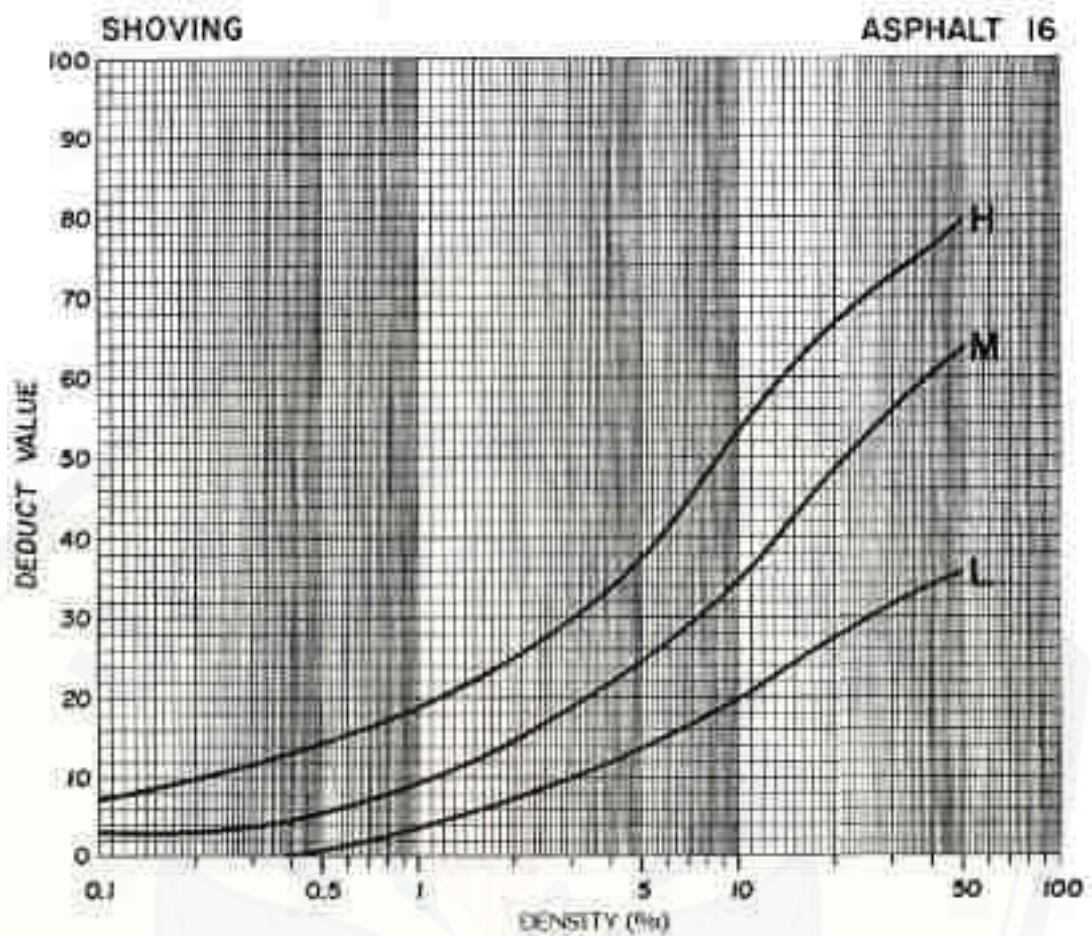
Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan lubang sesuai dengan tingkat kerusakannya L (*low severity level*), M (*medium severity level*), dan H (*high severity level*) dapat dilihat pada gambar 2.19 dibawah ini.



Gambar 2.19 Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan lubang (Sumber : Shahin, 1994)

h. Jembul (*Shoving*)

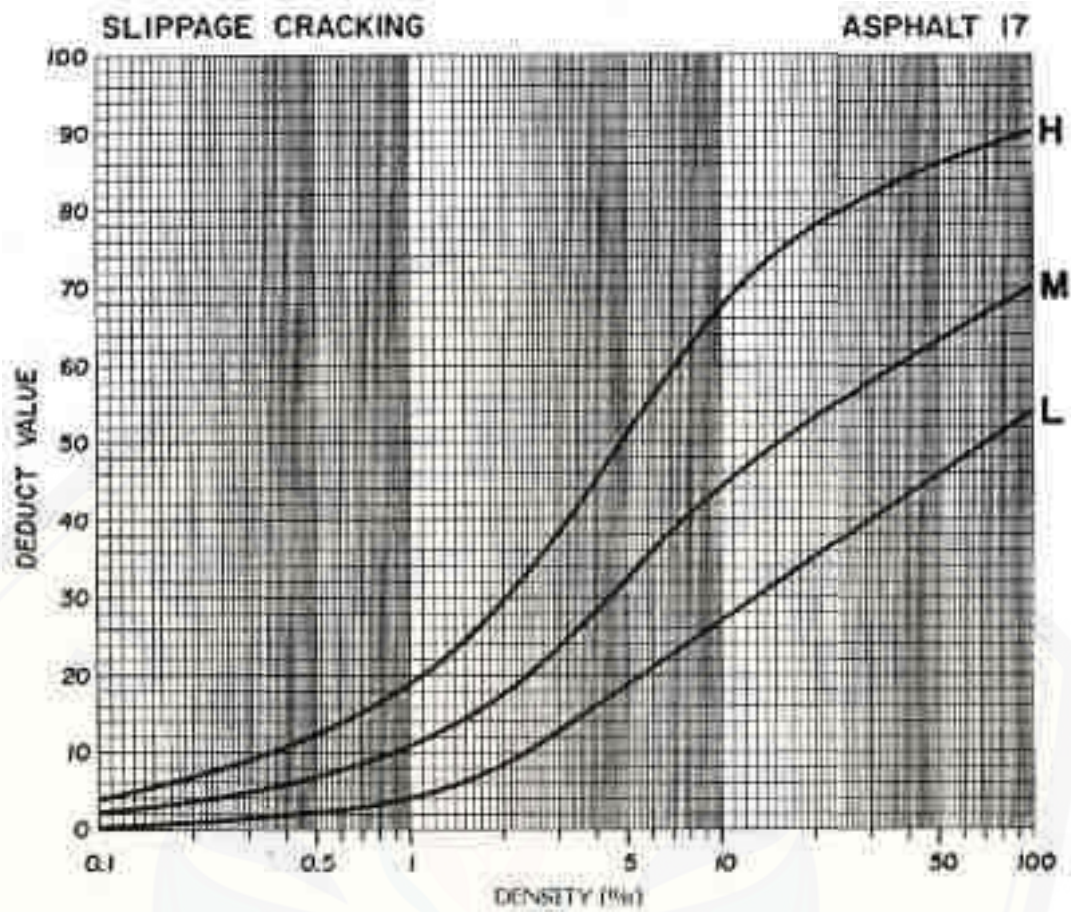
Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan jembul sesuai dengan tingkat kerusakannya L (*low severity level*), M (*medium severity level*), dan H (*high severity level*) dapat dilihat pada gambar 2.20 dibawah ini.



Gambar 2.20 Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan jembul (Sumber : Shahin, 1994)

i. Retak Selip (*Slippage Cracking*)

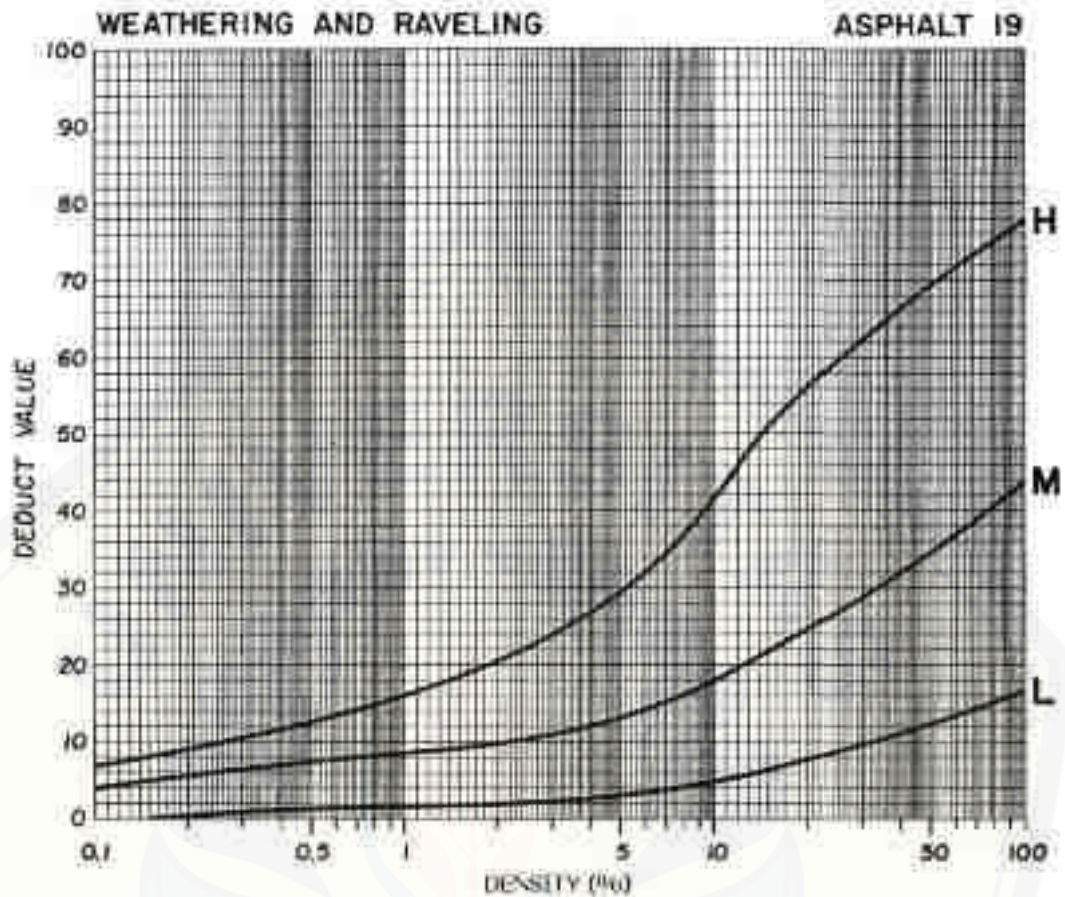
Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan retak selip sesuai dengan tingkat kerusakannya L (*low severity level*), M (*medium severity level*), dan H (*high severity level*) dapat dilihat pada gambar 2.21 dibawah ini.



Gambar 2.21 Kurva Hubungan Antara *Density* Dengan *Deduct Value* Untuk Jenis Kerusakan Retak Selip (Sumber : Shahin, 1994)

j. Pelepasan Butir (*Weathering/Raveling*)

Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan pelepasan butir sesuai dengan tingkat kerusakannya L (*low severity level*), M (*medium severity level*), dan H (*high severity level*) dapat dilihat pada gambar 2.22 dibawah ini.



Gambar 2.22 Kurva Hubungan Antara *Density* Dengan *Deduct Value* Untuk Jenis Kerusakan Pelepasan Butir (Sumber : Shahin, 1994)

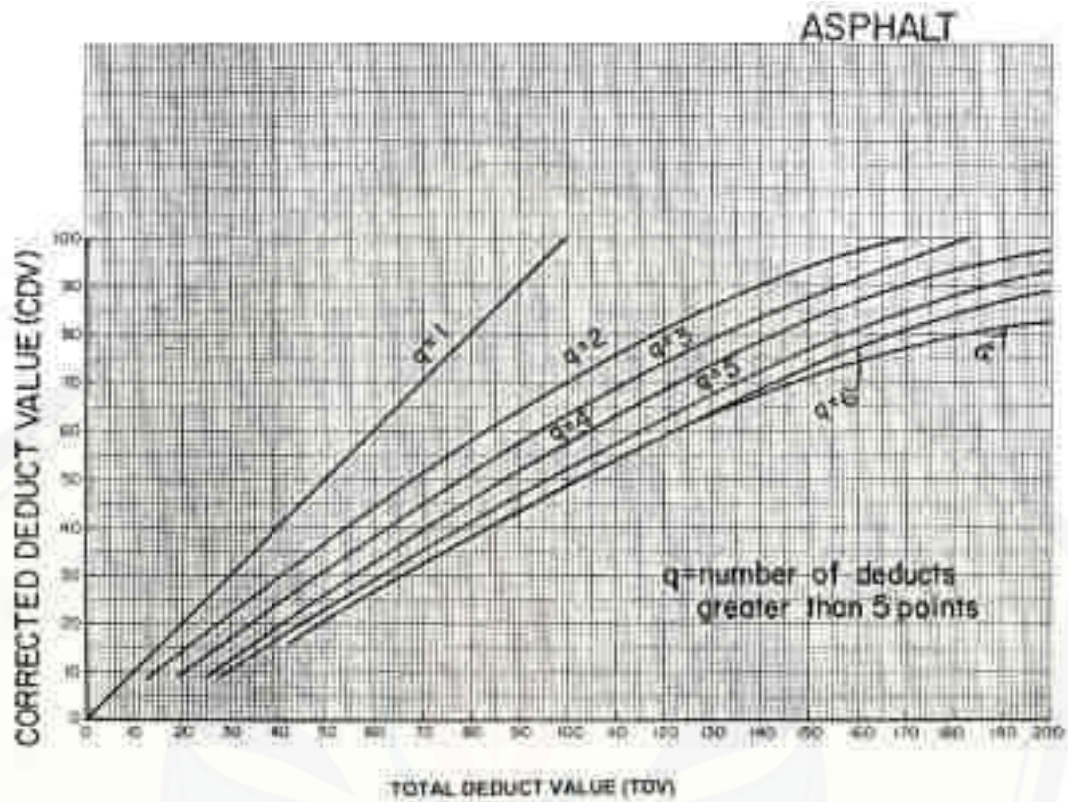
#### 2.7.4 *Total Deduct Value (TDV)*

*Total Deduct Value (TDV)* adalah nilai total dari individual deduct value untuk tiap jenis kerusakan dan tingkat kerusakan yang ada pada suatu unit penelitian. *Total deduct value* didapatkan dengan menjumlahkan seluruh nilai dari *deduct value* pada tiap segmen jalan yang diteliti.

#### 2.7.5 *Corrected Deduct Value (CDV)*

*Corrected Deduct Value (CDV)* diperoleh dari kurva hubungan antara nilai *total deduct value (TDV)* dengan nilai *deduct value (DV)* dengan pemilihan lengkung kurva sesuai dengan jumlah nilai individual deduct value yang mempunyai nilai lebih besar dari 5.

Kurva hubungan antara TDV dengan DV dapat dilihat pada gambar 2.23 dibawah ini.



Gambar 2.23 Kurva Hubungan Antara TDV dan DV (Sumber : Shahin, 1994)

#### 2.7.6 Klasifikasi Kualitas Perkerasan

Jika nilai CDV telah diketahui, maka nilai PCI untuk tiap unit dapat diketahui dengan rumus:

$$PCI_s = (100 - CDV) \quad (2.3)$$

dimana:

$PCI_{(s)}$  = *Pavement Condition Index* untuk tiap unit

CDV = *Corrected Deduct Value* untuk tiap unit

PCI Untuk nilai secara keseluruhan:

$$PCI = \frac{\sum PCI_s}{N} \quad (2.4)$$

dimana :

PCI = Nilai PCI total

$PCI_s$  = Nilai PCI tiap segmen/unit

N = Jumlah segmen/unit

Dari nilai PCI untuk masing - masing unit penelitian dapat diketahui kualitas lapisan perkerasan unit segmen berdasarkan kondisi tertentu yaitu sempurna (*excellent*), sangat baik (*very good*), baik (*good*), sedang (*fair*), jelek (*poor*), sangat jelek (*verypoor*), dan gagal (*failed*).

Tabel 2.14 Penilaian Kondisi Jalan

Tingkat Kondisi Perkerasan	Rentang Nilai
Sempurna ( <i>Excellent</i> )	85 - 100
Sangat Baik ( <i>Very Good</i> )	70 - 85
Baik ( <i>Good</i> )	55 - 70
Sedang ( <i>Fair</i> )	40 - 55
Jelek ( <i>Poor</i> )	25 - 40
Sangat Jelek ( <i>Very Poor</i> )	10 - 25
Gagal ( <i>Failed</i> )	0 - 10

Sumber : Shahin M.Y, 1996

### BAB 3. METODE PENELITIAN

#### 3.1 Rancangan Penelitian

Menurut daftar jaringan jalan Kabupaten Jember pada tahun 2014, terdapat 16 ruas jalan kolektor di Kabupaten Jember. Berdasarkan data rekapitulasi pekerjaan konstruksi Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kabupaten Jember tahun 2015 terdapat 16 ruas jalan kolektor. Dasar pemilihan letak 6 ruas jalan menggunakan data jalan kolektor yang dilakukan perbaikan dan pemeliharaan pada tahun 2013 – 2015, sehingga peneliti melakukan survei pada lokasi 6 ruas jalan tersebut. Adapun lokasi jalan kolektor yang akan di survei adalah sebagai berikut :

Tabel 3.1 Daftar Ruas Jalan Kolektor terakhir perbaikan 2013-2015

No.	Kecamatan	Ruas Jalan	Dimensi		Terakhir Perbaikan					
			Panjang (m)	Lebar (m)	2013		2014		2015	
					Penanganan	Panjang (m)	Penanganan	Panjang (m)	Penanganan	Panjang (m)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Patrang	Cempaka	1100	7	Pemeliharaan	322	-	0	-	0
2	Patrang	Dr. Subandi	1170	7	Pemeliharaan	392	-	0	Pemeliharaan	259
3	Sumbersari	Wolter Monginsidi	3550	7	-	0	Peningkatan	2200	Peningkatan	1018
4	Sumbersari	Yos Sudarso	3725	7	-	0	Peningkatan	1650	Peningkatan	800
5	Sumbersari	Sarangan	1900	7	Pemeliharaan	200	-	0	Peningkatan	264
6	Sumbersari	Tapaksiring	1500	7	Pemeliharaan	200	-	0	-	0

Sumber : DPU Bina Marga Kabupaten Jember, 2015

Dalam penelitian ini dilakukan dua jenis survei yaitu :

##### a. Survei Jenis Kerusakan Jalan

Data ini digunakan untuk menilai kualitas jalan dan melihat perkembangan kerusakan perkerasan jalan saat ini. Survei dilakukan pada jalan kolektor, sesuai dengan tahun terakhir kali perbaikan pada jalan tersebut.

##### b. Survei Waktu Tempuh Kendaraan

Data ini bertujuan untuk mengetahui kecepatan kendaraan ketika melintas pada jalan yang rusak baik, rusak sedang dan rusak parah.



### 3.2 Populasi dan Sampel

Populasi berasal dari kata bahasa Inggris *population*, yang berarti jumlah penduduk. Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/ subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. (Sugiyono, 2013)

Besarnya sampel sebaiknya sebanyak mungkin, semakin besar sampel yang diambil umumnya akan semakin representatif dari populasinya dan hasil penelitian lebih dapat digeneralisasikan. (Milzam, 2015)

#### 1.2.1 Populasi

Peneliti menggunakan populasi yang bersifat homogen, yakni populasi yang unsur-unsurnya memiliki sifat yang sama. Dalam penelitian ini populasi yang dimaksud adalah 6 ruas jalan kolektor.

#### 1.2.2 Sampel

Dari 16 jalan kolektor di Kabupaten Jember terdapat 6 ruas jalan yang diperbaiki pada tahun 2013 – 2015. Sehingga pada survei kerusakan jalan peneliti mengambil sampel dari 6 ruas jalan tersebut. Sedangkan pada survei waktu tempuh kendaraan dilakukan pada 6 ruas jalan tersebut dan sampel yang diambil adalah 100 kendaraan setiap ruas jalan.

### 3.3 Jenis dan Sumber Data

Dalam suatu penelitian tentunya harus memiliki dasar – dasar pembahasan dari suatu obyek yang akan diteliti, hal ini sangat berkaitan dengan data – data yang akan dikumpulkan untuk menunjang hasil penelitian tersebut.

Data - data yang diperlukan pada skripsi dengan judul “Laju Penurunan Kualitas Jalan Per tahun di Kabupaten Jember” terbagi menjadi dua, yaitu sebagai berikut :

#### a. Data primer.

Survei merupakan data primer yang dilakukan untuk melengkapi data pada penelitian Skripsi ini adalah dengan cara survei dan melakukan pengamatan

langsung dilapangan pada jalan yang memiliki kategori dan fungsi yang sama di Kabupaten Jember. Data primer ini sebagai acuan data sumber untuk melakukan penelitian langsung. Adapun data primer yang diperoleh dari lapangan antara lain:

- 1) Data Survei Kerusakan Jalan
- 2) Data Survei Waktu Tempuh Kendaraan

b. Data sekunder.

Data Sekunder adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan peneliti dari berbagai sumber yang telah ada (peneliti sebagai tangan kedua). Data sekunder dapat diperoleh dari berbagai sumber seperti Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kabupaten Jember, buku, laporan, jurnal, dan lain-lain. Data yang diambil pada penelitian ini adalah Data Inventarisasi Jalan.

### **3.4 Langkah-langkah Survei**

Langkah awal dari pekerjaan survei kerusakan secara detail adalah mempelajari lokasi proyek atau gambar (*as-built drawing*), sejarah pemeliharaan dan hasil survei kondisi perkerasan yang terakhir. Hal ini akan membantu memisahkan pekerjaan ke dalam bagian-bagian jalan yang kondisi perkerasan dan permukaannya sama.

Langkah selanjutnya adalah melakukan survei kondisi secara sepintas dari lokasi kerusakan, yaitu untuk menilai kondisi kerusakan secara umum. Hal ini akan membantu perencanaan survei detail, sekaligus berguna untuk koleksi data yang dibutuhkan guna evaluasi proyek. Selain itu, langkah ini juga untuk meyakinkan bahwa pada bagian-bagian tertentu ternyata menunjukkan tipe kerusakan yang sama. Pada jalan raya dengan jumlah jalur yang banyak, umumnya jalur luar (lintasan roda) lebih mengalami kerusakan daripada jalur dalam. Jika hal ini ditemui, jalur yang sering dilewati dan yang tidak sering dilewati, harus dibedakan dan menjadi bagian terpisah.

Sesudah bagian-bagian individu telah diidentifikasi berdasarkan struktur perkerasan, kondisi alu lintas dan kondisi perkerasan, maka survei

kerusakan yang detail bisa dilaksanakan. Perlengkapan yang dibutuhkan untuk melakukan survei kerusakan, meliputi :

1. Buku manual atau referensi identifikasi kerusakan
2. Denah/profil atau lembar layout utilitas dari rencana survei
3. *Walking Distance* dan alat ukur dengan panjang 10 meter
4. Formulir survei kerusakan dan/ lembar peta
5. Pensil, kamera, video kamera, cat semprot atau pilog, kalkulator
6. dan lain-lain

Sebelum melakukan survei, titik acuan stasiun lebih dulu ditentukan. Titik tersebut dapat dibuat pada permukaan tanah atau perkerasan. Hal yang sering dilakukan adalah dengan memasang patok atau menuliskan nomor stasiun dipinggir perkerasan jalan atau bahu jalan. Jika penggunaan stasiun tidak bisa dilakukan, maka dapat dipilih lokasi referensi yang tetap, misalnya pada bangunan drainase atau bangunan lain yang nampak pada denah.

Survei dilakukan paling sedikit 2 orang. Hal ini adalah untuk keamanan saat survei, serta kemudahan dalam pengukuran dengan menggunakan pita pengukur. Selain itu, juga untuk mendapatkan pandangan yang jelas dalam mengidentifikasi tipe kerusakan yang mungkin tertutup benda lain, yang mungkin tidak bisa dilakukan oleh satu orang saja.

Identifikasi tipe-tipe kerusakan harus konsisten dengan deskripsi yang sesuai dengan deskripsi manual yang diacu. Ukuran-ukuran dibutuhkan untuk konsistensi tingkat parahnya kerusakan, dan juga untuk memperhitungkan luasnya kerusakan. Lebar retakan dipermukaan, digunakan untuk pertimbangan tingkat parahnya retakan. Jarak atau area kerusakan harus diukur dengan menggunakan pita pengukur atau alat lain, agar dimensi luas kerusakan dapat didefinisikan.

#### 3.4.1 Survei Kerusakan Jalan

Dalam melakukan survei kerusakan jalan hal – hal yang harus diperhatikan adalah :

- a. Survei kerusakan jalan dilakukan secara bertahap di wilayah Kabupaten Jember dimulai pada bulan april – juni 2016. Waktu pelaksanaan dilakukan pada pukul 09.00 WIB – selesai.
- b. Metode Pelaksanaan Survei Kerusakan Jalan

Dalam pelaksanaan survei kerusakan jalan menggunakan metode *Pavement Condition Index (PCI)*. adapun survei ini melakukan tahapan – tahapan proses sebagai berikut :

- 1) Persiapan alat – alat yang dibutuhkan, salah satunya adalah formulir survei waktu tempuh kendaraan.
- 2) Mengidentifikasi jenis kerusakan jalan dari titik STA awal dengan cara menyusuri ruas jalan yang ditinjau sampai dengan STA akhir.
- 3) Identifikasi jenis kerusakan ditentukan berdasarkan titik STA yang diambil. Jenis kerusakan disesuaikan menurut kriteria kerusakan.

#### 3.4.2 Survei Waktu Tempuh Kendaraan

Dalam melakukan survei waktu tempuh kendaraan, hal – hal yang harus diperhatikan adalah:

- a. Data plat nomor kendaraan yang dicatat dari 2 titik pengamatan yang sudah ditentukan sebelumnya. Data plat nomor dari 2 titik harus lengkap dengan mencantumkan jam pencatatan pada 2 titik pengamatan dan jenis kendaraan yang diamati.
- b. Mencocokkan data plat nomor kendaraan yang diperoleh dari pengamatan di 2 titik tersebut. Data plat nomor yang cocok dapat dilihat waktu tempuh kendaraannya.
- c. Data diambil secara manual dengan menempatkan personil pada lokasi pengamatan. Agar didapat data yang akurat maka dilakukan pengaturan jam, sehingga menunjukkan waktu yang sama. Data yang dicatat adalah waktu, jenis kendaraan dan plat nomor kendaraan.
- d. Untuk peralatan survei ini hanya memerlukan jam yang dilengkapi dengan detiknya. Contoh : 09.00.30. Dan personil yang dibutuhkan untuk pelaksanaan survei cukup 2 orang untuk 1 segmen jalan.

- e. Untuk mendapatkan data waktu tempuh kendaraan, data yang didapat langsung diolah menjadi seperti berikut ini:

$$\begin{aligned}\text{Waktu tempuh} &= \text{waktu di titik pengamatan 2} - \text{waktu di titik pengamatan 1} \\ &= 09.00.30 - 09.00.00 \\ &= 30 \text{ detik}\end{aligned}$$

Catatan : hanya plat nomor kendaraan yang cocok pada titik pengamatan 2 yang akan memunculkan waktu tempuh kendaraan.

- f. Dari data waktu tempuh yang diperoleh, kemudian dirubah menjadi data kecepatan.

### 3.5 Metode *Pavement Condition Index* (PCI)

#### 3.5.1 Penentuan Nilai Pengurang (*Deduct Values*)

- Menjumlahkan untuk setiap tipe pada setiap tingkat keparahan kerusakan, dan catat kerusakan pada kolom "Total" di formulir survei. Membagi ukuran dari setiap tipe kerusakan pada setiap tingkat keparahan kerusakan dengan luas total dari unit sampel. Kemudian mengalikan dengan angka 100 untuk memperoleh presentase kerapatan per sampel.
- Menentukan nilai pengurang DV (*Deduct Value*) untuk setiap kombinasi tipe kerusakan dan tingkat keparahan kerusakan dari kurva nilai pengurang kerusakan.

#### 3.5.2 Penentuan Jumlah Pengurang Ijin Maksimum (*m*)

- Nilai pengurang (DV) yang dipakai dalam hitungan adalah DV yang nilainya lebih besar 5 untuk jalan, dan yang lebih besar 2 untuk jalan yang diperkeras. Jika hanya ada satu nilai pengurang atau tidak ada, maka nilai pengurang total TDV (total deduct value) digunakan sebagai pengurang, dan bukan CDV maksimum. Jika lebih dari nilai pengurang, maka langkah 2) dan 3) dibawah ini harus diikuti.
- Menyusun nilai pengurang individual dalam nilai yang menurun.
- Menentukan jumlah pengurang ijin (*allowable number of deduct, m*)

- d. Jumlah data dari nilai pengurang individual dikurangi sampai jumlahnya  $m$ , termasuk bagian pecahan. Jika yang tersedia kurang dari  $m$  nilai pengurang, maka keseluruhan nilai pengurang hasil hitungan yang digunakan.

### 3.5.3 Penentuan nilai pengurang terkoreksi maksimum (CDV)

Nilai maksimum CDV (*Corrected Deduct Value*) ditentukan secara iterasi sebagai berikut :

- Menentukan nilai pengurang ( $DV$ ) yang nilainya lebih besar 5 untuk bandara dan jalan tanpa perkerasan, dan nilai pengurang  $DV$  yang nilainya lebih besar 2 untuk jalan dengan perkerasan.
- Menentukan nilai pengurang total atau  $TDV$  (*Total Deduct Value*) dengan menambahkan seluruh nilai pengurang individual.
- Menentukan  $CDV$  (*Corrected Deduct Value*) dari  $q$  dan nilai pengurangtotal ( $TDV$ ) dengan menggunakan nilai koreksi dalam kurva-kurva pada lampiran yang sesuai dengan tipe perkerasannya.

### 3.5.4 Hitungan PCI

Nilai PCI dihitung dengan mengurangkan nilai 100 dengan CDV maksimum pada setiap segmen jalan dengan menggunakan persamaan:

$$PCI_s = 100 - CDV \quad (3.1)$$

dengan :

$PCI_s$  = *Pavement Condition Index* untuk tiap segmen

$CDV$  = *Corrected Deduct Value* untuk tiap segmen

Sedangkan untuk mencari nilai PCI secara keseluruhan :

$$PCI = \frac{\sum PCI_s}{N} \quad (3.2)$$

dengan :

$PCI$  = Nilai PCI total

$PCI_s$  = Nilai PCI tiap segmen

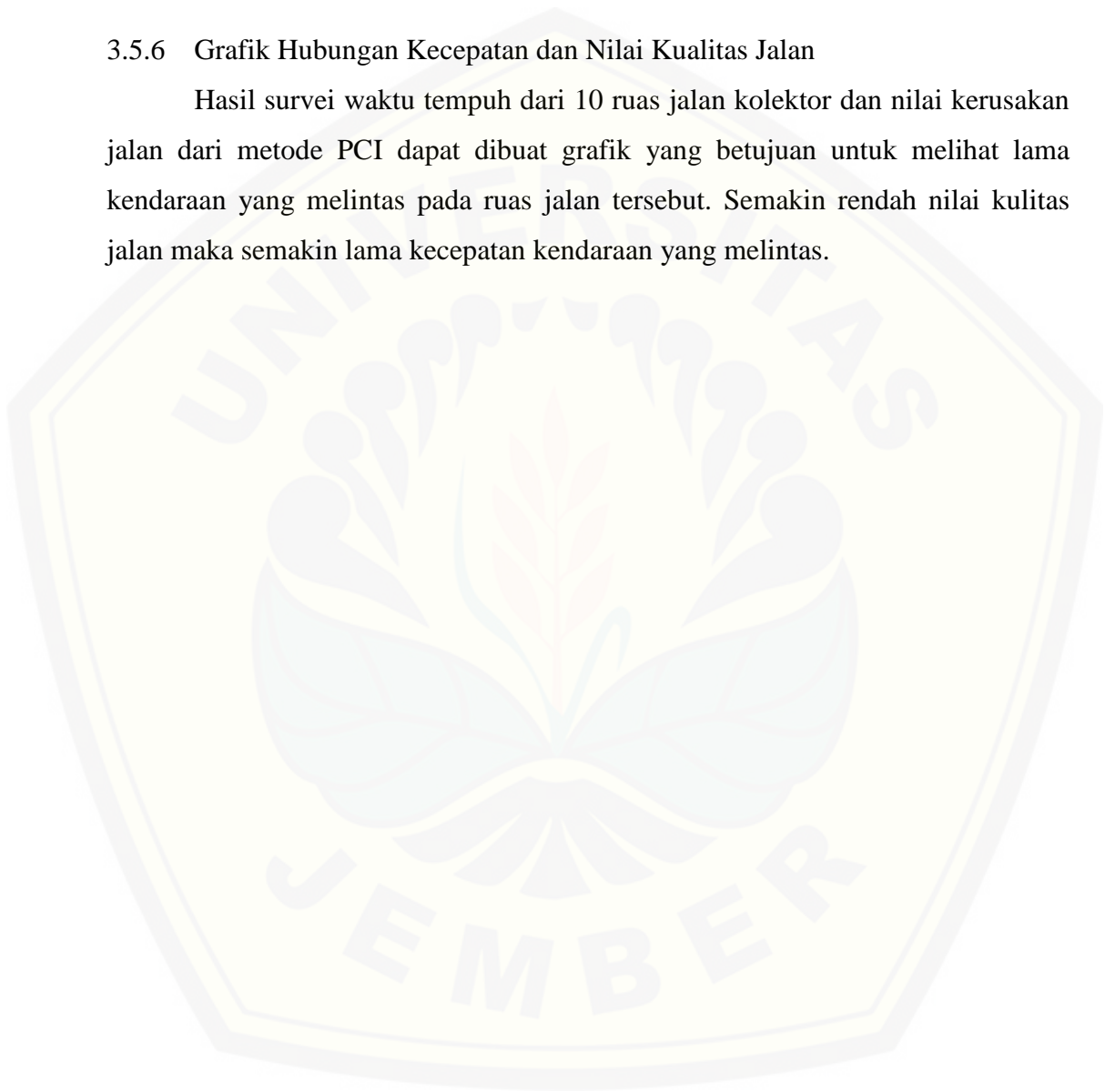
$N$  = Jumlah segmen

### 3.5.5 Grafik Hubungan Laju Penurunan Kualitas Jalan per Tahun

Dari beberapa nilai PCI yang didapat dari 10 ruas jalan kolektor yang berbeda-beda tahun perbaikannya maka dapat dibuat grafik antara Nilai PCI dan tahun terakhir perbaikan pada ruas jalan tersebut.

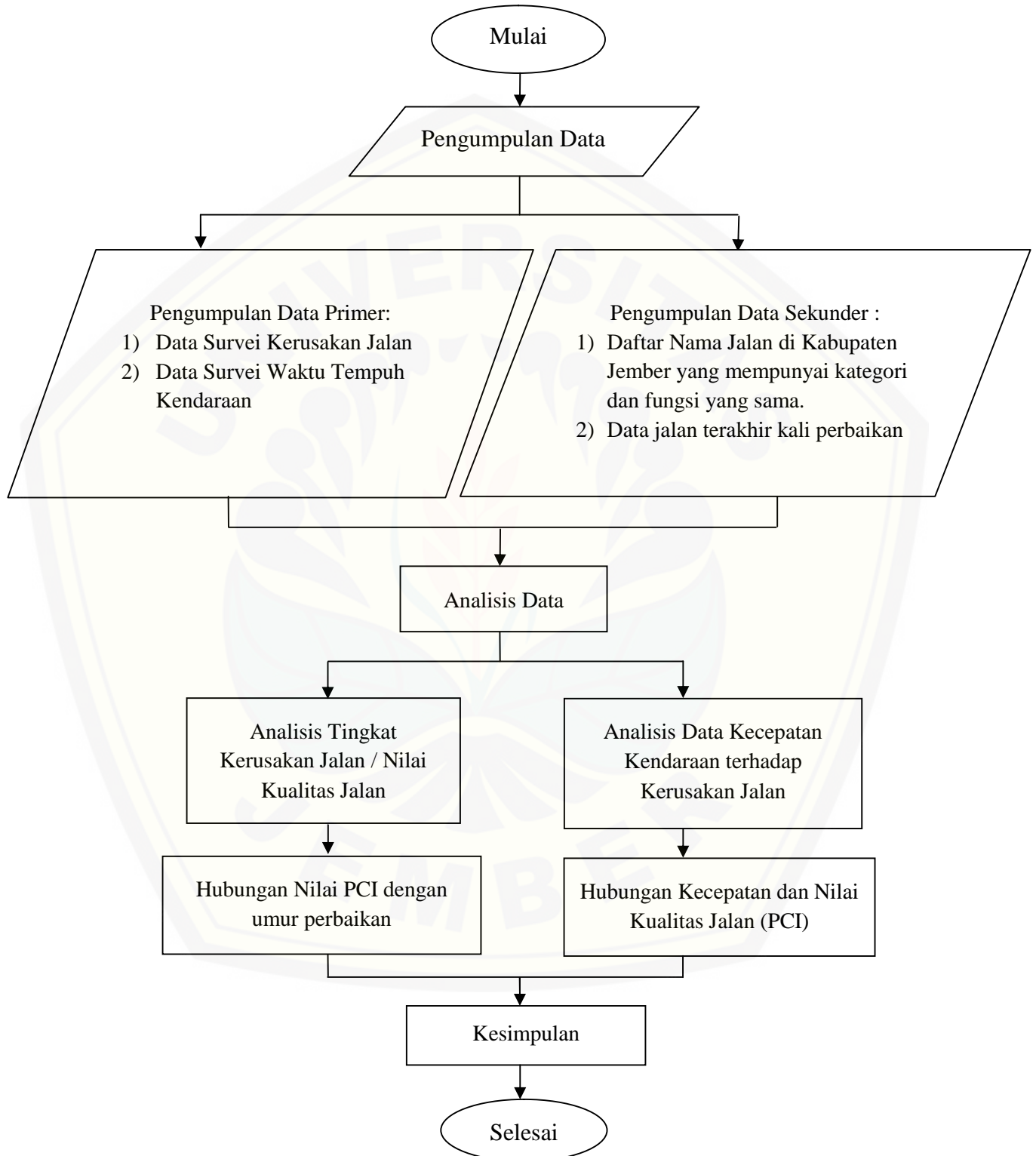
### 3.5.6 Grafik Hubungan Kecepatan dan Nilai Kualitas Jalan

Hasil survei waktu tempuh dari 10 ruas jalan kolektor dan nilai kerusakan jalan dari metode PCI dapat dibuat grafik yang bertujuan untuk melihat lama kendaraan yang melintas pada ruas jalan tersebut. Semakin rendah nilai kualitas jalan maka semakin lama kecepatan kendaraan yang melintas.



### 3.6 Bagan Alur Penelitian (Flow Chart)

Adapun bagan alur penelitian ini adalah sebagai berikut :



Gambar 3.1 Bagan Alur Penelitian



2. Dalam mencari laju penurunan kualitas jalan pada skripsi ini menganalisis 3 tahun terakhir yaitu 2013-2015, sehingga dalam penelitian selanjutnya dapat mencari laju penurunan kualitas jalan dengan data lebih dari 3 tahun terakhir perbaikan.



**DAFTAR PUSTAKA**

- Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Pemerintah Kabupaten Jember. 2015. *Rencana Strategis (RENSTRA) 2010-2015*. Jember.
- Hardiyatmo, H.C. 2009. “*Pemeliharaan Jalan Raya*”. Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Headquarters, Dept. of the Army. 1982. *Pavement Maintenance Management*. Public Release – Distribution Unlimited. United States of America.
- Nugroho, E.A. 2013. “*Pengaruh Jumlah Kendaraan terhadap Kerusakan Jalan Aspal Kelas II di Kabupaten Semarang*”. Teknik Sipil Universitas Negeri Semarang. Semarang.
- Shahin, M.Y. 1996. *Pavement Management for Airports, Roads, and Parking Lots*. Chapman and Hall, Dept. BC., New York.
- Udiana, I Made., Saudale, A.R. 2014. “*Analisa Faktor Penyebab Kerusakan Jalan (Studi Kasus Ruas Jalan W. J. Lalamentik Dan Ruas Jalan Gor Flobamora)*”.
- Universitas Jember. 2016. *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*. Jember: Badan Penerbit Universitas Jember.
- Yoder, E.J dan Witczak, M.W. 1975. *Principles of Pavement Design*. A Wiley – Interscience Publication. New York.
- Zulkarnaen, Rifky Mela. 2014. *Evaluasi Tingkat Kerusakan Perkerasan Jalan dengan Metode Pavement Condition Index (Studi Kasus : Jalan M.H Thamrin, Ajung, Jember)*. Teknik Sipil Universitas Jember. Jember.

The background of the page features a large, faint watermark of the Universitas Jember logo. The logo is a shield-shaped emblem with a yellow background and a grey border. Inside the shield, the word "UNIVERSITAS" is written in a semi-circle at the top, and "JEMBER" is written in a semi-circle at the bottom. In the center of the shield is a stylized floral or leaf-like design in shades of green and blue.

**LAMPIRAN A**  
**SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN**

## 1. Jalan Dr. Soebandi (2013)

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember  
 Ruas Jalan : Dr. Soebandi  
 Jarak : 392 m  
 Lebar : 7 m  
 Jam : 10:00 WIB

Hari : Selasa  
 Tanggal : 24 Mei 2016  
 Cuaca : Cerah  
 Jenis Jalan : Kolektor  
 Jenis Kendaraan : Sepeda Motor

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	P 6722 MD	10:04:19	10:05:27	0:01:08	20,75
2	P 6951 SC	10:04:19	10:05:26	0:01:07	21,06
3	P 3139 OD	10:04:31	10:05:36	0:01:05	21,71
4	P 6152 FU	10:04:50	10:05:54	0:01:04	22,05
5	P 5824 TX	10:04:51	10:05:55	0:01:04	22,05
6	P 3134 OD	10:05:05	10:06:12	0:01:07	21,06
7	P 6231 DX	10:05:10	10:06:19	0:01:09	20,45
8	P 6552 TC	10:05:26	10:06:34	0:01:08	20,75
9	P 4052 SD	10:05:52	10:06:56	0:01:04	22,05
10	P 5501 SC	10:06:09	10:07:14	0:01:05	21,71
11	P 6270 TC	10:06:42	10:08:00	0:01:18	18,09
12	P 6928 TI	10:07:01	10:08:06	0:01:05	21,71
13	P 4812 TY	10:07:05	10:08:06	0:01:01	23,13
14	P 6510 TX	10:07:10	10:08:16	0:01:06	21,38
15	P 6288 TY	10:07:42	10:08:42	0:01:00	23,52
16	P 4428 SL	10:07:42	10:08:42	0:01:00	23,52
17	P 4638 BD	10:08:00	10:09:07	0:01:07	21,06
18	P 6103 R	10:08:05	10:09:05	0:01:00	23,52
19	P 6148 TI	10:08:20	10:09:34	0:01:14	19,07
20	P 6066 SZ	10:08:22	10:09:34	0:01:12	19,60
21	P 3458 TI	10:08:51	10:09:55	0:01:04	22,05
22	P 2523 EH	10:08:53	10:10:02	0:01:09	20,45
23	P 5908 W	10:09:00	10:10:05	0:01:05	21,71
24	P 6361 MK	10:09:18	10:10:19	0:01:01	23,13
25	P 5989 TI	10:09:19	10:10:25	0:01:06	21,38
26	P 4694 H	10:10:04	10:11:08	0:01:04	22,05
27	P 2199 TX	10:10:36	10:11:38	0:01:02	22,76
28	P 3582 TI	10:10:39	10:11:39	0:01:00	23,52
29	P 4444 RD	10:10:44	10:12:07	0:01:23	17,00
30	P 5917 RH	10:10:52	10:12:13	0:01:21	17,42
31	P 5870 DF	10:11:18	10:12:19	0:01:01	23,13
32	P 5707 TZ	10:11:51	10:12:51	0:01:00	23,52
33	P 6639 OD	10:11:53	10:13:10	0:01:17	18,33
34	P 4836 ST	10:11:56	10:13:14	0:01:18	18,09
35	P 4143 WH	10:12:00	10:13:15	0:01:15	18,82
36	P 6175 LY	10:12:12	10:13:20	0:01:08	20,75
37	P 6944 WH	10:12:39	10:13:47	0:01:08	20,75
38	P 5520 OV	10:12:42	10:13:48	0:01:06	21,38
39	P 6123 RZ	10:12:47	10:13:55	0:01:08	20,75
40	P 43335 WH	10:12:53	10:14:08	0:01:15	18,82
41	P 2235 RS	10:13:00	10:14:14	0:01:14	19,07
42	P 5001 T	10:13:21	10:14:20	0:00:59	23,92
43	P 5049 SK	10:13:23	10:14:29	0:01:06	21,38
44	P 6152 SI	10:14:07	10:15:09	0:01:02	22,76
45	P 5342 OZ	10:14:09	10:15:09	0:01:00	23,52

46	P 6510 RL	10:14:13	10:15:16	0:01:03	22,40
47	P 6458 RT	10:14:38	10:15:46	0:01:08	20,75
48	P 6883 SU	10:14:43	10:15:53	0:01:10	20,16
49	P 5074 TG	10:14:55	10:16:00	0:01:05	21,71
50	P 5771 TS	10:14:55	10:16:01	0:01:06	21,38
51	P 6829 QW	10:15:54	10:16:58	0:01:04	22,05
52	P 6905 LT	10:16:00	10:16:58	0:00:58	24,33
53	P 5775 UI	10:16:10	10:17:09	0:00:59	23,92
54	P 2679 SZ	10:16:29	10:17:33	0:01:04	22,05
55	P 5228 TM	10:16:34	10:17:48	0:01:14	19,07
56	P 5991 KD	10:16:51	10:18:09	0:01:18	18,09
57	P 6824 OC	10:17:15	10:18:20	0:01:05	21,71
58	P 5053 SC	10:17:35	10:18:49	0:01:14	19,07
59	P 6921 SK	10:17:55	10:19:09	0:01:14	19,07
60	P 5834 OH	10:17:57	10:19:11	0:01:14	19,07
61	P 5207 SJ	10:18:15	10:19:20	0:01:05	21,71
62	P 6184 RK	10:18:15	10:19:21	0:01:06	21,38
63	P 4895 KG	10:18:43	10:19:50	0:01:07	21,06
64	P 4837 TO	10:19:13	10:20:08	0:00:55	25,66
65	P 6740 KM	10:19:14	10:20:11	0:00:57	24,76
66	P 4170 RO	10:19:17	10:20:17	0:01:00	23,52
67	P 3316 RL	10:19:22	10:20:20	0:00:58	24,33
68	P 6416 TI	10:19:32	10:20:45	0:01:13	19,33
69	P 2108 TE	10:19:44	10:20:52	0:01:08	20,75
70	P 5972 TS	10:20:12	10:21:09	0:00:57	24,76
71	P 5149 RH	10:20:54	10:21:51	0:00:57	24,76
72	P 6473 TF	10:21:14	10:22:19	0:01:05	21,71
73	P 5145 DL	10:21:45	10:22:45	0:01:00	23,52
74	P 5023 DO	10:21:59	10:23:07	0:01:08	20,75
75	P 4723 SE	10:22:33	10:23:35	0:01:02	22,76
76	P 5229 YT	10:22:39	10:23:44	0:01:05	21,71
77	N 2573 FU	10:23:28	10:24:40	0:01:12	19,60
78	P 5873 DU	10:23:45	10:24:50	0:01:05	21,71
79	P 5769 XG	10:23:51	10:24:59	0:01:08	20,75
80	P 2752 SL	10:24:27	10:25:27	0:01:00	23,52
81	P 2036 YD	10:24:39	10:25:36	0:00:57	24,76
82	DA 2722 LT	10:25:00	10:26:08	0:01:08	20,75
83	P 4194 TU	10:25:17	10:26:13	0:00:56	25,20
84	P 6527 QS	10:25:44	10:26:47	0:01:03	22,40
85	P 5820 SL	10:25:45	10:26:50	0:01:05	21,71
86	P 6552 MH	10:26:06	10:27:13	0:01:07	21,06
87	P 5903 TH	10:26:41	10:27:38	0:00:57	24,76
88	P 6290 ST	10:27:12	10:28:15	0:01:03	22,40
89	P 2535 KH	10:27:12	10:28:16	0:01:04	22,05
90	P 3433 Q	10:27:12	10:28:20	0:01:08	20,75
91	P 5122 QV	10:27:38	10:28:45	0:01:07	21,06
92	P 6290 SG	10:27:43	10:28:46	0:01:03	22,40
93	P 2940 SH	10:27:52	10:28:50	0:00:58	24,33
94	P 6872 MH	10:28:09	10:29:06	0:00:57	24,76
95	P 5971 RO	10:28:21	10:29:18	0:00:57	24,76
96	P 5226 TV	10:28:34	10:29:33	0:00:59	23,92
97	P 5245 TA	10:28:56	10:29:54	0:00:58	24,33
98	P 5626 SA	10:28:59	10:30:04	0:01:05	21,71
99	P 2130 TQ	10:29:13	10:30:16	0:01:03	22,40
100	P 5399 SI	10:29:51	10:30:51	0:01:00	23,52
<b>RATA-RATA</b>				<b>0:01:05</b>	<b>21,7669</b>

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember  
 Ruas Jalan : Dr. Soebandi  
 Jarak : 392 m  
 Lebar : 7 m  
 Jam : 10:00 WIB

Hari : Selasa  
 Tanggal : 24 Mei 2016  
 Cuaca : Cerah  
 Jenis Jalan : Kolektor  
 Jenis Kendaraan : Mobil

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	P 625 RL	10:13:12	10:14:17	0:01:05	21,71
2	P 8907 NU	10:13:36	10:14:44	0:01:08	20,75
3	DK 1430 RX	10:14:00	10:15:20	0:01:20	17,64
4	P 1227 QJ	10:15:27	10:16:45	0:01:18	18,09
5	P 528 NL	10:15:28	10:16:47	0:01:19	17,86
6	P 1207 RU	10:15:37	10:16:53	0:01:16	18,57
7	W 1738 FZ	10:18:46	10:19:51	0:01:05	21,71
8	P 405 SI	10:19:37	10:20:35	0:00:58	24,33
9	P 1073 TK	10:19:44	10:20:45	0:01:01	23,13
10	P 1101 QS	10:19:54	10:21:12	0:01:18	18,09
11	P 8852 YT	10:20:59	10:22:00	0:01:01	23,13
12	P 8807 FU	10:21:01	10:22:04	0:01:03	22,40
13	P 1098 LS	10:25:35	10:26:35	0:01:00	23,52
14	P 1472 RL	10:30:06	10:31:01	0:00:55	25,66
15	P 1142 ZT	10:30:15	10:31:17	0:01:02	22,76
16	P 1019 SV	10:30:16	10:31:13	0:00:57	24,76
17	P 1674 ST	10:30:26	10:31:28	0:01:02	22,76
18	P 9341 PG	10:30:26	10:31:30	0:01:04	22,05
19	P 1236 QD	10:30:35	10:31:46	0:01:11	19,88
20	L 1022 KH	10:32:51	10:33:55	0:01:04	22,05
21	P 1242 QW	10:34:10	10:35:11	0:01:01	23,13
22	P 1210 TC	10:35:56	10:36:59	0:01:03	22,40
23	P 8802 RT	10:36:56	10:37:53	0:00:57	24,76
24	P 340 DH	10:38:20	10:39:20	0:01:00	23,52
25	P 1204 SH	10:40:57	10:42:01	0:01:04	22,05
26	P 8806 RD	10:40:59	10:42:15	0:01:16	18,57
27	AE 1734 BK	10:46:56	10:47:56	0:01:00	23,52
28	N 1269 YC	10:47:29	10:48:38	0:01:09	20,45
29	P 1196 RH	10:48:43	10:50:03	0:01:20	17,64
30	P 766 VQ	10:49:01	10:50:13	0:01:12	19,60
31	P 1176 SK	10:49:15	10:50:23	0:01:08	20,75
32	B 2604 TI	10:52:00	10:53:21	0:01:21	17,42
33	P 472 WB	10:52:37	10:53:59	0:01:22	17,21
34	P 8519 ML	10:53:17	10:54:16	0:00:59	23,92
35	P 1193 RL	10:53:40	10:54:53	0:01:13	19,33
36	P 950 VR	10:54:57	10:56:03	0:01:06	21,38
37	P 938 VW	10:55:05	10:56:18	0:01:13	19,33
38	P 1074 MU	10:55:52	10:56:58	0:01:06	21,38
39	P 1170 SL	10:56:45	10:57:54	0:01:09	20,45
40	P 1046 TY	10:57:19	10:58:20	0:01:01	23,13
41	S 1028 VB	10:57:45	10:58:50	0:01:05	0,00
42	B 1227 KZL	10:58:15	10:59:16	0:01:01	23,13
43	P 1046 SJ	10:59:01	11:00:16	0:01:15	18,82
44	P 8805 KU	11:00:48	11:01:58	0:01:10	20,16
45	L 9853 AA	11:01:40	11:02:53	0:01:13	19,33

46	P 8785 SE	11:01:40	11:02:56	0:01:16	18,57
47	P 1058 QE	11:03:46	11:04:59	0:01:13	19,33
48	P 1210 SA	11:04:17	11:05:29	0:01:12	19,60
49	P 540 AR	11:04:27	11:05:49	0:01:22	17,21
50	P 1157 DB	11:05:50	11:07:09	0:01:19	17,86
51	P 872 NL	11:06:51	11:07:59	0:01:08	20,75
52	P 95 NM	11:07:35	11:08:39	0:01:04	22,05
53	P 1078 LE	11:07:56	11:09:05	0:01:09	20,45
54	P 1098 ZR	11:09:38	11:10:39	0:01:01	23,13
55	P 9612 BZ	11:09:40	11:10:52	0:01:12	19,60
56	P 1808 L	11:11:18	11:12:13	0:00:55	25,66
57	L 1655 NK	11:11:25	11:12:35	0:01:10	20,16
58	P 1157 RC	11:11:37	11:12:46	0:01:09	20,45
59	P 1871 EA	11:12:00	11:13:07	0:01:07	21,06
60	P 8177 VO	11:12:12	11:13:10	0:00:58	24,33
61	P 9305 WO	11:12:17	11:13:36	0:01:19	17,86
62	P 327 RJ	11:12:27	11:13:43	0:01:16	18,57
63	P 1238 RO	11:12:40	11:13:51	0:01:11	19,88
64	P 1006 NY	11:12:58	11:14:08	0:01:10	20,16
65	P 2740 NI	11:15:21	11:16:36	0:01:15	18,82
66	P 1162 OR	11:16:20	11:17:19	0:00:59	23,92
67	P 1203 SV	11:16:34	11:17:34	0:01:00	23,52
68	B 1580 KVE	11:16:50	11:17:54	0:01:04	22,05
69	P 1350 TL	11:18:45	11:19:49	0:01:04	22,05
70	P 1229 SG	11:20:01	11:20:59	0:00:58	24,33
71	DK 1970 FY	11:20:01	11:21:04	0:01:03	22,40
72	P 1042 SS	11:21:00	11:22:05	0:01:05	21,71
73	P 1063 RO	11:21:11	11:22:17	0:01:06	21,38
74	P 8836 SC	11:21:59	11:23:19	0:01:20	17,64
75	P 8842 ST	11:22:05	11:23:08	0:01:03	22,40
76	P 1049 NM	11:22:10	11:23:18	0:01:08	20,75
77	P 208 DE	11:22:33	11:23:28	0:00:55	25,66
78	P 310 J	11:24:15	11:25:19	0:01:04	22,05
79	P 711 AN	11:24:35	11:25:38	0:01:03	22,40
80	P 413 TL	11:26:12	11:27:20	0:01:08	20,75
81	DK 1562 DH	11:26:17	11:27:32	0:01:15	18,82
82	P 882 RL	11:27:10	11:28:10	0:01:00	23,52
83	P 1977 RK	11:27:21	11:28:16	0:00:55	25,66
84	P 1002 TR	11:28:30	11:29:34	0:01:04	22,05
85	P 1818 SY	11:28:32	11:29:34	0:01:02	22,76
86	DK 1399 DI	11:28:45	11:29:49	0:01:04	22,05
87	W 9157 VI	11:28:47	11:29:59	0:01:12	19,60
88	S 1315 RF	11:29:15	11:30:32	0:01:17	18,33
89	P 9228 NE	11:29:49	11:31:05	0:01:16	18,57
90	P 8750 IT	11:29:55	11:31:07	0:01:12	19,60
91	P 536 SI	11:30:12	11:31:12	0:01:00	23,52
92	P 1046 TB	11:30:21	11:31:32	0:01:11	19,88
93	N 376 BI	11:30:57	11:31:59	0:01:02	22,76
94	L 1235 KB	11:31:01	11:32:03	0:01:02	22,76
95	P 1239 SI	11:31:01	11:32:15	0:01:14	19,07
96	P 1048 EA	11:31:04	11:32:21	0:01:17	18,33
97	P 320 DK	11:32:10	11:33:08	0:00:58	24,33
98	P 841 ZR	11:32:44	11:33:51	0:01:07	21,06
99	W 1747 X	11:32:51	11:33:52	0:01:01	23,13
100	F 1736 AS	11:32:58	11:34:02	0:01:04	22,05
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:01:07</b>	<b>20,9864</b>

## 2. Jalan Sarangan (2013)

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember  
 Ruas Jalan : Sarangan  
 Jarak : 200 m  
 Lebar : 7 m  
 Jam : 15:15 WIB

Hari : Kamis  
 Tanggal : 26 Mei 2016  
 Cuaca : Cerah  
 Jenis Jalan : Kolektor  
 Jenis Kendaraan : Sepeda Motor

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	P 4567 VN	14:17:45	14:18:18	0:00:33	21,82
2	P 4551 RG	14:18:31	14:18:58	0:00:27	26,67
3	P 5328 T	14:18:31	14:19:01	0:00:30	24,00
4	P 6637 QU	14:19:07	14:19:36	0:00:29	24,83
5	P 5913 QK	14:20:40	14:21:06	0:00:26	27,69
6	P 6613 TG	14:21:53	14:22:24	0:00:31	23,23
7	P 6680 AT	14:22:07	14:22:35	0:00:28	25,71
8	P 6919 OC	14:22:14	14:22:48	0:00:34	21,18
9	P 4380 RW	14:22:37	14:23:02	0:00:25	28,80
10	P 2290 AT	14:22:37	14:23:07	0:00:30	24,00
11	P 6761 ZS	14:23:41	14:24:14	0:00:33	21,82
12	P 5657 PJ	14:23:56	14:24:22	0:00:26	27,69
13	P 5139 RR	14:24:40	14:25:07	0:00:27	26,67
14	Z 3845 QR	14:24:52	14:25:23	0:00:31	23,23
15	P 6523 QZ	14:25:13	14:25:40	0:00:27	26,67
16	P 2069 TN	14:25:28	14:25:57	0:00:29	24,83
17	P 2608 AV	14:26:29	14:27:00	0:00:31	23,23
18	P 2208 TH	14:26:38	14:27:09	0:00:31	23,23
19	P 2047 QQ	14:27:41	14:28:12	0:00:31	23,23
20	P 6149 TM	14:27:50	14:28:21	0:00:31	23,23
21	P 5788 RW	14:28:01	14:28:36	0:00:35	20,57
22	P 6028 TX	14:28:25	14:28:50	0:00:25	28,80
23	P 5810 EH	14:29:10	14:29:38	0:00:28	25,71
24	P 5350 QJ	14:29:30	14:29:59	0:00:29	24,83
25	P 5352 SC	14:29:47	14:30:17	0:00:30	24,00
26	P 5813 TB	14:30:01	14:30:34	0:00:33	21,82
27	P 6560 TK	14:30:20	14:30:48	0:00:28	25,71
28	P 4773 SM	14:30:35	14:31:05	0:00:30	24,00
29	P 6532 LZ	14:31:15	14:31:41	0:00:26	27,69
30	P 4130 QZ	14:31:50	14:32:15	0:00:25	28,80
31	P 4438 QA	14:32:20	14:32:49	0:00:29	24,83
32	P 6659 SX	14:32:50	14:33:17	0:00:27	26,67
33	P 5090 RU	14:33:01	14:33:34	0:00:33	21,82
34	P 3752 TH	14:33:18	14:33:48	0:00:30	24,00
35	DK 4978 UJ	14:33:30	14:33:56	0:00:26	27,69
36	P 6353 QW	14:34:05	14:34:32	0:00:27	26,67
37	P 5811 QR	14:34:28	14:34:58	0:00:30	24,00
38	P 6047 QV	14:35:01	14:35:30	0:00:29	24,83
39	P 5920 SU	14:35:45	14:36:15	0:00:30	24,00
40	P 6573 RI	14:36:30	14:36:59	0:00:29	24,83
41	DK 7329 EF	14:36:46	14:37:15	0:00:29	24,83
42	P 5696 GG	14:37:01	14:37:31	0:00:30	24,00
43	P 5483 RN	14:37:45	14:38:16	0:00:31	23,23
44	P 4630 RS	14:37:49	14:38:20	0:00:31	23,23
45	P 6208 SF	14:40:09	14:40:42	0:00:33	21,82



46	P 3898 VK	14:41:55	14:42:25	0:00:30	24,00
47	P 3292 TL	14:44:16	14:44:43	0:00:27	26,67
48	P 5712 PH	14:44:16	14:44:41	0:00:25	28,80
49	P 4452 ON	14:45:19	14:45:45	0:00:26	27,69
50	P 3596 TV	14:45:20	14:45:50	0:00:30	24,00
51	P 4559 TS	14:45:50	14:46:19	0:00:29	24,83
52	P 6764 SR	14:46:30	14:46:59	0:00:29	24,83
53	P 6857 VS	14:46:35	14:47:05	0:00:30	24,00
54	DK 5751 AJ	14:46:49	14:47:17	0:00:28	25,71
55	N 6621 Z	14:47:30	14:48:04	0:00:34	21,18
56	P 5296 RB	14:47:49	14:48:19	0:00:30	24,00
57	P 6774 TK	14:48:02	14:48:28	0:00:26	27,69
58	P 5327 QJ	14:49:10	14:49:43	0:00:33	21,82
59	P 5032 TB	14:49:20	14:49:45	0:00:25	28,80
60	P 6089 LE	14:49:35	14:50:02	0:00:27	26,67
61	DK 4057 NT	14:50:00	14:50:36	0:00:36	20,00
62	P 5061 HZ	14:50:30	14:51:17	0:00:47	15,32
63	P 5795 RV	14:51:18	14:51:44	0:00:26	27,69
64	P 5117 OJ	14:51:20	14:51:46	0:00:26	27,69
65	P 6503 MS	14:52:23	14:52:50	0:00:27	26,67
66	P 5499 TN	14:54:17	14:54:44	0:00:27	26,67
67	P 5898 OQ	14:54:31	14:55:04	0:00:33	21,82
68	P 2193 SG	14:54:40	14:55:15	0:00:35	20,57
69	P 3058 GB	14:55:20	14:55:48	0:00:28	25,71
70	P 2841 UF	14:55:46	14:56:11	0:00:25	28,80
71	P 5720 RN	14:56:21	14:56:58	0:00:37	19,46
72	P 2156 SI	14:56:37	14:57:05	0:00:28	25,71
73	P 5382 TM	14:56:56	14:57:26	0:00:30	24,00
74	DK 4880 DM	14:57:30	14:57:58	0:00:28	25,71
75	P 3327 YW	14:58:27	14:59:03	0:00:36	20,00
76	P 3228 XU	14:59:14	14:59:41	0:00:27	26,67
77	P 4622 SQ	14:59:28	15:00:00	0:00:32	22,50
78	P 6760 MF	14:59:45	15:00:18	0:00:33	21,82
79	P 5561 HR	15:00:00	15:00:33	0:00:33	21,82
80	P 5614 QW	15:01:00	15:01:35	0:00:35	20,57
81	DK 7512 X	15:01:01	15:01:28	0:00:27	26,67
82	DK 5389 QT	15:01:40	15:02:06	0:00:26	27,69
83	N 3972 T	15:01:49	15:02:17	0:00:28	25,71
84	p 4521 QY	15:02:39	15:03:07	0:00:28	25,71
85	DK 5217 GR	15:03:14	15:03:46	0:00:32	22,50
86	p 3316 QL	15:03:40	15:04:11	0:00:31	23,23
87	DK 6433 DD	15:04:56	15:05:26	0:00:30	24,00
88	p 6465 DK	15:05:29	15:06:02	0:00:33	21,82
89	p 6512 PB	15:05:48	15:06:23	0:00:35	20,57
90	p 6197 RN	15:07:20	15:07:46	0:00:26	27,69
91	p 5140 TU	15:07:30	15:07:54	0:00:24	30,00
92	DK 6410 DX	15:08:10	15:08:43	0:00:33	21,82
93	p 6844 QV	15:08:20	15:08:51	0:00:31	23,23
94	p 6335 SS	15:08:30	15:08:58	0:00:28	25,71
95	p 6366 SG	15:09:00	15:09:37	0:00:37	19,46
96	p 4171 BF	15:09:10	15:09:43	0:00:33	18,95
97	p 6987 MD	15:09:20	15:09:58	0:00:38	21,82
98	p 2044 SK	15:09:41	15:10:08	0:00:27	26,67
99	DK 5677 WQ	15:10:10	15:10:39	0:00:29	24,83
100	P 5223 KS	15:10:14	15:10:49	0:00:35	20,57
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:00:30</b>	<b>24,3861</b>

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember  
 Ruas Jalan : Sarangan  
 Jarak : 200 m  
 Lebar : 7 m  
 Jam : 15:15 WIB

Hari : Kamis  
 Tanggal : 26 Mei 2016  
 Cuaca : Cerah  
 Jenis Jalan : Kolektor  
 Jenis Kendaraan : Mobil

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	P 1162 QK	14:20:06	14:20:38	0:00:32	22,50
2	P 9412 TK	14:26:00	14:26:25	0:00:25	28,80
3	P 1105 ST	14:26:01	14:26:30	0:00:29	24,83
4	P 1418 WS	14:26:02	14:26:30	0:00:28	25,71
5	P 1239 RI	14:26:18	14:26:53	0:00:35	20,57
6	P 9365 ND	14:28:34	14:29:03	0:00:29	24,83
7	P 7012 ST	14:29:49	14:30:17	0:00:28	25,71
8	P 1677 DG	14:34:34	14:35:01	0:00:27	26,67
9	P 1038 ME	14:36:01	14:36:32	0:00:31	23,23
10	P 2062 MO	14:39:17	14:39:51	0:00:34	21,18
11	P 9223 UF	14:38:55	14:39:30	0:00:35	20,57
12	P 8331 KN	14:39:16	14:39:47	0:00:31	23,23
13	P 1065 ZU	14:39:45	14:40:23	0:00:38	18,95
14	P 256 JA	14:40:03	14:40:43	0:00:40	18,00
15	P 359 J	14:40:14	14:40:47	0:00:33	21,82
16	L 1098 EO	14:40:15	14:40:56	0:00:41	17,56
17	L 1272 UO	14:41:07	14:41:47	0:00:40	18,00
18	B 1145 RKM	14:41:53	14:42:27	0:00:34	21,18
19	DA 9622 BK	14:44:17	14:44:53	0:00:36	20,00
20	P 8806 RU	14:44:49	14:45:20	0:00:31	23,23
21	P 1587 RV	14:57:27	14:58:16	0:00:49	14,69
22	P 1887 BU	14:58:02	14:58:40	0:00:38	18,95
23	P 1054 SC	15:00:04	15:00:42	0:00:38	18,95
24	P 9371 GF	15:02:00	15:02:27	0:00:27	26,67
25	W 9244 A	15:05:33	15:06:05	0:00:32	22,50
26	P 7340 AA	15:06:10	15:06:43	0:00:33	21,82
27	P 9346 KA	15:06:14	15:06:45	0:00:31	23,23
28	P 1946 RJ	15:06:44	15:07:17	0:00:33	21,82
29	L 1718 VT	15:07:33	15:08:04	0:00:31	23,23
30	P 9016 UT	15:16:01	15:16:32	0:00:31	23,23
31	P 768 SL	15:16:31	15:17:00	0:00:29	24,83
32	P 1105 PQ	15:17:09	15:17:59	0:00:50	14,40
33	DK 9187 MO	15:19:30	15:20:18	0:00:48	15,00
34	P 8762 OC	15:20:58	15:21:30	0:00:32	22,50
35	P 8819 QC	15:21:00	15:21:33	0:00:33	21,82
36	P 1911 EA	15:21:08	15:21:47	0:00:39	18,46
37	P 8813 RO	15:23:03	15:23:32	0:00:29	24,83
38	L 1514 J	15:23:49	15:24:18	0:00:29	24,83
39	P 1644 JZ	15:25:49	15:26:17	0:00:28	25,71
40	P 8607 MA	15:26:08	15:26:33	0:00:25	28,80
41	P 1031 LY	15:26:40	15:27:09	0:00:29	24,83
42	P 1067 TO	15:32:24	15:32:52	0:00:28	25,71
43	L 8060 AA	15:32:43	15:33:15	0:00:32	22,50
44	P 1174 QC	15:36:25	15:36:58	0:00:33	21,82
45	P 1137 QR	15:36:53	15:37:25	0:00:32	22,50

46	P 8954 AA	15:37:15	15:37:51	0:00:36	20,00
47	P 1075 RH	15:41:16	15:41:43	0:00:27	26,67
48	P 1411 Q	15:42:39	15:43:17	0:00:38	18,95
49	L 1940 AI	15:42:50	15:43:29	0:00:39	18,46
50	DK 1320 OB	15:43:11	15:43:48	0:00:37	19,46
51	P 1953 RD	15:43:49	15:44:22	0:00:33	21,82
52	P 337 RU	15:45:40	15:46:05	0:00:25	28,80
53	P 1850 OK	15:46:15	15:46:48	0:00:33	21,82
54	P 1076 TL	15:46:47	15:47:21	0:00:34	21,18
55	P 1512 ML	15:46:57	15:47:31	0:00:34	21,18
56	DK 815 BG	15:47:38	15:48:09	0:00:31	23,23
57	DK 1658 VA	15:48:43	15:49:14	0:00:31	23,23
58	P 1058 QR	15:49:46	15:50:17	0:00:31	23,23
59	P 1203 TZ	15:50:02	15:50:39	0:00:37	19,46
60	P 337 RU	15:50:24	15:50:49	0:00:25	28,80
61	P 8750 TU	15:50:31	15:51:06	0:00:35	20,57
62	P 1045 N	15:50:59	15:51:31	0:00:32	22,50
63	P 1204 RE	15:51:06	15:51:44	0:00:38	18,95
64	P 1992 ZQ	15:51:11	15:51:57	0:00:46	15,65
65	P 1145 SQ	15:51:13	15:51:57	0:00:44	16,36
66	P 1816 AB	15:51:55	15:52:21	0:00:26	27,69
67	P 337 SZ	15:52:12	15:52:46	0:00:34	21,18
68	P 1207 RU	15:52:27	15:52:59	0:00:32	22,50
69	W 88 AB	15:52:47	15:53:17	0:00:30	24,00
70	P 625 RL	15:53:09	15:53:45	0:00:36	20,00
71	P 1378 SZ	15:53:21	15:53:58	0:00:37	19,46
72	P 882 RL	15:53:39	15:54:15	0:00:36	20,00
73	DK 1319 DI	15:53:56	15:54:34	0:00:38	18,95
74	P 9328 NF	15:54:02	15:54:46	0:00:44	16,36
75	P 450 TL	15:54:19	15:54:58	0:00:39	18,46
76	P 841 ZR	15:54:22	15:54:58	0:00:36	20,00
77	P 1736 AS	15:55:32	15:56:04	0:00:32	22,50
78	P 821 ML	15:55:48	15:56:24	0:00:36	20,00
79	P 444 SE	15:55:54	16:01:34	0:05:40	18,00
80	P 697 YJ	15:56:00	15:56:35	0:00:35	20,57
81	DK 77 ED	15:56:11	15:56:47	0:00:36	20,00
82	P 95 NN	15:56:18	15:56:47	0:00:29	24,83
83	P 305 MY9	15:56:29	15:56:58	0:00:29	24,83
84	P 1203 SV	15:56:37	15:57:10	0:00:33	21,82
85	P 1970 FY	15:57:01	15:57:36	0:00:35	20,57
86	P 1049 TN	15:57:05	15:57:45	0:00:40	18,00
87	P 1006 NY	15:57:16	15:57:51	0:00:35	20,57
88	P 340 DH	15:57:24	15:57:58	0:00:34	21,18
89	P 482 PE	15:57:55	15:58:27	0:00:32	22,50
90	P 253 N	15:58:06	15:58:39	0:00:33	21,82
91	P 1112 TS	15:58:06	15:58:39	0:00:33	21,82
92	P 1296 XU	15:58:07	15:58:40	0:00:33	21,82
93	P 114 ZT	15:58:17	15:58:49	0:00:32	22,50
94	P 1022 EH	15:58:28	15:59:00	0:00:32	22,50
95	P 8880 NJ	15:59:00	15:59:33	0:00:33	21,82
96	P 1871 EA	15:59:09	15:59:43	0:00:34	21,18
97	P 1257 SC	15:59:23	15:59:55	0:00:32	22,50
98	P 405 SI	15:59:38	16:00:17	0:00:39	18,46
99	P 33 RY	15:59:51	16:00:26	0:00:35	20,57
100	P 1411 Q	16:00:03	16:00:36	0:00:33	21,82
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:00:37</b>	<b>21,7122</b>

## 3. Jalan Tapak siring (2013)

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember  
 Ruas Jalan : Tapaksiring  
 Jarak : 200 m  
 Lebar : 7 m  
 Jam : 15:15 WIB

Hari : Kamis  
 Tanggal : 26 Mei 2016  
 Cuaca : Cerah  
 Jenis Jalan : Kolektor  
 Jenis Kendaraan : Sepeda Motor

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	P 6495 NH	15:14:13	15:14:45	0:00:32	22,50
2	P 5827 S	15:14:22	15:14:51	0:00:29	24,83
3	P 5250 TS	15:14:37	15:15:11	0:00:34	21,18
4	N 5933 AK	15:15:01	15:15:30	0:00:29	24,83
5	P 6361 DK	15:15:20	15:15:47	0:00:27	26,67
6	P 6974 QK	15:15:50	15:16:18	0:00:28	25,71
7	DK 4228 QK	15:18:49	15:19:18	0:00:29	24,83
8	P 5793 T	15:20:02	15:20:35	0:00:33	21,82
9	M 3311 TA	15:20:04	15:20:39	0:00:35	20,57
10	P 6962 QM	15:20:14	15:20:40	0:00:26	27,69
11	P 3274 Q	15:21:11	15:21:41	0:00:30	24,00
12	AG 2292 Z	15:22:09	15:22:41	0:00:32	22,50
13	P 5053 RW	15:22:10	15:22:43	0:00:33	21,82
14	P 5137 TN	15:23:18	15:23:43	0:00:25	28,80
15	P 6826 SR	15:23:19	15:23:49	0:00:30	24,00
16	P 6253 SZ	15:24:19	15:24:52	0:00:33	21,82
17	P 2026 TN	15:24:22	15:24:52	0:00:30	24,00
18	P 3974 RT	15:25:30	15:26:05	0:00:35	20,57
19	P 2208 TN	15:25:34	15:26:05	0:00:31	23,23
20	P 6278 SM	15:26:40	15:27:10	0:00:30	24,00
21	P 2047 RW	15:26:46	15:27:16	0:00:30	24,00
22	P 6149 TM	15:26:56	15:27:29	0:00:33	21,82
23	P 6329 RB	15:27:01	15:27:30	0:00:29	24,83
24	P 5423 RR	15:28:55	15:29:30	0:00:35	20,57
25	P 7012 SP	15:29:00	15:29:26	0:00:26	27,69
26	P 3979 TM	15:30:19	15:30:49	0:00:30	24,00
27	P 2117 TN	15:30:23	15:30:54	0:00:31	23,23
28	P 6964 SI	15:32:27	15:32:54	0:00:27	26,67
29	P 4619 SY	15:32:30	15:32:59	0:00:29	24,83
30	P 5990 SV	15:34:45	15:35:17	0:00:32	22,50
31	P 2823 NK	15:35:47	15:36:17	0:00:30	24,00
32	P 5137 SI	15:35:49	15:36:19	0:00:30	24,00
33	P 2182 SI	15:35:52	15:36:20	0:00:28	25,71
34	P 6165 TE	15:36:39	15:37:10	0:00:31	23,23
35	P 5483 RN	15:36:52	15:37:26	0:00:34	21,18
36	P 6849 SQ	15:37:05	15:37:44	0:00:39	18,46
37	P 2366 LQ	15:37:07	15:37:40	0:00:33	21,82
38	P 2062 MO	15:39:24	15:39:55	0:00:31	23,23
39	P 6932 PY	15:39:45	15:40:11	0:00:26	27,69
40	P 6519 MQ	15:40:08	15:40:39	0:00:31	23,23
41	P 5251 RN	15:40:09	15:40:38	0:00:29	24,83
42	P 5374 RN	15:40:13	15:40:43	0:00:30	24,00
43	P 3404 MT	15:40:16	15:40:43	0:00:27	26,67
44	P 5023 TD	15:40:20	15:40:50	0:00:30	24,00
45	P 3004 LT	15:40:25	15:40:59	0:00:34	21,18

46	P 2039 PY	15:40:27	15:41:03	0:00:36	20,00
47	P 2193 RN	15:40:28	15:41:03	0:00:35	20,57
48	P 2768 RQ	15:40:31	15:41:06	0:00:35	20,57
49	P 2540 QN	15:44:37	15:45:09	0:00:32	22,50
50	P 5619 RN	15:44:41	15:45:18	0:00:37	19,46
51	P 4277 ST	15:44:43	15:45:20	0:00:37	19,46
52	P 6659 PT	15:45:51	15:46:20	0:00:29	24,83
53	P 6471 QI	15:45:53	15:46:23	0:00:30	24,00
54	P 5157 QK	15:45:53	15:46:26	0:00:33	21,82
55	P 4601 TB	15:45:55	15:46:31	0:00:36	20,00
56	P 2934 TB	15:47:05	15:47:35	0:00:30	24,00
57	P 5117 QI	15:47:06	15:47:35	0:00:29	24,83
58	P 4889 TT	15:47:07	15:47:42	0:00:35	20,57
59	P 5135 PM	15:47:08	15:47:44	0:00:36	20,00
60	P 6380 SC	15:47:12	15:47:44	0:00:32	22,50
61	P 5827 S	15:47:40	15:48:18	0:00:38	18,95
62	P 2017 SD	15:49:18	15:49:47	0:00:29	24,83
63	P 5061 NZ	15:49:19	15:49:52	0:00:33	21,82
64	P 2762 PP	15:49:20	15:49:51	0:00:31	23,23
65	P 6897 RN	15:49:21	15:49:51	0:00:30	24,00
66	P 4671 QY	15:49:23	15:49:56	0:00:33	21,82
67	P 6763 SS	15:49:25	15:49:59	0:00:34	21,18
68	P 4903 SI	15:52:30	15:53:07	0:00:37	19,46
69	DK 6762 QS	15:52:31	15:53:10	0:00:39	18,46
70	P 6375 PM	15:52:33	15:53:05	0:00:32	22,50
71	P 5111 UL	15:52:35	15:53:08	0:00:33	21,82
72	P 2985 MV	15:53:47	15:54:16	0:00:29	24,83
73	P 6769 RU	15:53:48	15:54:22	0:00:34	21,18
74	P 6065 RN	15:53:49	15:54:23	0:00:34	21,18
75	P 2171 QF	15:53:50	15:54:25	0:00:35	20,57
76	P 3011 WW	15:55:07	15:55:41	0:00:34	21,18
77	DK 5812 PB	15:55:08	15:55:37	0:00:29	24,83
78	P 6287 SI	15:55:11	15:55:42	0:00:31	23,23
79	P 5382 TN	15:55:15	15:55:46	0:00:31	23,23
80	P 5960 DM	15:56:10	15:56:46	0:00:36	20,00
81	P 5335 DK	15:56:11	15:56:46	0:00:35	20,57
82	P 1926 RN	15:56:15	15:56:46	0:00:31	23,23
83	P 5725 DB	15:58:04	15:58:30	0:00:26	27,69
84	P 6977 S	15:58:30	15:59:04	0:00:34	21,18
85	P 5859 M	15:58:32	15:59:05	0:00:33	21,82
86	P 5864 FF	15:58:32	15:59:03	0:00:31	23,23
87	P 4348 QH	15:58:33	15:59:09	0:00:36	20,00
88	P 4049 SV	15:58:35	15:59:12	0:00:37	19,46
89	P 4225 QJ	16:00:13	16:00:40	0:00:27	26,67
90	P 7346 NH	16:00:14	16:00:42	0:00:28	25,71
91	P 2977 KC	16:00:16	16:00:47	0:00:31	23,23
92	P 5372 KI	16:00:16	16:00:51	0:00:35	20,57
93	DK 6571 WH	16:00:17	16:00:55	0:00:38	18,95
94	p 4487 NH	16:01:51	16:02:18	0:00:27	26,67
95	p 5473 SK	16:01:53	16:02:23	0:00:30	24,00
96	p 4042 QH	16:01:54	16:02:28	0:00:34	21,18
97	p 2265 KT	16:02:50	16:03:23	0:00:33	21,82
98	p 6465 VR	16:02:52	16:03:23	0:00:31	23,23
99	p 5356 RN	16:02:55	16:03:25	0:00:30	24,00
100	P 6311 SE	16:03:14	16:03:40	0:00:26	27,69
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:00:32</b>	<b>22,9294</b>

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember  
 Ruas Jalan : Tapaksiring  
 Jarak : 200 m  
 Lebar : 7 m  
 Jam : 15:15 WIB

Hari : Kamis  
 Tanggal : 26 Mei 2016  
 Cuaca : Cerah  
 Jenis Jalan : Kolektor  
 Jenis Kendaraan : Mobil

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	P 9365 ND	14:27:54	14:28:30	0:00:36	20,00
2	P 7012 SP	14:29:00	14:29:41	0:00:41	17,56
3	P 1048 RU	14:29:54	14:30:29	0:00:35	20,57
4	P 8430 RL	14:30:03	14:30:35	0:00:32	22,50
5	P 9326 NJ	14:31:12	14:31:44	0:00:32	22,50
6	P 8831 SK	14:31:26	14:31:55	0:00:29	24,83
7	P 641 ZR	14:31:49	14:32:20	0:00:31	23,23
8	P 359 J	14:34:41	14:35:19	0:00:38	18,95
9	P 1032 QE	14:39:24	14:39:55	0:00:31	23,23
10	P 1272 UQ	14:40:22	14:40:54	0:00:32	22,50
11	P 9373 MC	14:41:29	14:41:59	0:00:30	24,00
12	P 1979 YN	14:43:40	14:44:14	0:00:34	21,18
13	P 1587 RU	14:44:02	14:44:33	0:00:31	23,23
14	P 1054 SC	14:44:17	14:44:51	0:00:34	21,18
15	P 8779 RQ	14:44:21	14:44:56	0:00:35	20,57
16	P 7086 RV	14:44:43	14:45:21	0:00:38	18,95
17	P 7240 AA	14:44:50	14:45:21	0:00:31	23,23
18	P 9346 KA	14:44:52	14:45:23	0:00:31	23,23
19	P 1718 VT	14:45:00	14:45:28	0:00:28	25,71
20	P 1223 RW	14:45:09	14:45:41	0:00:32	22,50
21	P 6619 SX	14:45:19	14:45:49	0:00:30	24,00
22	P 1619 EA	14:45:23	14:45:58	0:00:35	20,57
23	P 8813 RQ	14:45:23	14:45:51	0:00:28	25,71
24	P 1129 RJ	14:45:37	14:46:07	0:00:30	24,00
25	P 1644 AZ	14:45:45	14:46:15	0:00:30	24,00
26	AA 8607 MA	14:45:55	14:46:23	0:00:28	25,71
27	P 8836 SY	14:46:22	14:46:55	0:00:33	21,82
28	P 1030 SZ	14:46:35	14:47:12	0:00:37	19,46
29	P 1067 TO	14:46:43	14:47:16	0:00:33	21,82
30	P 980 LL	14:46:48	14:47:15	0:00:27	26,67
31	P 4034 LA	14:46:55	14:47:25	0:00:30	24,00
32	P 1418 WS	14:47:03	14:47:33	0:00:30	24,00
33	P 1239 RI	14:47:07	14:47:41	0:00:34	21,18
34	P 9365 ND	14:47:19	14:47:55	0:00:36	20,00
35	P 1038 ME	14:47:28	14:47:59	0:00:31	23,23
36	P 1065 ZU	14:47:39	14:48:13	0:00:34	21,18
37	L 1272 UO	14:47:45	14:48:21	0:00:36	20,00
38	P 8806 RU	14:47:57	14:48:27	0:00:30	24,00
39	P 1887 BU	14:48:12	14:48:48	0:00:36	20,00
40	P 1054 SC	14:48:18	14:48:53	0:00:35	20,57
41	P 7340 AA	14:48:20	14:48:53	0:00:33	21,82
42	P 9346 KA	14:48:21	14:48:54	0:00:33	21,82
43	P 1946 RJ	14:48:30	14:48:59	0:00:29	24,83
44	L 1718 VT	14:48:33	14:49:05	0:00:32	22,50
45	P 9016 UT	14:48:33	14:49:10	0:00:37	19,46

46	DK 9187 MO	14:48:38	14:49:05	0:00:27	26,67
47	P 8819 QC	14:48:40	14:49:13	0:00:33	21,82
48	P 8813 RO	14:48:40	14:49:15	0:00:35	20,57
49	P 1031 LY	14:48:41	14:49:17	0:00:36	20,00
50	P 1137 QR	14:48:45	14:49:15	0:00:30	24,00
51	L 1940 AI	14:49:01	14:49:31	0:00:30	24,00
52	DK 1320 OB	14:49:07	14:49:38	0:00:31	23,23
53	P 1953 RD	14:49:15	14:49:51	0:00:36	20,00
54	P 337 RU	14:49:19	14:49:52	0:00:33	21,82
55	P 1512 ML	14:49:28	14:49:59	0:00:31	23,23
56	P 1058 QR	14:49:31	14:50:00	0:00:29	24,83
57	P 1203 TZ	14:49:38	14:50:08	0:00:30	24,00
58	P 337 RU	14:49:50	14:50:21	0:00:31	23,23
59	P 1204 RE	14:50:09	14:50:39	0:00:30	24,00
60	P 337 SZ	14:50:18	14:50:47	0:00:29	24,83
61	P 1045 N	14:50:36	14:51:07	0:00:31	23,23
62	P 1145 SQ	14:50:45	14:51:13	0:00:28	25,71
63	W 88 AB	14:50:55	14:51:29	0:00:34	21,18
64	P 625 RL	14:51:04	14:51:38	0:00:34	21,18
65	P 1378 SZ	14:51:16	14:51:44	0:00:28	25,71
66	DK 1319 DI	14:51:38	14:52:09	0:00:31	23,23
67	P 9328 NF	14:51:50	14:52:25	0:00:35	20,57
68	P 841 ZR	14:52:06	14:52:36	0:00:30	24,00
69	P 444 SE	14:52:11	14:52:44	0:00:33	21,82
70	P 697 YJ	14:52:15	14:52:48	0:00:33	21,82
71	P 305 MY9	14:52:20	14:52:51	0:00:31	23,23
72	P 1049 TN	14:52:37	14:53:12	0:00:35	20,57
73	P 1006 NY	14:52:45	14:53:18	0:00:33	21,82
74	P 340 DH	14:53:08	14:53:39	0:00:31	23,23
75	P 482 PE	14:53:17	14:53:48	0:00:31	23,23
76	P 253 N	14:53:23	14:53:50	0:00:27	26,67
77	P 1112 TS	14:53:28	14:53:57	0:00:29	24,83
78	P 1296 XU	14:53:37	14:54:12	0:00:35	20,57
79	P 114 ZT	14:53:49	14:54:19	0:00:30	24,00
80	P 8880 NJ	14:54:00	14:54:33	0:00:33	21,82
81	P 1871 EA	14:54:07	14:54:35	0:00:28	25,71
82	P 405 SI	14:54:11	14:54:41	0:00:30	24,00
83	P 1411 Q	14:54:15	14:54:48	0:00:33	21,82
84	P 1736 AS	14:54:38	14:55:09	0:00:31	23,23
85	DK 77 ED	14:55:04	14:55:31	0:00:27	26,67
86	P 1203 SV	14:57:16	14:57:54	0:00:38	18,95
87	P 1970 FY	14:59:41	15:00:17	0:00:36	20,00
88	P 1022 EH	14:59:41	15:00:14	0:00:33	21,82
89	P 1257 SC	15:04:37	15:05:09	0:00:32	22,50
90	P 33 RY	15:05:05	15:05:38	0:00:33	21,82
91	P 405 SI	15:05:06	15:05:35	0:00:29	24,83
92	P 1142 ZT	15:17:49	15:18:19	0:00:30	24,00
93	P 9341 PG	15:18:12	15:18:43	0:00:31	23,23
94	P 1242 QW	15:19:49	15:20:19	0:00:30	24,00
95	P 8806 RD	15:20:27	15:20:55	0:00:28	25,71
96	P 1196 RH	15:22:17	15:22:49	0:00:32	22,50
97	P 1055 SW	15:24:53	15:25:21	0:00:28	25,71
98	N 1618 CU	15:26:09	15:26:45	0:00:36	20,00
99	P 9697 NA	15:31:27	15:31:58	0:00:31	23,23
100	P 1570 L	15:37:05	15:37:33	0:00:28	25,71
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:00:32</b>	<b>22,7199</b>

## 4. Jalan Cempaka (2013)

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember  
 Ruas Jalan : Cempaka  
 Jarak : 322 m  
 Lebar : 7 m  
 Jam : 14:30 WIB

Hari : Sabtu  
 Tanggal : 25 Juni 2016  
 Cuaca : Cerah  
 Jenis Jalan : Kolektor  
 Jenis Kendaraan : Sepeda Motor

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	P 2260 ND	14:39:04	14:39:50	0:00:46	25,20
2	P 2250 VC	14:40:02	14:40:41	0:00:39	29,72
3	P 4933 ST	14:40:15	14:40:52	0:00:37	31,33
4	P 6050 ON	14:40:50	14:41:41	0:00:51	22,73
5	P 3220 Q	14:41:15	14:41:59	0:00:44	26,35
6	P 6348 MD	14:41:49	14:42:32	0:00:43	26,96
7	P 6452 CY	14:42:02	14:42:40	0:00:38	30,51
8	P 5345 BL	14:42:19	14:43:00	0:00:41	28,27
9	P 5612 S	14:42:45	14:43:29	0:00:44	26,35
10	P 6548 MY	14:43:48	14:44:31	0:00:43	26,96
11	P 5092 SQ	14:44:50	14:45:29	0:00:39	29,72
12	P 445 TJ	14:45:19	14:45:54	0:00:35	33,12
13	P 4819 RL	14:45:38	14:46:21	0:00:43	26,96
14	P 3158 NT	14:46:45	14:47:26	0:00:41	28,27
15	P 4937 Y	14:46:59	14:47:49	0:00:50	23,18
16	P 6952 MM	14:47:16	14:47:59	0:00:43	26,96
17	P 4867 ON	14:47:27	14:48:12	0:00:45	25,76
18	P 6675 NM	14:47:30	14:48:18	0:00:48	24,15
19	P 6244 QS	14:49:20	14:49:55	0:00:35	33,12
20	P 2337 PM	14:49:36	14:50:27	0:00:51	22,73
21	P 3885 TL	14:49:47	14:50:27	0:00:40	28,98
22	P 6443 SN	14:49:59	14:50:39	0:00:40	28,98
23	P 5037 QV	14:50:22	14:51:13	0:00:51	22,73
24	P 3824 LA	14:51:18	14:51:53	0:00:35	33,12
25	P 6597 SC	14:51:36	14:52:17	0:00:41	28,27
26	P 6387 TS	14:52:05	14:52:55	0:00:50	23,18
27	P 4882 RL	14:52:48	14:53:31	0:00:43	26,96
28	P 6505 QY	14:53:20	14:54:00	0:00:40	28,98
29	P 5719 RI	14:53:42	14:54:24	0:00:42	27,60
30	P 6310 SH	14:54:12	14:54:57	0:00:45	25,76
31	P 5170 T	14:55:15	14:55:53	0:00:38	30,51
32	P 6519 Y	14:55:28	14:56:09	0:00:41	28,27
33	P 2159 QH	14:55:56	14:56:37	0:00:41	28,27
34	P 2148 OG	14:56:08	14:56:44	0:00:36	32,20
35	S 5644 H	14:56:25	14:57:00	0:00:35	33,12
36	N 3475 YU	14:56:38	14:57:21	0:00:43	26,96
37	P 2640 PP	14:56:48	14:57:37	0:00:49	23,66
38	P 6833 NS	14:57:35	14:58:25	0:00:50	23,18
39	P 6604 OG	14:59:12	15:00:00	0:00:48	24,15
40	P 5703 RL	15:00:15	15:00:57	0:00:42	27,60
41	P 6610 SN	15:01:17	15:01:49	0:00:32	36,23
42	P 5377 RR	15:02:01	15:02:49	0:00:48	24,15
43	P 6675 MU	15:02:45	15:03:33	0:00:48	24,15
44	P 3702 LK	15:03:18	15:04:02	0:00:44	26,35
45	P 6484 S	15:03:46	15:04:25	0:00:39	29,72



46	P 6115 SM	15:03:56	15:04:38	0:00:42	27,60
47	P 6040 KB	15:04:16	15:04:55	0:00:39	29,72
48	P 5708 KW	15:04:28	15:05:06	0:00:38	30,51
49	P 5149 PD	15:05:05	15:05:42	0:00:37	31,33
50	P 4886 TC	15:06:09	15:07:00	0:00:51	22,73
51	P 6209 KM	15:06:31	15:07:09	0:00:38	30,51
52	P 4325 QV	15:07:00	15:07:56	0:00:56	20,70
53	P 2245 PU	15:07:17	15:07:56	0:00:39	29,72
54	P 5929 SY	15:07:56	15:08:33	0:00:37	31,33
55	P 4078 SL	15:09:25	15:10:13	0:00:48	24,15
56	P 3462 ML	15:09:53	15:10:51	0:00:58	19,99
57	P 4272 NL	15:10:45	15:11:51	0:01:06	17,56
58	P 4266 TC	15:11:24	15:12:09	0:00:45	25,76
59	P 2177 SM	15:12:04	15:12:55	0:00:51	22,73
60	P 3840 QC	15:13:00	15:13:52	0:00:52	22,29
61	P 5009 TN	15:13:15	15:13:56	0:00:41	28,27
62	P 6222 TC	15:13:30	15:14:12	0:00:42	27,60
63	P 6155 KS	15:13:46	15:14:44	0:00:58	19,99
64	P 6770 SR	15:14:07	15:14:52	0:00:45	25,76
65	P 2260 PP	15:15:16	15:16:05	0:00:49	23,66
66	P 3828 YC	15:15:27	15:16:24	0:00:57	20,34
67	P 4010 TZ	15:16:25	15:17:28	0:01:03	18,40
68	P 6156 TF	15:17:56	15:18:48	0:00:52	22,29
69	P 2571 QR	15:17:59	15:18:48	0:00:49	23,66
70	P 6159 MR	15:18:18	15:19:18	0:01:00	19,32
71	P 6166 TJ	15:18:53	15:19:48	0:00:55	21,08
72	P 4457 LF	15:19:17	15:20:13	0:00:56	20,70
73	P 5183 LN	15:20:17	15:21:06	0:00:49	23,66
74	P 4086 QI	15:20:30	15:21:15	0:00:45	25,76
75	P 5337 SL	15:20:58	15:21:43	0:00:45	25,76
76	P 2339 KZ	15:24:00	15:24:50	0:00:50	23,18
77	P 6381 SO	15:24:18	15:25:19	0:01:01	19,00
78	P 6344 RB	15:24:50	15:25:53	0:01:03	18,40
79	P 6614 RK	15:26:20	15:27:11	0:00:51	22,73
80	P 6142 LL	15:26:27	15:27:13	0:00:46	25,20
81	P 2330 MR	15:26:40	15:27:46	0:01:06	17,56
82	P 4742 RR	15:29:42	15:30:41	0:00:59	19,65
83	P 3656 RE	15:30:00	15:30:58	0:00:58	19,99
84	P 2176 PF	15:30:12	15:31:10	0:00:58	19,99
85	P 5117 Q	15:30:57	15:31:50	0:00:53	21,87
86	P 4882 ML	15:31:10	15:32:14	0:01:04	18,11
87	P 6926 TU	15:31:35	15:32:45	0:01:10	16,56
88	P 5773 QR	15:32:21	15:33:15	0:00:54	21,47
89	P 5159 KN	15:32:46	15:33:33	0:00:47	24,66
90	P 2131 PD	15:33:32	15:34:34	0:01:02	18,70
91	DK 2189 FP	15:34:01	15:34:55	0:00:54	21,47
92	p 2748 PD	15:34:32	15:35:22	0:00:50	23,18
93	p 3996 H	15:35:19	15:36:15	0:00:56	20,70
94	p 2906 LT	15:36:07	15:36:51	0:00:44	26,35
95	p 3520 RI	15:37:09	15:38:00	0:00:51	22,73
96	p 2834 KO	15:37:47	15:38:51	0:01:04	18,11
97	p 4025 TP	15:38:00	15:39:00	0:01:00	19,32
98	p 4941 50	15:38:12	15:39:33	0:01:21	14,31
99	p 2062 SY	15:38:44	15:39:50	0:01:06	17,56
100	P 6774 TY	15:39:21	15:40:20	0:00:59	19,65
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:00:48</b>	<b>24,8474</b>

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember  
 Ruas Jalan : Cempaka  
 Jarak : 322 m  
 Lebar : 7 m  
 Jam : 14:30 WIB

Hari : Sabtu  
 Tanggal : 25 Juni 2016  
 Cuaca : Cerah  
 Jenis Jalan : Kolektor  
 Jenis Kendaraan : Mobil

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	P 1180 TM	14:36:40	14:37:30	0:00:50	20,00
2	P 827 LL	14:38:45	14:39:50	0:01:05	17,83
3	P 1145 SG	14:39:46	14:40:34	0:00:48	24,15
4	P 1987 PN	14:40:31	14:41:17	0:00:46	25,20
5	P 579 SL	14:40:32	14:41:19	0:00:47	24,66
6	P 829 DG	14:40:35	14:41:35	0:01:00	19,32
7	P 1205 TR	14:40:52	14:41:55	0:01:03	18,40
8	P 1993 QS	14:43:10	14:43:57	0:00:47	24,66
9	P 1003 ML	14:43:37	14:44:25	0:00:48	24,15
10	P 9298 NO	14:45:31	14:46:20	0:00:49	23,66
11	N 813 A	14:46:10	14:46:58	0:00:48	24,15
12	DK 1556 AN	14:46:15	14:46:59	0:00:44	26,35
13	P 8978 M	14:47:10	14:47:51	0:00:41	28,27
14	P 8774 UT	14:48:14	14:48:51	0:00:37	31,33
15	P 1980 LS	14:50:45	14:51:48	0:01:03	18,40
16	P 1576 NL	14:51:50	14:52:50	0:01:00	19,32
17	P 2615 BY	14:53:28	14:54:30	0:01:02	18,70
18	P 603 SS	14:53:52	14:54:58	0:01:06	17,56
19	N 1891 Y	14:55:02	14:55:59	0:00:57	20,34
20	P 1983 LQ	14:55:51	14:56:36	0:00:45	25,76
21	P 1253 POB	14:57:05	14:57:58	0:00:53	21,87
22	P 1158 TF	14:57:09	14:58:10	0:01:01	19,00
23	P 1147 TL	14:57:11	14:58:18	0:01:07	17,30
24	P 1148 RF	14:57:21	14:58:20	0:00:59	19,65
25	P 1056 SS	14:57:57	14:58:51	0:00:54	21,47
26	P 8452 NL	14:59:35	15:00:37	0:01:02	18,70
27	P 8351 RL	14:59:50	15:00:56	0:01:06	17,56
28	P 9437 YE	15:00:38	15:01:43	0:01:05	17,83
29	P 1150 TI	15:02:51	15:03:51	0:01:00	19,32
30	L 1227 M	15:03:32	15:04:21	0:00:49	23,66
31	P 507 QL	15:04:04	15:05:24	0:01:20	14,49
32	P 9307 MS	15:04:50	15:05:51	0:01:01	19,00
33	P 1937 ML	15:05:18	15:06:18	0:01:00	19,32
34	P 369 KM	15:05:53	15:06:39	0:00:46	25,20
35	DK 142 CW	15:06:18	15:07:20	0:01:02	18,70
36	P 1656 TL	15:08:33	15:09:28	0:00:55	21,08
37	P 1242 SL	15:08:48	15:09:50	0:01:02	18,70
38	M 302 XQ	15:09:07	15:10:08	0:01:01	19,00
39	P 8804 TA	15:09:35	15:10:34	0:00:59	19,65
40	P 8157 ZN	15:09:42	15:10:44	0:01:02	18,70
41	P 507 F	15:10:05	15:10:56	0:00:51	22,73
42	P 1977 AI	15:10:27	15:11:14	0:00:47	24,66
43	P 1148 A	15:11:40	15:12:32	0:00:52	22,29
44	P 9003 FR	15:11:43	15:12:50	0:01:07	17,30
45	P 1043 TC	15:12:24	15:13:28	0:01:04	18,11

46	P 1169 SN	15:12:40	15:13:38	0:00:58	19,99
47	P 1039 KE	15:12:43	15:13:40	0:00:57	20,34
48	P 8808 SX	15:13:53	15:14:50	0:00:57	20,34
49	AD 9072 XH	15:14:59	15:15:58	0:00:59	19,65
50	P 1002 SQ	15:15:45	15:16:39	0:00:54	21,47
51	P 1205 RS	15:17:16	15:18:10	0:00:54	21,47
52	P 1613 G	15:17:47	15:18:54	0:01:07	17,30
53	P 305 MG	15:18:28	15:19:17	0:00:49	23,66
54	P 805 RD	15:18:36	15:19:28	0:00:52	22,29
55	P 506 DJ	15:20:41	15:21:34	0:00:53	21,87
56	P 9038 ML	15:21:30	15:22:15	0:00:45	25,76
57	P 1973 NF	15:22:40	15:23:30	0:00:50	23,18
58	L 1662 NZ	15:23:06	15:24:00	0:00:54	21,47
59	P 1914 NG	15:23:33	15:24:38	0:01:05	17,83
60	P 1049 NF	15:23:41	15:24:28	0:00:47	24,66
61	P 688 K	15:23:48	15:24:39	0:00:51	22,73
62	B 8721 YO	15:24:30	15:25:39	0:01:09	16,80
63	P 1045 NG	15:24:37	15:25:45	0:01:08	17,05
64	P 1467 GK	15:24:59	15:26:11	0:01:12	16,10
65	P 1154 QF	15:25:47	15:26:55	0:01:08	17,05
66	P 1015 RI	15:26:51	15:27:50	0:00:59	19,65
67	P 1196 TL	15:27:30	15:28:20	0:00:50	23,18
68	P 637 F	15:27:35	15:28:22	0:00:47	24,66
69	P 331 NL	15:28:07	15:28:59	0:00:52	22,29
70	P 1998 QF	15:28:10	15:28:59	0:00:49	23,66
71	P 1087 RI	15:28:21	15:29:18	0:00:57	20,34
72	B 9461 TBA	15:28:30	15:29:21	0:00:51	22,73
73	P 1932 TD	15:29:07	15:30:00	0:00:53	21,87
74	N 1980 DG	15:29:15	15:30:23	0:01:08	17,05
75	P 8508 G	15:31:45	15:32:42	0:00:57	20,34
76	P 9315 KV	15:31:53	15:32:50	0:00:57	20,34
77	P 307 S	15:33:07	15:33:59	0:00:52	22,29
78	P 1576 ML	15:33:15	15:34:08	0:00:53	21,87
79	P 1809 TN	15:33:40	15:34:50	0:01:10	16,56
80	N 670 YK	15:35:36	15:36:58	0:01:22	14,14
81	P 1216 QE	15:35:43	15:36:38	0:00:55	21,08
82	P 1016 PM	15:35:50	15:36:41	0:00:51	22,73
83	P 8127 IP	15:36:31	15:37:21	0:00:50	23,18
84	L 1820 CN	15:36:50	15:37:43	0:00:53	21,87
85	P 1939 QI	15:37:20	15:38:09	0:00:49	23,66
86	P 1062 RU	15:37:28	15:38:38	0:01:10	16,56
87	P 1139 RY	15:39:09	15:40:20	0:01:11	16,33
88	R 9027 UB	15:39:33	15:40:40	0:01:07	17,30
89	P 1916 NB	15:40:36	15:41:33	0:00:57	20,34
90	P 1040 PR	15:41:09	15:41:57	0:00:48	24,15
91	P 744 RC	15:41:18	15:42:20	0:01:02	18,70
92	P 1413 KL	15:41:36	15:42:38	0:01:02	18,70
93	P 627 CB	15:42:33	15:43:36	0:01:03	18,40
94	P 1163 TB	15:42:35	15:43:38	0:01:03	18,40
95	P 1283 K	15:42:40	15:43:45	0:01:05	17,83
96	B 1485 SFJ	15:44:10	15:44:59	0:00:49	23,66
97	P 1141 SU	15:44:45	15:45:50	0:01:05	17,83
98	P 327 RZ	15:44:53	15:46:00	0:01:07	17,30
99	P 1174 TR	15:45:38	15:46:27	0:00:49	23,66
100	P 1577 Q	15:45:41	15:46:26	0:00:45	25,76
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:00:57</b>	<b>20,7690</b>

## 5. Jalan Yos Sudarso (2014)

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember  
 Ruas Jalan : Yos Sudarso  
 Jarak : 1650 m  
 Lebar : 7 m  
 Jam : 14:00 WIB

Hari : Jumat  
 Tanggal : 3 Juni 2016  
 Cuaca : Cerah  
 Jenis Jalan : Kolektor  
 Jenis Kendaraan : Sepeda Motor

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	P 6090 TC	14:26:20	14:28:03	0:01:43	57,67
2	P 4787 AW	14:26:58	14:28:23	0:01:25	69,88
3	P 6953 PB	14:27:08	14:29:05	0:01:57	50,77
4	P 3372 KL	14:27:39	14:29:49	0:02:10	45,69
5	P 2119 TB	14:27:48	14:30:13	0:02:25	40,97
6	P 3216 YQ	14:28:30	14:30:43	0:02:13	44,66
7	P 2144 TW	14:28:38	14:31:04	0:02:26	40,68
8	P 6480 TC	14:28:38	14:31:12	0:02:34	38,57
9	P 5184 MT	14:28:53	14:31:20	0:02:27	40,41
10	P 5788 QB	14:29:28	14:31:28	0:02:00	49,50
11	P 3995 MS	14:29:45	14:31:45	0:02:00	49,50
12	DK 8533 TY	14:29:40	14:31:52	0:02:12	45,00
13	P 6398 VN	14:31:00	14:32:58	0:01:58	50,34
14	P 4580 VI	14:31:05	14:33:05	0:02:00	49,50
15	P 5870 WX	14:31:05	14:33:05	0:02:00	49,50
16	P 4401 TW	14:31:23	14:33:21	0:01:58	50,34
17	DK 5820 QM	14:32:25	14:34:14	0:01:49	54,50
18	P 6942 BF	14:32:30	14:34:56	0:02:26	40,68
19	P 5279 TE	14:32:30	14:34:56	0:02:26	40,68
20	P 6721 XY	14:32:33	14:35:09	0:02:36	38,08
21	P 5475 SF	14:32:36	14:35:18	0:02:42	36,67
22	P 6982 QR	14:33:04	14:35:24	0:02:20	42,43
23	P 6871 NK	14:33:41	14:36:32	0:02:51	34,74
24	P 5713 OG	14:33:49	14:36:42	0:02:53	34,34
25	P 4088 TV	14:34:25	14:37:02	0:02:37	37,83
26	P 6133 TW	14:34:36	14:37:09	0:02:33	38,82
27	P 3999 DD	14:34:40	14:37:02	0:02:22	41,83
28	P 5523 TA	14:35:15	14:37:24	0:02:09	46,05
29	P 6380 SC	14:35:24	14:37:59	0:02:35	38,32
30	P 5541 TW	14:35:26	14:39:22	0:03:56	25,17
31	P 6911 TG	14:35:38	14:39:32	0:03:54	25,38
32	P 5592 SC	14:36:01	14:39:38	0:03:37	27,37
33	P 6299 QQ	14:36:05	14:39:38	0:03:33	27,89
34	P 3407 PQ	14:36:05	14:39:39	0:03:34	27,76
35	P 6272 ST	14:36:11	14:39:40	0:03:29	28,42
36	DK 5624 IT	14:36:39	14:39:40	0:03:01	32,82
37	P 3500 QQ	14:37:00	14:39:48	0:02:48	35,36
38	P 3896 WL	14:37:28	14:39:40	0:02:12	45,00
39	P 6834 QM	14:37:34	14:40:56	0:03:22	29,41
40	P 5489 ET	14:38:00	14:41:10	0:03:10	31,26
41	P 6094 ZV	14:39:10	14:41:10	0:02:00	49,50
42	P 4294 UN	14:39:10	14:42:32	0:03:22	29,41
43	DK 4336 TQ	14:39:45	14:42:32	0:02:47	35,57
44	P 6716 SU	14:39:56	14:42:45	0:02:49	35,15
45	P 2676 PO	14:40:14	14:43:01	0:02:47	35,57

46	DK 3617 AA	14:40:41	14:43:07	0:02:26	40,68
47	P 6333 XT	14:40:52	14:43:55	0:03:03	32,46
48	P 6259 RI	14:41:06	14:44:05	0:02:59	33,18
49	P 6832 QM	14:41:23	14:44:29	0:03:06	31,94
50	DK 5602 BB	14:41:51	14:45:00	0:03:09	31,43
51	DK 6276 QO	14:42:38	14:45:09	0:02:31	39,34
52	P 4669 SJ	14:42:49	14:45:15	0:02:26	40,68
53	P 4919 AC	14:43:27	14:45:27	0:02:00	49,50
54	P 2991 LI	14:43:38	14:45:38	0:02:00	49,50
55	P 2793 YW	14:43:47	14:45:33	0:01:46	56,04
56	P 5227 RR	14:44:00	14:45:51	0:01:51	53,51
57	P 4653 RE	14:44:00	14:45:30	0:01:30	66,00
58	DK 5270 AA	14:44:01	14:46:37	0:02:36	38,08
59	P 3017 KL	14:44:03	14:46:34	0:02:31	39,34
60	P 5560 MI	14:44:11	14:47:01	0:02:50	34,94
61	P 6320 RD	14:44:35	14:47:54	0:03:19	29,85
62	P 5793 QE	14:44:57	14:47:54	0:02:57	33,56
63	P 2456 MQ	14:45:41	14:48:09	0:02:28	40,14
64	P 6872 MS	14:45:55	14:48:39	0:02:44	36,22
65	P 6623 XQ	14:46:38	14:48:57	0:02:19	42,73
66	P 8824 TD	14:47:21	14:49:31	0:02:10	45,69
67	P 6995 SH	14:47:40	14:50:12	0:02:32	39,08
68	P 5970 SW	14:48:00	14:50:57	0:02:57	33,56
69	P 2054 NT	14:48:12	14:51:36	0:03:24	29,12
70	P 4963 MD	14:48:19	14:51:49	0:03:30	28,29
71	P 3229 MT	14:48:19	14:51:33	0:03:14	30,62
72	P 6907 SW	14:49:00	14:52:01	0:03:01	32,82
73	P 6907 AT	14:49:39	14:53:36	0:03:57	25,06
74	P 6105 FB	14:50:00	14:53:47	0:03:47	26,17
75	P 2066 RD	14:50:00	14:53:47	0:03:47	26,17
76	DK 6581 QF	14:50:12	14:53:48	0:03:36	27,50
77	P 2516 MC	14:50:41	14:53:50	0:03:09	31,43
78	P 6553 SW	14:51:34	14:53:54	0:02:20	42,43
79	P 2337 ER	14:51:58	14:53:54	0:01:56	51,21
80	P 5340 QJ	14:52:13	14:54:18	0:02:05	47,52
81	P 3551 VR	14:52:41	14:54:56	0:02:15	44,00
82	P 5469 WF	14:52:48	14:54:56	0:02:08	46,41
83	P 8835 SJ	14:53:29	14:55:37	0:02:08	46,41
84	DK 7739 LW	14:53:37	14:56:07	0:02:30	39,60
85	DK 3811 SW	14:53:49	14:56:27	0:02:38	37,59
86	P 5551 TT	14:54:00	14:57:03	0:03:03	32,46
87	P 6335 PR	14:54:12	14:58:09	0:03:57	25,06
88	P 3622 DD	14:54:39	14:58:17	0:03:38	27,25
89	P 4708 SC	14:55:26	14:57:28	0:02:02	48,69
90	P 5126 T	14:55:33	14:58:36	0:03:03	32,46
91	P 3082 KG	14:56:00	14:58:44	0:02:44	36,22
92	P 6928 TS	14:56:33	14:59:02	0:02:29	39,87
93	P 5052 RI	14:56:59	15:00:06	0:03:07	31,76
94	P 2129 PM	14:57:19	15:01:17	0:03:58	24,96
95	DK 3666 RM	14:57:35	15:01:42	0:04:07	24,05
96	P 4940 RR	14:58:07	15:01:42	0:03:35	27,63
97	P 6289 TM	14:58:07	15:02:24	0:04:17	23,11
98	P 6939 NJ	14:59:00	15:02:44	0:03:44	26,52
99	P 6979 TV	14:59:01	15:03:14	0:04:13	23,48
100	P 4841 RH	14:59:16	15:03:41	0:04:25	22,42
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:02:46</b>	<b>38,1468</b>

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember Hari : Jumat  
 Ruas Jalan : Yos Sudarso Tanggal : 3 Juni 2016  
 Jarak : 1650 m Cuaca : Cerah  
 Lebar : 7 m Jenis Jalan : Kolektor  
 Jam : 14:00 WIB Jenis Kendaraan : Mobil

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	N 730 AT	14:28:19	14:33:01	0:04:42	21,06
2	P 8339 DL	14:28:20	14:33:23	0:05:03	19,60
3	P 1959 R	14:31:27	14:35:00	0:03:33	27,89
4	B 1234 AR	14:32:15	14:35:21	0:03:06	31,94
5	P 8433 RL	14:33:11	14:35:44	0:02:33	38,82
6	B 1356 SYH	14:34:00	14:37:47	0:03:47	26,17
7	P 8434 LL	14:35:51	14:38:00	0:02:09	46,05
8	P 1349 RL	14:35:59	14:38:55	0:02:56	25,17
9	P 1637 DA	14:39:40	14:41:58	0:02:18	30,00
10	P 8872 Q	14:40:33	14:43:29	0:02:56	25,17
11	P 8973 AB	14:41:45	14:43:36	0:01:51	53,51
12	N 8179 DE	14:42:29	14:44:08	0:01:39	60,00
13	P 1204 QS	14:42:55	14:44:16	0:01:21	73,33
14	P 1043 PE	14:44:00	14:45:39	0:01:39	60,00
15	P 1041 XA	14:44:40	14:47:13	0:02:33	38,82
16	P 8774 F	14:44:59	14:47:07	0:02:08	46,41
17	L 8141 WC	14:45:25	14:48:15	0:02:50	34,94
18	N 989 NT	14:45:29	14:48:00	0:02:31	39,34
19	P 419 E	14:46:56	14:49:20	0:02:24	41,25
20	P 1223 RS	14:48:35	14:50:22	0:01:47	55,51
21	P 9318 KU	14:48:40	14:50:50	0:02:10	45,69
22	P 736 ZQ	14:49:17	14:51:52	0:02:35	38,32
23	S 1966 RE	14:51:00	14:55:07	0:04:07	24,05
24	P 8799 TU	14:51:30	14:53:20	0:01:50	54,00
25	P 850 NZ	14:54:29	14:57:31	0:03:02	32,64
26	DK 8616 YL	14:54:50	14:58:00	0:03:10	31,26
27	P 1051 TR	14:54:59	14:57:14	0:02:15	44,00
28	P 1207 SO	14:55:01	14:57:21	0:02:20	42,43
29	DK 265 YK	14:55:30	14:57:52	0:02:22	41,83
30	P 1164 VQ	14:56:21	14:59:16	0:02:55	33,94
31	P 1263 Q	14:57:49	14:59:55	0:02:06	47,14
32	P 1055 SW	14:57:50	15:00:00	0:02:10	45,69
33	N 1886 YE	15:01:09	15:03:56	0:02:47	35,57
34	P 8819 SY	15:01:18	15:04:00	0:02:42	36,67
35	L 8147 YF	15:01:20	15:04:43	0:03:23	29,26
36	P 1381 ML	15:01:52	15:04:23	0:02:31	39,34
37	P 1214 RL	15:01:57	15:04:30	0:02:33	38,82
38	P 8687 VC	15:03:30	15:05:44	0:02:14	44,33
39	P 312 LY	15:03:55	15:05:58	0:02:03	48,29
40	P 1310 VG	15:05:43	15:08:16	0:02:33	38,82
41	P 1090 RL	15:08:47	15:13:43	0:04:56	20,07
42	N 1618 CU	15:11:00	15:14:02	0:03:02	32,64
43	P 1974 RV	15:10:35	15:14:04	0:03:29	28,42
44	B 1682 UCK	15:12:00	15:14:18	0:02:18	43,04
45	P 1917 WA	15:12:30	15:16:05	0:03:35	27,63

46	P 9697 NA	15:12:51	15:14:26	0:01:35	62,53
47	P 1570 L	15:13:44	15:18:01	0:04:17	23,11
48	P 8306 VQ	15:18:29	15:20:45	0:02:16	43,68
49	P 794 DQ	15:18:33	15:20:54	0:02:21	42,13
50	P 9301 L	15:20:00	15:24:00	0:04:00	24,75
51	P 9205 AP	15:20:07	15:24:32	0:04:25	22,42
52	L 8144 YK	15:21:00	15:23:10	0:02:10	45,69
53	P 1984 CH	15:22:51	15:25:47	0:02:56	33,75
54	P 1072 SJ	15:27:20	15:29:11	0:01:51	53,51
55	P 8807 XX	15:27:41	15:29:22	0:01:41	58,81
56	P 8857 TL	15:30:00	15:34:12	0:04:12	23,57
57	W 8195 WM	15:30:12	15:34:45	0:04:33	21,76
58	L 8121 Z	15:31:19	15:33:40	0:02:21	42,13
59	P 1964 TS	15:31:37	15:34:58	0:03:21	29,55
60	D 8553 TL	15:31:50	15:34:58	0:03:08	31,60
61	P 515 WY	15:32:19	15:35:55	0:03:36	27,50
62	DK 569 GI	15:34:49	15:38:05	0:03:16	30,31
63	P 8801 TB	15:37:18	15:39:12	0:01:54	52,11
64	P 303 LL	15:37:44	15:41:17	0:03:33	27,89
65	W 483 PE	15:40:00	15:43:02	0:03:02	32,64
66	W 1618 CU	15:40:00	15:43:07	0:03:07	31,76
67	W 913 VA	15:41:05	15:45:00	0:03:55	25,28
68	DK 1328 PC	15:47:57	15:50:00	0:02:03	48,29
69	N 679 BL	15:49:00	15:50:19	0:01:19	75,19
70	B 2036 BFF	15:49:13	15:51:23	0:02:10	45,69
71	P 9340 PT	15:50:56	15:53:00	0:02:04	47,90
72	D 1159 QK	15:52:50	15:55:16	0:02:26	40,68
73	DK 1139 BI	15:54:30	15:56:49	0:02:19	42,73
74	P 9318 M	15:54:30	15:56:53	0:02:23	41,54
75	P 1147 TW	15:54:10	15:56:57	0:02:47	35,57
76	P 601 QL	15:56:10	15:58:04	0:01:54	52,11
77	P 8761 TY	15:57:20	16:01:00	0:03:40	27,00
78	DK 528 CM	15:58:57	16:01:03	0:02:06	47,14
79	P 8168 SL	15:59:00	16:02:32	0:03:32	28,02
80	W 1765 XQ	16:00:07	16:03:09	0:03:02	32,64
81	P 1002 PZ	16:00:34	16:04:24	0:03:50	25,83
82	P 9336 KD	16:00:49	16:04:39	0:03:50	25,83
83	P 1023 MY	16:03:39	16:05:47	0:02:08	46,41
84	P 353 QL	16:05:45	16:07:29	0:01:44	57,12
85	P 453 SL	16:06:39	16:08:42	0:02:03	48,29
86	W 9491 DE	16:10:00	16:12:58	0:02:58	33,37
87	P 231 N	16:12:22	16:15:01	0:02:39	37,36
88	P 805 VQ	16:12:47	16:16:14	0:03:27	28,70
89	L 1269 XG	16:13:29	16:15:30	0:02:01	49,09
90	N 418 YL	16:13:35	16:17:06	0:03:31	28,15
91	L 1978 YF	16:13:37	16:17:15	0:03:38	27,25
92	P 1694 X	16:14:17	16:17:29	0:03:12	30,94
93	P 1078 QM	16:14:45	16:17:30	0:02:45	27,25
94	P 1046 TD	16:16:00	16:17:59	0:01:59	49,92
95	P 1659 Q	16:17:05	16:19:00	0:01:55	38,32
96	P 1615 SL	16:17:39	16:19:56	0:02:17	43,36
97	P 1786 AT	16:20:45	16:23:00	0:02:15	44,00
98	P 9803 DB	16:20:47	16:23:24	0:02:37	37,83
99	S 1021 T	16:21:08	16:23:56	0:02:48	35,36
100	P 8819 RZ	16:24:10	16:26:53	0:02:43	36,44
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:02:46</b>	<b>38,4065</b>

## 6. Jalan Wolter Monginsidi (2014)

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember  
 Hari : Rabu  
 Ruas Jalan : Wolter Monginsidi  
 Tanggal : 25 Mei 2016  
 Jarak : 2200 m  
 Cuaca : Cerah  
 Lebar : 7 m  
 Jenis Jalan : Kolektor  
 Jam : 14:30 WIB  
 Jenis Kendaraan : Sepeda Motor

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	P 4487 NW	14:38:55	14:42:43	0:03:48	34,74
2	P 3433 QT	14:39:47	14:43:50	0:04:03	32,59
3	P 4333 RA	14:40:34	14:44:43	0:04:09	31,81
4	P 5088 TA	14:40:53	14:45:17	0:04:24	30,00
5	P 2207 QT	14:41:12	14:45:24	0:04:12	31,43
6	P 5455 SW	14:42:34	14:46:29	0:03:55	33,70
7	P 3908 SW	14:43:23	14:47:18	0:03:55	33,70
8	P 4444 SK	14:45:58	14:49:49	0:03:51	34,29
9	P 6837 W	14:46:46	14:50:48	0:04:02	32,73
10	P 6348 MD	14:48:00	14:52:10	0:04:10	31,68
11	P 3544 ET	14:48:32	14:52:50	0:04:18	30,70
12	P 5454 QT	14:49:49	14:53:48	0:03:59	33,14
13	P 6714 QE	14:50:23	14:54:31	0:04:08	31,94
14	P 4867 S	14:51:13	14:55:11	0:03:58	33,28
15	P 5676 QW	14:53:00	14:57:03	0:04:03	32,59
16	P 5007 QS	14:53:00	14:57:01	0:04:01	32,86
17	P 8818 RA	14:54:42	14:58:49	0:04:07	32,06
18	P 2120 SY	14:54:58	14:58:49	0:03:51	34,29
19	P 4703 NT	14:55:47	14:59:30	0:03:43	35,52
20	P 5225 AS	14:56:28	14:59:59	0:03:31	37,54
21	P 3778 Q	14:58:00	15:01:59	0:03:59	33,14
22	P 2106 MO	14:59:55	15:03:58	0:04:03	32,59
23	P 5544 OQ	14:59:55	15:03:58	0:04:03	32,59
24	N 3475 YK	15:00:15	15:04:13	0:03:58	33,28
25	P 3460 TL	15:02:18	15:06:18	0:04:00	33,00
26	P 6768 FZ	15:02:56	15:06:48	0:03:52	34,14
27	P 6681 QN	15:03:57	15:07:56	0:03:59	33,14
28	P 4388 Y	15:04:05	15:07:59	0:03:54	33,85
29	P 5549 ZU	15:05:39	15:09:55	0:04:16	30,94
30	P 6891 QL	15:05:43	15:09:55	0:04:12	31,43
31	P 4081 SL	15:06:58	15:10:56	0:03:58	33,28
32	P 7749 WA	15:10:41	15:14:51	0:04:10	31,68
33	P 3907 SZ	15:11:00	15:14:57	0:03:57	33,42
34	P 4076 SL	15:12:13	15:15:56	0:03:43	35,52
35	P 5056 SC	15:12:49	15:16:53	0:04:04	32,46
36	P 2023 QS	15:13:57	15:17:53	0:03:56	33,56
37	P 2208 PD	15:18:54	15:22:55	0:04:01	32,86
38	P 6220 IN	15:18:54	15:22:54	0:04:00	33,00
39	P 6705 AI	15:19:56	15:23:55	0:03:59	33,14
40	P 4350 SI	15:21:17	15:25:20	0:04:03	32,59
41	P 6151 AB	15:21:51	15:26:00	0:04:09	31,81
42	P 2069 TX	15:22:51	15:26:47	0:03:56	33,56
43	P 5647 W	15:23:19	15:27:34	0:04:15	31,06
44	P 5603 ST	15:23:40	15:27:32	0:03:52	34,14
45	P 5676 QU	15:23:52	15:27:34	0:03:42	35,68



46	P 4066 DK	15:24:09	15:27:59	0:03:50	34,43
47	B 4132 QS	15:24:32	15:28:37	0:04:05	32,33
48	P 4747 ZS	15:25:44	15:29:41	0:03:57	33,42
49	P 2188 TJ	15:29:37	15:33:42	0:04:05	32,33
50	P 4088 W	15:29:58	15:33:48	0:03:50	34,43
51	P 6712 SQ	15:30:12	15:33:58	0:03:46	35,04
52	P 6614 CQ	15:31:59	15:36:15	0:04:16	30,94
53	P 3286 XT	15:33:00	15:36:55	0:03:55	33,70
54	P 3019 SR	15:33:32	15:37:26	0:03:54	33,85
55	P 8812 OB	15:33:58	15:37:57	0:03:59	33,14
56	P 4455 B	15:34:30	15:38:30	0:04:00	33,00
57	P 4806 XZ	15:35:01	15:38:52	0:03:51	34,29
58	P 5372 Y	15:35:52	15:39:58	0:04:06	32,20
59	P 2804 W	15:36:11	15:39:58	0:03:47	34,89
60	P 2187 XS	15:36:49	15:40:57	0:04:08	31,94
61	P 4776 S	15:37:45	15:41:50	0:04:05	32,33
62	P 4187 Q	15:38:45	15:42:51	0:04:06	32,20
63	P 5201 T	15:40:02	15:44:04	0:04:02	32,73
64	P 5132 W	15:40:02	15:44:06	0:04:04	32,46
65	P 5427 W	15:41:27	15:45:17	0:03:50	34,43
66	P 5015 TE	15:41:55	15:45:52	0:03:57	33,42
67	P 4037 SE	15:42:27	15:46:28	0:04:01	32,86
68	P 3751 Q	15:42:51	15:46:42	0:03:51	34,29
69	P 5134 AG	15:43:45	15:47:44	0:03:59	33,14
70	P 5718 ST	15:43:43	15:47:44	0:04:01	32,86
71	P 5258 WX	15:44:35	15:48:42	0:04:07	32,06
72	P 6053 RS	15:45:40	15:49:40	0:04:00	33,00
73	P 2106 TR	15:46:31	15:50:38	0:04:07	32,06
74	P 6006 XY	15:47:00	15:50:59	0:03:59	33,14
75	P 3623 MI	15:47:21	15:51:12	0:03:51	34,29
76	P 3352 PN	15:47:55	15:51:57	0:04:02	32,73
77	P 6411 RO	15:48:41	15:52:43	0:04:02	32,73
78	P 4528 RE	15:48:58	15:53:00	0:04:02	32,73
79	P 4567 EL	15:49:41	15:53:36	0:03:55	33,70
80	P 4759 ST	15:49:57	15:54:04	0:04:07	32,06
81	P 5759 SO	15:50:08	15:54:07	0:03:59	33,14
82	P 5575 KB	15:50:40	15:54:50	0:04:10	31,68
83	P 3379 SL	15:50:58	15:54:51	0:03:53	33,99
84	P 4662 QS	15:51:19	15:55:25	0:04:06	32,20
85	P 3701 PM	15:51:51	15:55:47	0:03:56	33,56
86	P 2805 XN	15:53:19	15:57:09	0:03:50	34,43
87	P 4702 ZY	15:53:31	15:57:22	0:03:51	34,29
88	N 5872 ZY	15:53:59	15:57:54	0:03:55	33,70
89	P 2016 TX	15:54:34	15:58:20	0:03:46	35,04
90	P 4726 B	15:54:34	15:58:44	0:04:10	31,68
91	P 2885 TB	15:54:59	15:58:53	0:03:54	33,85
92	P 4332 WY	15:55:30	15:59:34	0:04:04	32,46
93	P 3140 XY	15:55:30	15:59:33	0:04:03	32,59
94	P 5373 WS	15:55:57	15:59:55	0:03:58	33,28
95	P 2078 NT	15:56:30	16:00:34	0:04:04	32,46
96	P 2968 SI	15:57:02	16:00:55	0:03:53	33,99
97	P 4068 AR	15:57:25	16:01:31	0:04:06	32,20
98	P 2807 R	15:57:51	16:01:49	0:03:58	33,28
99	P 5453 AB	15:57:53	16:01:58	0:04:05	32,33
100	P 2464 TB	15:58:11	16:02:07	0:03:56	33,56
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:04:00</b>	<b>33,0922</b>

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember Hari : Rabu  
 Ruas Jalan : Wolter Monginsidi Tanggal : 25 Mei 2016  
 Jarak : 2200 m Cuaca : Cerah  
 Lebar : 7 m Jenis Jalan : Kolektor  
 Jam : 14:30 WIB Jenis Kendaraan : Mobil

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	P 8336 XI	14:37:18	14:42:00	0:04:42	28,09
2	P 1168 JZ	14:37:33	14:42:43	0:05:10	25,55
3	P 1188 L	14:38:12	14:42:49	0:04:37	28,59
4	P 1580 NZ	14:38:37	14:43:33	0:04:56	26,76
5	P 8915 N	14:38:55	14:43:47	0:04:52	27,12
6	P 1271 MW	14:39:49	14:44:31	0:04:42	28,09
7	P 1968 SO	14:40:07	14:44:44	0:04:37	28,59
8	P 1987 SO	14:40:25	14:45:17	0:04:52	27,12
9	P 1972 ZL	14:40:58	14:46:00	0:05:02	26,23
10	P 305 MG	14:41:23	14:46:09	0:04:46	27,69
11	P 2980 LB	14:41:23	14:46:18	0:04:55	26,85
12	P 9315 WX	14:41:43	14:46:34	0:04:51	27,22
13	P 9356 LX	14:43:02	14:47:51	0:04:49	27,40
14	P 1320 QS	14:43:36	14:48:34	0:04:58	26,58
15	P 9228 T	14:43:59	14:48:58	0:04:59	26,49
16	P 9294 WX	14:44:41	14:49:28	0:04:47	27,60
17	P 8817 QT	14:45:19	14:49:55	0:04:36	28,70
18	P 688 IT	14:45:31	14:50:12	0:04:41	28,19
19	P 8460 LL	14:46:01	14:51:00	0:04:59	26,49
20	P 305 MG	14:46:05	14:51:02	0:04:57	26,67
21	P 1015 RI	14:46:17	14:51:02	0:04:45	27,79
22	P 9273 AG	14:46:31	14:51:13	0:04:42	28,09
23	P 1008 SL	14:47:21	14:52:19	0:04:58	26,58
24	P 1913 W	14:47:54	14:52:55	0:05:01	26,31
25	P 4227 QY	14:48:20	14:53:19	0:04:59	26,49
26	P 5778 ST	14:49:03	14:54:05	0:05:02	26,23
27	P 6551 MA	14:49:09	14:54:05	0:04:56	26,76
28	P 2744 MB	14:49:33	14:54:17	0:04:44	27,89
29	P 555 TH	14:50:43	14:55:31	0:04:48	27,50
30	P 2578 KM	14:51:11	14:56:07	0:04:56	26,76
31	P 6621 SU	14:51:56	14:57:00	0:05:04	26,05
32	P 2402 RJ	14:53:04	14:58:05	0:05:01	26,31
33	P 6575 KB	14:54:26	14:59:23	0:04:57	26,67
34	P 6115 K	14:56:21	15:01:13	0:04:52	27,12
35	P 4882 QH	14:58:38	15:03:48	0:05:10	25,55
36	P 4512 PC	14:58:59	15:03:44	0:04:45	27,79
37	P 3147 ME	15:01:16	15:05:59	0:04:43	27,99
38	P 5667 MI	15:03:02	15:07:55	0:04:53	27,03
39	P 5381 RM	15:05:24	15:10:26	0:05:02	26,23
40	P 2125 QB	15:08:01	15:12:26	0:04:25	29,89
41	P 6709 MJ	15:08:59	15:14:03	0:05:04	26,05
42	P 6645 ND	15:09:32	15:14:21	0:04:49	27,40
43	P 6814 LF	15:10:59	15:15:47	0:04:48	27,50
44	P 2414 KF	15:12:20	15:17:11	0:04:51	27,22
45	P 2522 DA	15:13:48	15:18:42	0:04:54	26,94

46	P 821 ML	15:15:15	15:20:11	0:04:56	26,76
47	P 1198 SC	15:15:30	15:20:29	0:04:59	26,49
48	P 1006 NY	15:17:15	15:22:15	0:05:00	26,40
49	P 444 SE	15:17:44	15:22:45	0:05:01	26,31
50	P 1097 EB	15:19:15	15:23:46	0:04:31	29,23
51	DK 773 ED	15:20:03	15:25:00	0:04:57	26,67
52	P 24 RP	15:21:43	15:26:36	0:04:53	27,03
53	P 1998 RF	15:24:01	15:28:50	0:04:49	27,40
54	P 936 TB	15:24:58	15:29:59	0:05:01	26,31
55	P 1061 QJ	15:26:21	15:31:18	0:04:57	26,67
56	P 335 QR	15:27:21	15:32:07	0:04:46	27,69
57	P 1229 ML	15:27:48	15:32:48	0:05:00	26,40
58	P 1238 RX	15:29:58	15:34:56	0:04:58	26,58
59	P 1889 IM	15:30:08	15:35:10	0:05:02	26,23
60	P 1972 TG	15:30:25	15:35:10	0:04:45	27,79
61	P 8767 Q	15:31:43	15:36:38	0:04:55	26,85
62	P 8769 RQ	15:32:18	15:36:10	0:03:52	34,14
63	P 1411 Q	15:33:43	15:38:49	0:05:06	25,88
64	L 1940 AI	15:34:04	15:39:05	0:05:01	26,31
65	DK 1320 OB	15:34:51	15:39:17	0:04:26	29,77
66	P 1953 RD	15:36:17	15:41:05	0:04:48	27,50
67	P 337 RU	15:37:00	15:41:44	0:04:44	27,89
68	L 1855 OK	15:37:11	15:42:05	0:04:54	26,94
69	P 1076 TL	15:37:41	15:43:00	0:05:19	24,83
70	P 1512 ML	15:38:09	15:43:00	0:04:51	27,22
71	DK 815 BG	15:38:39	15:44:00	0:05:21	24,67
72	DK 1658 VA	15:41:21	15:45:49	0:04:28	29,55
73	P 1058 QR	15:41:50	15:46:45	0:04:55	26,85
74	P 1203 TZ	15:42:21	15:46:57	0:04:36	28,70
75	P 8254 LK	15:42:55	15:47:55	0:05:00	26,40
76	P 705 QS	15:42:59	15:47:56	0:04:57	26,67
77	P 9331 LH	15:43:55	15:48:49	0:04:54	26,94
78	P 4115 LS	15:44:31	15:49:22	0:04:51	27,22
79	P 5381 CW	15:45:36	15:50:38	0:05:02	26,23
80	P 6011 NB	15:46:31	15:51:30	0:04:59	26,49
81	P 3216 YK	15:46:58	15:51:53	0:04:55	26,85
82	P 7209 RL	15:47:12	15:52:21	0:05:09	25,63
83	P 1205 GD	15:47:12	15:52:10	0:04:58	26,58
84	P 8588 S	15:47:43	15:52:32	0:04:49	27,40
85	P 1087 KL	15:48:12	15:53:11	0:04:59	26,49
86	P 6071 NZ	15:49:48	15:54:43	0:04:55	26,85
87	P 1316 VK	15:50:10	15:54:41	0:04:31	29,23
88	P 8580 NE	15:50:31	15:55:49	0:05:18	24,91
89	P 7923 RF	15:51:19	15:55:54	0:04:35	28,80
90	P 6186 DL	15:52:08	15:56:56	0:04:48	27,50
91	P 5017 RV	15:52:52	15:57:50	0:04:58	26,58
92	P 1125 ST	15:53:12	15:58:11	0:04:59	26,49
93	P 8385 QW	15:54:00	15:58:53	0:04:53	27,03
94	P 1847 QX	15:54:11	15:59:01	0:04:50	27,31
95	P 5924 RT	15:55:05	15:59:28	0:04:23	30,11
96	P 1853 YT	15:55:37	15:59:42	0:04:05	32,33
97	P 1489 DK	15:56:05	16:00:58	0:04:53	27,03
98	P 1696 BJ	15:56:32	16:01:14	0:04:42	28,09
99	P 3747 DY	15:57:25	16:02:23	0:04:58	26,58
100	P 5864 NF	15:58:45	16:03:21	0:04:36	28,70
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:04:51</b>	<b>27,2354</b>

## 7. Jalan Dr. Soebandi (2015)

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember  
 Ruas Jalan : Dr. Soebandi  
 Jarak : 259 m  
 Lebar : 7 m  
 Jam : 10:30

Hari : Selasa  
 Tanggal : 24 Mei 2016  
 Cuaca : Cerah  
 Jenis Jalan : Kolektor  
 Jenis Kendaraan : Sepeda Motor

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	P 6722 MD	10:03:52	10:04:19	0:00:27	34,53
2	P 6951 SC	10:03:52	10:04:19	0:00:27	34,53
3	P 3139 OD	10:04:07	10:04:31	0:00:24	38,85
4	P 6152 FU	10:04:26	10:04:50	0:00:24	38,85
5	P 5824 TX	10:04:26	10:04:51	0:00:25	37,30
6	P 3134 OD	10:04:39	10:05:05	0:00:26	35,86
7	P 6231 DX	10:04:53	10:05:25	0:00:32	29,14
8	P 6552 TC	10:05:03	10:05:26	0:00:23	40,54
9	P 4052 SD	10:05:29	10:05:52	0:00:23	40,54
10	P 5501 SC	10:05:45	10:06:09	0:00:24	38,85
11	P 6270 TC	10:06:20	10:06:42	0:00:22	42,38
12	P 6928 TI	10:06:28	10:07:01	0:00:33	28,25
13	P 4812 TY	10:06:43	10:07:05	0:00:22	42,38
14	P 6510 TX	10:06:53	10:07:32	0:00:39	23,91
15	P 6288 TY	10:07:24	10:07:42	0:00:18	51,80
16	P 4428 SL	10:07:24	10:07:57	0:00:33	28,25
17	P 4638 BD	10:07:40	10:08:00	0:00:20	46,62
18	P 6103 R	10:07:42	10:08:05	0:00:23	40,54
19	P 6148 TI	10:08:00	10:08:20	0:00:20	46,62
20	P 6066 SZ	10:08:00	10:08:30	0:00:30	31,08
21	P 3458 TI	10:08:32	10:09:02	0:00:30	31,08
22	P 2523 EH	10:08:32	10:08:59	0:00:27	34,53
23	P 5908 W	10:08:35	10:09:00	0:00:25	37,30
24	P 6361 MK	10:08:52	10:09:18	0:00:26	35,86
25	P 5989 TI	10:08:53	10:09:19	0:00:26	35,86
26	P 4694 H	10:09:36	10:10:04	0:00:28	33,30
27	P 2199 TX	10:10:11	10:10:36	0:00:25	37,30
28	P 3582 TI	10:10:13	10:10:39	0:00:26	35,86
29	P 4444 RD	10:10:14	10:10:44	0:00:30	31,08
30	P 5917 RH	10:10:26	10:10:52	0:00:26	35,86
31	P 5870 DF	10:10:48	10:11:18	0:00:30	31,08
32	P 5707 TZ	10:11:23	10:11:51	0:00:28	33,30
33	P 6639 OD	10:11:25	10:11:53	0:00:28	33,30
34	P 4836 ST	10:11:28	10:11:56	0:00:28	33,30
35	P 4143 WH	10:11:38	10:12:00	0:00:22	42,38
36	P 6175 LY	10:11:48	10:12:12	0:00:24	38,85
37	P 6944 WH	10:12:13	10:12:39	0:00:26	35,86
38	P 5520 OV	10:12:13	10:12:42	0:00:29	32,15
39	P 6123 RZ	10:12:23	10:12:47	0:00:24	38,85
40	P 43335 WH	10:12:32	10:12:53	0:00:21	44,40
41	P 2235 RS	10:12:38	10:13:00	0:00:22	42,38
42	P 5001 T	10:12:59	10:13:21	0:00:22	42,38
43	P 5049 SK	10:13:04	10:13:41	0:00:37	25,20
44	P 6152 SI	10:13:45	10:14:07	0:00:22	42,38
45	P 5342 OZ	10:13:51	10:14:12	0:00:21	44,40

46	P 6510 RL	10:13:52	10:14:13	0:00:21	44,40
47	P 6458 RT	10:14:17	10:14:38	0:00:21	44,40
48	P 6883 SU	10:14:17	10:14:43	0:00:26	35,86
49	P 5074 TG	10:14:31	10:14:55	0:00:24	38,85
50	P 5771 TS	10:14:32	10:14:55	0:00:23	40,54
51	P 6829 QW	10:15:35	10:16:00	0:00:25	37,30
52	P 6905 LT	10:15:36	10:16:00	0:00:24	38,85
53	P 5775 UI	10:15:46	10:16:27	0:00:41	22,74
54	P 2679 SZ	10:16:05	10:16:33	0:00:28	33,30
55	P 5228 TM	10:16:21	10:16:44	0:00:23	40,54
56	P 5991 KD	10:16:33	10:16:59	0:00:26	35,86
57	P 6824 OC	10:16:59	10:17:31	0:00:32	29,14
58	P 5053 SC	10:17:11	10:17:35	0:00:24	38,85
59	P 6921 SK	10:17:31	10:17:55	0:00:24	38,85
60	P 5834 OH	10:17:41	10:18:08	0:00:27	34,53
61	P 5207 SJ	10:17:56	10:18:27	0:00:31	30,08
62	P 6184 RK	10:17:57	10:18:30	0:00:33	28,25
63	P 4895 KG	10:18:21	10:18:43	0:00:22	42,38
64	P 4837 TO	10:18:51	10:19:13	0:00:22	42,38
65	P 6740 KM	10:18:55	10:19:25	0:00:30	31,08
66	P 4170 RO	10:18:57	10:19:27	0:00:30	31,08
67	P 3316 RL	10:19:00	10:19:38	0:00:38	24,54
68	P 6416 TI	10:19:12	10:19:40	0:00:28	33,30
69	P 2108 TE	10:19:23	10:19:44	0:00:21	44,40
70	P 5972 TS	10:19:46	10:20:12	0:00:26	35,86
71	P 5149 RH	10:20:34	10:20:54	0:00:20	46,62
72	P 6473 TF	10:20:53	10:21:20	0:00:27	34,53
73	P 5145 DL	10:21:23	10:21:45	0:00:22	42,38
74	P 5023 DO	10:21:41	10:22:09	0:00:28	33,30
75	P 4723 SE	10:22:05	10:22:33	0:00:28	33,30
76	P 5229 YT	10:22:18	10:22:39	0:00:21	44,40
77	N 2573 FU	10:23:05	10:23:28	0:00:23	40,54
78	P 5873 DU	10:23:18	10:23:45	0:00:27	34,53
79	P 5769 XG	10:23:28	10:23:51	0:00:23	40,54
80	P 2752 SL	10:24:03	10:24:27	0:00:24	38,85
81	P 2036 YD	10:24:13	10:24:39	0:00:26	35,86
82	DA 2722 LT	10:24:33	10:25:00	0:00:27	34,53
83	P 4194 TU	10:25:00	10:25:30	0:00:30	31,08
84	P 6527 QS	10:25:20	10:25:44	0:00:24	38,85
85	P 5820 SL	10:25:20	10:25:45	0:00:25	37,30
86	P 6552 MH	10:25:45	10:26:06	0:00:21	44,40
87	P 5903 TH	10:26:20	10:26:41	0:00:21	44,40
88	P 6290 ST	10:26:45	10:27:12	0:00:27	34,53
89	P 2535 KH	10:26:45	10:27:12	0:00:27	34,53
90	P 3433 Q	10:27:00	10:27:22	0:00:22	42,38
91	P 5122 QV	10:27:20	10:27:49	0:00:29	32,15
92	P 6290 SG	10:27:26	10:27:52	0:00:26	35,86
93	P 2940 SH	10:27:31	10:27:52	0:00:21	44,40
94	P 6872 MH	10:27:46	10:28:09	0:00:23	40,54
95	P 5971 RO	10:28:01	10:28:21	0:00:20	46,62
96	P 5226 TV	10:28:16	10:28:47	0:00:31	30,08
97	P 5245 TA	10:28:31	10:28:56	0:00:25	37,30
98	P 5626 SA	10:28:40	10:29:17	0:00:37	25,20
99	P 2130 TQ	10:28:56	10:29:20	0:00:24	38,85
100	P 5399 SI	10:29:33	10:29:59	0:00:26	35,86
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:00:26</b>	<b>36,9017</b>

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember  
 Ruas Jalan : Dr Soebandi  
 Jarak : 259 m  
 Lebar : 7 m  
 Jam : 10:30

Hari : Selasa  
 Tanggal : 24 Mei 2016  
 Cuaca : Cerah  
 Jenis Jalan : Kolektor  
 Jenis Kendaraan : Mobil

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	P 625 RL	10:12:44	10:13:12	0:00:28	33,30
2	P 8907 NU	10:13:05	10:13:36	0:00:31	30,08
3	DK 1430 RX	10:13:19	10:13:45	0:00:26	35,86
4	P 1227 QJ	10:14:51	10:15:27	0:00:36	25,90
5	P 528 NL	10:14:52	10:15:28	0:00:36	25,90
6	P 1207 RU	10:15:10	10:15:37	0:00:27	34,53
7	W 1738 FZ	10:18:16	10:18:46	0:00:30	31,08
8	P 405 SI	10:19:06	10:19:37	0:00:31	30,08
9	P 1073 TK	10:19:16	10:19:44	0:00:28	33,30
10	P 1101 QS	10:19:26	10:19:54	0:00:28	33,30
11	P 8852 YT	10:20:30	10:20:59	0:00:29	32,15
12	P 8807 FU	10:20:34	10:21:01	0:00:27	34,53
13	P 1098 LS	10:25:00	10:25:35	0:00:35	26,64
14	P 1472 RL	10:29:29	10:30:06	0:00:37	25,20
15	P 1142 ZT	10:29:35	10:30:15	0:00:40	23,31
16	P 1019 SV	10:29:40	10:30:16	0:00:36	25,90
17	P 1674 ST	10:29:50	10:30:26	0:00:36	25,90
18	P 9341 PG	10:29:57	10:30:26	0:00:29	32,15
19	P 1236 QD	10:30:00	10:30:35	0:00:35	26,64
20	L 1022 KH	10:32:22	10:32:51	0:00:29	32,15
21	P 1242 QW	10:33:37	10:34:10	0:00:33	28,25
22	P 1210 TC	10:35:24	10:35:56	0:00:32	29,14
23	P 8802 RT	10:36:26	10:36:56	0:00:30	31,08
24	P 340 DH	10:37:46	10:38:20	0:00:34	27,42
25	P 1204 SH	10:40:30	10:40:57	0:00:27	34,53
26	P 8806 RD	10:40:31	10:40:59	0:00:28	33,30
27	AF 1734 BK	10:46:31	10:46:56	0:00:25	37,30
28	N 1269 YC	10:46:58	10:47:29	0:00:31	30,08
29	P 1196 RH	10:48:00	10:48:43	0:00:43	21,68
30	P 766 VQ	10:48:19	10:49:01	0:00:42	22,20
31	P 1176 SK	10:48:45	10:49:15	0:00:30	31,08
32	B 2604 TI	10:51:31	10:52:00	0:00:29	32,15
33	P 472 WB	10:52:06	10:52:37	0:00:31	30,08
34	P 8519 ML	10:52:50	10:53:17	0:00:27	34,53
35	P 1193 RL	10:53:13	10:53:40	0:00:27	34,53
36	P 950 VR	10:54:28	10:54:57	0:00:29	32,15
37	P 938 VW	10:54:33	10:55:05	0:00:32	29,14
38	P 1074 MU	10:55:20	10:55:52	0:00:32	29,14
39	P 1170 SL	10:56:08	10:56:45	0:00:37	25,20
40	P 1046 TY	10:56:50	10:57:19	0:00:29	32,15
41	S 1028 VB	10:57:17	10:57:45	0:00:28	33,30
42	B 1227 KZL	10:57:49	10:58:15	0:00:26	35,86
43	P 1046 SJ	10:58:14	10:59:01	0:00:47	19,84
44	P 8805 KU	11:00:18	11:00:48	0:00:30	31,08
45	L 9853 AA	11:01:05	11:01:40	0:00:35	26,64

46	P 8785 SE	11:01:05	11:01:40	0:00:35	26,64
47	P 1058 QE	11:03:18	11:03:46	0:00:28	33,30
48	P 1210 SA	11:03:48	11:04:17	0:00:29	32,15
49	P 540 AR	11:03:55	11:04:27	0:00:32	29,14
50	P 1157 DB	11:04:54	11:05:16	0:00:22	42,38
51	P 872 NL	11:06:25	11:06:51	0:00:26	35,86
52	P 95 NM	11:07:05	11:07:35	0:00:30	31,08
53	P 1078 LE	11:07:25	11:07:56	0:00:31	30,08
54	P 1098 ZR	11:09:08	11:09:38	0:00:30	31,08
55	P 9612 BZ	11:09:13	11:09:40	0:00:27	34,53
56	P 1808 L	11:10:48	11:11:18	0:00:30	31,08
57	L 1655 NK	11:10:49	11:11:25	0:00:36	25,90
58	P 1157 RC	11:11:11	11:11:37	0:00:26	35,86
59	P 1871 EA	11:11:34	11:12:00	0:00:26	35,86
60	P 8177 VO	11:11:35	11:12:12	0:00:37	25,20
61	P 9305 WO	11:11:36	11:12:17	0:00:41	22,74
62	P 327 RJ	11:11:55	11:12:27	0:00:32	29,14
63	P 1238 RO	11:12:12	11:12:40	0:00:28	33,30
64	P 1006 NY	11:12:27	11:12:58	0:00:31	30,08
65	P 2740 NI	11:14:50	11:15:21	0:00:31	30,08
66	P 1162 OR	11:15:53	11:16:20	0:00:27	34,53
67	P 1203 SV	11:16:06	11:16:34	0:00:28	33,30
68	B 1580 KVE	11:16:20	11:16:50	0:00:30	31,08
69	P 1350 TL	11:18:08	11:18:45	0:00:37	25,20
70	P 1229 SG	11:18:32	11:19:02	0:00:30	31,08
71	DK 1970 FY	11:19:41	11:20:01	0:00:20	46,62
72	P 1042 SS	11:20:33	11:21:00	0:00:27	34,53
73	P 1063 RO	11:20:40	11:21:11	0:00:31	30,08
74	P 8836 SC	11:21:20	11:21:45	0:00:25	37,30
75	P 8842 ST	11:21:35	11:22:05	0:00:30	31,08
76	P 1049 NM	11:21:39	11:22:10	0:00:31	30,08
77	P 208 DE	11:21:56	11:22:33	0:00:37	25,20
78	P 310 J	11:23:47	11:24:15	0:00:28	33,30
79	P 711 AN	11:23:50	11:24:22	0:00:32	29,14
80	P 413 TL	11:25:27	11:26:02	0:00:35	26,64
81	DK 1562 DH	11:25:57	11:26:17	0:00:20	46,62
82	P 882 RL	11:26:42	11:27:10	0:00:28	33,30
83	P 1977 RK	11:26:51	11:27:21	0:00:30	31,08
84	P 1002 TR	11:27:59	11:28:30	0:00:31	30,08
85	P 1818 SY	11:27:59	11:28:32	0:00:33	28,25
86	DK 1399 DI	11:28:16	11:28:45	0:00:29	32,15
87	W 9157 VI	11:28:16	11:28:47	0:00:31	30,08
88	S 1315 RF	11:28:45	11:29:15	0:00:30	31,08
89	P 9228 NE	11:29:22	11:29:49	0:00:27	34,53
90	P 8750 IT	11:29:25	11:29:55	0:00:30	31,08
91	P 536 SI	11:29:42	11:30:12	0:00:30	31,08
92	P 1046 TB	11:29:51	11:30:21	0:00:30	31,08
93	N 376 BI	11:30:29	11:30:57	0:00:28	33,30
94	L 1235 KB	11:30:30	11:31:01	0:00:31	30,08
95	P 1239 SI	11:30:34	11:31:01	0:00:27	34,53
96	P 1048 EA	11:30:36	11:31:04	0:00:28	33,30
97	P 320 DK	11:31:33	11:32:10	0:00:37	25,20
98	P 841 ZR	11:32:18	11:32:44	0:00:26	35,86
99	W 1747 X	11:32:18	11:32:51	0:00:33	28,25
100	F 1736 AS	11:32:28	11:32:58	0:00:30	31,08
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:00:31</b>	<b>30,9642</b>

## 8. Jalan Wolter Monginsidi (2015)

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember  
 Ruas Jalan : Wolter Monginsidi  
 Jarak : 1018 m  
 Lebar : 7 m  
 Jam : 14:30 WIB

Hari : Rabu  
 Tanggal : 25 Mei 2016  
 Cuaca : Cerah  
 Jenis Jalan : Kolektor  
 Jenis Kendaraan : Sepeda Motor

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	P 4487 NW	14:37:55	14:38:55	0:01:00	61,08
2	P 3433 QT	14:38:50	14:39:47	0:00:57	64,29
3	P 4333 RA	14:39:50	14:40:48	0:00:58	63,19
4	P 5088 TA	14:40:08	14:40:59	0:00:51	71,86
5	P 2207 QT	14:40:25	14:41:12	0:00:47	77,97
6	P 5455 SW	14:41:43	14:42:34	0:00:51	71,86
7	P 3908 SW	14:42:39	14:43:36	0:00:57	64,29
8	P 4444 SK	14:45:09	14:45:58	0:00:49	74,79
9	P 6837 W	14:45:59	14:46:56	0:00:57	64,29
10	P 6348 MD	14:47:08	14:48:00	0:00:52	70,48
11	P 3544 ET	14:47:30	14:48:32	0:01:02	59,11
12	P 5454 QT	14:48:50	14:49:49	0:00:59	62,12
13	P 6714 QE	14:49:25	14:50:23	0:00:58	63,19
14	P 4867 S	14:50:15	14:51:13	0:00:58	63,19
15	P 5676 QW	14:51:57	14:53:00	0:01:03	58,17
16	P 5007 QS	14:52:08	14:53:00	0:00:52	70,48
17	P 8818 RA	14:53:47	14:54:42	0:00:55	66,63
18	P 2120 SY	14:54:10	14:54:58	0:00:48	76,35
19	P 4703 NT	14:54:51	14:55:47	0:00:56	65,44
20	P 5225 AS	14:55:30	14:56:28	0:00:58	63,19
21	P 3778 Q	14:57:20	14:58:29	0:01:09	53,11
22	P 2106 MO	14:58:39	14:59:55	0:01:16	48,22
23	P 5544 OQ	14:59:00	14:59:55	0:00:55	66,63
24	N 3475 YK	14:59:20	15:00:15	0:00:55	66,63
25	P 3460 TL	15:01:18	15:02:18	0:01:00	61,08
26	P 6768 FZ	15:01:38	15:02:56	0:01:18	46,98
27	P 6681 QN	15:03:00	15:03:57	0:00:57	64,29
28	P 4388 Y	15:03:11	15:04:05	0:00:54	67,87
29	P 5549 ZU	15:04:41	15:05:39	0:00:58	63,19
30	P 6891 QL	15:05:00	15:06:00	0:01:00	61,08
31	P 4081 SL	15:06:01	15:06:58	0:00:57	64,29
32	P 7749 WA	15:09:50	15:10:41	0:00:51	71,86
33	P 3907 SZ	15:10:07	15:11:00	0:00:53	69,15
34	P 4076 SL	15:11:18	15:12:13	0:00:55	66,63
35	P 5056 SC	15:11:40	15:12:49	0:01:09	53,11
36	P 2023 QS	15:12:49	15:13:57	0:01:08	53,89
37	P 2208 PD	15:17:50	15:18:54	0:01:04	57,26
38	P 6220 IN	15:17:59	15:18:54	0:00:55	66,63
39	P 6705 AI	15:18:59	15:19:56	0:00:57	64,29
40	P 4350 SI	15:20:10	15:21:17	0:01:07	54,70
41	P 6151 AB	15:21:00	15:21:51	0:00:51	71,86
42	P 2069 TX	15:21:34	15:22:51	0:01:17	47,59
43	P 5647 W	15:22:21	15:23:19	0:00:58	63,19
44	P 5603 ST	15:22:40	15:23:40	0:01:00	61,08
45	P 5676 QU	15:23:00	15:23:52	0:00:52	70,48



46	P 4066 DK	15:23:10	15:24:09	0:00:59	62,12
47	B 4132 QS	15:23:47	15:24:59	0:01:12	50,90
48	P 4747 ZS	15:24:35	15:25:44	0:01:09	53,11
49	P 2188 TJ	15:28:40	15:29:37	0:00:57	64,29
50	P 4088 W	15:29:00	15:29:58	0:00:58	63,19
51	P 6712 SQ	15:29:18	15:30:12	0:00:54	67,87
52	P 6614 CQ	15:30:59	15:31:59	0:01:00	61,08
53	P 3286 XT	15:31:48	15:33:00	0:01:12	50,90
54	P 3019 SR	15:32:40	15:33:32	0:00:52	70,48
55	P 8812 OB	15:33:10	15:33:58	0:00:48	76,35
56	P 4455 B	15:33:27	15:34:30	0:01:03	58,17
57	P 4806 XZ	15:34:00	15:35:01	0:01:01	60,08
58	P 5372 Y	15:35:00	15:35:52	0:00:52	70,48
59	P 2804 W	15:35:30	15:36:49	0:01:19	46,39
60	P 2187 XS	15:35:59	15:36:49	0:00:50	73,30
61	P 4776 S	15:36:48	15:37:45	0:00:57	64,29
62	P 4187 Q	15:37:40	15:38:45	0:01:05	56,38
63	P 5201 T	15:38:59	15:40:02	0:01:03	58,17
64	P 5132 W	15:39:20	15:40:02	0:00:42	87,26
65	P 5427 W	15:40:29	15:41:27	0:00:58	63,19
66	P 5015 TE	15:41:00	15:41:55	0:00:55	66,63
67	P 4037 SE	15:41:20	15:42:27	0:01:07	54,70
68	P 3751 Q	15:41:50	15:42:51	0:01:01	60,08
69	P 5134 AG	15:42:39	15:43:45	0:01:06	55,53
70	P 5718 ST	15:42:40	15:43:43	0:01:03	58,17
71	P 5258 WX	15:43:39	15:44:35	0:00:56	65,44
72	P 6053 RS	15:44:40	15:45:40	0:01:00	61,08
73	P 2106 TR	15:45:30	15:46:31	0:01:01	60,08
74	P 6006 XY	15:46:10	15:47:00	0:00:50	73,30
75	P 3623 MI	15:46:29	15:47:21	0:00:52	70,48
76	P 3352 PN	15:46:50	15:47:55	0:01:05	56,38
77	P 6411 RO	15:47:40	15:48:41	0:01:01	60,08
78	P 4528 RE	15:48:00	15:48:58	0:00:58	63,19
79	P 4567 EL	15:48:38	15:49:41	0:01:03	58,17
80	P 4759 ST	15:49:00	15:49:57	0:00:57	64,29
81	P 5759 SO	15:49:10	15:50:08	0:00:58	63,19
82	P 5575 KB	15:49:45	15:50:40	0:00:55	66,63
83	P 3379 SL	15:50:08	15:50:58	0:00:50	73,30
84	P 4662 QS	15:50:20	15:51:19	0:00:59	62,12
85	P 3701 PM	15:50:58	15:51:51	0:00:53	69,15
86	P 2805 XN	15:52:21	15:53:19	0:00:58	63,19
87	P 4702 ZY	15:52:47	15:53:47	0:01:00	61,08
88	N 5872 ZY	15:53:07	15:53:59	0:00:52	70,48
89	P 2016 TX	15:53:30	15:54:34	0:01:04	57,26
90	P 4726 B	15:53:41	15:54:34	0:00:53	69,15
91	P 2885 TB	15:54:08	15:54:59	0:00:51	71,86
92	P 4332 WY	15:54:30	15:55:30	0:01:00	61,08
93	P 3140 XY	15:54:40	15:55:30	0:00:50	73,30
94	P 5373 WS	15:55:10	15:55:57	0:00:47	77,97
95	P 2078 NT	15:55:30	15:56:30	0:01:00	61,08
96	P 2968 SI	15:55:58	15:57:02	0:01:04	57,26
97	P 4068 AR	15:56:31	15:57:25	0:00:54	67,87
98	P 2807 R	15:56:56	15:57:51	0:00:55	66,63
99	P 5453 AB	15:56:59	15:57:53	0:00:54	67,87
100	P 2464 TB	15:57:20	15:58:11	0:00:51	71,86
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:00:58</b>	<b>63,8498</b>

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember Hari : Rabu  
 Ruas Jalan : Wolter Monginsidi Tanggal : 25 Mei 2016  
 Jarak : 1018 m Cuaca : Cerah  
 Lebar : 7 m Jenis Jalan : Kolektor  
 Jam : 14:30 WIB Jenis Kendaraan : Mobil

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	P 8336 XI	14:36:12	14:37:18	0:01:06	55,53
2	P 1168 JZ	14:36:29	14:37:33	0:01:04	57,26
3	P 1188 L	14:37:12	14:38:12	0:01:00	61,08
4	P 1580 NZ	14:37:33	14:38:37	0:01:04	57,26
5	P 8915 N	14:37:55	14:38:55	0:01:00	61,08
6	P 1271 MW	14:38:38	14:39:49	0:01:11	51,62
7	P 1968 SO	14:39:02	14:40:07	0:01:05	56,38
8	P 1987 S0	14:39:28	14:40:25	0:00:57	64,29
9	P 1972 ZL	14:39:54	14:40:58	0:01:04	57,26
10	P 305 MG	14:40:11	14:41:23	0:01:12	50,90
11	P 2980 LB	14:40:19	14:41:23	0:01:04	57,26
12	P 9315 WX	14:40:32	14:41:43	0:01:11	51,62
13	P 9356 LX	14:41:54	14:43:02	0:01:08	53,89
14	P 1320 QS	14:42:37	14:43:36	0:00:59	62,12
15	P 9228 T	14:43:01	14:43:59	0:00:58	63,19
16	P 9294 WX	14:43:42	14:44:41	0:00:59	62,12
17	P 8817 QT	14:44:09	14:45:19	0:01:10	52,35
18	P 688 IT	14:44:25	14:45:31	0:01:06	55,53
19	P 8460 LL	14:44:58	14:46:01	0:01:03	58,17
20	P 305 MG	14:45:06	14:46:05	0:00:59	62,12
21	P 1015 RI	14:45:16	14:46:17	0:01:01	60,08
22	P 9273 AG	14:45:31	14:46:31	0:01:00	61,08
23	P 1008 SL	14:46:19	14:47:21	0:01:02	59,11
24	P 1913 W	14:46:51	14:47:54	0:01:03	58,17
25	P 4227 QY	14:47:12	14:48:20	0:01:08	53,89
26	P 5778 ST	14:47:54	14:49:03	0:01:09	53,11
27	P 6551 MA	14:48:07	14:49:09	0:01:02	59,11
28	P 2744 MB	14:48:29	14:49:33	0:01:04	57,26
29	P 555 TH	14:49:35	14:50:43	0:01:08	53,89
30	P 2578 KM	14:50:13	14:51:11	0:00:58	63,19
31	P 6621 SU	14:50:59	14:51:56	0:00:57	64,29
32	P 2402 RJ	14:52:01	14:53:04	0:01:03	58,17
33	P 6575 KB	14:53:25	14:54:26	0:01:01	60,08
34	P 6115 K	14:55:12	14:56:21	0:01:09	53,11
35	P 4882 QH	14:57:31	14:58:38	0:01:07	54,70
36	P 4512 PC	14:57:58	14:58:59	0:01:01	60,08
37	P 3147 ME	15:00:18	15:01:16	0:00:58	63,19
38	P 5667 MI	15:01:53	15:03:02	0:01:09	53,11
39	P 5381 RM	15:04:21	15:05:24	0:01:03	58,17
40	P 2125 QB	15:07:03	15:08:12	0:01:09	53,11
41	P 6709 MJ	15:07:56	15:08:59	0:01:03	58,17
42	P 6645 ND	15:08:34	15:09:32	0:00:58	63,19
43	P 6814 LF	15:09:59	15:10:59	0:01:00	61,08
44	P 2414 KF	15:11:21	15:12:20	0:00:59	62,12
45	P 2522 DA	15:12:39	15:13:48	0:01:09	53,11

46	P 821 ML	15:14:07	15:15:15	0:01:08	53,89
47	P 1198 SC	15:14:30	15:15:30	0:01:00	61,08
48	P 1006 NY	15:16:16	15:17:15	0:00:59	62,12
49	P 444 SE	15:16:45	15:17:44	0:00:59	62,12
50	P 1097 EB	15:18:19	15:19:15	0:00:56	65,44
51	DK 773 ED	15:19:08	15:20:03	0:00:55	66,63
52	P 24 RP	15:20:41	15:21:43	0:01:02	59,11
53	P 1998 RF	15:23:10	15:24:01	0:00:51	71,86
54	P 936 TB	15:23:56	15:24:58	0:01:02	59,11
55	P 1061 QJ	15:25:23	15:26:21	0:00:58	63,19
56	P 335 QR	15:26:23	15:27:21	0:00:58	63,19
57	P 1229 ML	15:26:41	15:27:48	0:01:07	54,70
58	P 1238 RX	15:29:02	15:29:58	0:00:56	65,44
59	P 1889 IM	15:29:15	15:30:08	0:00:53	69,15
60	P 1972 TG	15:29:34	15:30:25	0:00:51	71,86
61	P 8767 Q	15:30:46	15:31:43	0:00:57	64,29
62	P 8769 RQ	15:31:19	15:32:18	0:00:59	62,12
63	P 1411 Q	15:32:53	15:33:43	0:00:50	73,30
64	L 1940 AI	15:33:15	15:34:04	0:00:49	74,79
65	DK 1320 OB	15:33:49	15:34:51	0:01:02	59,11
66	P 1953 RD	15:35:17	15:36:17	0:01:00	61,08
67	P 337 RU	15:35:58	15:37:00	0:01:02	59,11
68	L 1855 OK	15:36:13	15:37:11	0:00:58	63,19
69	P 1076 TL	15:36:44	15:37:41	0:00:57	64,29
70	P 1512 ML	15:37:08	15:38:09	0:01:01	60,08
71	DK 815 BG	15:37:40	15:38:39	0:00:59	62,12
72	DK 1658 VA	15:40:34	15:41:21	0:00:47	77,97
73	P 1058 QR	15:41:01	15:41:50	0:00:49	74,79
74	P 1203 TZ	15:41:19	15:42:21	0:01:02	59,11
75	P 8254 LK	15:41:52	15:42:55	0:01:03	58,17
76	P 705 QS	15:42:14	15:42:59	0:00:45	81,44
77	P 9331 LH	15:43:05	15:43:55	0:00:50	73,30
78	P 4115 LS	15:43:37	15:44:31	0:00:54	67,87
79	P 5381 CW	15:44:46	15:45:36	0:00:50	73,30
80	P 6011 NB	15:45:18	15:46:31	0:01:13	50,20
81	P 3216 YK	15:45:59	15:46:58	0:00:59	62,12
82	P 7209 RL	15:46:08	15:47:12	0:01:04	57,26
83	P 1205 GD	15:46:15	15:47:12	0:00:57	64,29
84	P 8588 S	15:46:44	15:47:43	0:00:59	62,12
85	P 1087 KL	15:47:12	15:48:12	0:01:00	61,08
86	P 6071 NZ	15:48:54	15:49:48	0:00:54	67,87
87	P 1316 VK	15:49:05	15:50:10	0:01:05	56,38
88	P 8580 NE	15:49:35	15:50:31	0:00:56	65,44
89	P 7923 RF	15:50:22	15:51:19	0:00:57	64,29
90	P 6186 DL	15:51:13	15:52:08	0:00:55	66,63
91	P 5017 RV	15:51:55	15:52:52	0:00:57	64,29
92	P 1125 ST	15:52:19	15:53:12	0:00:53	69,15
93	P 8385 QW	15:52:59	15:54:00	0:01:01	60,08
94	P 1847 QX	15:53:14	15:54:11	0:00:57	64,29
95	P 5924 RT	15:54:03	15:55:05	0:01:02	59,11
96	P 1853 YT	15:54:47	15:55:37	0:00:50	73,30
97	P 1489 DK	15:55:13	15:56:05	0:00:52	70,48
98	P 1696 BJ	15:55:34	15:56:32	0:00:58	63,19
99	P 3747 DY	15:56:25	15:57:25	0:01:00	61,08
100	P 5864 NF	15:57:53	15:58:45	0:00:52	70,48
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:01:00</b>	<b>61,5704</b>

## 9. Jalan Yos Sudarso (2015)

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember Hari : Jumat  
 Ruas Jalan : Yos Sudarso Tanggal : 3 Juni 2016  
 Jarak : 800 m Cuaca : Cerah  
 Lebar : 7 m Jenis Jalan : Kolektor  
 Jam : 14:00 WIB Jenis Kendaraan : Sepeda Motor

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	P 6090 TC	14:24:53	14:26:20	0:01:27	33,10
2	P 4787 AW	14:25:52	14:26:58	0:01:06	43,64
3	P 6953 PB	14:26:13	14:27:08	0:00:55	52,36
4	P 3372 KL	14:26:26	14:27:39	0:01:13	39,45
5	P 2119 TB	14:26:46	14:27:48	0:01:02	46,45
6	P 3216 YQ	14:27:09	14:28:30	0:01:21	35,56
7	P 2144 TW	14:27:22	14:28:38	0:01:16	37,89
8	P 6480 TC	14:27:35	14:28:38	0:01:03	45,71
9	P 5184 MT	14:28:00	14:28:53	0:00:53	54,34
10	P 5788 QB	14:28:15	14:29:28	0:01:13	39,45
11	P 3995 MS	14:28:48	14:29:45	0:00:57	50,53
12	DK 8533 TY	14:28:51	14:29:40	0:00:49	58,78
13	P 6398 VN	14:29:27	14:31:00	0:01:33	30,97
14	P 4580 VI	14:29:38	14:31:05	0:01:27	33,10
15	P 5870 WX	14:29:40	14:31:05	0:01:25	33,88
16	P 4401 TW	14:29:49	14:31:23	0:01:34	30,64
17	DK 5820 QM	14:30:42	14:32:25	0:01:43	27,96
18	P 6942 BF	14:31:19	14:32:30	0:01:11	40,56
19	P 5279 TE	14:31:30	14:32:30	0:01:00	48,00
20	P 6721 XY	14:31:32	14:32:33	0:01:01	47,21
21	P 5475 SF	14:31:47	14:32:36	0:00:49	58,78
22	P 6982 QR	14:32:11	14:33:04	0:00:53	54,34
23	P 6871 NK	14:32:28	14:33:41	0:01:13	39,45
24	P 5713 OG	14:32:30	14:33:49	0:01:19	36,46
25	P 4088 TV	14:32:50	14:34:25	0:01:35	30,32
26	P 6133 TW	14:32:58	14:34:36	0:01:38	29,39
27	P 3999 DD	14:33:09	14:34:40	0:01:31	31,65
28	P 5523 TA	14:33:39	14:35:15	0:01:36	30,00
29	P 6380 SC	14:33:53	14:35:24	0:01:31	31,65
30	P 5541 TW	14:33:55	14:35:26	0:01:31	31,65
31	P 6911 TG	14:34:10	14:35:38	0:01:28	32,73
32	P 5592 SC	14:34:24	14:36:01	0:01:37	29,69
33	P 6299 QQ	14:34:25	14:36:05	0:01:40	28,80
34	P 3407 PQ	14:34:50	14:36:05	0:01:15	38,40
35	P 6272 ST	14:35:05	14:36:11	0:01:06	43,64
36	DK 5624 IT	14:35:22	14:36:39	0:01:17	37,40
37	P 3500 QQ	14:35:27	14:37:00	0:01:33	30,97
38	P 3896 WL	14:35:43	14:37:28	0:01:45	27,43
39	P 6834 QM	14:36:18	14:37:34	0:01:16	37,89
40	P 5489 ET	14:36:40	14:38:00	0:01:20	36,00
41	P 6094 ZV	14:37:39	14:39:10	0:01:31	31,65
42	P 4294 UN	14:37:53	14:39:10	0:01:17	37,40
43	DK 4336 TQ	14:38:22	14:39:45	0:01:23	34,70
44	P 6716 SU	14:38:37	14:39:56	0:01:19	36,46
45	P 2676 PO	14:39:10	14:40:14	0:01:04	45,00

46	DK 3617 AA	14:39:34	14:40:41	0:01:07	42,99
47	P 6333 XT	14:39:50	14:40:52	0:01:02	46,45
48	P 6259 RI	14:40:20	14:41:06	0:00:46	62,61
49	P 6832 QM	14:40:22	14:41:23	0:01:01	47,21
50	DK 5602 BB	14:40:53	14:41:51	0:00:58	49,66
51	DK 6276 QO	14:41:32	14:42:38	0:01:06	43,64
52	P 4669 SJ	14:41:40	14:42:49	0:01:09	41,74
53	P 4919 AC	14:42:04	14:43:27	0:01:23	34,70
54	P 2991 LI	14:42:15	14:43:38	0:01:23	34,70
55	P 2793 YW	14:42:18	14:43:47	0:01:29	32,36
56	P 5227 RR	14:42:23	14:44:00	0:01:37	29,69
57	P 4653 RE	14:42:30	14:44:00	0:01:30	32,00
58	DK 5270 AA	14:42:35	14:44:01	0:01:26	33,49
59	P 3017 KL	14:42:49	14:44:03	0:01:14	38,92
60	P 5560 MI	14:42:59	14:44:11	0:01:12	40,00
61	P 6320 RD	14:43:31	14:44:35	0:01:04	45,00
62	P 5793 QE	14:43:50	14:44:57	0:01:07	42,99
63	P 2456 MQ	14:44:36	14:45:41	0:01:05	44,31
64	P 6872 MS	14:44:47	14:45:55	0:01:08	42,35
65	P 6623 XQ	14:45:23	14:46:38	0:01:15	38,40
66	P 8824 TD	14:46:07	14:47:21	0:01:14	38,92
67	P 6995 SH	14:46:23	14:47:40	0:01:17	37,40
68	P 5970 SW	14:46:33	14:48:00	0:01:27	33,10
69	P 2054 NT	14:46:46	14:48:12	0:01:26	33,49
70	P 4963 MD	14:46:53	14:48:19	0:01:26	33,49
71	P 3229 MT	14:47:05	14:48:19	0:01:14	38,92
72	P 6907 SW	14:47:53	14:49:00	0:01:07	42,99
73	P 6907 AT	14:48:26	14:49:39	0:01:13	39,45
74	P 6105 FB	14:48:30	14:50:00	0:01:30	32,00
75	P 2066 RD	14:48:39	14:50:00	0:01:21	35,56
76	DK 6581 QF	14:49:05	14:50:12	0:01:07	42,99
77	P 2516 MC	14:49:33	14:50:41	0:01:08	42,35
78	P 6553 SW	14:49:58	14:51:34	0:01:36	30,00
79	P 2337 ER	14:50:50	14:51:58	0:01:08	42,35
80	P 5340 QJ	14:51:09	14:52:13	0:01:04	45,00
81	P 3551 VR	14:51:26	14:52:41	0:01:15	38,40
82	P 5469 WF	14:51:26	14:52:48	0:01:22	35,12
83	P 8835 SJ	14:52:20	14:53:29	0:01:09	41,74
84	DK 7739 LW	14:52:22	14:53:37	0:01:15	38,40
85	DK 3811 SW	14:52:49	14:53:49	0:01:00	48,00
86	P 5551 TT	14:52:59	14:54:00	0:01:01	47,21
87	P 6335 PR	14:53:01	14:54:12	0:01:11	40,56
88	P 3622 DD	14:53:33	14:54:39	0:01:06	43,64
89	P 4708 SC	14:54:21	14:55:26	0:01:05	44,31
90	P 5126 T	14:54:22	14:55:33	0:01:11	40,56
91	P 3082 KG	14:54:59	14:56:00	0:01:01	47,21
92	P 6928 TS	14:55:21	14:56:33	0:01:12	40,00
93	P 5052 RI	14:55:57	14:56:59	0:01:02	46,45
94	P 2129 PM	14:56:07	14:57:19	0:01:12	40,00
95	DK 3666 RM	14:56:30	14:57:35	0:01:05	44,31
96	P 4940 RR	14:56:31	14:58:07	0:01:36	30,00
97	P 6289 TM	14:56:55	14:58:07	0:01:12	40,00
98	P 6939 NJ	14:57:30	14:59:00	0:01:30	32,00
99	P 6979 TV	14:57:49	14:59:01	0:01:12	40,00
100	P 4841 RH	14:58:03	14:59:16	0:01:13	39,45
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:01:15</b>	<b>39,3998</b>

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember Hari : Jumat  
 Ruas Jalan : Yos Sudarso Tanggal : 3 Juni 2016  
 Jarak : 800 m Cuaca : Cerah  
 Lebar : 7 m Jenis Jalan : Kolektor  
 Jam : 14:00 WIB Jenis Kendaraan : Mobil

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	N 730 AT	14:26:55	14:28:19	0:01:24	34,29
2	P 8339 DL	14:27:08	14:28:20	0:01:12	40,00
3	P 1959 R	14:29:55	14:31:27	0:01:32	31,30
4	B 1234 AR	14:31:11	14:32:15	0:01:04	45,00
5	P 8988 SL	14:31:37	14:33:11	0:01:34	30,64
6	B 1356 SYH	14:32:25	14:34:00	0:01:35	30,32
7	P 8434 LL	14:34:28	14:35:51	0:01:23	34,70
8	P 1349 RL	14:34:44	14:35:59	0:01:15	38,40
9	P 1637 DA	14:38:14	14:39:40	0:01:26	33,49
10	P 8872 Q	14:39:06	14:40:33	0:01:27	33,10
11	P 8973 AB	14:40:41	14:41:45	0:01:04	45,00
12	N 8179 DE	14:41:02	14:42:29	0:01:27	33,10
13	P 1204 QS	14:41:11	14:42:55	0:01:44	27,69
14	P 1043 PE	14:42:56	14:44:00	0:01:04	45,00
15	P 1041 XA	14:43:22	14:44:40	0:01:18	36,92
16	P 8774 F	14:43:53	14:44:59	0:01:06	43,64
17	L 8141 WC	14:44:00	14:45:25	0:01:25	33,88
18	N 989 NT	14:44:08	14:45:29	0:01:21	35,56
19	P 419 E	14:45:38	14:46:56	0:01:18	36,92
20	P 1223 RS	14:47:13	14:48:35	0:01:22	35,12
21	P 9318 KU	14:47:38	14:48:40	0:01:02	46,45
22	P 736 ZQ	14:48:07	14:49:17	0:01:10	41,14
23	S 1966 RE	14:49:09	14:51:00	0:01:51	25,95
24	P 8799 RE	14:50:24	14:51:30	0:01:06	43,64
25	P 850 NZ	14:53:18	14:54:29	0:01:11	40,56
26	DK 8616 YL	14:53:28	14:54:50	0:01:22	35,12
27	P 1051 TR	14:53:48	14:54:59	0:01:11	40,56
28	P 1207 SO	14:53:53	14:55:01	0:01:08	42,35
29	DK 265 YK	14:54:33	14:55:30	0:00:57	50,53
30	P 1164 VQ	14:54:53	14:56:21	0:01:28	32,73
31	P 1263 Q	14:56:19	14:57:49	0:01:30	32,00
32	P 1055 SW	14:56:59	14:57:50	0:00:51	56,47
33	N 1886 YE	14:59:50	15:01:09	0:01:19	36,46
34	P 8819 SY	14:59:50	15:01:18	0:01:28	32,73
35	L 8147 YF	15:00:15	15:01:20	0:01:05	44,31
36	P 1381 ML	15:00:50	15:01:52	0:01:02	46,45
37	P 1214 RL	15:00:50	15:01:57	0:01:07	42,99
38	P 8687 VC	15:02:27	15:03:30	0:01:03	45,71
39	P 312 LY	15:02:49	15:03:55	0:01:06	43,64
40	P 1310 VG	15:04:23	15:05:43	0:01:20	36,00
41	P 1090 RL	15:07:28	15:08:47	0:01:19	36,46
42	N 1618 CU	15:09:16	15:11:00	0:01:44	27,69
43	P 1974 RV	15:09:41	15:10:35	0:00:54	25,26
44	B 1682 UCK	15:10:59	15:12:00	0:01:01	47,21
45	P 1917 WA	15:11:01	15:12:30	0:01:29	32,36

46	P 9697 NA	15:11:31	15:12:51	0:01:20	36,00
47	P 1570 L	15:12:44	15:13:44	0:01:00	48,00
48	P 8306 VQ	15:17:29	15:18:29	0:01:00	48,00
49	P 794 DQ	15:17:29	15:18:33	0:01:04	45,00
50	P 9301 L	15:18:55	15:20:00	0:01:05	44,31
51	P 9205 AP	15:18:58	15:20:07	0:01:09	41,74
52	L 8144 YK	15:19:40	15:21:00	0:01:20	36,00
53	P 1984 CH	15:21:48	15:22:51	0:01:03	45,71
54	P 1072 SJ	15:26:29	15:27:20	0:00:51	56,47
55	P 8807 XX	15:26:42	15:27:41	0:00:59	48,81
56	P 8857 TL	15:28:35	15:30:00	0:01:25	33,88
57	W 8195 WM	15:28:55	15:30:12	0:01:17	37,40
58	L 8121 Z	15:30:03	15:31:19	0:01:16	37,89
59	P 1964 TS	15:30:03	15:31:37	0:01:34	30,64
60	D 8553 TL	15:30:18	15:31:50	0:01:32	31,30
61	P 515 WY	15:30:33	15:32:19	0:01:46	27,17
62	DK 569 GI	15:33:54	15:34:49	0:00:55	52,36
63	P 8801 TB	15:36:18	15:37:18	0:01:00	48,00
64	P 303 LL	15:36:33	15:37:44	0:01:11	40,56
65	W 483 PE	15:38:23	15:40:00	0:01:37	29,69
66	W 1618 CU	15:38:28	15:40:00	0:01:32	31,30
67	W 913 VA	15:39:28	15:41:05	0:01:37	29,69
68	DK 1328 PC	15:46:46	15:47:57	0:01:11	40,56
69	N 679 BL	15:47:46	15:49:00	0:01:14	38,92
70	B 2036 BFF	15:48:01	15:49:13	0:01:12	40,00
71	P 9340 PT	15:49:37	15:50:56	0:01:19	36,46
72	D 1159 QK	15:51:40	15:52:50	0:01:10	41,14
73	DK 1139 BI	15:53:23	15:54:30	0:01:07	42,99
74	P 9318 M	15:53:03	15:54:30	0:01:27	33,10
75	P 1147 TW	15:53:08	15:54:10	0:01:02	46,45
76	P 601 QL	15:54:49	15:56:10	0:01:21	35,56
77	P 8761 TY	15:56:09	15:57:20	0:01:11	40,56
78	DK 528 CM	15:57:26	15:58:57	0:01:31	31,65
79	P 8168 SL	15:58:02	15:59:00	0:00:58	49,66
80	W 1765 XQ	15:59:02	16:00:07	0:01:05	44,31
81	P 1002 PZ	15:59:26	16:00:34	0:01:08	42,35
82	P 9336 KD	15:59:39	16:00:49	0:01:10	41,14
83	P 1023 MY	16:02:22	16:03:39	0:01:17	37,40
84	P 353 QL	16:04:40	16:05:45	0:01:05	44,31
85	P 453 SL	16:05:34	16:06:39	0:01:05	44,31
86	W 9491 DE	16:08:08	16:10:00	0:01:52	25,71
87	P 231 N	16:11:13	16:12:22	0:01:09	41,74
88	P 805 VQ	16:11:13	16:12:47	0:01:34	30,64
89	L 1269 XG	16:12:26	16:13:29	0:01:03	45,71
90	N 418 YL	16:12:26	16:13:35	0:01:09	41,74
91	L 1978 YF	16:12:26	16:13:37	0:01:11	40,56
92	P 1694 X	16:12:46	16:14:17	0:01:31	31,65
93	P 1078 QM	16:13:07	16:14:45	0:01:38	29,39
94	P 1046 TD	16:14:38	16:16:00	0:01:22	35,12
95	P 1659 Q	16:15:23	16:17:05	0:01:42	28,24
96	P 1615 SL	16:16:28	16:17:39	0:01:11	40,56
97	P 1786 AT	16:19:05	16:20:45	0:01:40	28,80
98	P 9803 DB	16:19:29	16:20:47	0:01:18	36,92
99	S 1021 T	16:19:55	16:21:08	0:01:13	39,45
100	P 8819 RZ	16:22:55	16:24:10	0:01:15	38,40
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:01:17</b>	<b>38,5429</b>

## 10. Jalan Sarangan (2015)

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember  
 Ruas Jalan : Sarangan  
 Jarak : 264 m  
 Lebar : 7 m  
 Jam : 15:15 WIB

Hari : Kamis  
 Tanggal : 26 Mei 2016  
 Cuaca : Cerah  
 Jenis Jalan : Kolektor  
 Jenis Kendaraan : Sepeda Motor

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	P 4567 VN	14:17:23	14:17:45	0:00:22	43,20
2	P 4551 RG	14:18:11	14:18:31	0:00:20	47,52
3	P 5328 T	14:18:13	14:18:31	0:00:18	52,80
4	P 6637 QU	14:18:42	14:19:07	0:00:25	38,02
5	P 5913 QK	14:20:19	14:20:40	0:00:21	45,26
6	P 6613 TG	14:21:37	14:21:53	0:00:16	59,40
7	P 6680 AT	14:21:39	14:22:07	0:00:28	33,94
8	P 6919 OC	14:21:55	14:22:14	0:00:19	50,02
9	P 4380 RW	14:22:14	14:22:37	0:00:23	41,32
10	P 2290 AT	14:22:17	14:22:37	0:00:20	47,52
11	P 6761 ZS	14:23:24	14:23:41	0:00:17	55,91
12	P 5657 PJ	14:23:33	14:23:56	0:00:23	41,32
13	P 5139 RR	14:24:24	14:24:40	0:00:16	59,40
14	Z 3845 QR	14:24:31	14:24:52	0:00:21	45,26
15	P 6523 QZ	14:24:52	14:25:13	0:00:21	45,26
16	P 2069 TN	14:25:04	14:25:28	0:00:24	39,60
17	P 2608 AV	14:26:07	14:26:29	0:00:22	43,20
18	P 2208 TH	14:26:13	14:26:38	0:00:25	38,02
19	P 2047 QQ	14:27:19	14:27:41	0:00:22	43,20
20	P 6149 TM	14:27:29	14:27:50	0:00:21	45,26
21	P 5788 RW	14:27:44	14:28:01	0:00:17	55,91
22	P 6028 TX	14:28:06	14:28:25	0:00:19	50,02
23	P 5810 EH	14:28:51	14:29:10	0:00:19	50,02
24	P 5350 QJ	14:29:12	14:29:30	0:00:18	52,80
25	P 5352 SC	14:29:27	14:29:47	0:00:20	47,52
26	P 5813 TB	14:29:40	14:30:01	0:00:21	45,26
27	P 6560 TK	14:30:00	14:30:20	0:00:20	47,52
28	P 4773 SM	14:30:18	14:30:35	0:00:17	55,91
29	P 6532 LZ	14:30:55	14:31:15	0:00:20	47,52
30	P 4130 QZ	14:31:33	14:31:50	0:00:17	55,91
31	P 4438 QA	14:32:00	14:32:20	0:00:20	47,52
32	P 6659 SX	14:32:29	14:32:50	0:00:21	45,26
33	P 5090 RU	14:32:41	14:33:01	0:00:20	47,52
34	P 3752 TH	14:32:55	14:33:18	0:00:23	41,32
35	DK 4978 UJ	14:33:14	14:33:30	0:00:16	59,40
36	P 6353 QW	14:33:47	14:34:05	0:00:18	52,80
37	P 5811 QR	14:34:13	14:34:28	0:00:15	63,36
38	P 6047 QV	14:34:39	14:35:01	0:00:22	43,20
39	P 5920 SU	14:35:21	14:35:45	0:00:24	39,60
40	P 6573 RI	14:36:12	14:36:30	0:00:18	52,80
41	DK 7329 EF	14:36:21	14:36:46	0:00:25	38,02
42	P 5696 GG	14:36:44	14:37:01	0:00:17	55,91
43	P 5483 RN	14:37:29	14:37:45	0:00:16	59,40
44	P 4630 RS	14:37:30	14:37:49	0:00:19	50,02
45	P 6208 SF	14:39:51	14:40:09	0:00:18	52,80



46	P 3898 VK	14:41:33	14:41:55	0:00:22	43,20
47	P 3292 TL	14:43:58	14:44:16	0:00:18	52,80
48	P 5712 PH	14:44:00	14:44:16	0:00:16	59,40
49	P 4452 ON	14:44:58	14:45:19	0:00:21	45,26
50	P 3596 TV	14:44:58	14:45:20	0:00:22	43,20
51	P 4559 TS	14:45:31	14:45:50	0:00:19	50,02
52	P 6764 SR	14:46:10	14:46:30	0:00:20	47,52
53	P 6857 VS	14:46:10	14:46:35	0:00:25	38,02
54	DK 5751 AJ	14:46:29	14:46:49	0:00:20	47,52
55	N 6621 Z	14:47:12	14:47:30	0:00:18	52,80
56	P 5296 RB	14:47:29	14:47:49	0:00:20	47,52
57	P 6774 TK	14:47:39	14:48:02	0:00:23	41,32
58	P 5327 QJ	14:48:48	14:49:10	0:00:22	43,20
59	P 5032 TB	14:48:55	14:49:20	0:00:25	38,02
60	P 6089 LE	14:49:16	14:49:35	0:00:19	50,02
61	DK 4057 NT	14:49:36	14:50:00	0:00:24	39,60
62	P 5061 HZ	14:50:12	14:50:30	0:00:18	52,80
63	P 5795 RV	14:51:00	14:51:18	0:00:18	52,80
64	P 5117 OJ	14:51:04	14:51:20	0:00:16	59,40
65	P 6503 MS	14:52:02	14:52:23	0:00:21	45,26
66	P 5499 TN	14:53:57	14:54:17	0:00:20	47,52
67	P 5898 OQ	14:54:13	14:54:31	0:00:18	52,80
68	P 2193 SG	14:54:20	14:54:40	0:00:20	47,52
69	P 3058 GB	14:54:56	14:55:20	0:00:24	39,60
70	P 2841 UF	14:55:24	14:55:46	0:00:22	43,20
71	P 5720 RN	14:56:00	14:56:21	0:00:21	45,26
72	P 2156 SI	14:56:16	14:56:37	0:00:21	45,26
73	P 5382 TM	14:56:34	14:56:56	0:00:22	43,20
74	DK 4880 DM	14:57:11	14:57:30	0:00:19	50,02
75	P 3327 YW	14:58:05	14:58:27	0:00:22	43,20
76	P 3228 XU	14:58:51	14:59:14	0:00:23	41,32
77	P 4622 SQ	14:59:07	14:59:28	0:00:21	45,26
78	P 6760 MF	14:59:20	14:59:45	0:00:25	38,02
79	P 5561 HR	14:59:34	15:00:00	0:00:26	36,55
80	P 5614 QW	15:00:37	15:01:00	0:00:23	41,32
81	DK 7512 X	15:00:37	15:01:01	0:00:24	39,60
82	DK 5389 QT	15:01:16	15:01:40	0:00:24	39,60
83	N 3972 T	15:01:29	15:01:49	0:00:20	47,52
84	p 4521 QY	15:02:21	15:02:39	0:00:18	52,80
85	DK 5217 GR	15:02:54	15:03:14	0:00:20	47,52
86	p 3316 QL	15:03:19	15:03:40	0:00:21	45,26
87	DK 6433 DD	15:04:33	15:04:56	0:00:23	41,32
88	p 6465 DK	15:05:07	15:05:29	0:00:22	43,20
89	p 6512 PB	15:05:31	15:05:48	0:00:17	55,91
90	p 6197 RN	15:07:01	15:07:20	0:00:19	50,02
91	p 5140 TU	15:07:07	15:07:30	0:00:23	41,32
92	DK 6410 DX	15:07:47	15:08:10	0:00:23	41,32
93	p 6844 QV	15:08:03	15:08:20	0:00:17	55,91
94	p 6335 SS	15:08:09	15:08:30	0:00:21	45,26
95	p 6366 SG	15:08:41	15:09:00	0:00:19	50,02
96	p 4171 BF	15:08:52	15:09:10	0:00:18	52,80
97	p 6987 MD	15:08:59	15:09:20	0:00:21	45,26
98	p 2044 SK	15:09:19	15:09:41	0:00:22	43,20
99	DK 5677 WQ	15:09:45	15:10:10	0:00:25	38,02
100	P 5223 KS	15:09:55	15:10:14	0:00:19	50,02
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:00:21</b>	<b>47,0830</b>

## SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN

Kota : Jember Hari : Kamis  
 Ruas Jalan : Sarangan Tanggal : 26 Mei 2016  
 Jarak : 264 m Cuaca : Cerah  
 Lebar : 7 m Jenis Jalan : Kolektor  
 Jam : 15:15 WIB Jenis Kendaraan : Mobil

NO.	PLAT NOMOR	WAKTU DATANG (detik)	WAKTU TIBA (detik)	WAKTU TEMPUH (detik)	KECEPATAN (km/jam)
1	P 1162 QK	14:19:42	14:20:06	0:00:24	39,60
2	P 9412 TK	14:25:37	14:26:00	0:00:23	41,32
3	P 1105 ST	14:25:38	14:26:01	0:00:23	41,32
4	P 1418 WS	14:25:38	14:26:02	0:00:24	39,60
5	P 1239 RI	14:25:49	14:26:18	0:00:29	32,77
6	P 9365 ND	14:28:09	14:28:34	0:00:25	38,02
7	P 7012 ST	14:29:23	14:29:49	0:00:26	36,55
8	P 1677 DG	14:34:08	14:34:34	0:00:26	36,55
9	P 1038 ME	14:35:38	14:36:01	0:00:23	41,32
10	P 2062 MO	14:38:51	14:39:17	0:00:26	36,55
11	P 9223 UF	14:38:52	14:39:17	0:00:25	38,02
12	P 8331 KN	14:38:52	14:39:16	0:00:24	39,60
13	P 1065 ZU	14:39:22	14:39:45	0:00:23	41,32
14	P 256 JA	14:39:37	14:40:03	0:00:26	36,55
15	P 359 J	14:39:49	14:40:14	0:00:25	38,02
16	L 1098 EO	14:39:53	14:40:15	0:00:22	43,20
17	L 1272 UO	14:40:42	14:41:07	0:00:25	38,02
18	B 1145 RKM	14:41:29	14:41:53	0:00:24	39,60
19	DA 9622 BK	14:43:56	14:44:17	0:00:21	45,26
20	P 8806 RU	14:44:21	14:44:49	0:00:28	33,94
21	P 1587 RV	14:57:01	14:57:27	0:00:26	36,55
22	P 1887 BU	14:57:36	14:58:02	0:00:26	36,55
23	P 1054 SC	14:59:36	15:00:04	0:00:28	33,94
24	P 9371 GF	15:01:34	15:02:00	0:00:26	36,55
25	W 9244 A	15:05:07	15:05:33	0:00:26	36,55
26	P 7340 AA	15:05:51	15:06:10	0:00:19	50,02
27	P 9346 KA	15:05:51	15:06:14	0:00:23	41,32
28	P 1946 RJ	15:06:18	15:06:44	0:00:26	36,55
29	L 1718 VT	15:07:09	15:07:33	0:00:24	39,60
30	P 9016 UT	15:15:43	15:16:01	0:00:18	52,80
31	P 768 SL	15:16:09	15:16:31	0:00:22	43,20
32	P 1105 PQ	15:16:41	15:17:09	0:00:28	33,94
33	DK 9187 MO	15:19:04	15:19:30	0:00:26	36,55
34	P 8762 OC	15:20:33	15:20:58	0:00:25	38,02
35	P 8819 QC	15:20:33	15:21:00	0:00:27	35,20
36	P 1911 EA	15:20:49	15:21:08	0:00:19	50,02
37	P 8813 RO	15:22:38	15:23:03	0:00:25	38,02
38	L 1514 J	15:23:22	15:23:49	0:00:27	35,20
39	P 1644 JZ	15:25:26	15:25:49	0:00:23	41,32
40	P 8607 MA	15:25:48	15:26:08	0:00:20	47,52
41	P 1031 LY	15:26:17	15:26:40	0:00:23	41,32
42	P 1067 TO	15:32:00	15:32:24	0:00:24	39,60
43	L 8060 AA	15:32:22	15:32:43	0:00:21	45,26
44	P 1174 QC	15:36:03	15:36:25	0:00:22	43,20
45	P 1137 QR	15:36:27	15:36:53	0:00:26	36,55

46	P 8954 AA	15:36:54	15:37:15	0:00:21	45,26
47	P 1075 RH	15:40:53	15:41:16	0:00:23	41,32
48	P 1411 Q	15:42:22	15:42:39	0:00:17	55,91
49	L 1940 AI	15:42:27	15:42:50	0:00:23	41,32
50	DK 1320 OB	15:42:50	15:43:11	0:00:21	45,26
51	P 1953 RD	15:43:29	15:43:49	0:00:20	47,52
52	P 337 RU	15:45:19	15:45:40	0:00:21	45,26
53	P 1850 OK	15:45:56	15:46:15	0:00:19	50,02
54	P 1076 TL	15:46:29	15:46:47	0:00:18	52,80
55	P 1512 ML	15:46:37	15:46:57	0:00:20	47,52
56	DK 815 BG	15:47:13	15:47:38	0:00:25	38,02
57	DK 1658 VA	15:48:20	15:48:43	0:00:23	41,32
58	P 1058 QR	15:49:27	15:49:46	0:00:19	50,02
59	P 1203 TZ	15:49:44	15:50:02	0:00:18	52,80
60	P 337 RU	15:50:02	15:50:24	0:00:22	43,20
61	P 8750 TU	15:50:13	15:50:31	0:00:18	52,80
62	P 1045 N	15:50:39	15:50:59	0:00:20	47,52
63	P 1204 RE	15:50:39	15:51:06	0:00:27	35,20
64	P 1992 ZQ	15:50:53	15:51:11	0:00:18	52,80
65	P 1145 SQ	15:50:54	15:51:13	0:00:19	50,02
66	P 1816 AB	15:51:28	15:51:55	0:00:27	35,20
67	P 337 SZ	15:51:56	15:52:12	0:00:16	59,40
68	P 1207 RU	15:52:03	15:52:27	0:00:24	39,60
69	W 88 AB	15:52:28	15:52:47	0:00:19	50,02
70	P 625 RL	15:52:51	15:53:09	0:00:18	52,80
71	P 1378 SZ	15:53:00	15:53:21	0:00:21	45,26
72	P 882 RL	15:53:17	15:53:39	0:00:22	43,20
73	DK 1319 DI	15:53:26	15:53:56	0:00:30	31,68
74	P 9328 NF	15:53:40	15:54:02	0:00:22	43,20
75	P 450 TL	15:53:57	15:54:19	0:00:22	43,20
76	P 841 ZR	15:53:57	15:54:22	0:00:25	38,02
77	P 1736 AS	15:55:02	15:55:32	0:00:30	31,68
78	P 821 ML	15:55:21	15:55:48	0:00:27	35,20
79	P 444 SE	15:55:29	15:55:54	0:00:25	38,02
80	P 697 YJ	15:55:41	15:56:00	0:00:19	50,02
81	DK 77 ED	15:55:50	15:56:11	0:00:21	45,26
82	P 95 NN	15:55:59	15:56:18	0:00:19	50,02
83	P 305 MY9	15:56:07	15:56:29	0:00:22	43,20
84	P 1203 SV	15:56:18	15:56:37	0:00:19	50,02
85	P 1970 FY	15:56:42	15:57:01	0:00:19	50,02
86	P 1049 TN	15:56:42	15:57:05	0:00:23	41,32
87	P 1006 NY	15:56:55	15:57:16	0:00:21	45,26
88	P 340 DH	15:56:59	15:57:24	0:00:25	38,02
89	P 482 PE	15:57:36	15:57:55	0:00:19	50,02
90	P 253 N	15:57:49	15:58:06	0:00:17	55,91
91	P 1112 TS	15:57:49	15:58:06	0:00:17	55,91
92	P 1296 XU	15:57:49	15:58:07	0:00:18	52,80
93	P 114 ZT	15:57:53	15:58:17	0:00:24	39,60
94	P 1022 EH	15:58:09	15:58:28	0:00:19	50,02
95	P 8880 NJ	15:58:40	15:59:00	0:00:20	47,52
96	P 1871 EA	15:58:46	15:59:09	0:00:23	41,32
97	P 1257 SC	15:58:59	15:59:23	0:00:24	39,60
98	P 405 SI	15:59:13	15:59:38	0:00:25	38,02
99	P 33 RY	15:59:31	15:59:51	0:00:20	47,52
100	P 1411 Q	15:59:42	16:00:03	0:00:21	45,26
<b>WAKTU TEMPUH RATA-RATA</b>				<b>0:00:23</b>	<b>42,8149</b>



**LAMPIRAN B**  
**SURVEI KERUSAKAN JALAN**

1. Jalan Dr. Soebandi (2013)

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
RUAS JALAN		: Dr. Soebandi				PANJANG SEGMENT : 100 m					
SEGMENT		: 0+000 s/d 0+100				LEBAR SEGMENT : 7 m					
HARI/TANGGAL SURVEI		: Sabtu, 21 Mei 2016				LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>					
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2013				PANJANG TOTAL : 392 m					
JENIS KERUSAKAN						SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran											
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	2,30 m <sup>2</sup> L	0,15 m <sup>2</sup> L	6,80 m <sup>2</sup> L	19,60 m <sup>2</sup> M	1,00 m <sup>2</sup> L		16,00 m <sup>2</sup> L	16,20 m <sup>2</sup> L	4,30 m <sup>2</sup> L	2,80 m <sup>2</sup> L	
	26,40 m <sup>2</sup> M			2,70 m <sup>2</sup> L	6,00 m <sup>2</sup> L					14,00 m <sup>2</sup> L	
	0,80 m <sup>2</sup> L				10,00 m <sup>2</sup> L					0,60 m <sup>2</sup> L	
	4,20 m <sup>2</sup> L				1,30 m <sup>2</sup> L					6,70 m <sup>2</sup> L	
					0,20 m <sup>2</sup> L					13,40 m <sup>2</sup> M	
TOTAL	L	7,30 m <sup>2</sup>	0,15 m <sup>2</sup>	6,80 m <sup>2</sup>	2,70 m <sup>2</sup>	18,50 m <sup>2</sup>		16,00 m <sup>2</sup>	16,20 m <sup>2</sup>	4,30 m <sup>2</sup>	24,10 m <sup>2</sup>
	M	26,40 m <sup>2</sup>			19,60 m <sup>2</sup>						13,40 m <sup>2</sup>
	H										
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)											
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE		NILAI PCI						
1	L	1,043	13		PCI = 100 - CDV = 100 - 83 = 17  <b>KONDISI :</b>  <b>SANGAT JELEK (VERY POOR)</b>						
1	M	3,771	35								
2	L	0,021	1								
3	L	0,971	4								
4	L	0,386	2,5								
4	M	2,800	12								
5	L	2,643	6								
7	L	2,286	94								
8	L	2,314	9								
9	L	0,614	3								
10	L	3,443	3								
10	M	1,914	10								
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			192,5								
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			83								

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN		: Dr. Soebandi				PANJANG SEGMENT : 100 m				
SEGMENT		: 0+100 s/d 0+200				LEBAR SEGMENT : 7 m				
HARI/TANGGAL SURVEI		: Sabtu, 21 Mei 2016				LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>				
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2013				PANJANG TOTAL : 392 m				
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	2,20 m <sup>2</sup> L	9,60 m <sup>2</sup> L		0,60 m <sup>2</sup> L	14,0 m <sup>2</sup> L		0,70 m <sup>2</sup> H	6,00 m <sup>2</sup> L		16,80 m <sup>2</sup> L
	6,60 m <sup>2</sup> L				0,50 m <sup>2</sup> L					
	3,50 m <sup>2</sup> L				2,20 m <sup>2</sup> L					
	3,10 m <sup>2</sup> L				1,25 m <sup>2</sup> L					
	3,20 m <sup>2</sup> L				1,60 m <sup>2</sup> L					
	45,00 m <sup>2</sup> M				1,30 m <sup>2</sup> L					
	1,00 m <sup>2</sup> L				0,30 m <sup>2</sup> L					
					1,00 m <sup>2</sup> L					
					0,50 m <sup>2</sup> L					
					0,32 m <sup>2</sup> L					
					0,70 m <sup>2</sup> L					
TOTAL	L	19,60 m <sup>2</sup>	9,60 m <sup>2</sup>		0,60 m <sup>2</sup>	23,7 m <sup>2</sup>		0,70 m <sup>2</sup>	6,00 m <sup>2</sup>	16,80 m <sup>2</sup>
	M	45,00 m <sup>2</sup>								
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI						
1	L	2,800	19	$PCI = 100 - CDV$ $= 100 - 75$ $= 25$ <p><b>KONDISI :</b></p> <p><b>JELEK (POOR)</b></p>						
1	M	6,429	41							
2	L	1,371	2,5							
4	L	0,086	4							
5	L	3,381	8							
7	H	0,100	54							
8	L	0,857	3							
10	L	2,400	2							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			133,5							
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			75							

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High



SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN																																																																																																																																																																																																			
RUAS JALAN		: Dr. Soebandi				PANJANG SEGMENT : 92 m																																																																																																																																																																																													
SEGMENT		: 0+300 s/d 0+392				LEBAR SEGMENT : 7 m																																																																																																																																																																																													
HARI/TANGGAL SURVEI		: Sabtu, 21 Mei 2016				LUAS SEGMENT : 644 m <sup>2</sup>																																																																																																																																																																																													
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2013				PANJANG TOTAL : 392 m																																																																																																																																																																																													
JENIS KERUSAKAN								SKETSA																																																																																																																																																																																											
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran																																																																																																																																																																																																			
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI																																																																																																																																																																																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8</th> <th>9</th> <th>10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td>6,00 m<sup>2</sup> M</td> <td></td> <td>3,30 m<sup>2</sup> L</td> <td>6,60 m<sup>2</sup> L</td> <td>24,60 m<sup>2</sup> H</td> <td></td> <td>22,00 m<sup>2</sup> H</td> <td></td> <td>8,40 m<sup>2</sup> L</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>9,36 m<sup>2</sup> M</td> <td></td> <td>0,12 m<sup>2</sup> L</td> <td>4,20 m<sup>2</sup> L</td> <td>30,80 m<sup>2</sup> H</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>6,00 m<sup>2</sup> L</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>2,52 m<sup>2</sup> M</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>7,02 m<sup>2</sup> L</td> </tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td rowspan="3">TOTAL</td> <td>L</td> <td></td> <td>17,88 m<sup>2</sup></td> <td></td> <td>3,42 m<sup>2</sup></td> <td>10,80 m<sup>2</sup></td> <td>55,40 m<sup>2</sup></td> <td></td> <td>22,00 m<sup>2</sup></td> <td>21,42 m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>M</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>H</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>												1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			6,00 m <sup>2</sup> M		3,30 m <sup>2</sup> L	6,60 m <sup>2</sup> L	24,60 m <sup>2</sup> H		22,00 m <sup>2</sup> H		8,40 m <sup>2</sup> L			9,36 m <sup>2</sup> M		0,12 m <sup>2</sup> L	4,20 m <sup>2</sup> L	30,80 m <sup>2</sup> H				6,00 m <sup>2</sup> L			2,52 m <sup>2</sup> M								7,02 m <sup>2</sup> L																																																																																																															TOTAL	L		17,88 m <sup>2</sup>		3,42 m <sup>2</sup>	10,80 m <sup>2</sup>	55,40 m <sup>2</sup>		22,00 m <sup>2</sup>	21,42 m <sup>2</sup>	M										H									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10																																																																																																																																																																																									
		6,00 m <sup>2</sup> M		3,30 m <sup>2</sup> L	6,60 m <sup>2</sup> L	24,60 m <sup>2</sup> H		22,00 m <sup>2</sup> H		8,40 m <sup>2</sup> L																																																																																																																																																																																									
		9,36 m <sup>2</sup> M		0,12 m <sup>2</sup> L	4,20 m <sup>2</sup> L	30,80 m <sup>2</sup> H				6,00 m <sup>2</sup> L																																																																																																																																																																																									
		2,52 m <sup>2</sup> M								7,02 m <sup>2</sup> L																																																																																																																																																																																									
TOTAL	L		17,88 m <sup>2</sup>		3,42 m <sup>2</sup>	10,80 m <sup>2</sup>	55,40 m <sup>2</sup>		22,00 m <sup>2</sup>	21,42 m <sup>2</sup>																																																																																																																																																																																									
	M																																																																																																																																																																																																		
	H																																																																																																																																																																																																		
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)																																																																																																																																																																																																			
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI																																																																																																																																																																																															
2	M	2,776	24	PCI = 100 - CDV = 100 - 70 = 30  <b>KONDISI : JELEK (POOR)</b>																																																																																																																																																																																															
4	L	0,531	2,5																																																																																																																																																																																																
5	L	1,677	4																																																																																																																																																																																																
6	H	8,602	48																																																																																																																																																																																																
8	H	3,416	32																																																																																																																																																																																																
10	L	3,326	2,5																																																																																																																																																																																																
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			113																																																																																																																																																																																																
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			70																																																																																																																																																																																																

Keterangan :

L : Low

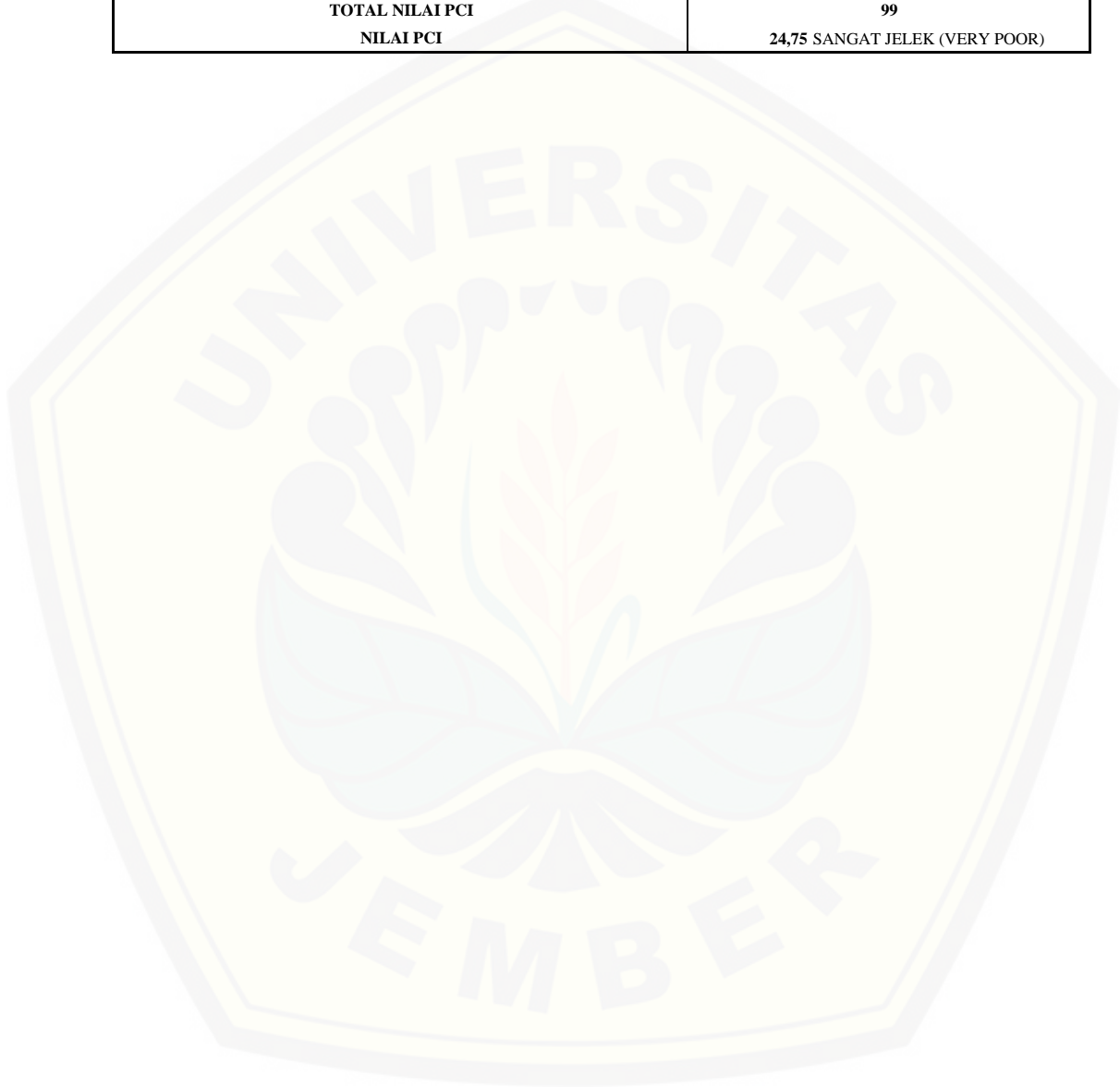
M : Medium

H : High



## NILAI PAVEMENT CONDITON INDEX (PCI)

NO	STA	TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)	CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)	NILAI PCI (100 CDV)	KONDISI
1	0+000 s/d 0+100	192,5	83	17	SANGAT JELEK (VERY POOR)
2	0+100 s/d 0+200	133,5	75	25	JELEK (POOR)
3	0+200 s/d 0+300	140	73	27	JELEK (POOR)
4	0+300 s/d 0+392	113	70	30	JELEK (POOR)
<b>TOTAL NILAI PCI NILAI PCI</b>				<b>99</b>	<b>24,75 SANGAT JELEK (VERY POOR)</b>



2. Jalan Sarangan (2013)

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
RUAS JALAN		: Sarangan				PANJANG SEGMENT					: 100 m
SEGMENT		: 0+000 s/d 0+100				LEBAR SEGMENT					: 7 m
HARI/TANGGAL SURVEI		: Rabu, 25 Mei 2016				LUAS SEGMENT					: 700 m <sup>2</sup>
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2013				PANJANG TOTAL					: 200 m
JENIS KERUSAKAN						SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran											
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	4,30 m <sup>2</sup> L	8,20 m <sup>2</sup> L	2,20 m <sup>2</sup> L		5,80 m <sup>2</sup> L	0,63 m <sup>2</sup> L	0,40 m <sup>2</sup> M				
	26,40 m <sup>2</sup> M	27,54 m <sup>2</sup> L	50,40 m <sup>2</sup> M		6,08 m <sup>2</sup> L	4,62 m <sup>2</sup> L					
	38,55 m <sup>2</sup> M	7,40 m <sup>2</sup> L	27,51 m <sup>2</sup> M		16,82 m <sup>2</sup> L						
	12,40 m <sup>2</sup> L	43,44 m <sup>2</sup> M			11,30 m <sup>2</sup> L						
	2,96 m <sup>2</sup> L				9,75 m <sup>2</sup> L						
					16,20 m <sup>2</sup> L						
TOTAL	L	19,66 m <sup>2</sup>	43,14 m <sup>2</sup>	2,20 m <sup>2</sup>		65,95 m <sup>2</sup>	5,25 m <sup>2</sup>				
	M	64,95 m <sup>2</sup>	43,44 m <sup>2</sup>	77,91 m <sup>2</sup>				0,40 m <sup>2</sup>			
	H										
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)											
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI			
1		L		2,809		19		PCI = 100 - CDV = 100 - 70 = 30  <b>KONDISI :</b>  <b>JELEK (POOR)</b>			
1		M		9,279		16					
2		L		6,163		9					
2		M		6,206		34					
3		L		0,314		4					
3		M		11,130		33					
5		L		9,421		16					
6		L		0,750		2					
7		M		0,057		13					
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)							146				
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)							70				

Keterangan :

L : Low

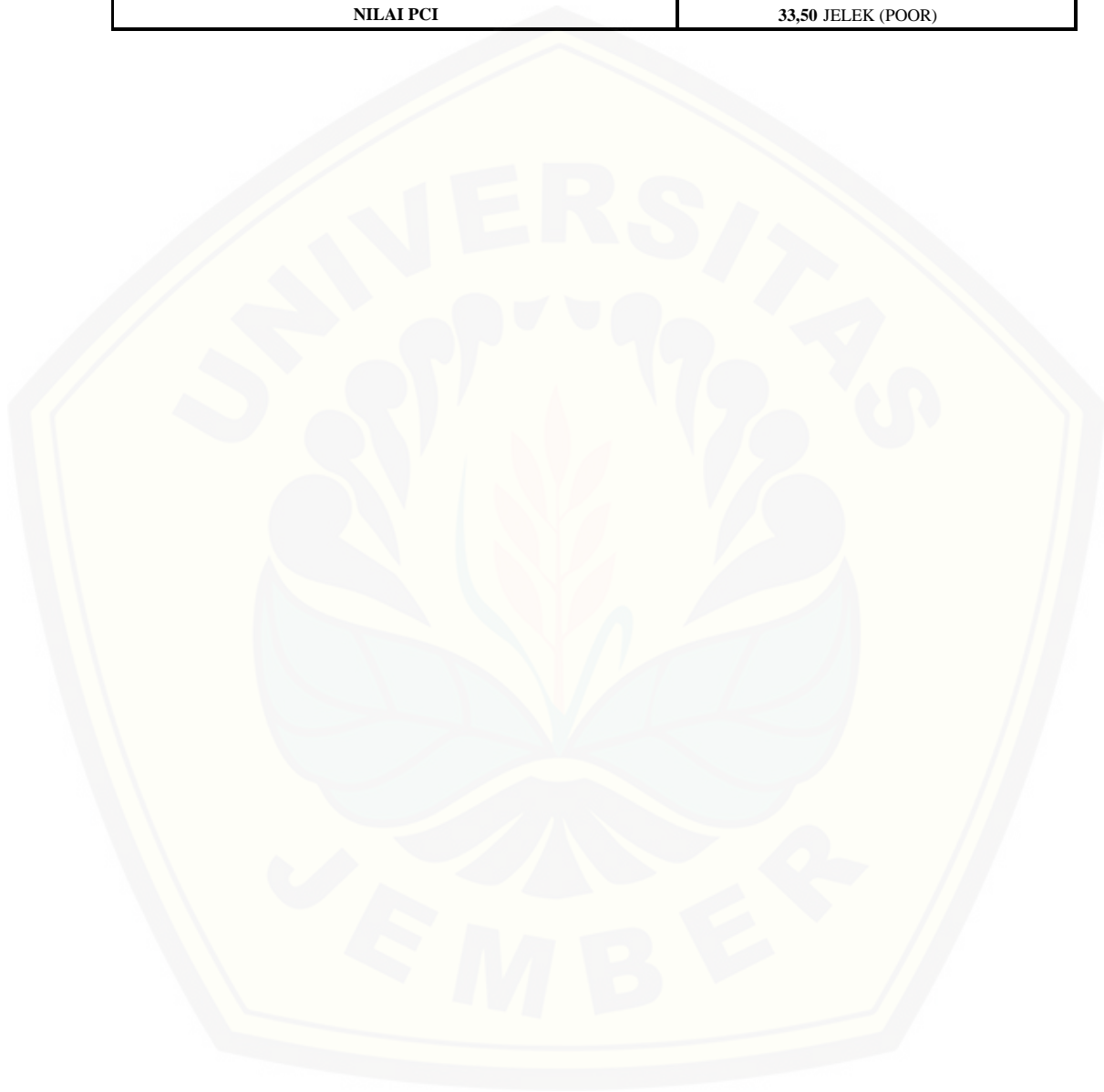
M : Medium

H : High



## NILAI PAVEMENT CONDITON INDEX (PCI)

NO	STA	TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)	CORRECTED DEDUCT VALUE	NILAI PCI (100-CDV)	KONDISI
1	0+000 s/d 0+100	146	70	30	JELEK (POOR)
2	0+100 s/d 0+200	120	63	37	JELEK (POOR)
TOTAL NILAI PCI NILAI PCI				67 33,50 JELEK (POOR)	



3. Jalan Tapak siring (2013)

SURVEI KERUSAKAN JALAN										
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN	: Tapaksiring					PANJANG SEGMENT	: 100 m			
SEGMENT	: 0+000 s/d 0+100					LEBAR SEGMENT	: 7 m			
HARI/TANGGAL SURVEI	: Rabu, 25 Mei 2016					LUAS SEGMENT	: 700 m <sup>2</sup>			
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2013					PANJANG TOTAL	: 200 m			
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya			6. Tambalan							
2. Keriting			7. Lubang							
3. Amblas			8. Jembul							
4. Retak Pinggir			9. Retak Selip							
5. Retak Memanjang dan Melintang			10. Pelepasan Butiran							
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	6,00 m <sup>2</sup> L	3,76 m <sup>2</sup> L	7,32 m <sup>2</sup> M		0,28 m <sup>2</sup> L	2,25 m <sup>2</sup> M	0,06 m <sup>2</sup> M			3,45 m <sup>2</sup> L
	60,75 m <sup>2</sup> M	14,60 m <sup>2</sup> M			0,50 m <sup>2</sup> L	5,25 m <sup>2</sup> L				1,76 m <sup>2</sup> L
	1,44 m <sup>2</sup> L	1,10 m <sup>2</sup> L								0,96 m <sup>2</sup> L
		0,32 m <sup>2</sup> L								18,81 m <sup>2</sup> M
TOTAL	L	7,44 m <sup>2</sup>	5,18 m <sup>2</sup>		0,78 m <sup>2</sup>	5,25 m <sup>2</sup>				6,17 m <sup>2</sup>
	M	60,75 m <sup>2</sup>	14,60 m <sup>2</sup>	7,32 m <sup>2</sup>		2,25 m <sup>2</sup>	0,06 m <sup>2</sup>			18,81 m <sup>2</sup>
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI						
1	L	1,063	11	PCI = 100 - CDV = 100 - 65 = 35  <b>KONDISI :</b>  <b>JELEK (POOR)</b>						
1	M	8,679	47							
2	L	0,740	2							
2	M	2,086	22							
3	M	1,046	4							
5	L	0,111	0							
6	L	0,750	2							
6	M	0,321	5							
7	M	0,009	6							
10	L	0,881	2							
10	M	2,687	10							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			111							
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			65							

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

<b>SURVEI KERUSAKAN JALAN</b>										
<b>CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN</b>										
RUAS JALAN		: Tapaksiring					PANJANG SEGMENT			: 100 m
SEGMENT		: 0+100 s/d 0+200					LEBAR SEGMENT			: 7 m
HARI/TANGGAL SURVEI		: Rabu, 25 Mei 2016					LUAS SEGMENT			: 700 m <sup>2</sup>
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2013					PANJANG TOTAL			: 200 m
JENIS KERUSAKAN					SKETSA					
1. Retak Buaya					6. Tambalan					
2. Keriting					7. Lubang					
3. Amblas					8. Jembul					
4. Retak Pinggir					9. Retak Selip					
5. Retak Memanjang dan Melintang					10. Pelepasan Butiran					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	5,00 m <sup>2</sup> M	1,65 m <sup>2</sup> L			3,50 m <sup>2</sup> L	0,50 m <sup>2</sup> L	0,80 m <sup>2</sup> M			13,40 m <sup>2</sup> M
	0,72 m <sup>2</sup> L	3,21 m <sup>2</sup> L			2,80 m <sup>2</sup> L	4,90 m <sup>2</sup> L	0,12 m <sup>2</sup> L			3,60 m <sup>2</sup> L
	10,28 m <sup>2</sup> M	6,14 m <sup>2</sup> L			1,50 m <sup>2</sup> L	0,20 m <sup>2</sup> L	0,24 m <sup>2</sup> M			1,04 m <sup>2</sup> L
		0,16 m <sup>2</sup> L			13,00 m <sup>2</sup> M	1,60 m <sup>2</sup> H				0,03 m <sup>2</sup> L
		2,25 m <sup>2</sup> L			3,50 m <sup>2</sup> L	1,50 m <sup>2</sup> H				6,20 m <sup>2</sup> L
		6,73 m <sup>2</sup> L			22,75 m <sup>2</sup> M	2,24 m <sup>2</sup> M				7,95 m <sup>2</sup> L
		24,50 m <sup>2</sup> H								13,50 m <sup>2</sup> M
										5,90 m <sup>2</sup> M
TOTAL	L	0,72 m <sup>2</sup>	20,14 m <sup>2</sup>			11,30 m <sup>2</sup>	5,60 m <sup>2</sup>	0,12 m <sup>2</sup>		18,82 m <sup>2</sup>
	M	15,28 m <sup>2</sup>				35,75 m <sup>2</sup>	2,24 m <sup>2</sup>	1,04 m <sup>2</sup>		32,80 m <sup>2</sup>
	H		24,50 m <sup>2</sup>				3,10 m <sup>2</sup>			
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI			
1	L		0,103		4		PCI = 100 - CDV = 100 - 87 = 13  <b>KONDISI :</b> <b>SANGAT JELEK (VERY POOR)</b>			
1	M		2,183		29					
2	L		2,876		5					
2	H		3,500		48					
5	L		1,614		4					
5	M		5,107		22					
6	L		0,800		2					
6	M		0,320		5					
6	H		0,443		13					
7	L		0,017		4					
7	M		0,149		42					
10	L		2,689		2					
10	M		4,686		13					
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)					193					
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)					87					

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

## NILAI PAVEMENT CONDITON INDEX (PCI)

NO	STA	TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)	CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)	NILAI PCI (100-CDV)	KONDISI
1	0+000 s/d 0+100	111	65	35	JELEK (POOR)
2	0+100 s/d 0+200	193	87	13	SANGAT JELEK (VERY POOR)
TOTAL NILAI PCI NILAI PCI				48	24,00 SANGAT JELEK (VERY POOR)



4. Jalan Cempaka (2013)

SURVEI KERUSAKAN JALAN										
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN	: Cempaka				PANJANG SEGMENT	: 100 m				
SEGMENT	: 0+000 s/d 0+100				LEBAR SEGMENT	: 7 m				
HARI/TANGGAL SURVEI	: Rabu, 25 Mei 2016				LUAS SEGMENT	: 700 m <sup>2</sup>				
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2013				PANJANG TOTAL	: 322 m				
JENIS KERUSAKAN					SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang					6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	13,20 m <sup>2</sup> M	7,80 m <sup>2</sup> L	14,00 m <sup>2</sup> L	5,00 m <sup>2</sup> L	10,60 m <sup>2</sup> L		2,40 m <sup>2</sup> M			6,00 m <sup>2</sup> L
	19,00 m <sup>2</sup> L		6,00 m <sup>2</sup> H	4,00 m <sup>2</sup> L						5,95 m <sup>2</sup> H
			23,60 m <sup>2</sup> H	16,40 m <sup>2</sup> M						7,00 m <sup>2</sup> H
			4,20 m <sup>2</sup> H	1,70 m <sup>2</sup> M						21,20 m <sup>2</sup> H
TOTAL	L 19,00 m <sup>2</sup>	7,80 m <sup>2</sup>	14,00 m <sup>2</sup>	9,00 m <sup>2</sup>	10,60 m <sup>2</sup>		2,40 m <sup>2</sup>			6,00 m <sup>2</sup>
	M 13,20 m <sup>2</sup>			18,10 m <sup>2</sup>						
	H		33,80 m <sup>2</sup>							34,15 m <sup>2</sup>
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI						
1	L	2,714	18	PCI = 100 - CDV = 100 - 88 = 12  <b>KONDISI :</b>  <b>SANGAT JELEK (VERY POOR)</b>						
1	M	1,886	28							
2	L	1,114	2							
3	L	2,000	5							
3	H	4,829	29							
4	L	1,286	3							
4	M	2,586	13							
5	L	1,514	3,5							
7	M	0,343	62							
10	L	0,857	2							
10	H	4,879	29							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			194,5							
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			88							

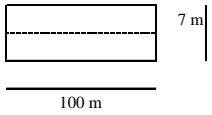
Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High



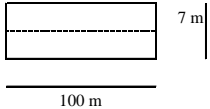
<b>SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN</b>										
RUAS JALAN		: Cempaka				PANJANG SEGMENT				: 100 m
SEGMENT		: 0+100 s/d 0+200				LEBAR SEGMENT				: 7 m
HARI/TANGGAL SURVEI		: Rabu, 25 Mei 2016				LUAS SEGMENT				: 700 m <sup>2</sup>
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2013				PANJANG TOTAL				: 322 m
JENIS KERUSAKAN							SKETSA			
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang					6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		13,20 m <sup>2</sup> L	13,20 m <sup>2</sup> L	14,10 m <sup>2</sup> M	4,00 m <sup>2</sup> L	5,40 m <sup>2</sup> L	0,40 m <sup>2</sup> L	9,20 m <sup>2</sup> L		20,70 m <sup>2</sup> M
			24,80 m <sup>2</sup> H	31,00 m <sup>2</sup> H			0,40 m <sup>2</sup> L	12,60 m <sup>2</sup> L		
			2,80 m <sup>2</sup> L	15,00 m <sup>2</sup> M				1,00 m <sup>2</sup> L		
TOTAL	L		13,20 m <sup>2</sup>	16,00 m <sup>2</sup>		4,00 m <sup>2</sup>	5,40 m <sup>2</sup>	0,80 m <sup>2</sup>	22,80 m <sup>2</sup>	
	M				29,10 m <sup>2</sup>					20,70 m <sup>2</sup>
	H			24,80 m <sup>2</sup>	31,00 m <sup>2</sup>					
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI						
2	L	1,886	4	PCI = 100 - CDV = 100 - 69 = 31  <b>KONDISI : JELEK (POOR)</b>						
3	L	2,286	5							
3	H	3,543	25							
4	M	4,157	26							
4	H	4,429	28							
5	L	0,571	0,5							
6	L	0,771	2							
7	L	0,114	22							
8	L	3,257	10							
10	M	2,957	18							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			140,5							
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			69							

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN	: Cempaka				PANJANG SEGMENT : 100 m					
SEGMENT	: 0+200 s/d 0+300				LEBAR SEGMENT : 7 m					
HARI/TANGGAL SURVEI	: Rabu, 25 Mei 2016				LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>					
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2013				PANJANG TOTAL : 322 m					
JENIS KERUSAKAN							SKETSA			
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	9,60 m <sup>2</sup> M	20,00 m <sup>2</sup> L	8,00 m <sup>2</sup> L	8,00 m <sup>2</sup> L	12,20 m <sup>2</sup> L	4,40 m <sup>2</sup> L	0,10 m <sup>2</sup> L			3,20 m <sup>2</sup> L
	29,20 m <sup>2</sup> H	10,00 m <sup>2</sup> L	6,60 m <sup>2</sup> M	2,50 m <sup>2</sup> L			0,35 m <sup>2</sup> L			18,60 m <sup>2</sup> M
			2,64 m <sup>2</sup> L							
			24,85 m <sup>2</sup> H							
TOTAL	L	30,00 m <sup>2</sup>	10,64 m <sup>2</sup>	10,50 m <sup>2</sup>	12,20	4,40 m <sup>2</sup>	0,45 m <sup>2</sup>			3,20 m <sup>2</sup>
	M	9,60 m <sup>2</sup>	6,60 m <sup>2</sup>							18,60 m <sup>2</sup>
	H	29,20 m <sup>2</sup>	24,85 m <sup>2</sup>							
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI						
1	M	1,371	24	PCI = 100 - CDV = 100 - 72 = 28  <b>KONDISI :</b>  <b>JELEK (POOR)</b>						
1	H	4,171	50							
2	L	4,286	7							
3	L	1,520	4							
3	M	0,943	8							
3	H	3,550	25							
4	L	1,500	3							
5	L	1,743	4							
6	L	0,629	1							
7	L	0,064	15							
10	L	0,457	1							
10	M	2,657	10							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			152							
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			72							

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN : Cempaka				PANJANG SEGMENT : 22 m						
SEGMENT : 0+300 s/d 0+322				LEBAR SEGMENT : 7 m						
HARI/TANGGAL SURVEI : Rabu, 25 Mei 2016				LUAS SEGMENT : 154 m <sup>2</sup>						
TERAKHIR PERBAIKAN : 2013				PANJANG TOTAL : 322 m						
JENIS KERUSAKAN							SKETSA			
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	4,00 m <sup>2</sup> L		16,40 m <sup>2</sup> M	6,58 m <sup>2</sup> L		1,10 m <sup>2</sup> L	0,70 m <sup>2</sup> M			39,60 m <sup>2</sup> H
	5,60 m <sup>2</sup> L		7,40 m <sup>2</sup> L	3,00 m <sup>2</sup> L						
	7,40 m <sup>2</sup> L		8,00 m <sup>2</sup> L							
	21,80 m <sup>2</sup> M		39,60 m <sup>2</sup> H							
TOTAL	L	17,00 m <sup>2</sup>		15,40 m <sup>2</sup>	9,58 m <sup>2</sup>		1,10 m <sup>2</sup>			
	M	21,80 m <sup>2</sup>		16,40 m <sup>2</sup>			0,70 m <sup>2</sup>			
	H			39,60 m <sup>2</sup>						39,60 m <sup>2</sup>
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
1		L		2,429		18		PCI = 100 - CDV = 100 - 80 = 20  <b>KONDISI :</b>  <b>SANGAT JELEK (VERY POOR)</b>		
1		M		3,114		33				
3		L		2,200		5				
3		M		2,343		11				
3		H		5,657		32				
4		L		1,369		3				
6		L		0,157		3				
7		M		0,100		34				
10		H		5,657		31				
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						170				
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						80				

Keterangan :

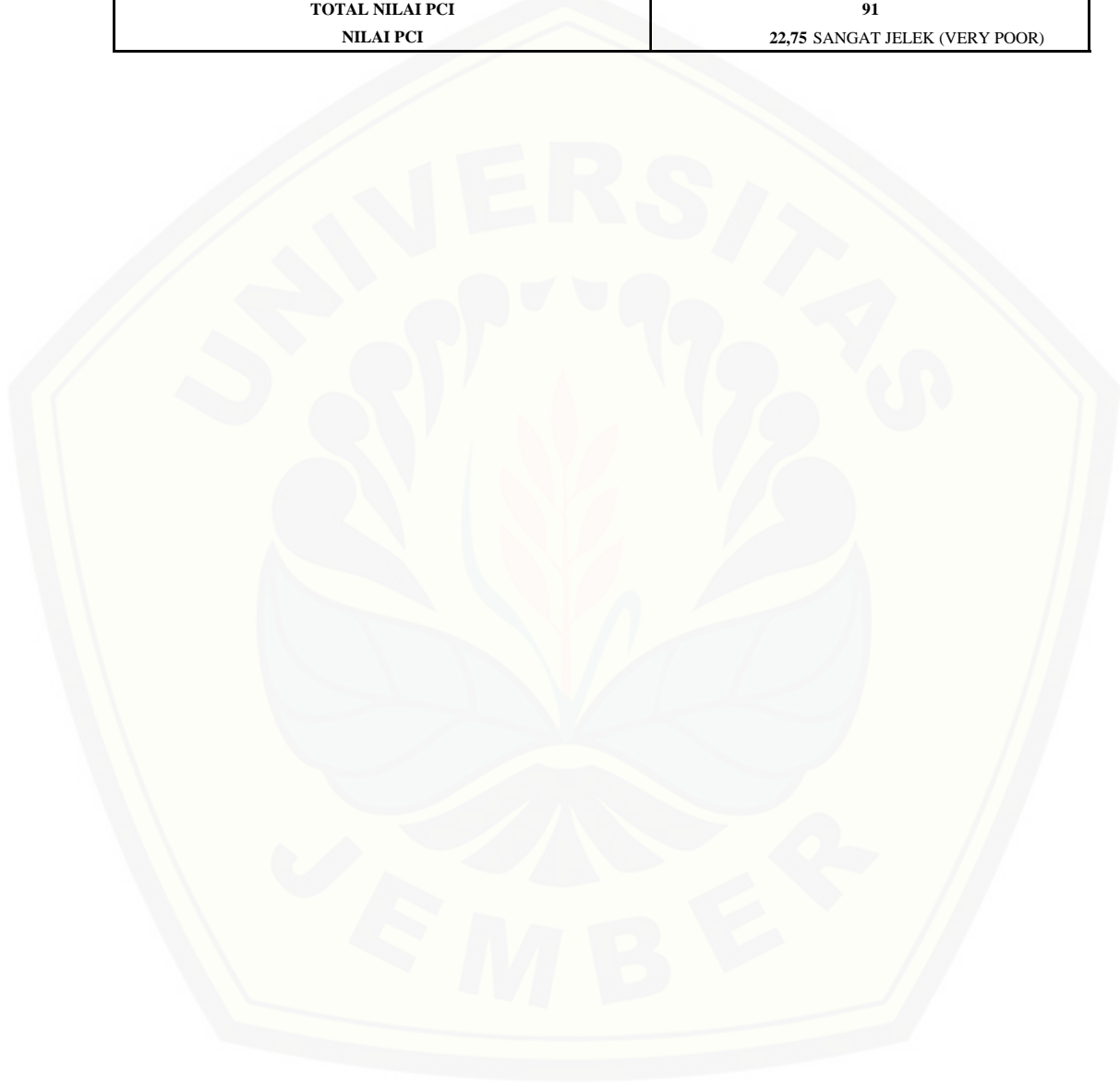
L : Low

M : Medium

H : High

## NILAI PAVEMENT CONDITON INDEX (PCI)

NO	STA	TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)	CORRECTED DEDUCT VALUE	NILAI PCI (100-CDV)	KONDISI
1	0+000 s/d 0+100	194,5	88	12	SANGAT JELEK (VERY POOR)
2	0+100 s/d 0+200	140,5	69	31	JELEK (POOR)
3	0+200 s/d 0+300	152	72	28	JELEK (POOR)
4	0+300 s/d 0+322	170	80	20	SANGAT JELEK (VERY POOR)
TOTAL NILAI PCI NILAI PCI				91 22,75	SANGAT JELEK (VERY POOR)



5. Jalan Yos Sudarso (2014)

SURVEI KERUSAKAN JALAN										
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN : Yos Sudarso			PANJANG SEGMENT : 100 m							
SEGMENT : 0+000 s/d 0+100			LEBAR SEGMENT : 7 m							
HARI/TANGGAL SURVEI : Jumat, 3 Juni 2016			LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>							
TERAKHIR PERBAIKAN : 2014			PANJANG TOTAL : 1650 m							
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	8,80 m <sup>2</sup> L	12,20 m <sup>2</sup> L			12,18 m <sup>2</sup> M					
	22,31 m <sup>2</sup> M				33,35 m <sup>2</sup> H					
	6,00 m <sup>2</sup> M				6,00 m <sup>2</sup> L					
TOTAL	L 8,80 m <sup>2</sup>	12,20 m <sup>2</sup>			6,00 m <sup>2</sup>					
	M 28,31 m <sup>2</sup>				12,18 m <sup>2</sup>					
	H				33,35 m <sup>2</sup>					
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI						
1	L	1,257	12	PCI = 100 - CDV = 100 - 60 = 40  <b>KONDISI :</b>  <b>SEDANG (FAIR)</b>						
1	M	4,044	33							
2	L	1,743	4							
5	L	0,857	2							
5	M	1,740	12							
5	H	4,764	42							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			105							
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			60							

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

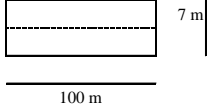
<b>SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN</b>										
RUAS JALAN		: Yos Sudarso				PANJANG SEGMENT : 100 m				
SEGMENT		: 0+100 s/d 0+200				LEBAR SEGMENT : 7 m				
HARI/TANGGAL SURVEI		: Jumat, 3 Juni 2016				LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>				
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2014				PANJANG TOTAL : 1650 m				
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	7,80 m <sup>2</sup> H				14,70 m <sup>2</sup> H					
					6,76 m <sup>2</sup> L					
					17,50 m <sup>2</sup> M					
					16,16 m <sup>2</sup> L					
					9,40 m <sup>2</sup> L					
TOTAL	L				32,32 m <sup>2</sup>					
	M				17,50 m <sup>2</sup>					
	H	7,80 m <sup>2</sup>			14,70 m <sup>2</sup>					
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI						
1	H	1,114	32	$  \begin{aligned}  \text{PCI} &= 100 - \text{CDV} \\  &= 100 - 48 \\  &= 52  \end{aligned}  $ <p style="text-align: center;"><b>KONDISI :</b></p> <p style="text-align: center;"><b>SEDANG (FAIR)</b></p>						
5	L	4,617	10							
5	M	2,500	16							
5	H	2,100	27							
			TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)	85						
			CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)	48						

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

<b>SURVEI KERUSAKAN JALAN</b>											
<b>CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN</b>											
RUAS JALAN		: Yos Sudarso				PANJANG SEGMENT					: 100 m
SEGMENT		: 0+200 s/d 0+300				LEBAR SEGMENT					: 7 m
HARI/TANGGAL SURVEI		: Jumat, 3 Juni 2016				LUAS SEGMENT					: 700 m <sup>2</sup>
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2014				PANJANG TOTAL					: 1650 m
<b>JENIS KERUSAKAN</b>						<b>SKETSA</b>					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran											
<b>JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI</b>											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	18,60 m <sup>2</sup> L	20,90 m <sup>2</sup> L			47,20 m <sup>2</sup> H						
					6,12 m <sup>2</sup> M						
					8,40 m <sup>2</sup> L						
<b>TOTAL</b>	L 18,60 m <sup>2</sup>	20,90 m <sup>2</sup>			8,40 m <sup>2</sup>						
M					6,12 m <sup>2</sup>						
H					47,20 m <sup>2</sup>						
<b>PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)</b>											
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI  $PCI = 100 - CDV$ $= 100 - 54$ $= 46$  <b>KONDISI :</b>  <b>SEDANG (FAIR)</b>							
1	L	2,657	19								
2	L	2,986	5								
5	L	1,200	2								
5	M	0,874	8								
5	H	6,743	50								
<b>TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)</b>			84								
<b>CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)</b>			54								

Keterangan :

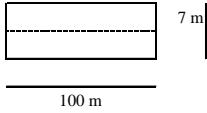
L : Low

M : Medium

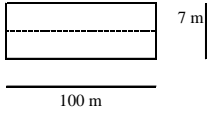
H : High





SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN : Yos Sudarso			PANJANG SEGMENT : 100 m							
SEGMENT : 0+400 s/d 0+500			LEBAR SEGMENT : 7 m							
HARI/TANGGAL SURVEI : Jumat, 3 Juni 2016			LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>							
TERAKHIR PERBAIKAN : 2014			PANJANG TOTAL : 1650 m							
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya			6. Tambalan							
2. Keriting			7. Lubang							
3. Ambblas			8. Jembul							
4. Retak Pinggir			9. Retak Selip							
5. Retak Memanjang dan Melintang			10. Pelepasan Butiran							
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	40,28 m <sup>2</sup> H	22,36 m <sup>2</sup> L								
	21,15 m <sup>2</sup> L									
	10,92 m <sup>2</sup> M									
TOTAL	L 21,15 m <sup>2</sup>	22,36 m <sup>2</sup>								
	M 10,92 m <sup>2</sup>									
	H 40,28 m <sup>2</sup>									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
1		L		3,021		20				
1		M		1,560		26				
1		H		5,754		54				
2		L		3,194		5				
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						105				
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						63				

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN										
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN	: Yos Sudarso				PANJANG SEGMENT	: 100 m				
SEGMENT	: 0+500 s/d 0+600				LEBAR SEGMENT	: 7 m				
HARI/TANGGAL SURVEI	: Jumat, 3 Juni 2016				LUAS SEGMENT	: 700 m <sup>2</sup>				
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2014				PANJANG TOTAL	: 1650 m				
JENIS KERUSAKAN					SKETSA					
1. Retak Buaya					6. Tambalan					
2. Keriting					7. Lubang					
3. Amblas					8. Jembul					
4. Retak Pinggir					9. Retak Selip					
5. Retak Memanjang dan Melintang					10. Pelepasan Butiran					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	7,15 m <sup>2</sup> L				44,88 m <sup>2</sup> H					
	14,40 m <sup>2</sup> M				5,10 m <sup>2</sup> L					
	9,00 m <sup>2</sup> L									
TOTAL	L	16,15 m <sup>2</sup>			5,10 m <sup>2</sup>					
	M	14,40 m <sup>2</sup>								
	H				44,88 m <sup>2</sup>					
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI						
1	L	2,307	18	PCI = 100 - CDV = 100 - 62 = 38  <b>KONDISI :</b>  <b>JELEK (POOR)</b>						
1	M	2,057	28							
5	L	0,729	1							
5	H	6,411	50							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			97							
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			62							

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN												
RUAS JALAN		: Yos Sudarso				PANJANG SEGMENT					: 100 m	
SEGMENT		: 0+600 s/d 0+700				LEBAR SEGMENT					: 7 m	
HARI/TANGGAL SURVEI		: Jumat, 3 Juni 2016				LUAS SEGMENT					: 700 m <sup>2</sup>	
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2014				PANJANG TOTAL					: 1650 m	
JENIS KERUSAKAN						SKETSA						
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang						6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran						
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
	5,00 m <sup>2</sup> L	10,56 m <sup>2</sup> L			12,60 m <sup>2</sup> L							
	21,60 m <sup>2</sup> H				8,16 m <sup>2</sup> L							
	17,60 m <sup>2</sup> H											
TOTAL	L	5,00 m <sup>2</sup>	10,56 m <sup>2</sup>			20,76 m <sup>2</sup>						
	M											
	H	39,20 m <sup>2</sup>										
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)												
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %			DEDUCT VALUE							
1	L	0,714			8							
1	H	5,600			54							
2	L	1,509			3							
5	L	2,966			5							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)					70							
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)					52							
						PCI = 100 - CDV = 100 - 52 = 48						
						<b>KONDISI :</b>  <b>SEDANG (FAIR)</b>						

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN																																																																																																																																																																																																					
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN																																																																																																																																																																																																					
RUAS JALAN : Yos Sudarso			PANJANG SEGMENT : 100 m																																																																																																																																																																																																		
SEGMENT : 0+700 s/d 0+800			LEBAR SEGMENT : 7 m																																																																																																																																																																																																		
HARI/TANGGAL SURVEI : Jumat, 3 Juni 2016			LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>																																																																																																																																																																																																		
TERAKHIR PERBAIKAN : 2014			PANJANG TOTAL : 1650 m																																																																																																																																																																																																		
JENIS KERUSAKAN						SKETSA																																																																																																																																																																																															
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran																																																																																																																																																																																																					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI																																																																																																																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8</th> <th>9</th> <th>10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>16,80 m<sup>2</sup> M</td> <td></td> <td>3,85 m<sup>2</sup> L</td> <td></td> <td>2,40 m<sup>2</sup> M</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>9,20 m<sup>2</sup> L</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>7,00 m<sup>2</sup> L</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>7,80 m<sup>2</sup> L</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>14,40 m<sup>2</sup> M</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>L</td> <td>9,20 m<sup>2</sup></td> <td></td> <td></td> <td>3,85 m<sup>2</sup></td> <td></td> <td>14,80 m<sup>2</sup></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>M</td> <td>16,80 m<sup>2</sup></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>16,80 m<sup>2</sup></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>H</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>												1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		16,80 m <sup>2</sup> M		3,85 m <sup>2</sup> L		2,40 m <sup>2</sup> M							9,20 m <sup>2</sup> L				7,00 m <sup>2</sup> L											7,80 m <sup>2</sup> L											14,40 m <sup>2</sup> M																																																																																																									TOTAL	L	9,20 m <sup>2</sup>			3,85 m <sup>2</sup>		14,80 m <sup>2</sup>					M	16,80 m <sup>2</sup>					16,80 m <sup>2</sup>					H									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10																																																																																																																																																																																											
	16,80 m <sup>2</sup> M		3,85 m <sup>2</sup> L		2,40 m <sup>2</sup> M																																																																																																																																																																																																
	9,20 m <sup>2</sup> L				7,00 m <sup>2</sup> L																																																																																																																																																																																																
					7,80 m <sup>2</sup> L																																																																																																																																																																																																
					14,40 m <sup>2</sup> M																																																																																																																																																																																																
TOTAL	L	9,20 m <sup>2</sup>			3,85 m <sup>2</sup>		14,80 m <sup>2</sup>																																																																																																																																																																																														
	M	16,80 m <sup>2</sup>					16,80 m <sup>2</sup>																																																																																																																																																																																														
	H																																																																																																																																																																																																				
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)																																																																																																																																																																																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>JENIS KERUSAKAN</th> <th>TINGKAT KERUSAKAN</th> <th>DENSITAS %</th> <th>DEDUCT VALUE</th> <th>NILAI PCI</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>L</td> <td>1,314</td> <td>13</td> <td rowspan="10">                     PCI = 100 - CDV                      = 100 - 43                      = 57                       KONDISI :                       BAIK (GOOD)                 </td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>M</td> <td>2,400</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>L</td> <td>0,550</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>L</td> <td>2,114</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>M</td> <td>2,400</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3">TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)</td> <td>66</td> </tr> <tr> <td colspan="3">CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)</td> <td>43</td> </tr> </tbody> </table>											JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI	1	L	1,314	13	PCI = 100 - CDV = 100 - 43 = 57  KONDISI :  BAIK (GOOD)	1	M	2,400	30	3	L	0,550	4	5	L	2,114	4	5	M	2,400	15																	TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			66	CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			43																																																																																																																																									
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI																																																																																																																																																																																																	
1	L	1,314	13	PCI = 100 - CDV = 100 - 43 = 57  KONDISI :  BAIK (GOOD)																																																																																																																																																																																																	
1	M	2,400	30																																																																																																																																																																																																		
3	L	0,550	4																																																																																																																																																																																																		
5	L	2,114	4																																																																																																																																																																																																		
5	M	2,400	15																																																																																																																																																																																																		
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			66																																																																																																																																																																																																		
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			43																																																																																																																																																																																																		

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN : Yos Sudarso			PANJANG SEGMENT : 100 m							
SEGMENT : 0+800 s/d 0+900			LEBAR SEGMENT : 7 m							
HARI/TANGGAL SURVEI : Jumat, 3 Juni 2016			LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>							
TERAKHIR PERBAIKAN : 2014			PANJANG TOTAL : 1650 m							
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang						6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran				
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	38,00 m <sup>2</sup> L				22,54 m <sup>2</sup> L					
					17,16 m <sup>2</sup> L					
TOTAL	L	38,00 m <sup>2</sup>			39,70 m <sup>2</sup>					
	M									
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
1	L	5,429		27						
5	L	5,671		12						
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)							39			
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)							29			
									PCI = 100 - CDV = 100 - 29 = 71	
									KONDISI :  SANGAT BAIK (VERY GOOD)	

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN	: Yos Sudarso				PANJANG SEGMENT	: 100 m				
SEGMENT	: 0+900 s/d 1+000				LEBAR SEGMENT	: 7 m				
HARI/TANGGAL SURVEI	: Jumat, 3 Juni 2016				LUAS SEGMENT	: 700 m <sup>2</sup>				
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2014				PANJANG TOTAL	: 1650 m				
<b>JENIS KERUSAKAN</b>					<b>SKETSA</b>					
1. Retak Buaya					6. Tambalan					
2. Keriting					7. Lubang					
3. Ambblas					8. Jembul					
4. Retak Pinggir					9. Retak Selip					
5. Retak Memanjang dan Melintang					10. Pelepasan Butiran					
<b>JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI</b>										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	14,20 m <sup>2</sup> M		16,00 m <sup>2</sup> M		5,06 m <sup>2</sup> L					
	23,46 m <sup>2</sup> H				3,30 m <sup>2</sup> L					
					1,60 m <sup>2</sup> L					
					22,00 m <sup>2</sup> L					
					15,30 m <sup>2</sup> M					
					5,40 m <sup>2</sup> L					
TOTAL	L				37,36 m <sup>2</sup>					
	M	14,20 m <sup>2</sup>		16,00 m <sup>2</sup>	15,30 m <sup>2</sup>					
	H	23,46 m <sup>2</sup>								
<b>PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)</b>										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI						
1	M	2,029	28	PCI = 100 - CDV = 100 - 53 = 47						
1	H	3,351	47							
3	M	2,286	11							
5	L	5,337	12							
5	M	2,186	14							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)				112	<b>KONDISI :</b>  <b>SEDANG (FAIR)</b>					
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)				53						

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
RUAS JALAN : Yos Sudarso		PANJANG SEGMENT : 100 m									
SEGMENT : 1+000 s/d 1+100		LEBAR SEGMENT : 7 m									
HARI/TANGGAL SURVEI : Jumat, 3 Juni 2016		LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>									
TERAKHIR PERBAIKAN : 2014		PANJANG TOTAL : 1650 m									
JENIS KERUSAKAN						SKETSA					
1. Retak Buaya		6. Tambalan									
2. Keriting		7. Lubang									
3. Amblas		8. Jembul									
4. Retak Pinggir		9. Retak Selip									
5. Retak Memanjang dan Melintang		10. Pelepasan Butiran									
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		7,70 m <sup>2</sup> M				15,84 m <sup>2</sup> M					
		7,00 m <sup>2</sup> L				4,80 m <sup>2</sup> L					
						19,52 m <sup>2</sup> L					
						22,00 m <sup>2</sup> L					
TOTAL		L	7,00 m <sup>2</sup>			46,32 m <sup>2</sup>					
		M	7,70 m <sup>2</sup>			15,84 m <sup>2</sup>					
		H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)											
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI  $  \begin{aligned}  \text{PCI} &= 100 - \text{CDV} \\  &= 100 - 33 \\  &= 67  \end{aligned}  $ KONDISI :  BAIK (GOOD)						
1	L	1,000	11								
1	M	1,100	22								
5	L	6,617	13								
5	M	2,263	14								
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)				60							
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)				33							

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN	: Yos Sudarso				PANJANG SEGMENT	: 100 m				
SEGMENT	: 1+100 s/d 1+200				LEBAR SEGMENT	: 7 m				
HARI/TANGGAL SURVEI	: Jumat, 3 Juni 2016				LUAS SEGMENT	: 700 m <sup>2</sup>				
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2014				PANJANG TOTAL	: 1650 m				
JENIS KERUSAKAN					SKETSA					
1. Retak Buaya					6. Tambalan					
2. Keriting					7. Lubang					
3. Ambblas					8. Jembul					
4. Retak Pinggir					9. Retak Selip					
5. Retak Memanjang dan Melintang					10. Pelepasan Butiran					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	15,87 m <sup>2</sup> L				31,46 m <sup>2</sup> H					
	1,54 m <sup>2</sup> L				4,51 m <sup>2</sup> L					
	25,20 m <sup>2</sup> H				12,00 m <sup>2</sup> L					
					25,92 m <sup>2</sup> H					
					15,95 m <sup>2</sup> M					
TOTAL	L	17,41 m <sup>2</sup>			16,51 m <sup>2</sup>					
	M				15,95 m <sup>2</sup>					
	H	25,20 m <sup>2</sup>			57,38 m <sup>2</sup>					
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI						
1	L	2,487	18	PCI = 100 - CDV = 100 - 77 = 23  KONDISI :  SANGAT JELEK (VERY POOR)						
1	H	3,600	48							
5	L	2,359	5							
5	M	2,279	14							
5	H	8,197	56							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			141							
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			77							

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High



SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
RUAS JALAN		: Yos Sudarso				PANJANG SEGMENT					: 100 m
SEGMENT		: 1+200 s/d 1+300				LEBAR SEGMENT					: 7 m
HARI/TANGGAL SURVEI		: Jumat, 3 Juni 2016				LUAS SEGMENT					: 700 m <sup>2</sup>
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2014				PANJANG TOTAL					: 1650 m
JENIS KERUSAKAN						SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang						6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	14,40	m <sup>2</sup>	L		10,45	m <sup>2</sup>	L				
	21,00	m <sup>2</sup>	L		28,80	m <sup>2</sup>	L				
TOTAL	L	35,40 m <sup>2</sup>			39,25 m <sup>2</sup>						
	M										
	H										
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)											
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI			
1		L		5,057		25					
5		L		5,607		12					
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)							37				
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)							27				
							PCI = 100 - CDV = 100 - 27 = 73				
							KONDISI :  SANGAT BAIK (VERY GOOD)				

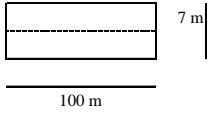
Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High



<b>SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN</b>											
RUAS JALAN		: Yos Sudarso				PANJANG SEGMENT					: 100 m
SEGMENT		: 1+400 s/d 1+500				LEBAR SEGMENT					: 7 m
HARI/TANGGAL SURVEI		: Jumat, 3 Juni 2016				LUAS SEGMENT					: 700 m <sup>2</sup>
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2014				PANJANG TOTAL					: 1650 m
JENIS KERUSAKAN						SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang						6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran					
											
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
					8,50 m <sup>2</sup> L						
					26,40 m <sup>2</sup> M						
					21,12 m <sup>2</sup> M						
					10,08 m <sup>2</sup> M						
					54,48 m <sup>2</sup> H						
					3,50 m <sup>2</sup> L						
TOTAL	L				12,00 m <sup>2</sup>						
	M				57,60 m <sup>2</sup>						
	H				54,48 m <sup>2</sup>						
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)											
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI			
5		L		1,714		4		PCI = 100 - CDV = 100 - 66 = 34			
5		M		8,229		28					
5		H		7,783		54					
								<b>KONDISI :</b>  <b>JELEK (POOR)</b>			
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						86					
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						66					

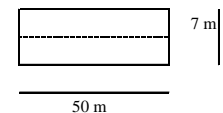
Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High



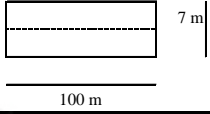
SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN : Yos Sudarso		PANJANG SEGMENT : 50 m								
SEGMENT : 1+600 s/d 1+650		LEBAR SEGMENT : 7 m								
HARI/TANGGAL SURVEI : Jumat, 3 Juni 2016		LUAS SEGMENT : 350 m <sup>2</sup>								
TERAKHIR PERBAIKAN : 2014		PANJANG TOTAL : 1650 m								
<b>JENIS KERUSAKAN</b>					<b>SKETSA</b>					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
<b>JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI</b>										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		18,90 m <sup>2</sup> M			8,40 m <sup>2</sup> L					
					41,40 m <sup>2</sup> H					
					11,84 m <sup>2</sup> M					
					8,40 m <sup>2</sup> L					
TOTAL	L				16,80 m <sup>2</sup>					
	M		18,90 m <sup>2</sup>		11,84 m <sup>2</sup>					
	H				41,40 m <sup>2</sup>					
<b>PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)</b>										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE		NILAI PCI				
2		M	2,700	24		PCI = 100 - CDV = 100 - 53 = 47  <b>KONDISI :</b>  <b>SEDANG (FAIR)</b>				
5		L	2,400	6						
5		M	1,691	12						
5		H	5,914	52						
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)				94						
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)				53						

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

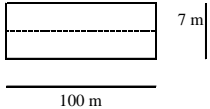
## NILAI PAVEMENT CONDITON INDEX (PCI)

NO	STA	TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)	CORRECTED DEDUCT VALUE	NILAI PCI (100-CDV)	KONDISI
1	0+000 s/d 0+100	105	60	40	SEDANG (FAIR)
2	0+100 s/d 0+200	85	48	52	SEDANG (FAIR)
3	0+200 s/d 0+300	84	54	46	SEDANG (FAIR)
4	0+300 s/d 0+400	93	60	40	SEDANG (FAIR)
5	0+400 s/d 0+500	105	63	37	JELEK (POOR)
6	0+500 s/d 0+600	97	62	38	JELEK (POOR)
7	0+600 s/d 0+700	70	52	48	SEDANG (FAIR)
8	0+700 s/d 0+800	66	43	57	BAIK (GOOD)
9	0+800 s/d 0+900	39	29	71	SANGAT BAIK (VERY GOOD)
10	0+900 s/d 1+000	112	53	47	SEDANG (FAIR)
11	1+000 s/d 1+100	60	33	67	BAIK (GOOD)
12	1+100 s/d 1+200	141	77	23	SANGAT JELEK (VERY POOR)
13	1+200 s/d 1+300	37	27	73	SANGAT BAIK (VERY GOOD)
14	1+300 s/d 1+400	101	57	43	SEDANG (FAIR)
15	1+400 s/d 1+500	86	66	34	JELEK (POOR)
16	1+500 s/d 1+600	107	57	43	SEDANG (FAIR)
17	1+600 s/d 1+650	47	53	47	SEDANG (FAIR)
<b>TOTAL NILAI PCI</b>				<b>806</b>	
<b>NILAI PCI</b>				<b>47,41 SEDANG (FAIR)</b>	

6. Jalan Wolter Monginsidi (2014)

SURVEI KERUSAKAN JALAN										
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN	: Wolter Monginsidi					PANJANG SEGMENT	: 100 m			
SEGMENT	: 0+000 s/d 0+100					LEBAR SEGMENT	: 7 m			
HARI/TANGGAL SURVEI	: Senin, 6 Juni 2016					LUAS SEGMENT	: 700 m <sup>2</sup>			
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2014					PANJANG TOTAL	: 2200 m			
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	14,10 m <sup>2</sup> L		6,30 m <sup>2</sup> H		12,48 m <sup>2</sup> L					
	13,30 m <sup>2</sup> L		13,20 m <sup>2</sup> L		3,60 m <sup>2</sup> L					
			10,20 m <sup>2</sup> M		8,51 m <sup>2</sup> L					
					12,80 m <sup>2</sup> M					
					10,40 m <sup>2</sup> M					
					4,80 m <sup>2</sup> L					
TOTAL	L		27,40 m <sup>2</sup>		13,20 m <sup>2</sup>		29,39 m <sup>2</sup>			
	M				10,20 m <sup>2</sup>		23,20 m <sup>2</sup>			
	H				6,30 m <sup>2</sup>					
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI					
1		L	3,914	22	$PCI = 100 - CDV$ $= 100 - 41$ $= 59$ <p style="text-align: center;"><b>KONDISI :</b> <b>BAIK (GOOD)</b></p>					
3		L	1,886	5						
3		M	1,457	9						
3		H	0,900	16						
5		L	4,199	9						
5		M	3,314	18						
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)				79						
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)				41						

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN										
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN	: Wolter Monginsidi			PANJANG SEGMENT			: 100 m			
SEGMENT	: 0+100 s/d 0+200			LEBAR SEGMENT			: 7 m			
HARI/TANGGAL SURVEI	: Senin, 6 Juni 2016			LUAS SEGMENT			: 700 m <sup>2</sup>			
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2014			PANJANG TOTAL			: 2200 m			
JENIS KERUSAKAN					SKETSA					
1. Retak Buaya					6. Tambalan					
2. Keriting					7. Lubang					
3. Amblas					8. Jembul					
4. Retak Pinggir					9. Retak Selip					
5. Retak Memanjang dan Melintang					10. Pelepasan Butiran					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		26,40 m <sup>2</sup> H	6,40 m <sup>2</sup> L		30,08 m <sup>2</sup> H					
		8,40 m <sup>2</sup> L			5,40 m <sup>2</sup> L					
		10,80 m <sup>2</sup> L			6,80 m <sup>2</sup> L					
		6,30 m <sup>2</sup> L			10,80 m <sup>2</sup> L					
TOTAL	L	25,50 m <sup>2</sup>	6,40 m <sup>2</sup>		23,00 m <sup>2</sup>					
	M									
	H	26,40 m <sup>2</sup>			30,08 m <sup>2</sup>					
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI  $  \begin{aligned}  \text{PCI} &= 100 - \text{CDV} \\  &= 100 - 47 \\  &= 53  \end{aligned}  $ KONDISI :  <b>SEDANG (FAIR)</b>						
2	L	3,643	6							
2	H	3,771	28							
3	L	0,914	4							
5	L	3,286	7							
5	H	4,297	40							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			85							
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			47							

Keterangan :

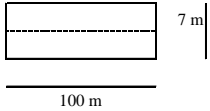
L : Low

M : Medium

H : High





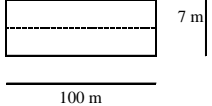
SURVEI KERUSAKAN JALAN											
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
RUAS JALAN	: Wolter Monginsidi			PANJANG SEGMENT	: 100 m						
SEGMENT	: 0+300 s/d 0+400			LEBAR SEGMENT	: 7 m						
HARI/TANGGAL SURVEI	: Senin, 6 Juni 2016			LUAS SEGMENT	: 700 m <sup>2</sup>						
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2014			PANJANG TOTAL	: 2200 m						
JENIS KERUSAKAN					SKETSA						
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang					6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran						
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
		9,18 m <sup>2</sup> L	6,20 m <sup>2</sup> M		5,60 m <sup>2</sup> L						
		8,50 m <sup>2</sup> L	11,85 m <sup>2</sup> M		46,20 m <sup>2</sup> M						
					3,60 m <sup>2</sup> L						
					12,60 m <sup>2</sup> M						
TOTAL	L	17,68 m <sup>2</sup>			9,20 m <sup>2</sup>						
	M		18,05 m <sup>2</sup>		58,80 m <sup>2</sup>						
	H										
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)											
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI							
2	L	2,526	4	$  \begin{aligned}  \text{PCI} &= 100 - \text{CDV} \\  &= 100 - 37 \\  &= 63  \end{aligned}  $							
3	M	2,579	12								
5	L	1,314	3								
5	M	8,400	29								
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			48								
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			37								

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

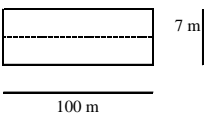
<b>SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN</b>										
RUAS JALAN : Wolter Monginsidi				PANJANG SEGMENT : 100 m						
SEGMENT : 0+400 s/d 0+500				LEBAR SEGMENT : 7 m						
HARI/TANGGAL SURVEI : Senin, 6 Juni 2016				LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>						
TERAKHIR PERBAIKAN : 2014				PANJANG TOTAL : 2200 m						
<b>JENIS KERUSAKAN</b>					<b>SKETSA</b>					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang					6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran					
<b>JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI</b>										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		23,76 m <sup>2</sup> H	36,20 m <sup>2</sup> H		6,60 m <sup>2</sup> L					
			22,50 m <sup>2</sup> H		14,85 m <sup>2</sup> L					
					11,20 m <sup>2</sup> L					
TOTAL	L				32,65 m <sup>2</sup>					
	M									
	H	23,76 m <sup>2</sup>	58,70 m <sup>2</sup>							
<b>PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)</b>										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
2		H		3,394		46		$  \begin{aligned}  \text{PCI} &= 100 - \text{CDV} \\  &= 100 - 61 \\  &= 39  \end{aligned}  $	<b>KONDISI :</b>  <b>JELEK (POOR)</b>	
3		H		8,386		40				
5		L		4,664		10				
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						96				
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						61				

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

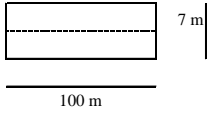
SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
RUAS JALAN		: Wolter Monginsidi				PANJANG SEGMENT		: 100 m			
SEGMENT		: 0+500 s/d 0+600				LEBAR SEGMENT		: 7 m			
HARI/TANGGAL SURVEI		: Senin, 6 Juni 2016				LUAS SEGMENT		: 700 m <sup>2</sup>			
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2014				PANJANG TOTAL		: 2200 m			
JENIS KERUSAKAN						SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran											
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		14,60 m <sup>2</sup> M	20,46 m <sup>2</sup> M			20,00 m <sup>2</sup> M					
			50,22 m <sup>2</sup> H			5,40 m <sup>2</sup> L					
			2,20 m <sup>2</sup> L			5,22 m <sup>2</sup> L					
TOTAL		L		2,20 m <sup>2</sup>		10,62 m <sup>2</sup>					
		M	14,60 m <sup>2</sup>	20,46 m <sup>2</sup>		20,00 m <sup>2</sup>					
		H		50,22 m <sup>2</sup>							
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)											
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI			
1		M		2,086		28					PCI = 100 - CDV = 100 - 73 = 27  <b>KONDISI : JELEK (POOR)</b>
2		L		0,314		1					
2		M		2,923		25					
2		H		7,174		56					
5		L		1,517		3					
5		M		2,857		16					
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						129					
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						73					

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN														
RUAS JALAN	: Wolter Monginsidi				PANJANG SEGMENT	: 100 m								
SEGMENT	: 0+600 s/d 0+700				LEBAR SEGMENT	: 7 m								
HARI/TANGGAL SURVEI	: Senin, 6 Juni 2016				LUAS SEGMENT	: 700 m <sup>2</sup>								
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2014				PANJANG TOTAL	: 2200 m								
JENIS KERUSAKAN					SKETSA									
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang					6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran									
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10				
	5,80 m <sup>2</sup> L	22,60 m <sup>2</sup> M												
	5,75 m <sup>2</sup> L													
	8,10 m <sup>2</sup> L													
TOTAL	L	19,65 m <sup>2</sup>												
	M		22,60 m <sup>2</sup>											
	H													
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)														
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI										
1	L	2,807	19	PCI = 100 - CDV = 100 - 33 = 67  <b>KONDISI :</b>  <b>BAIK (GOOD)</b>										
2	M	3,229	26											
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			45											
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			33											

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

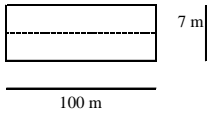
SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN	: Wolter Monginsidi				PANJANG SEGMENT	: 100 m				
SEGMENT	: 0+700 s/d 0+800				LEBAR SEGMENT	: 7 m				
HARI/TANGGAL SURVEI	: Senin, 6 Juni 2016				LUAS SEGMENT	: 700 m <sup>2</sup>				
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2014				PANJANG TOTAL	: 2200 m				
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya					6. Tambalan					
2. Keriting					7. Lubang					
3. Amblas					8. Jembul					
4. Retak Pinggir					9. Retak Selip					
5. Retak Memanjang dan Melintang					10. Pelepasan Butiran					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	16,40 m <sup>2</sup> M	13,20 m <sup>2</sup> M			5,67 m <sup>2</sup> L					
	14,64 m <sup>2</sup> M				7,48 m <sup>2</sup> L					
	6,60 m <sup>2</sup> L				12,00 m <sup>2</sup> L					
TOTAL	L	6,60 m <sup>2</sup>			25,15 m <sup>2</sup>					
	M	31,04 m <sup>2</sup>	13,20 m <sup>2</sup>							
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI						
1	L	0,943	10	PCI = 100 - CDV = 100 - 43 = 57  KONDISI :  BAIK (GOOD)						
1	M	4,434	37							
2	M	1,886	21							
5	L	3,593	8							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			76							
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			43							

Keterangan :

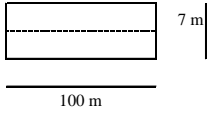
L : Low

M : Medium

H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN												
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN												
RUAS JALAN : Wolter Monginsidi			PANJANG SEGMENT : 100 m									
SEGMENT : 0+800 s/d 0+900			LEBAR SEGMENT : 7 m									
HARI/TANGGAL SURVEI : Senin, 6 Juni 2016			LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>									
TERAKHIR PERBAIKAN : 2014			PANJANG TOTAL : 2200 m									
JENIS KERUSAKAN						SKETSA						
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang						6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran						
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
	9,60 m <sup>2</sup> L				9,10 m <sup>2</sup> L							
	23,80 m <sup>2</sup> H				18,20 m <sup>2</sup> M							
	6,24 m <sup>2</sup> L											
TOTAL												
L	15,84 m <sup>2</sup>				9,10 m <sup>2</sup>							
M					18,20 m <sup>2</sup>							
H	23,80 m <sup>2</sup>											
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)												
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI								
1	L	2,263	17	PCI = 100 - CDV = 100 - 54 = 46  <b>KONDISI :</b>  <b>SEDANG (FAIR)</b>								
1	H	3,400	48									
5	L	1,300	3									
5	M	2,600	16									
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			84									
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			54									

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

<b>SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN</b>										
RUAS JALAN : Wolter Monginsidi			PANJANG SEGMENT : 100 m							
SEGMENT : 0+900 s/d 1+000			LEBAR SEGMENT : 7 m							
HARI/TANGGAL SURVEI : Senin, 6 Juni 2016			LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>							
TERAKHIR PERBAIKAN : 2014			PANJANG TOTAL : 2200 m							
<b>JENIS KERUSAKAN</b>						<b>SKETSA</b>				
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
<b>JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI</b>										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	4,80 m <sup>2</sup> L				14,28 m <sup>2</sup> H					
	22,10 m <sup>2</sup> H				22,12 m <sup>2</sup> M					
	17,10 m <sup>2</sup> M									
<b>TOTAL</b>	L 4,80 m <sup>2</sup>				22,12 m <sup>2</sup>					
	M 17,10 m <sup>2</sup>				14,28 m <sup>2</sup>					
	H 22,10 m <sup>2</sup>									
<b>PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)</b>										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE		NILAI PCI  PCI = 100 - CDV = 100 - 67 = 33  <b>KONDISI :</b>  <b>JELEK (POOR)</b>					
1	L	0,686	8							
1	M	2,443	30							
1	H	3,157	46							
5	M	3,160	17							
5	H	2,040	27							
<b>TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)</b>			128							
<b>CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)</b>			67							

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High



SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN : Wolter Monginsidi			PANJANG SEGMENT : 100 m							
SEGMENT : 1+000 s/d 1+100			LEBAR SEGMENT : 7 m							
HARI/TANGGAL SURVEI : Senin, 6 Juni 2016			LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>							
TERAKHIR PERBAIKAN : 2014			PANJANG TOTAL : 2200 m							
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	7,80 m <sup>2</sup> L	10,81 m <sup>2</sup> L			16,47 m <sup>2</sup> M					
	18,30 m <sup>2</sup> M	41,60 m <sup>2</sup> H			15,40 m <sup>2</sup> M					
TOTAL	L	7,80 m <sup>2</sup>	10,81 m <sup>2</sup>			31,87 m <sup>2</sup>				
	M	18,30 m <sup>2</sup>	41,60 m <sup>2</sup>							
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
1	L	1,114	11	PCI = 100 - CDV = 100 - 57 = 43  <b>KONDISI :</b>  <b>SEDANG (FAIR)</b>						
1	M	2,614	31							
2	L	1,544	3							
2	M	5,943	34							
5	M	4,553	21							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						100				
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						57				

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN		: Wolter Monginsidi				PANJANG SEGMENT				: 100 m
SEGMENT		: 1+100 s/d 1+200				LEBAR SEGMENT				: 7 m
HARI/TANGGAL SURVEI		: Senin, 6 Juni 2016				LUAS SEGMENT				: 700 m <sup>2</sup>
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2014				PANJANG TOTAL				: 2200 m
JENIS KERUSAKAN					SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang					6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	16,66 m <sup>2</sup> M		2,04 m <sup>2</sup> L		5,94 m <sup>2</sup> L					
	20,00 m <sup>2</sup> L		9,80 m <sup>2</sup> L		18,36 m <sup>2</sup> M					
	13,28 m <sup>2</sup> M		24,00 m <sup>2</sup> L							
TOTAL	L	20,00 m <sup>2</sup>		35,84 m <sup>2</sup>		5,94 m <sup>2</sup>				
	M	29,94 m <sup>2</sup>				18,36 m <sup>2</sup>				
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
1		L		2,857		19		PCI = 100 - CDV = 100 - 47 = 53  <b>KONDISI :</b>  <b>SEDANG (FAIR)</b>		
1		M		4,277		36				
3		L		5,120		10				
5		L		0,849		1				
5		M		2,623		16				
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						82				
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						47				

Keterangan :

L : Low

M : Medium

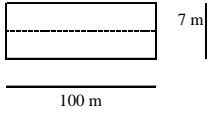
H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
RUAS JALAN		: Wolter Monginsidi					PANJANG SEGMENT				: 100 m
SEGMENT		: 1+200 s/d 1+300					LEBAR SEGMENT				: 7 m
HARI/TANGGAL SURVEI		: Senin, 6 Juni 2016					LUAS SEGMENT				: 700 m <sup>2</sup>
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2014					PANJANG TOTAL				: 2200 m
JENIS KERUSAKAN						SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang						6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	16,10 m <sup>2</sup> M		7,00 m <sup>2</sup> L		5,50 m <sup>2</sup> L						
	1,80 m <sup>2</sup> L		8,20 m <sup>2</sup> L		16,72 m <sup>2</sup> L						
TOTAL	L	1,80 m <sup>2</sup>		15,20 m <sup>2</sup>		22,22 m <sup>2</sup>					
	M	16,10 m <sup>2</sup>									
	H										
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)											
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI			
1		L		0,257		4					
1		M		2,300		30					
3		L		2,171		5					
5		L		3,174		7					
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						46		PCI = 100 - CDV = 100 - 34 = 66  <b>KONDISI :</b>  <b>BAIK (GOOD)</b>			
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						34					

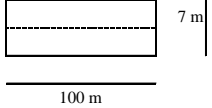
Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

<b>SURVEI KERUSAKAN JALAN</b>										
<b>CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN</b>										
RUAS JALAN : Wolter Monginsidi			PANJANG SEGMENT : 100 m							
SEGMENT : 1+300 s/d 1+400			LEBAR SEGMENT : 7 m							
HARI/TANGGAL SURVEI : Senin, 6 Juni 2016			LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>							
TERAKHIR PERBAIKAN : 2014			PANJANG TOTAL : 2200 m							
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang										
6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	7,20 m <sup>2</sup> L		7,99 m <sup>2</sup> L		23,40 m <sup>2</sup> M					
	7,83 m <sup>2</sup> L		16,94 m <sup>2</sup> M		32,80 m <sup>2</sup> H					
	11,00 m <sup>2</sup> L				9,87 m <sup>2</sup> L					
<b>TOTAL</b>	L	26,03 m <sup>2</sup>		7,99 m <sup>2</sup>		9,87 m <sup>2</sup>				
	M			16,94 m <sup>2</sup>		23,40 m <sup>2</sup>				
	H					32,80 m <sup>2</sup>				
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
1		L		3,719		22				
3		L		1,141		4				
3		M		2,420		12				
5		L		1,410		3				
5		M		3,343		18				
5		H		4,686		41				
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						100				
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						57				

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN	: Wolter Monginsidi				PANJANG SEGMENT	: 100 m				
SEGMENT	: 1+400 s/d 1+500				LEBAR SEGMENT	: 7 m				
HARI/TANGGAL SURVEI	: Senin, 6 Juni 2016				LUAS SEGMENT	: 700 m <sup>2</sup>				
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2014				PANJANG TOTAL	: 2200 m				
JENIS KERUSAKAN					SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang					6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	9,00 m <sup>2</sup> L	26,00 m <sup>2</sup> L			5,94 m <sup>2</sup> L					
					12,20 m <sup>2</sup> M					
					15,50 m <sup>2</sup> M					
					14,56 m <sup>2</sup> M					
TOTAL	L	9,00 m <sup>2</sup>	26,00 m <sup>2</sup>			5,94 m <sup>2</sup>				
	M					42,26 m <sup>2</sup>				
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI						
1	L	1,286	12	PCI = 100 - CDV = 100 - 27 = 73  <b>KONDISI :</b>  <b>SANGAT BAIK (VERY GOOD)</b>						
2	L	3,714	6							
5	L	0,849	1							
5	M	6,037	24							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			43							
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			27							

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

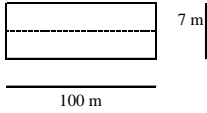
SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN	: Wolter Monginsidi			PANJANG SEGMENT			: 100 m			
SEGMENT	: 1+500 s/d 1+600			LEBAR SEGMENT			: 7 m			
HARI/TANGGAL SURVEI	: Senin, 6 Juni 2016			LUAS SEGMENT			: 700 m <sup>2</sup>			
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2014			PANJANG TOTAL			: 2200 m			
JENIS KERUSAKAN					SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang					6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI					SKETSA					
										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	7,70 m <sup>2</sup> L		28,60 m <sup>2</sup> H		10,45 m <sup>2</sup> M					
	12,07 m <sup>2</sup> L				8,20 m <sup>2</sup> L					
					5,60 m <sup>2</sup> L					
					18,60 m <sup>2</sup> M					
					8,00 m <sup>2</sup> L					
					9,36 m <sup>2</sup> L					
TOTAL	L	19,77 m <sup>2</sup>			31,16 m <sup>2</sup>					
	M				29,05 m <sup>2</sup>					
	H	28,60 m <sup>2</sup>								
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI						
1	L	2,824	19	PCI = 100 - CDV = 100 - 43 = 57  <b>KONDISI :</b>  <b>BAIK (GOOD)</b>						
3	H	4,086	26							
5	L	4,451	10							
5	M	4,150	20							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			75							
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			43							

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

<b>SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN</b>											
RUAS JALAN	: Wolter Monginsidi				PANJANG SEGMENT		: 100 m				
SEGMENT	: 1+600 s/d 1+700				LEBAR SEGMENT		: 7 m				
HARI/TANGGAL SURVEI	: Senin, 6 Juni 2016				LUAS SEGMENT		: 700 m <sup>2</sup>				
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2014				PANJANG TOTAL		: 2200 m				
JENIS KERUSAKAN						SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang						6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran					
											
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	8,82 m <sup>2</sup> L				12,00 m <sup>2</sup> L						
	28,60 m <sup>2</sup> H				2,31 m <sup>2</sup> L						
	25,76 m <sup>2</sup> L										
TOTAL	L	34,58 m <sup>2</sup>				14,31 m <sup>2</sup>					
	M										
	H	28,60 m <sup>2</sup>									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)											
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI				
1	L	4,940		25							
1	H	4,086		50		PCI = 100 - CDV = 100 - 57 = 43					
5	L	2,044		5							
										<b>KONDISI :</b>  <b>SEDANG (FAIR)</b>	
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)					80						
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)					57						

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN	: Wolter Monginsidi				PANJANG SEGMENT	: 100 m				
SEGMENT	: 1+700 s/d 1+800				LEBAR SEGMENT	: 7 m				
HARI/TANGGAL SURVEI	: Senin, 6 Juni 2016				LUAS SEGMENT	: 700 m <sup>2</sup>				
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2014				PANJANG TOTAL	: 2200 m				
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	20,40 m <sup>2</sup> M	6,72 m <sup>2</sup> L			6,15 m <sup>2</sup> L					
	10,80 m <sup>2</sup> L	17,00 m <sup>2</sup> M			9,00 m <sup>2</sup> L					
		3,63 m <sup>2</sup> L								
TOTAL	L	10,80 m <sup>2</sup>	10,35 m <sup>2</sup>			15,15 m <sup>2</sup>				
	M	20,40 m <sup>2</sup>	17,00 m <sup>2</sup>							
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI						
1	L	1,543	14	PCI = 100 - CDV = 100 - 49 = 51  <b>KONDISI :</b>  <b>SEDANG (FAIR)</b>						
1	M	2,914	32							
2	L	1,479	3							
2	M	2,429	23							
5	L	2,164	5							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			77							
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			49							

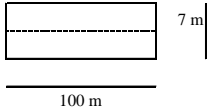
Keterangan :

L : Low

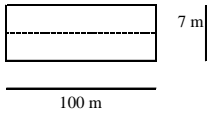
M : Medium

H : High



SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
RUAS JALAN		: Wolter Monginsidi				PANJANG SEGMENT					: 100 m
SEGMENT		: 1+800 s/d 1+900				LEBAR SEGMENT					: 7 m
HARI/TANGGAL SURVEI		: Senin, 6 Juni 2016				LUAS SEGMENT					: 700 m <sup>2</sup>
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2014				PANJANG TOTAL					: 2200 m
JENIS KERUSAKAN						SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang						6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran					
											
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	13,40	m <sup>2</sup>	M		14,08	m <sup>2</sup>	M				
	20,20	m <sup>2</sup>	M		17,10	m <sup>2</sup>	M				
TOTAL	L										
	M	33,60				31,18					
	H										
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)											
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI			
1		M		4,800		38					
5		M		4,454		20					
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						58		PCI = 100 - CDV = 100 - 43 = 57  <b>KONDISI :</b>  <b>BAIK (GOOD)</b>			
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						43					

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN	: Wolter Monginsidi					PANJANG SEGMENT	: 100 m			
SEGMENT	: 1+900 s/d 2+000					LEBAR SEGMENT	: 7 m			
HARI/TANGGAL SURVEI	: Senin, 6 Juni 2016					LUAS SEGMENT	: 700 m <sup>2</sup>			
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2014					PANJANG TOTAL	: 2200 m			
JENIS KERUSAKAN							SKETSA			
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang			6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran							
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	6,60 m <sup>2</sup> L	6,30 m <sup>2</sup> L			15,20 m <sup>2</sup> M					
	7,65 m <sup>2</sup> L	2,61 m <sup>2</sup> L								
	1,85 m <sup>2</sup> L									
	6,40 m <sup>2</sup> L									
TOTAL	L	22,50 m <sup>2</sup>	8,91 m <sup>2</sup>							
	M				15,20 m <sup>2</sup>					
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
	JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI					
	1	L	3,214	20	PCI = 100 - CDV = 100 - 27 = 73	KONDISI :  SANGAT BAIK (VERY GOOD)				
	2	L	1,273	2						
	5	M	2,171	14						
	TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)				36					
	CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)				27					

**Keterangan :**  
**L** : Low  
**M** : Medium  
**H** : High



SURVEI KERUSAKAN JALAN																
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN																
RUAS JALAN : Wolter Monginsidi			PANJANG SEGMENT : 100 m													
SEGMENT : 2+100 s/d 2+200			LEBAR SEGMENT : 7 m													
HARI/TANGGAL SURVEI : Senin, 6 Juni 2016			LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>													
TERAKHIR PERBAIKAN : 2014			PANJANG TOTAL : 2200 m													
JENIS KERUSAKAN						SKETSA										
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang						6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						
	20,00 m <sup>2</sup> H	8,19 m <sup>2</sup> L			12,00 m <sup>2</sup> M											
					9,87 m <sup>2</sup> L											
					6,20 m <sup>2</sup> L											
					11,80 m <sup>2</sup> M											
					9,00 m <sup>2</sup> L											
TOTAL	L	8,19 m <sup>2</sup>			25,07 m <sup>2</sup>											
	M				23,80 m <sup>2</sup>											
	H	20,00 m <sup>2</sup>														
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)																
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI								
1		H		2,857		45					PCI = 100 - CDV = 100 - 47 = 53					
2		L		1,170		2										
5		L		3,581		8										
5		M		3,400		18										
								<b>KONDISI :</b>  <b>SEDANG (FAIR)</b>								
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						73										
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						47										

Keterangan :

L : Low

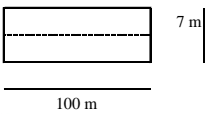
M : Medium

H : High

## NILAI PAVEMENT CONDITON INDEX (PCI)

NO	STA	TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)	CORRECTED DEDUCT VALUE	NILAI PCI (100-CDV)	KONDISI
1	0+000 s/d 0+100	79	41	59	BAIK (GOOD)
2	0+100 s/d 0+200	85	47	53	SEDANG (FAIR)
3	0+200 s/d 0+300	85	55	45	SEDANG (FAIR)
4	0+300 s/d 0+400	48	37	63	BAIK (GOOD)
5	0+400 s/d 0+500	96	61	39	JELEK (POOR)
6	0+500 s/d 0+600	129	73	27	JELEK (POOR)
7	0+600 s/d 0+700	45	33	67	BAIK (GOOD)
8	0+700 s/d 0+800	76	43	57	BAIK (GOOD)
9	0+800 s/d 0+900	84	54	46	SEDANG (FAIR)
10	0+900 s/d 1+000	128	67	33	JELEK (POOR)
11	1+000 s/d 1+100	100	57	43	SEDANG (FAIR)
12	1+100 s/d 1+200	82	47	53	SEDANG (FAIR)
13	1+200 s/d 1+300	46	34	66	BAIK (GOOD)
14	1+300 s/d 1+400	100	57	43	SEDANG (FAIR)
15	1+400 s/d 1+500	43	27	73	SANGAT BAIK (VERY GOOD)
16	1+500 s/d 1+600	75	43	57	BAIK (GOOD)
17	1+600 s/d 1+700	80	57	43	SEDANG (FAIR)
18	1+700 s/d 1+800	77	49	51	SEDANG (FAIR)
19	1+800 s/d 1+900	58	43	57	BAIK (GOOD)
20	1+900 s/d 2+000	36	27	73	SANGAT BAIK (VERY GOOD)
21	2+000 s/d 2+100	53	33	67	BAIK (GOOD)
22	2+100 s/d 2+200	73	47	53	SEDANG (FAIR)
<b>TOTAL NILAI PCI</b>				<b>1168</b>	
<b>NILAI PCI</b>				<b>53,09</b>	<b>SEDANG (FAIR)</b>

## 7. Jalan Dr. Soebandi (2015)

SURVEI KERUSAKAN JALAN										
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN	: Dr. Soebandi			PANJANG SEGMENT			: 100 m			
SEGMENT	: 0+000 s/d 0+100			LEBAR SEGMENT			: 7 m			
HARI/TANGGAL SURVEI	: Sabtu, 21 Mei 2016			LUAS SEGMENT			: 700 m <sup>2</sup>			
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2015			PANJANG TOTAL			: 259 m			
JENIS KERUSAKAN					SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang					6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran					
										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	4,90 m <sup>2</sup> L		3,20 m <sup>2</sup> L	0,30 m <sup>2</sup> L	20,00 m <sup>2</sup> L	1,50 m <sup>2</sup> L				16,65 m <sup>2</sup> L
					9,00 m <sup>2</sup> L	23,40 m <sup>2</sup> L				
					1,47 m <sup>2</sup> L					
TOTAL	L		3,20 m <sup>2</sup>	0,30 m <sup>2</sup>	30,47 m <sup>2</sup>	24,90 m <sup>2</sup>				16,65 m <sup>2</sup>
	M									
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI						
1	L	0,700	8	PCI = 100 - CDV = 100 - 17 = 83						
3	L	0,457	4							
4	L	0,043	0							
5	L	4,353	10							
6	L	3,557	7							
10	L	2,379	2							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)				31						
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)				17						
				KONDISI : SANGAT BAIK (VERY GOOD)						

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN		: Dr. Soebandi				PANJANG SEGMENT				: 100 m
SEGMENT		: 0+100 s/d 0+200				LEBAR SEGMENT				: 7 m
HARI/TANGGAL SURVEI		: Sabtu, 21 Mei 2016				LUAS SEGMENT				: 700 m <sup>2</sup>
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2015				PANJANG TOTAL				: 259 m
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	15,60 m <sup>2</sup> L				12,6 m <sup>2</sup> L		0,09 m <sup>2</sup> L			5,40 m <sup>2</sup> L
	1,00 m <sup>2</sup> L						0,12 m <sup>2</sup> L			
	0,45 m <sup>2</sup> L						0,25 m <sup>2</sup> L			
	5,10 m <sup>2</sup> L									
TOTAL	L	22,15 m <sup>2</sup>			12,6 m <sup>2</sup>		0,46 m <sup>2</sup>			5,40 m <sup>2</sup>
	M									
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
1	L	3,164	20							
5	L	1,800	4							
7	L	0,066	15							
10	L	0,771	2							
								PCI = 100 - CDV = 100 - 30 = 70  KONDISI :  SANGAT BAIK (VERY GOOD)		
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)		41								
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)		30								

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

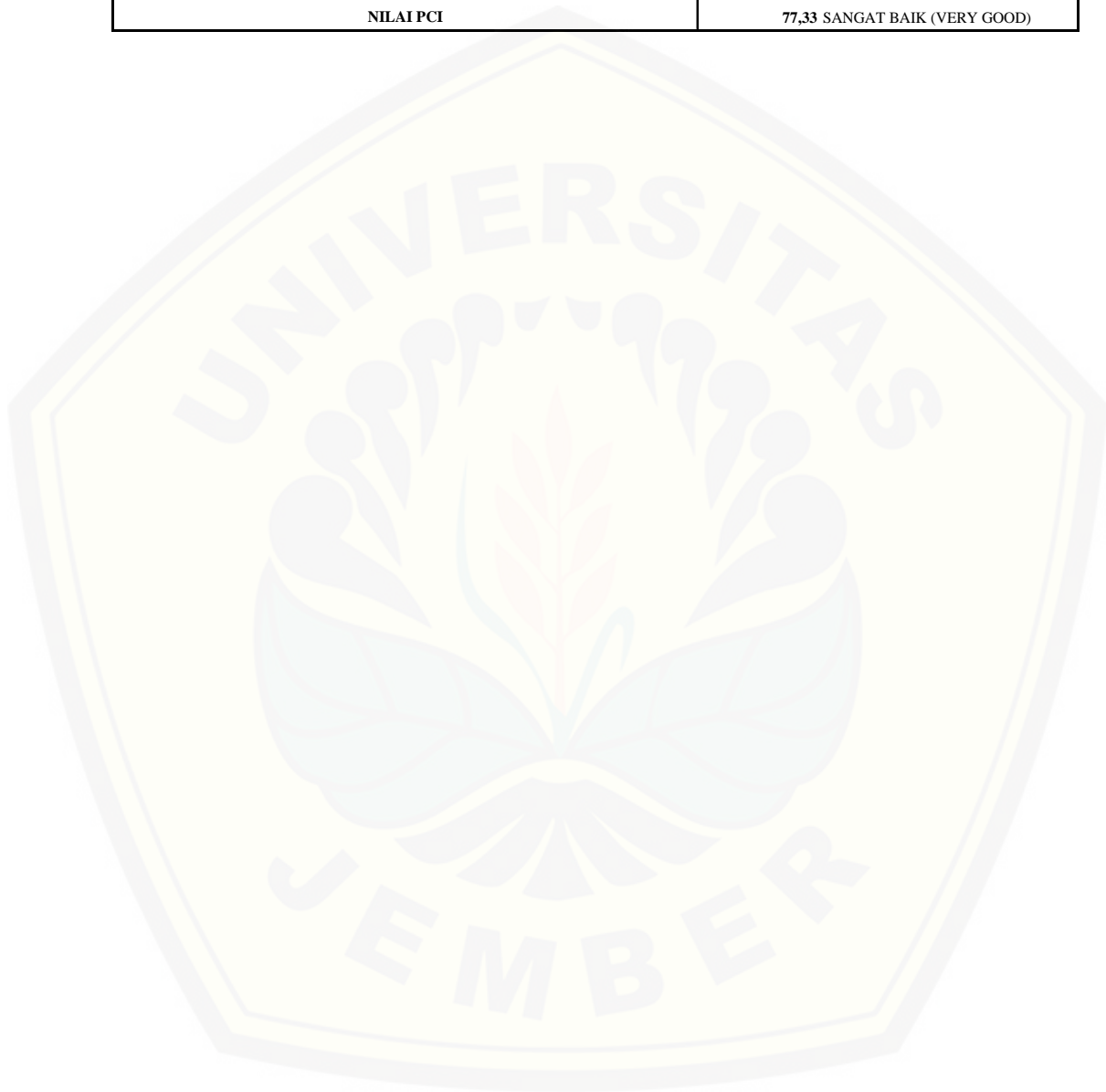
<b>SURVEI KERUSAKAN JALAN</b>										
<b>CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN</b>										
RUAS JALAN		: Dr. Soebandi				PANJANG SEGMENT				: 59 m
SEGMENT		: 0+200 s/d 0+259				LEBAR SEGMENT				: 7 m
HARI/TANGGAL SURVEI		: Sabtu, 21 Mei 2016				LUAS SEGMENT				: 413 m <sup>2</sup>
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2015				PANJANG TOTAL				: 259 m
<b>JENIS KERUSAKAN</b>						<b>SKETSA</b>				
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
<b>JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI</b>										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	6,20 m <sup>2</sup> L	7,48 m <sup>2</sup> L		0,63 m <sup>2</sup> L	3,50 m <sup>2</sup> L					
		0,40 m <sup>2</sup> L			1,60 m <sup>2</sup> L					
<b>TOTAL</b>	L	6,20 m <sup>2</sup>	7,88 m <sup>2</sup>		0,63 m <sup>2</sup>	5,10 m <sup>2</sup>				
	M									
	H									
<b>PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)</b>										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
1	L	1,501	14							
2	L	1,908	4							
4	L	0,153	1							
5	L	1,235	2,5							
								PCI = 100 - CDV = 100 - 21 = 79  <b>KONDISI :</b>  <b>SANGAT BAIK (VERY GOOD)</b>		
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						21,5				
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						21				

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

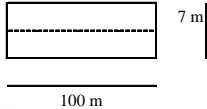


## NILAI PAVEMENT CONDITON INDEX (PCI)

NO	STA	TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)	CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)	NILAI PCI (100-CDV)	KONDISI
1	0+000 s/d 0+100	31	17	83	SANGAT BAIK (VERY GOOD)
2	0+100 s/d 0+200	41	30	70	SANGAT BAIK (VERY GOOD)
3	0+200 s/d 0+259	21,5	21	79	SANGAT BAIK (VERY GOOD)
TOTAL NILAI PCI NILAI PCI				232	77,33 SANGAT BAIK (VERY GOOD)



## 8. Jalan Wolter Monginsidi (2015)

SURVEI KERUSAKAN JALAN											
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
RUAS JALAN	: Wolter Monginsidi			PANJANG SEGMENT	: 100 m						
SEGMENT	: 0+000 s/d 0+100			LEBAR SEGMENT	: 7 m						
HARI/TANGGAL SURVEI	: Senin, 6 Juni 2016			LUAS SEGMENT	: 700 m <sup>2</sup>						
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2015			PANJANG TOTAL	: 1018 m						
<b>JENIS KERUSAKAN</b>					<b>SKETSA</b>						
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang					6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran						
<b>JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI</b>											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	6,20 m <sup>2</sup> L										
	6,00 m <sup>2</sup> M										
TOTAL	L	6,20 m <sup>2</sup>									
	M	6,00 m <sup>2</sup>									
	H										
<b>PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)</b>											
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI							
1	L	0,886	10	PCI = 100 - CDV = 100 - 23 = 77  <b>KONDISI :</b>  <b>SANGAT BAIK (VERY GOOD)</b>							
1	M	0,857	20								
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			30								
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			23								

Keterangan :

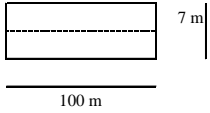
L : Low

M : Medium

H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN		: Wolter Monginsidi				PANJANG SEGMENT : 100 m				
SEGMENT		: 0+100 s/d 0+200				LEBAR SEGMENT : 7 m				
HARI/TANGGAL SURVEI		: Senin, 6 Juni 2016				LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>				
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2015				PANJANG TOTAL : 1018 m				
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang						6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran				
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
					5,00 m <sup>2</sup> L					
TOTAL	L				5,00 m <sup>2</sup>					
	M									
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
5		L		0,714		1				
								PCI = 100 - CDV = 100 - 0 = 100  <b>KONDISI :</b>  SEMPURNA (EXCELLENT)		
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						1				
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						0				

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

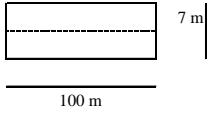
SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
RUAS JALAN		: Wolter Monginsidi				PANJANG SEGMENT					: 100 m
SEGMENT		: 0+200 s/d 0+300				LEBAR SEGMENT					: 7 m
HARI/TANGGAL SURVEI		: Senin, 6 Juni 2016				LUAS SEGMENT					: 700 m <sup>2</sup>
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2015				PANJANG TOTAL					: 1018 m
JENIS KERUSAKAN						SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang						6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran					
											
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
						5,40 m <sup>2</sup> L					
TOTAL	L					5,40 m <sup>2</sup>					
	M										
	H										
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)											
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI			
5		L		0,771		1					
								PCI = 100 - CDV = 100 - 0 = 100			
								KONDISI :  SEMPURNA (EXCELLENT)			
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						1					
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						0					

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
RUAS JALAN : Wolter Monginsidi			PANJANG SEGMENT : 100 m								
SEGMENT : 0+300 s/d 0+400			LEBAR SEGMENT : 7 m								
HARI/TANGGAL SURVEI : Senin, 6 Juni 2016			LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>								
TERAKHIR PERBAIKAN : 2015			PANJANG TOTAL : 1018 m								
JENIS KERUSAKAN						SKETSA					
1. Retak Buaya		2. Keriting		3. Amblas		4. Retak Pinggir		5. Retak Memanjang dan Melintang		6. Tambalan	
										7. Lubang	
										8. Jembul	
										9. Retak Selip	
										10. Pelepasan Butiran	
											
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	1,80 m <sup>2</sup> L										
TOTAL	L	1,80 m <sup>2</sup>									
	M										
	H										
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)											
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI			
1		L		0,257		4					
								PCI = 100 - CDV = 100 - 0 = 100			
								KONDISI :  SEMPURNA (EXCELLENT)			
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						4					
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						0					

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

<b>SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN</b>											
RUAS JALAN		: Wolter Monginsidi					PANJANG SEGMENT				: 100 m
SEGMENT		: 0+400 s/d 0+500					LEBAR SEGMENT				: 7 m
HARI/TANGGAL SURVEI		: Senin, 6 Juni 2016					LUAS SEGMENT				: 700 m <sup>2</sup>
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2015					PANJANG TOTAL				: 1018 m
JENIS KERUSAKAN						SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang						6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	1,80 m <sup>2</sup> L		1,12 m <sup>2</sup> L								
TOTAL	L	1,80 m <sup>2</sup>		1,12 m <sup>2</sup>							
	M										
	H										
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)											
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI			
1		L		0,257		4		$  \begin{aligned}  \text{PCI} &= 100 - \text{CDV} \\  &= 100 - 0 \\  &= 100  \end{aligned}  $ <p style="text-align: center;"><b>KONDISI :</b></p> <p style="text-align: center;"><b>SEMPURNA (EXCELLENT)</b></p>			
3		L		0,160		4					
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						8					
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						0					

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
RUAS JALAN : Wolter Monginsidi			PANJANG SEGMENT : 100 m								
SEGMENT : 0+500 s/d 0+600			LEBAR SEGMENT : 7 m								
HARI/TANGGAL SURVEI : Senin, 6 Juni 2016			LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>								
TERAKHIR PERBAIKAN : 2015			PANJANG TOTAL : 1018 m								
JENIS KERUSAKAN						SKETSA					
1. Retak Buaya		2. Keriting		3. Amblas		4. Retak Pinggir		5. Retak Memanjang dan Melintang		6. Tambalan	
										7. Lubang	
										8. Jembul	
										9. Retak Selip	
										10. Pelepasan Butiran	
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	1,10 m <sup>2</sup> L										
TOTAL	L	1,10 m <sup>2</sup>									
	M										
	H										
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)											
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI			
1		L		0,157		4		PCI = 100 - CDV = 100 - 0 = 100  <b>KONDISI :</b>  <b>SEMPURNA (EXCELLENT)</b>			
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						4					
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						0					

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
RUAS JALAN		: Wolter Monginsidi					PANJANG SEGMENT				: 100 m
SEGMENT		: 0+600 s/d 0+700					LEBAR SEGMENT				: 7 m
HARI/TANGGAL SURVEI		: Senin, 6 Juni 2016					LUAS SEGMENT				: 700 m <sup>2</sup>
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2015					PANJANG TOTAL				: 1018 m
JENIS KERUSAKAN						SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang						6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
				4,20 m <sup>2</sup> L							
TOTAL	L			4,20 m <sup>2</sup>							
	M										
	H										
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)											
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI			
4		L		0,600		3					
								PCI = 100 - CDV = 100 - 0 = 100  <b>KONDISI :</b>  SEMPURNA (EXCELLENT)			
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						3					
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						0					

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High



SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN : Wolter Monginsidi			PANJANG SEGMENT : 100 m							
SEGMENT : 0+700 s/d 0+800			LEBAR SEGMENT : 7 m							
HARI/TANGGAL SURVEI : Senin, 6 Juni 2016			LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>							
TERAKHIR PERBAIKAN : 2015			PANJANG TOTAL : 1018 m							
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				1,84 m <sup>2</sup> L						
TOTAL	L			1,84 m <sup>2</sup>						
	M									
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
4		L		0,263		1				
								PCI = 100 - CDV = 100 - 0 = 100  <b>KONDISI :</b>  SEMPURNA (EXCELLENT)		
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						1				
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						0				

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
RUAS JALAN		: Wolter Monginsidi				PANJANG SEGMENT : 100 m					
SEGMENT		: 0+800 s/d 0+900				LEBAR SEGMENT : 7 m					
HARI/TANGGAL SURVEI		: Senin, 6 Juni 2016				LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>					
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2015				PANJANG TOTAL : 1018 m					
JENIS KERUSAKAN						SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang						6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		2,97 m <sup>2</sup> L									
TOTAL	L	2,97 m <sup>2</sup>									
	M										
	H										
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)											
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI			
1		L		0,424		6		PCI = 100 - CDV = 100 - 6 = 94  <b>KONDISI :</b>  SEMPURNA (EXCELLENT)			
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						6					
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						6					

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

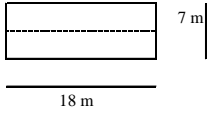
SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN	: Wolter Monginsidi				PANJANG SEGMENT	: 100 m				
SEGMENT	: 0+900 s/d 1+000				LEBAR SEGMENT	: 7 m				
HARI/TANGGAL SURVEI	: Senin, 6 Juni 2016				LUAS SEGMENT	: 700 m <sup>2</sup>				
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2015				PANJANG TOTAL	: 1018 m				
JENIS KERUSAKAN					SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang					6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	2,60 m <sup>2</sup> L		0,35 m <sup>2</sup> L							
TOTAL	L	2,60 m <sup>2</sup>		0,35 m <sup>2</sup>						
	M									
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI						
1	L	0,371	5	$  \begin{aligned}  \text{PCI} &= 100 - \text{CDV} \\  &= 100 - 0 \\  &= 100  \end{aligned}  $ <p style="text-align: center;"><b>KONDISI :</b></p> <p style="text-align: center;"><b>SEMPURNA (EXCELLENT)</b></p>						
3	L	0,050	0							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			5							
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			0							

Keterangan :

L : Low

M : Medium

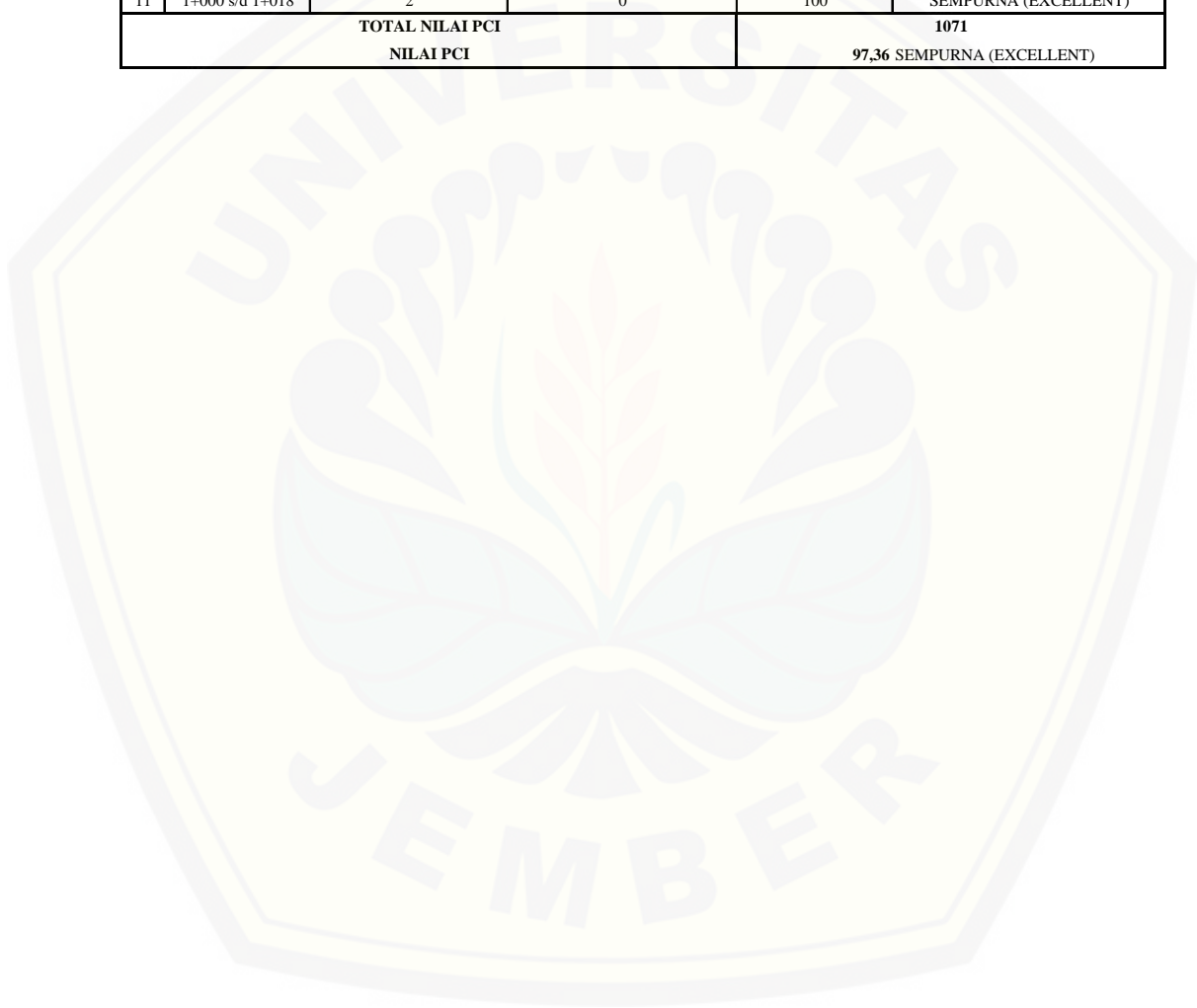
H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN		: Wolter Monginsidi				PANJANG SEGMENT : 18 m				
SEGMENT		: 1+000 s/d 1+018				LEBAR SEGMENT : 7 m				
HARI/TANGGAL SURVEI		: Senin, 6 Juni 2016				LUAS SEGMENT : 126 m <sup>2</sup>				
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2015				PANJANG TOTAL : 1018 m				
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang						6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran				
										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
					8,40 m <sup>2</sup> L					
TOTAL	L				8,40 m <sup>2</sup>					
	M									
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
5		L		1,200		2				
								PCI = 100 - CDV = 100 - 0 = 100  <b>KONDISI :</b>  SEMPURNA (EXCELLENT)		
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						2				
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						0				

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

## NILAI PAVEMENT CONDITON INDEX (PCI)

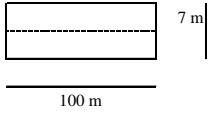
NO	STA	TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)	CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)	NILAI PCI (100-CDV)	KONDISI
1	0+000 s/d 0+100	30	23	77	SANGAT BAIK (VERY GOOD)
2	0+100 s/d 0+200	1	0	100	SEMPURNA (EXCELLENT)
3	0+200 s/d 0+300	1	0	100	SEMPURNA (EXCELLENT)
4	0+300 s/d 0+400	4	0	100	SEMPURNA (EXCELLENT)
5	0+400 s/d 0+500	8	0	100	SEMPURNA (EXCELLENT)
6	0+500 s/d 0+600	4	0	100	SEMPURNA (EXCELLENT)
7	0+600 s/d 0+700	3	0	100	SEMPURNA (EXCELLENT)
8	0+700 s/d 0+800	1	0	100	SEMPURNA (EXCELLENT)
9	0+800 s/d 0+900	6	6	94	SEMPURNA (EXCELLENT)
10	0+900 s/d 1+000	5	0	100	SEMPURNA (EXCELLENT)
11	1+000 s/d 1+018	2	0	100	SEMPURNA (EXCELLENT)
<b>TOTAL NILAI PCI</b>				<b>1071</b>	
<b>NILAI PCI</b>				<b>97,36</b>	<b>SEMPURNA (EXCELLENT)</b>



9. Jalan Yos Sudarso (2015)

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN : Yos Sudarso			PANJANG SEGMENT : 100 m							
SEGMENT : 0+000 s/d 0+100			LEBAR SEGMENT : 7 m							
HARI/TANGGAL SURVEI : Jumat, 3 Juni 2016			LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>							
TERAKHIR PERBAIKAN : 2015			PANJANG TOTAL : 800 m							
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya			6. Tambalan							
2. Keriting			7. Lubang							
3. Amblas			8. Jembul							
4. Retak Pinggir			9. Retak Selip							
5. Retak Memanjang dan Melintang			10. Pelepasan Butiran							
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	10,00 m <sup>2</sup> L									
TOTAL	L	10,00 m <sup>2</sup>								
	M									
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
1		L		1,429		11				
								PCI = 100 - CDV = 100 - 11 = 89  <b>KONDISI :</b>  <b>SEMPURNA (EXCELLENT)</b>		
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						11				
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						11				

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

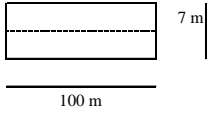
SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN : Yos Sudarso			PANJANG SEGMENT : 100 m							
SEGMENT : 0+100 s/d 0+200			LEBAR SEGMENT : 7 m							
HARI/TANGGAL SURVEI : Jumat, 3 Juni 2016			LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>							
TERAKHIR PERBAIKAN : 2015			PANJANG TOTAL : 800 m							
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya			6. Tambalan							
2. Keriting			7. Lubang							
3. Amblas			8. Jembul							
4. Retak Pinggir			9. Retak Selip							
5. Retak Memanjang dan Melintang			10. Pelepasan Butiran							
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	7,00 m <sup>2</sup> L	5,44 m <sup>2</sup> L								
TOTAL	L	7,00 m <sup>2</sup>	5,44 m <sup>2</sup>							
	M									
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
1	L	1,000	11				PCI = 100 - CDV = 100 - 13 = 87			
2	L	0,777	2							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)										13
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						13				

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

<b>SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN</b>																																																																																																																																																																																																														
RUAS JALAN : Yos Sudarso			PANJANG SEGMENT : 100 m																																																																																																																																																																																																											
SEGMENT : 0+200 s/d 0+300			LEBAR SEGMENT : 7 m																																																																																																																																																																																																											
HARI/TANGGAL SURVEI : Jumat, 3 Juni 2016			LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>																																																																																																																																																																																																											
TERAKHIR PERBAIKAN : 2015			PANJANG TOTAL : 800 m																																																																																																																																																																																																											
JENIS KERUSAKAN						SKETSA																																																																																																																																																																																																								
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang						6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran																																																																																																																																																																																																								
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI																																																																																																																																																																																																														
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8</th> <th>9</th> <th>10</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>5,60 m<sup>2</sup> L</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>5,22 m<sup>2</sup> M</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td rowspan="3" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">TOTAL</td> <td>L</td> <td></td> <td></td> <td>5,60 m<sup>2</sup></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>M</td> <td></td> <td></td> <td>5,22 m<sup>2</sup></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>H</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>												1	2	3	4	5	6	7	8	9	10					5,60 m <sup>2</sup> L											5,22 m <sup>2</sup> M																																																																																																																																											TOTAL	L			5,60 m <sup>2</sup>							M			5,22 m <sup>2</sup>							H									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10																																																																																																																																																																																																				
				5,60 m <sup>2</sup> L																																																																																																																																																																																																										
				5,22 m <sup>2</sup> M																																																																																																																																																																																																										
TOTAL	L			5,60 m <sup>2</sup>																																																																																																																																																																																																										
	M			5,22 m <sup>2</sup>																																																																																																																																																																																																										
	H																																																																																																																																																																																																													
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)																																																																																																																																																																																																														
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI																																																																																																																																																																																																									
4		L	0,800	3	PCI = 100 - CDV = 100 - 10 = 90  <b>KONDISI :</b>  <b>SEMPURNA (EXCELLENT)</b>																																																																																																																																																																																																									
4		M	0,746	7																																																																																																																																																																																																										
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)				10																																																																																																																																																																																																										
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)				10																																																																																																																																																																																																										

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High



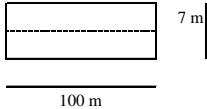
SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN : Yos Sudarso			PANJANG SEGMENT : 100 m							
SEGMENT : 0+300 s/d 0+400			LEBAR SEGMENT : 7 m							
HARI/TANGGAL SURVEI : Jumat, 3 Juni 2016			LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>							
TERAKHIR PERBAIKAN : 2015			PANJANG TOTAL : 800 m							
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
					6,51 m <sup>2</sup> L					
TOTAL	L									
	M				6,51 m <sup>2</sup>					
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
5		L		0,930		8				
								PCI = 100 - CDV = 100 - 8 = 92  <b>KONDISI :</b>  <b>SEMPURNA (EXCELLENT)</b>		
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						8				
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						8				

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
RUAS JALAN : Yos Sudarso			PANJANG SEGMENT : 100 m								
SEGMENT : 0+400 s/d 0+500			LEBAR SEGMENT : 7 m								
HARI/TANGGAL SURVEI : Jumat, 3 Juni 2016			LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>								
TERAKHIR PERBAIKAN : 2015			PANJANG TOTAL : 800 m								
JENIS KERUSAKAN						SKETSA					
1. Retak Buaya		2. Keriting		3. Amblas		4. Retak Pinggir		5. Retak Memanjang dan Melintang		6. Tambalan	
										7. Lubang	
										8. Jembul	
										9. Retak Selip	
										10. Pelepasan Butiran	
											
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	5,12 m <sup>2</sup> L										
TOTAL	L	5,12 m <sup>2</sup>									
	M										
	H										
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)											
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI							
1	L	0,731	8	PCI = 100 - CDV = 100 - 8 = 92  <b>KONDISI :</b>  <b>SEMPURNA (EXCELLENT)</b>							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			8								
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			8								

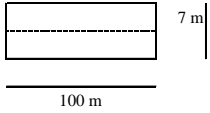
Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN	: Yos Sudarso			PANJANG SEGMENT	: 100 m					
SEGMENT	: 0+500 s/d 0+600			LEBAR SEGMENT	: 7 m					
HARI/TANGGAL SURVEI	: Jumat, 3 Juni 2016			LUAS SEGMENT	: 700 m <sup>2</sup>					
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2015			PANJANG TOTAL	: 800 m					
JENIS KERUSAKAN					SKETSA					
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	7,92 m <sup>2</sup> L									
TOTAL	L	7,92 m <sup>2</sup>								
	M									
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI						
1	L	1,131	11	PCI = 100 - CDV = 100 - 11 = 89  <b>KONDISI :</b>  <b>SEMPURNA (EXCELLENT)</b>						
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			11							
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			11							

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN		: Yos Sudarso				PANJANG SEGMENT				: 100 m
SEGMENT		: 0+600 s/d 0+700				LEBAR SEGMENT				: 7 m
HARI/TANGGAL SURVEI		: Jumat, 3 Juni 2016				LUAS SEGMENT				: 700 m <sup>2</sup>
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2015				PANJANG TOTAL				: 800 m
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Ambblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	12,40 m <sup>2</sup> L			5,44 m <sup>2</sup> L						
				8,93 m <sup>2</sup> L						
TOTAL	L	12,40 m <sup>2</sup>		14,37 m <sup>2</sup>						
	M									
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
1	L	1,771		15						
4	L	2,053		4						
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						19		PCI = 100 - CDV = 100 - 19 = 81  <b>KONDISI :</b>  <b>SANGAT BAIK (VERY GOOD)</b>		
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						19				

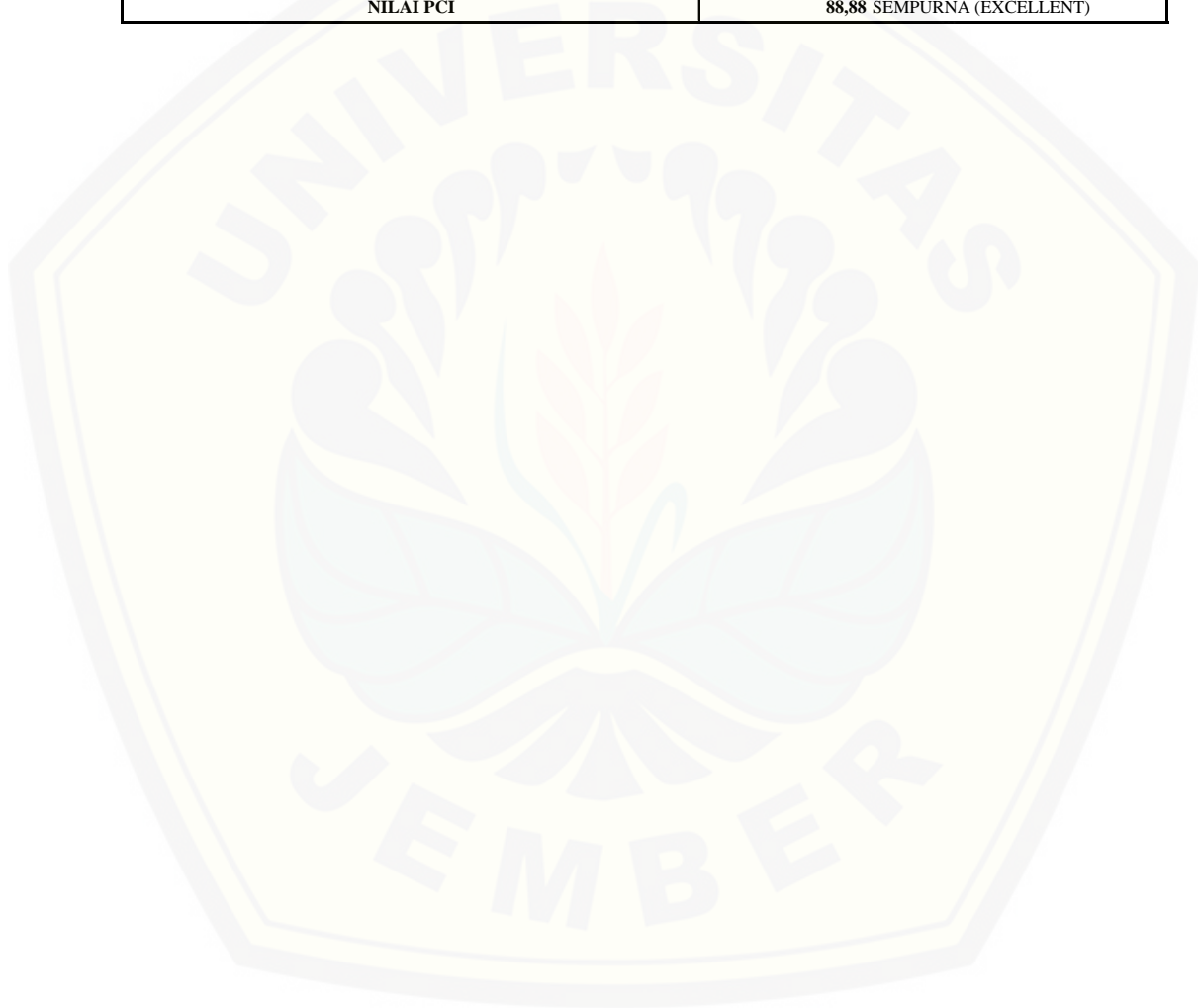
Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN											
RUAS JALAN : Yos Sudarso			PANJANG SEGMENT : 100 m								
SEGMENT : 0+700 s/d 0+800			LEBAR SEGMENT : 7 m								
HARI/TANGGAL SURVEI : Jumat, 3 Juni 2016			LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>								
TERAKHIR PERBAIKAN : 2015			PANJANG TOTAL : 800 m								
JENIS KERUSAKAN						SKETSA					
1. Retak Buaya		2. Keriting		3. Amblas		4. Retak Pinggir		5. Retak Memanjang dan Melintang		6. Tambalan	
										7. Lubang	
										8. Jembul	
										9. Retak Selip	
										10. Pelepasan Butiran	
											
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	3,30 m <sup>2</sup> L			5,40 m <sup>2</sup> L							
TOTAL	L	3,30 m <sup>2</sup>		5,40 m <sup>2</sup>							
	M										
	H										
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)											
	JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI						
	1	L	0,471	6	PCI = 100 - CDV = 100 - 9 = 91  <b>KONDISI :</b>  SEMPURNA (EXCELLENT)						
	4	L	0,771	3							
				TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)	9						
				CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)	9						

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

## NILAI PAVEMENT CONDITON INDEX (PCI)

NO	STA	TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)	CORRECTED DEDUCT VALUE	NILAI PCI (100-CDV)	KONDISI
1	0+000 s/d 0+100	11	11	89	SEMPURNA (EXCELLENT)
2	0+100 s/d 0+200	13	13	87	SEMPURNA (EXCELLENT)
3	0+200 s/d 0+300	10	10	90	SEMPURNA (EXCELLENT)
4	0+300 s/d 0+400	8	8	92	SEMPURNA (EXCELLENT)
5	0+400 s/d 0+500	8	8	92	SEMPURNA (EXCELLENT)
6	0+500 s/d 0+600	11	11	89	SEMPURNA (EXCELLENT)
7	0+600 s/d 0+700	19	19	81	SANGAT BAIK (VERY GOOD)
8	0+700 s/d 0+800	9	9	91	SEMPURNA (EXCELLENT)
<b>TOTAL NILAI PCI NILAI PCI</b>				<b>711</b>	<b>88,88 SEMPURNA (EXCELLENT)</b>



## 10. Jalan Sarangan (2015)

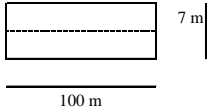
SURVEI KERUSAKAN JALAN										
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN	: Sarangan				PANJANG SEGMENT	: 100 m				
SEGMENT	: 0+000 s/d 0+100				LEBAR SEGMENT	: 7 m				
HARI/TANGGAL SURVEI	: Rabu, 25 Mei 2016				LUAS SEGMENT	: 700 m <sup>2</sup>				
TERAKHIR PERBAIKAN	: 2015				PANJANG TOTAL	: 264 m				
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya			6. Tambalan							
2. Keriting			7. Lubang							
3. Ambblas			8. Jembul							
4. Retak Pinggir			9. Retak Selip							
5. Retak Memanjang dan Melintang			10. Pelepasan Butiran							
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			0,40 m <sup>2</sup> L	0,30 m <sup>2</sup> L						
			1,95 m <sup>2</sup> M							
TOTAL	L		0,40 m <sup>2</sup>	0,30 m <sup>2</sup>						
	M		1,95 m <sup>2</sup>							
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE		NILAI PCI					
3	L	0,057	4		PCI = 100 - CDV = 100 - 12 = 88  <b>KONDISI :</b>  <b>SEMPURNA (EXCELLENT)</b>					
4	M	0,279	8							
4	L	0,043	1							
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			13							
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			12							

Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN		: Sarangan				PANJANG SEGMENT : 100 m				
SEGMENT		: 0+100 s/d 0+200				LEBAR SEGMENT : 7 m				
HARI/TANGGAL SURVEI		: Rabu, 25 Mei 2016				LUAS SEGMENT : 700 m <sup>2</sup>				
TERAKHIR PERBAIKAN		: 2015				PANJANG TOTAL : 264 m				
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang						6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran				
										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
				0,96 m <sup>2</sup> M						
				1,08 m <sup>2</sup> M						
TOTAL	L									
	M			2,04 m <sup>2</sup>						
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
4		M		0,291		5,2				
								PCI = 100 - CDV = 100 - 5 = 95  <b>KONDISI :</b>  SEMPURNA (EXCELLENT)		
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						5,2				
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						5				

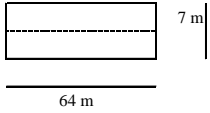
Keterangan :

L : Low

M : Medium

H : High

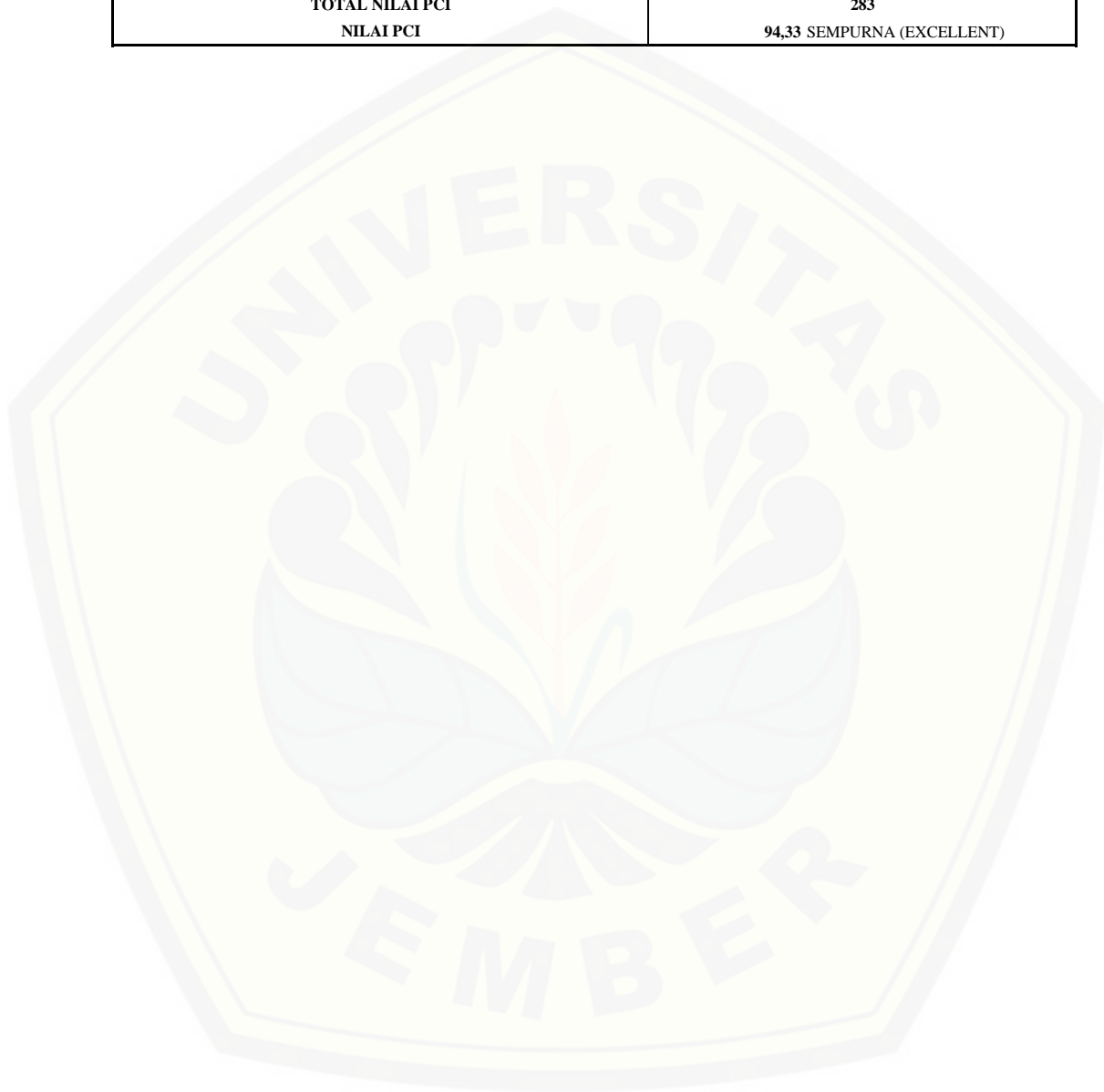


SURVEI KERUSAKAN JALAN CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN : Sarangan			PANJANG SEGMENT : 64 m							
SEGMENT : 0+200 s/d 0+264			LEBAR SEGMENT : 7 m							
HARI/TANGGAL SURVEI : Rabu, 25 Mei 2016			LUAS SEGMENT : 448 m <sup>2</sup>							
TERAKHIR PERBAIKAN : 2015			PANJANG TOTAL : 264 m							
JENIS KERUSAKAN						SKETSA				
1. Retak Buaya 2. Keriting 3. Amblas 4. Retak Pinggir 5. Retak Memanjang dan Melintang 6. Tambalan 7. Lubang 8. Jembul 9. Retak Selip 10. Pelepasan Butiran										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
			0,45 m <sup>2</sup> L							
TOTAL	L		0,45 m <sup>2</sup>							
	M									
	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
3		L		0,100		4				
								PCI = 100 - CDV = 100 - 0 = 100  <b>KONDISI :</b>  SEMPURNA (EXCELLENT)		
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						4				
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						0				

Keterangan :  
 L : Low  
 M : Medium  
 H : High

## NILAI PAVEMENT CONDITON INDEX (PCI)

NO	STA	TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)	CORRECTED DEDUCT VALUE	NILAI PCI (100-CDV)	KONDISI
1	0+000 s/d 0+100	13	12	88	SEMPURNA (EXCELLENT)
2	0+100 s/d 0+200	5,2	5	95	SEMPURNA (EXCELLENT)
3	0+200 s/d 0+264	4	0	100	SEMPURNA (EXCELLENT)
TOTAL NILAI PCI NILAI PCI				283 94,33	SEMPURNA (EXCELLENT)



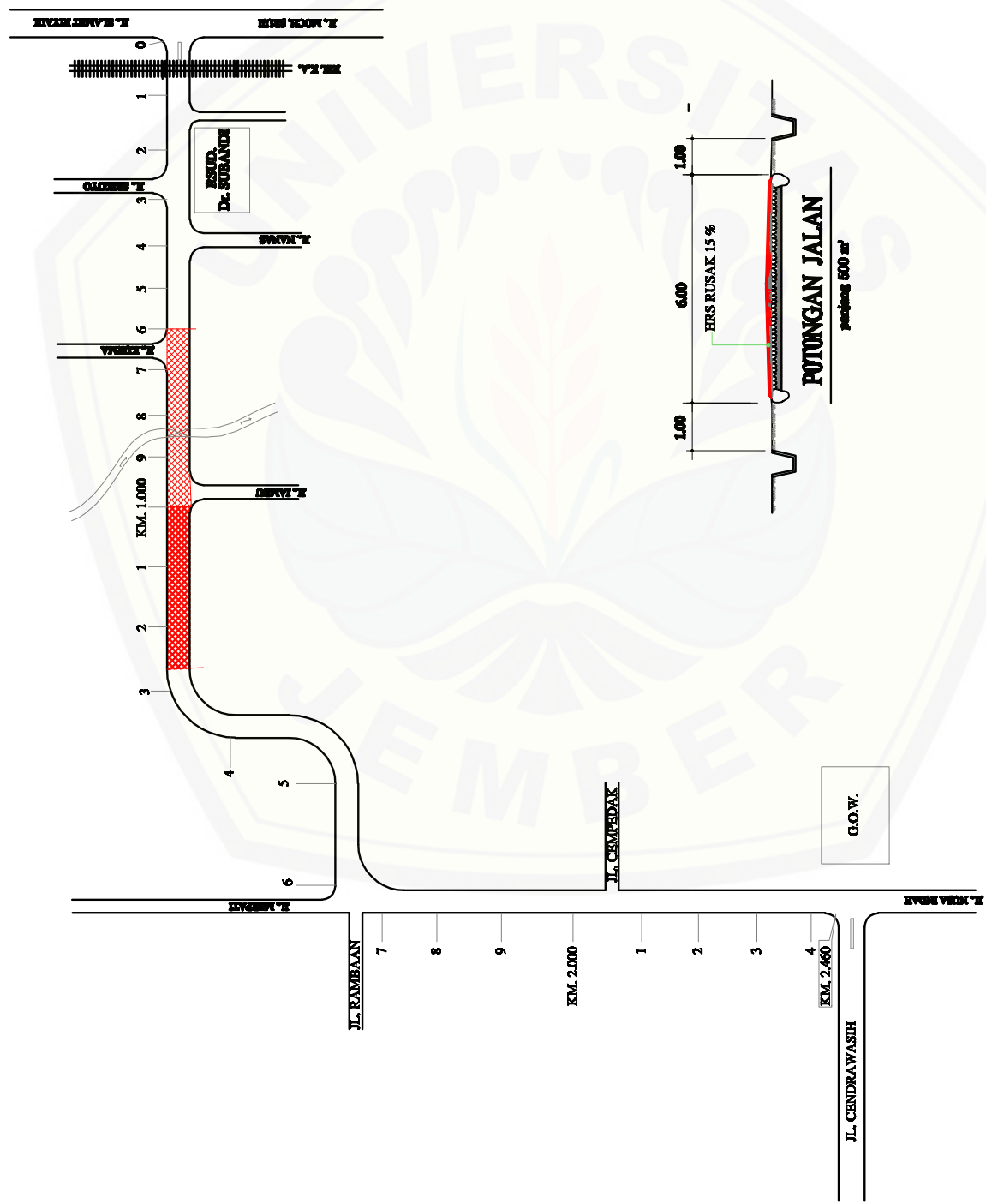


**LAMPIRAN C**  
**SKET LOKASI SURVEI**  
**JALAN KOLEKTOR**



**DINAS PEKERJAAN UMUM  
BINA MARGA  
KABUPATEN JEMBER**

PROVINSI : JAWA TIMUR	TANDA TANGAN
KABUPATEN : JEMBER	
KETERANGAN	
NAMA GAMBAR	
<b>EXISTING</b>	
<b>JL. D-SUBANDI</b>	
JUDUL GAMBAR	
MENGETAHUI	TANDA TANGAN
MENGETAHUI	TANDA TANGAN
MENGETAHUI	TANDA TANGAN
<b>KAPALA UPT. BINA MARGA WILAYAH JEMBER KOTA</b>	
<b>SUBANDI</b> No. 155552 Jember 10/01	
<b>PERANGKAT TEKNIK DINAS PEKERJAAN UMUM BINA MARGA KABUPATEN JEMBER DAN JEMBER KOTA</b>	
<b>PODJO WARTUDI</b> No. 155552 Jember 10/01	
SKALA GAMBAR	
LEMBAR KE	
JUMLAH GAMBAR	



KETERANGAN :  YG DIKERJAKAN



**DINAS PEKERJAAN UMUM  
BINA MARGA  
KABUPATEN JEMBER**

**PROJEKSI** : JAWA TIMUR  
**KABUPATEN** : JEMBER  
**KETERANGAN**

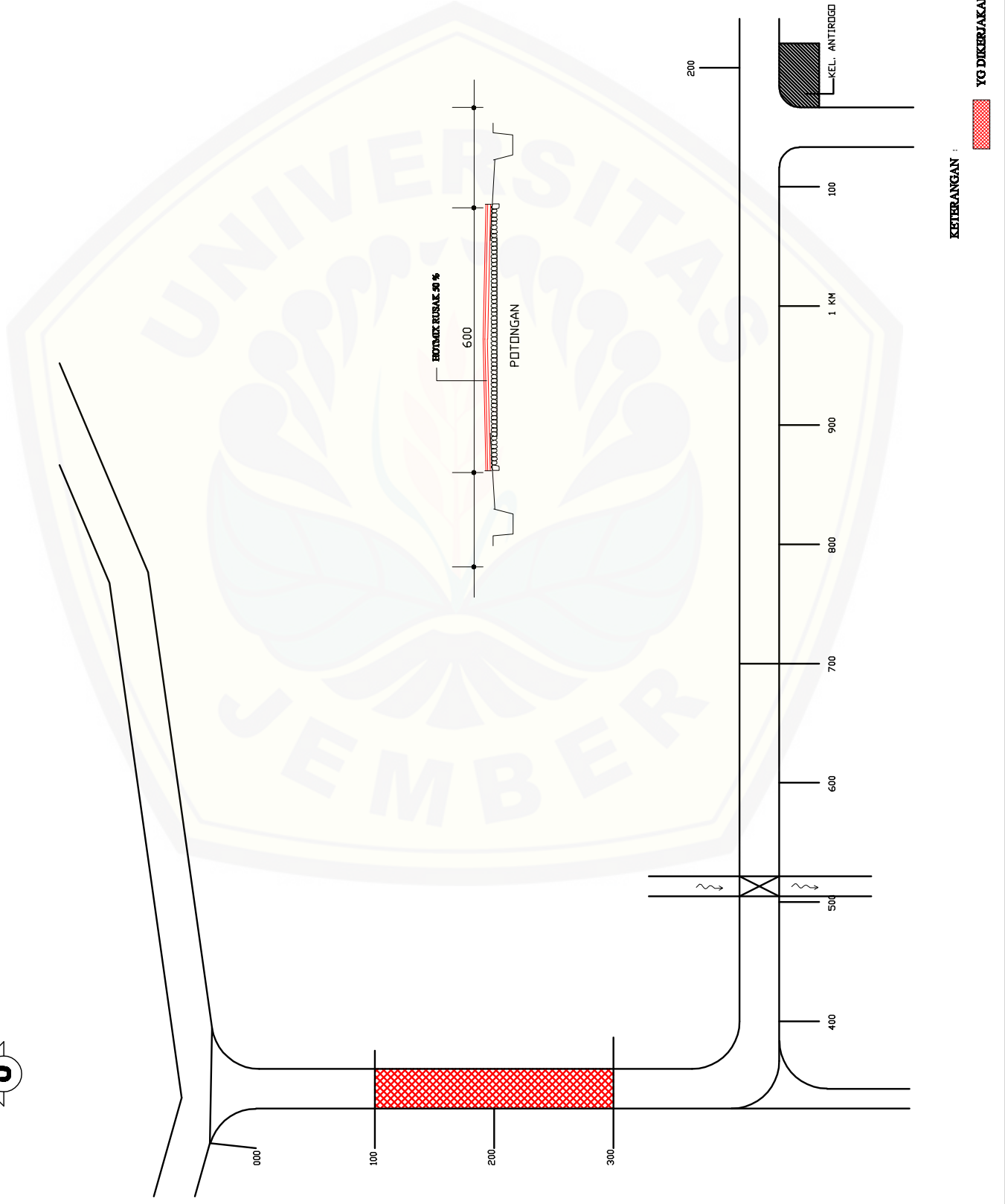
**NAMA GAMBAR**

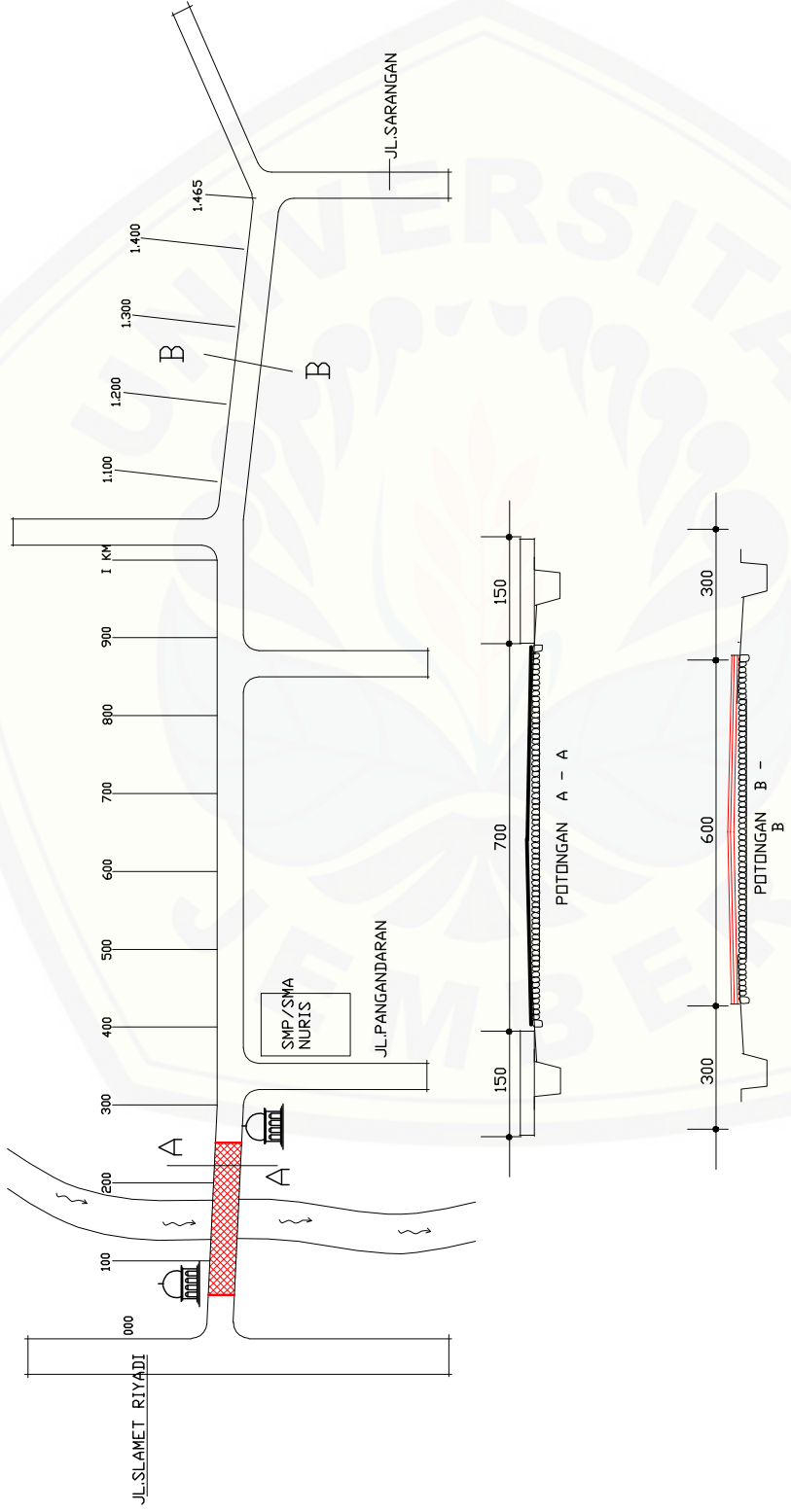
- SKET LOKASI
- POTONGAN MELINTANG

**JUDUL GAMBAR**

**EXISTING  
JL. SARANGAN**

<b>MENGESTAIKIR</b>	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>MENGESTAIKIR</b>	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>MENGESTAIKIR</b> UPT. BINA MARGA WILAYAH JEMBER KOVA	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>SU BANDI</b> No. 100000/10000/1/001	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>PERANGKAT TEKNIK</b> PERANGKAT TEKNIK SUDJANO SURABAYA JALAN DAN JEMBATAN	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>SUNARJI</b> No. 100000/10000/1/007	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>SELA GAMBAR</b>	
<b>JEMBATAN</b>	
<b>JEMBATAN</b>	





S I T U A S I

LINGK. SADENGAN  
JL. LETJEN S. PARMAN

KETERANGAN :



TO DIKERJAKAN



DINAS PEKERJAAN UMUM  
BINA MARGA  
KABUPATEN JEMBER

PROJEK : JAWA JEMBAR  
KAWASAN : JEMBER  
KEBUDAYAAN

NAMA GAMBAR  
○ SKET LOKASI  
○ POTONGAN MELINTANG

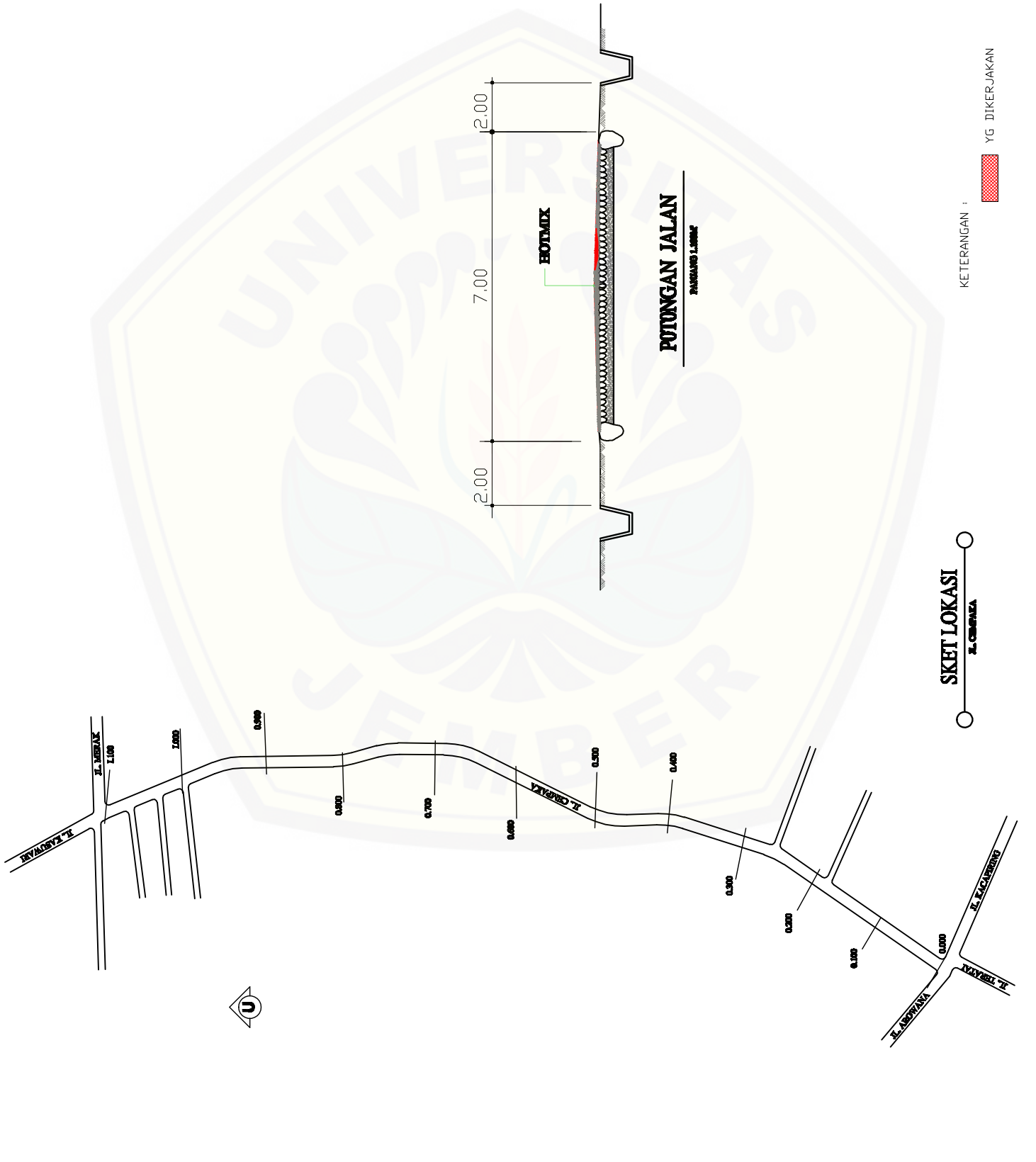
JUDUL GAMBAR  
EXISTING  
JL TAPAK SIRING 4120

MENGESTAIKUR	TANDA TANGAN
MENGESTAIKUR	TANDA TANGAN
MENGESTAIKUR	TANDA TANGAN
UPT. BINA MARGA WILAYAH JEMBER KOTA	
S U B A N D I No. 1964022/19908.1.001	
MENGESTAIKUR	
PENGAMAT TEKNIK BIDANG PENINGKATAN JALAN DAN JEMBATAN	
S U N A R J I No. 19641006/2007901.007	
SKALA GAMBAR	
LEMBAR KE	
JUMLAH GAMBAR	



**DINAS PEKERJAAN UMUM  
BINA MARGA  
KABUPATEN JEMBER**

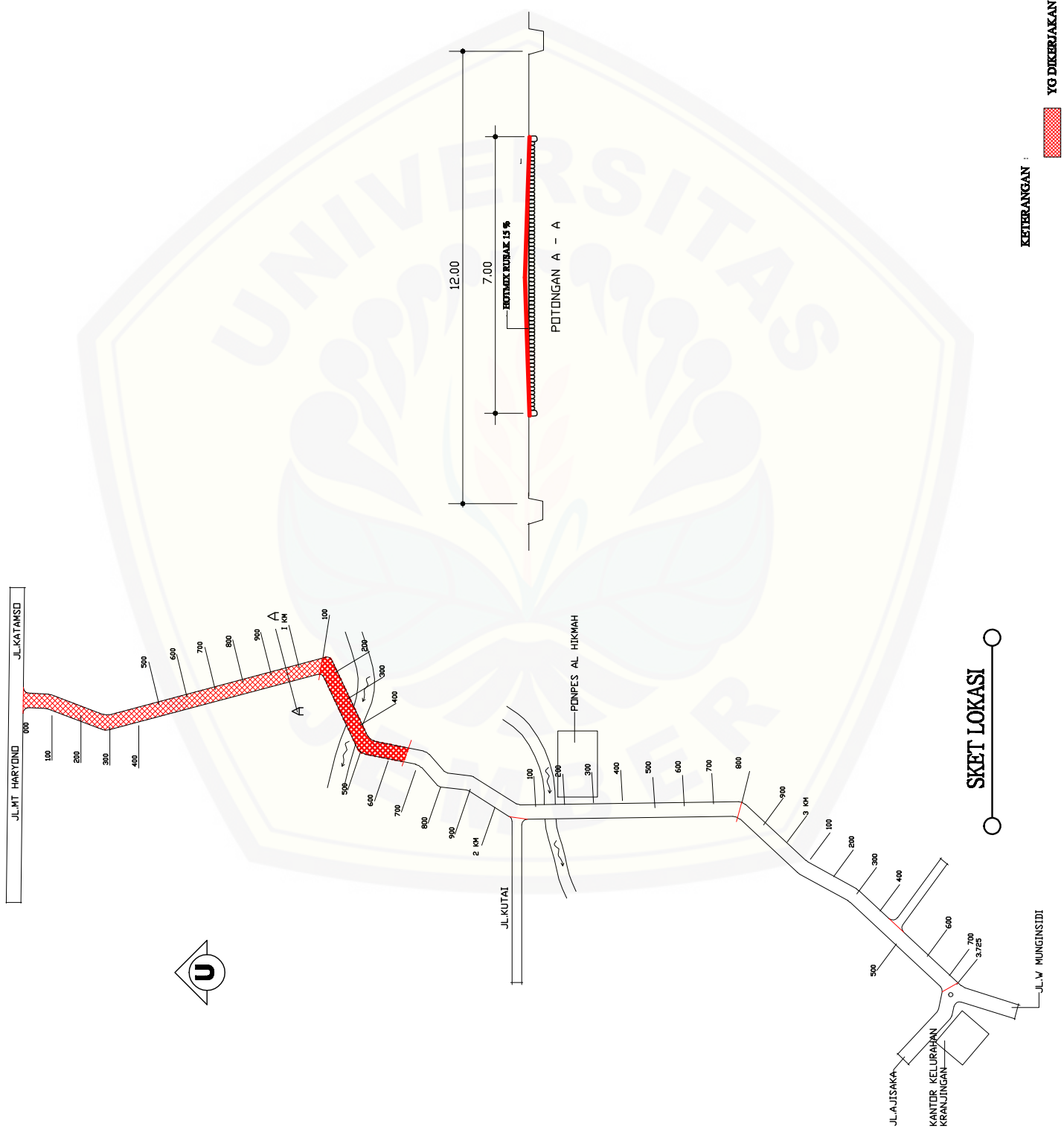
PROVINSI : JAWA TIMUR	TANDA TANGAN
KABUPATEN : JEMBER	
KETERANGAN	
NAMA GAMBAR	
<b>JL. CEMPAKA</b>	
JUDUL GAMBAR	
MENGETAHUI	TANDA TANGAN
MENGETAHUI	TANDA TANGAN
MENGETAHUI	TANDA TANGAN
KADUP. BINA MARGA WILAYAT JEMBER KOTA	
<b>SUBANDI, ST.</b> No. 15060200051001	
PRANAMAT YUSRIANIK No. 15060200051001	
PRADO WARTUDI No. 15060200051001	
SKALA GAMBAR	
LEMBAR KE	
JUMLAH GAMBAR	





**DINAS PEKERJAAN UMUM  
BINA MARGA  
KABUPATEN JEMBER**

<b>REVISI</b>	<b>: JAWA TIMUR</b>
<b>KABUPATEN</b>	<b>: JEMBER</b>
<b>KETERANGAN</b>	
<b>NAMA GAMBAR</b>	
<input type="radio"/> SKET LOKASI	
<input type="radio"/> POTONGAN MELINTANG	
<b>JUDUL GAMBAR</b>	
<b>EXISTING</b>	
<b>JL. YOS SUDARSO 4052</b>	
<b>MENGERTABE</b>	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>MENGERTABE</b>	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>MENGERTABE</b>	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>KEPALA UPT. BINA MARGA WILAYAH JEMBER KOTA</b>	
<b>MULYANTONOST.</b> No. 00000000000000000000	
<b>KEPALA BUREMIK REKONSTRUKSI DAN RENOVASI JALAN DAN JALAN DAN JEMBATAN</b>	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>SUNARJI</b> No. 00000000000000000000	
<b>SEKALA GAMBAR</b>	
<b>1:500</b>	
<b>SKET GAMBAR</b>	



**KETERANGAN :**  
**YO DIKERJAKAN**

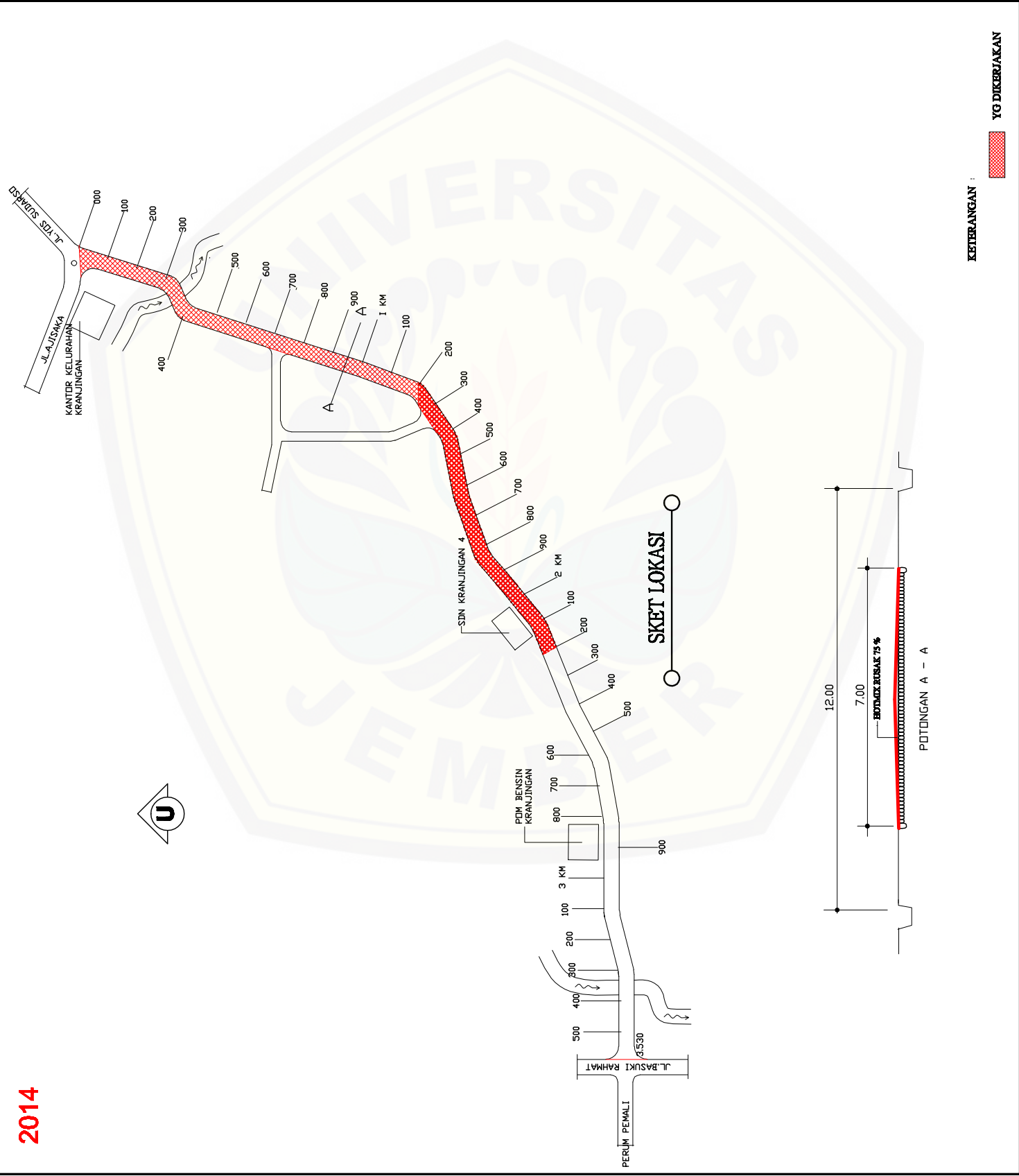
**SKET LOKASI**





**DINAS PEKERJAAN UMUM  
BINA MARGA  
KABUPATEN JEMBER**

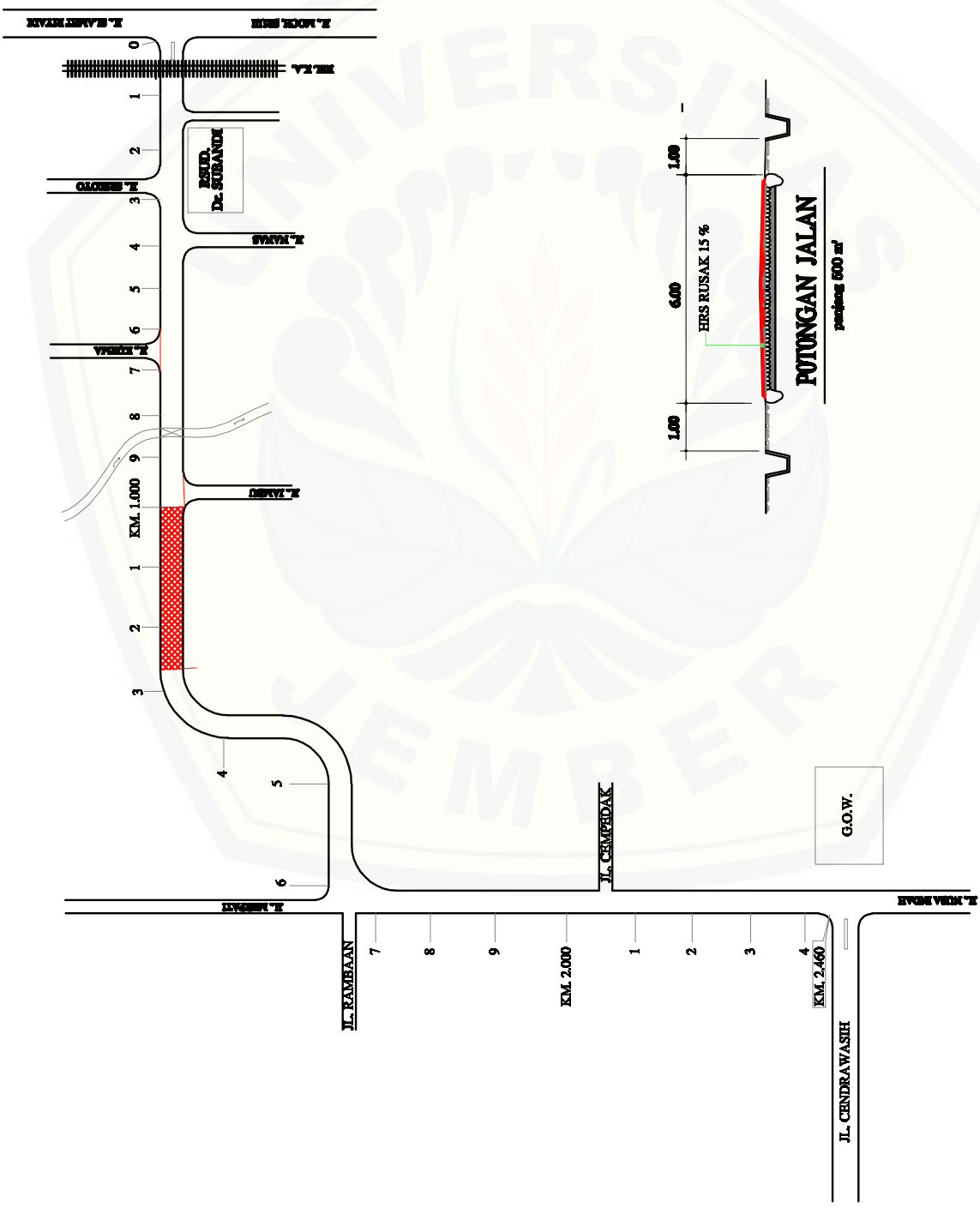
<b>REVISI</b>	: JAWA TIMUR
<b>KABUPATEN</b>	: JEMBER
<b>KETERANGAN</b>	
<b>NAMA GAMBAR</b>	
<input type="radio"/> SKET LOKASI	
<input type="radio"/> POTONGAN MELINTANG	
<b>JUDUL GAMBAR</b>	
<b>EXISTING</b>	
<b>JL. WOLTER MONGINSIDI 4057</b>	
<b>MENGERTABUKE</b>	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>MENGERTABUKE</b>	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>MENGERTABUKE</b>	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>KEPALA UPT. BINA MARGA WILAYAH JEMBER KOTA</b>	
<b>MULYANTONOST.</b> No. 00000000000000000000	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>KEPALA UPT. BINA MARGA WILAYAH JEMBER KOTA</b>	
<b>SUNARJI</b> No. 00000000000000000000	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>KEPALA UPT. BINA MARGA WILAYAH JEMBER KOTA</b>	
<b>MENGERTABUKE</b>	<b>TANDA TANGAN</b>





**DINAS PEKERJAAN UMUM  
BINA MARGA  
KABUPATEN JEMBER**

PROVINSI : JAWA TIMUR	TANDA TANGAN
KABUPATEN : JEMBER	
KETERANGAN	
NAMA GAMBAR	
<b>EXISTING</b>	
<b>JL. D-SUBANDI</b>	
JUDUL GAMBAR	
MENGETAHUI	TANDA TANGAN
MENGETAHUI	TANDA TANGAN
MENGETAHUI	TANDA TANGAN
<b>KEPALA UPT. BINA MARGA WILAYAH JEMBER KOTA</b>	
<b>SUBANDI</b> No. 155552 Jember 10/01	
<b>KEPALA UPT. BINA MARGA WILAYAH JEMBER KOTA</b>	
<b>PODO WARTUDI</b> No. 155552 Jember 10/01	
SKALA GAMBAR	
LEMBAR KE	
JUMLAH GAMBAR	

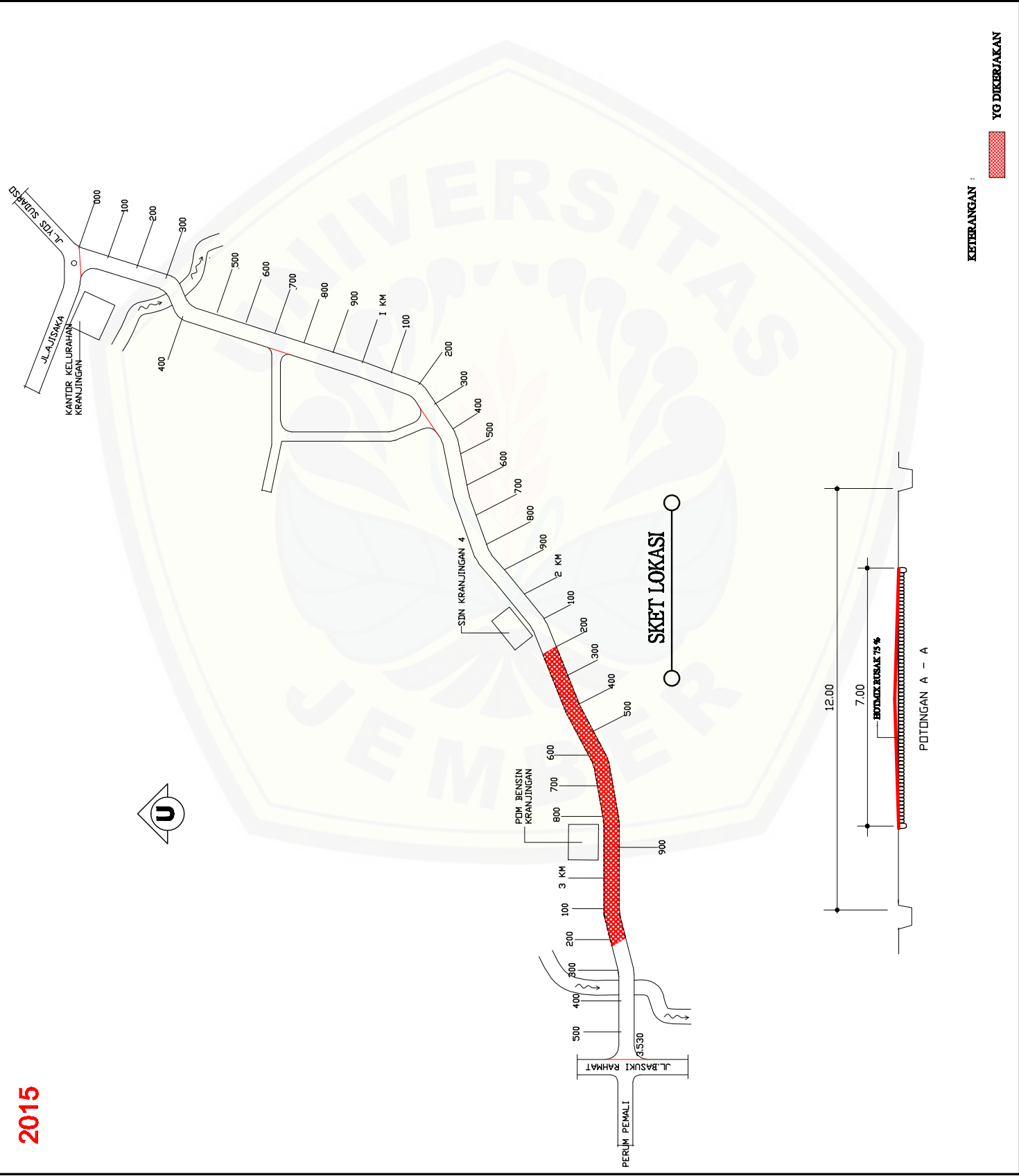


KETERANGAN : YG DIKERJAKAN



**DINAS PEKERJAAN UMUM  
BINA MARGA  
KABUPATEN JEMBER**

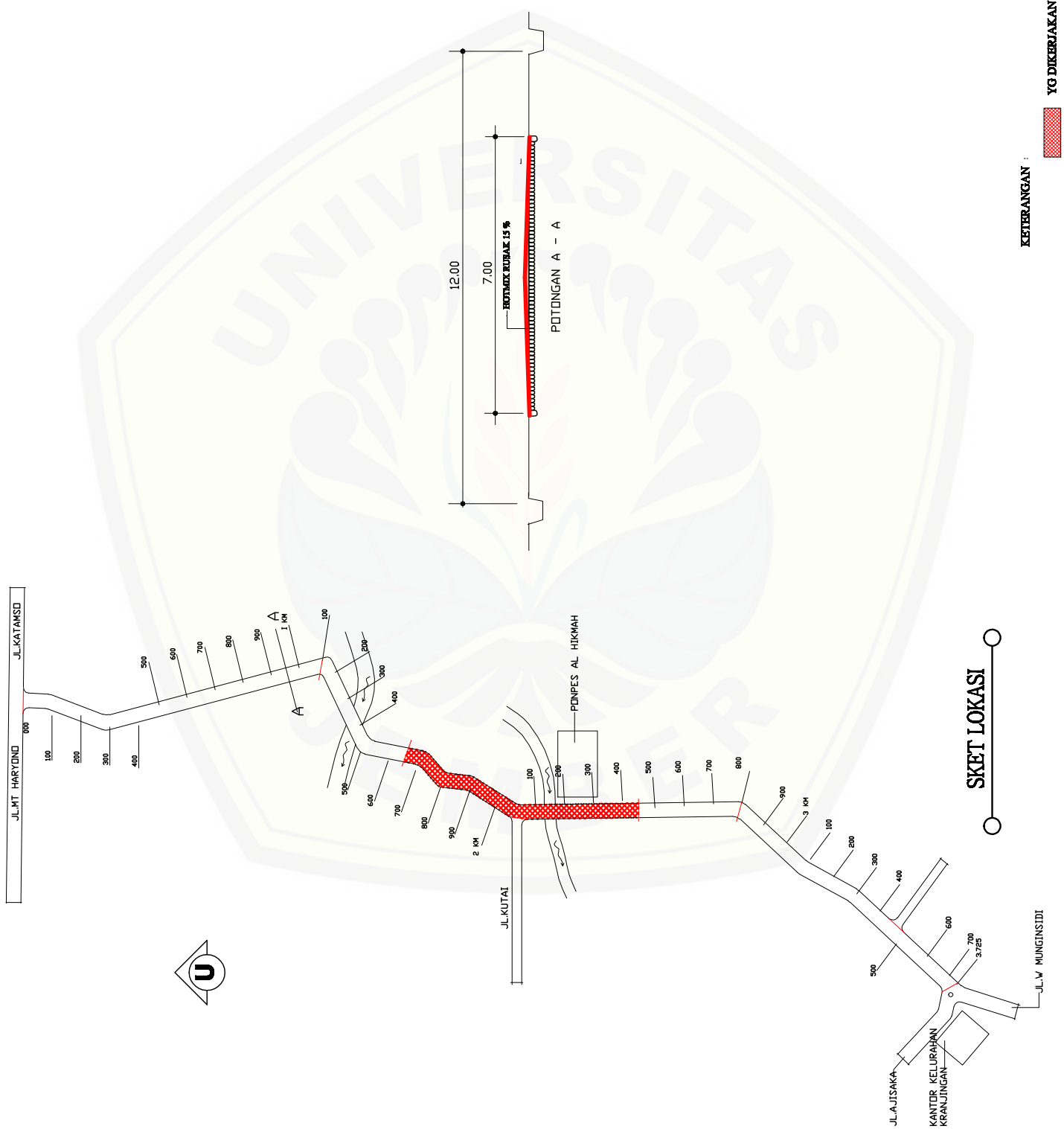
<b>REVISI</b>	: JAWA TIMUR
<b>KABUPATEN</b>	: JEMBER
<b>KETERANGAN</b>	
<b>NAMA GAMBAR</b>	
<input type="radio"/> SKET LOKASI	
<input type="radio"/> POTONGAN MELINTANG	
<b>JUDUL GAMBAR</b>	
<b>EXISTING</b>	
<b>JL. WOLTER MONGINSIDI 4057</b>	
<b>MENGERTABUKE</b>	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>MENGERTABUKE</b>	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>MENGERTABUKE</b>	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>KEPALA UPT. BINA MARGA WILAYAH JEMBER KOTA</b>	
<b>MULYANTONOST.</b> No. 00000000000000000000	
<b>PERANGKAT TEKNIK REKONSTRUKSI DAN REHABILITASI JALAN DAN JEMBATAN</b>	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>SUNARJI</b> No. 00000000000000000000	
<b>SEKALA GAMBAR</b>	
<b>LEMBAR KE</b>	
<b>JEMBATAN GAMBAR</b>	



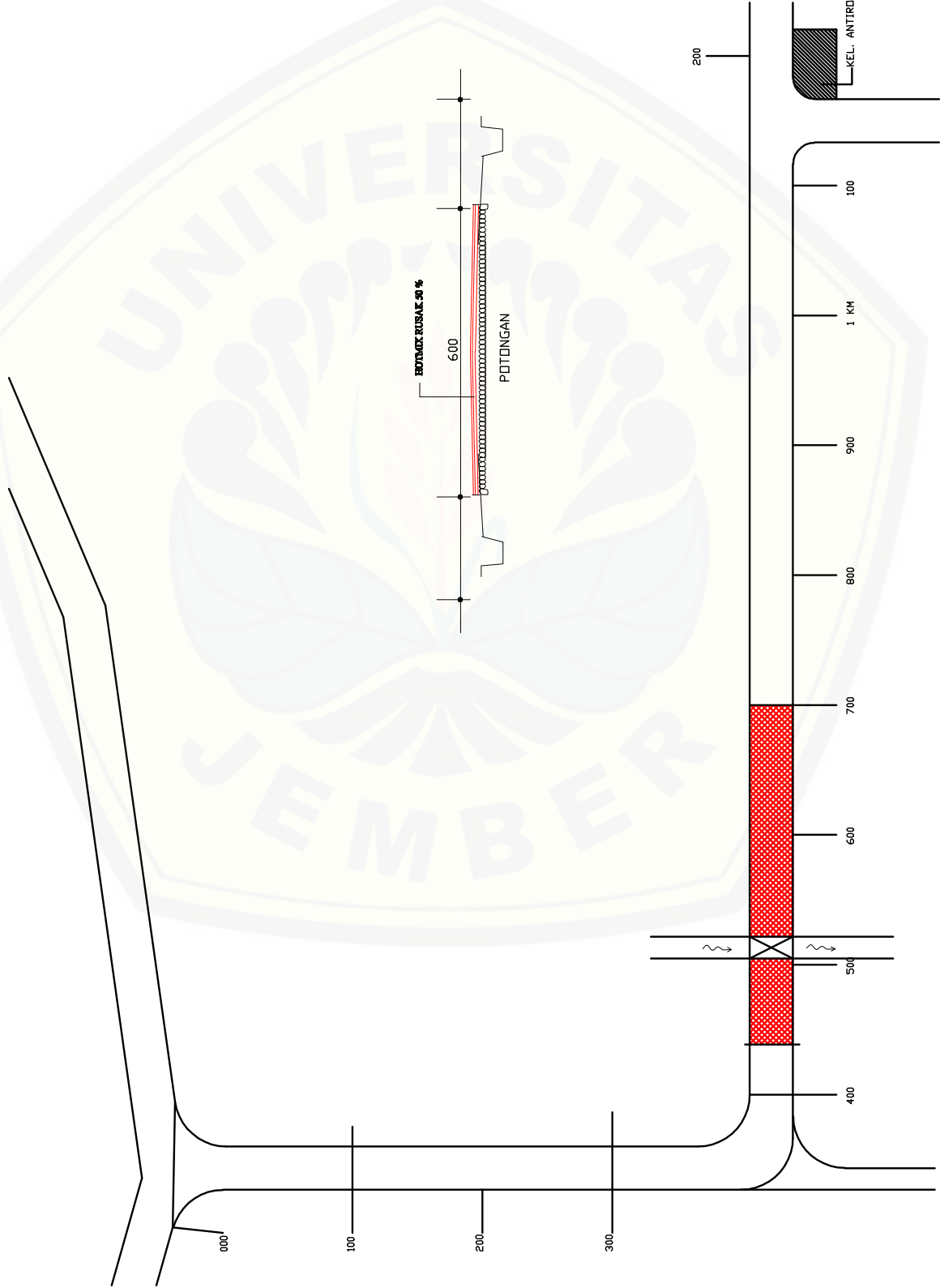


**DINAS PEKERJAAN UMUM  
BINA MARGA  
KABUPATEN JEMBER**

<b>REVISI</b>	: JAWA TIMUR
<b>KABUPATEN</b>	: JEMBER
<b>KETERANGAN</b>	
<b>NAMA GAMBAR</b>	
<input type="radio"/> SKET LOKASI	
<input type="radio"/> POTONGAN MELINTANG	
<b>JUDUL GAMBAR</b>	
<b>EXISTING</b>	
<b>JL. YOS SUDARSO 4052</b>	
<b>MENGERTABE</b>	TANDA TANGAN
<b>MENGERTABE</b>	TANDA TANGAN
<b>MENGERTABE</b>	TANDA TANGAN
<b>KEPALA UPT. BINA MARGA WILAYAH JEMBER KOTA</b>	
<b>MULYANTONOST.</b> No. 00000000000000000000	
<b>KEPALA BUREMIK REKONSTRUKSI DAN RENOVASI JALAN DAN JEMBATAN</b>	
<b>SUNARJI</b> No. 00000000000000000000	
<b>SEKALA GAMBAR</b>	
<b>1:500</b>	
<b>SKET GAMBAR</b>	



**KETERANGAN :**  
**YO DIKERJAKAN**



KETERANGAN :



YO DIKERJAKAN



**DINAS PEKERJAAN UMUM  
BINA MARGA  
KABUPATEN JEMBER**

**PROJEK :** JAWA TIMUR  
**KAWASAN :** JEMBER  
**KETERANGAN :**

- NAMA GAMBAR**
- SKET LOKASI
  - POTONGAN MELINTANG

**JUDUL GAMBAR**

**EXISTING  
JL. SARANGAN**

<b>MENGESTAFIR</b>	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>MENGESTAFIR</b>	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>MENGESTAFIR</b> UPT. BINA MARGA WILAYAH JEMBER KOTA	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>SUB BANDA</b> No. 100000/2000/1.001	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>PERUMAH TERTENK</b> PERANGIN TERTENK JALAN DAN JEMBATAN	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>SUNARJI</b> No. 100000/2000/1.007	<b>TANDA TANGAN</b>
<b>SEKALA GAMBAR</b>	
<b>JEMBATAN</b>	
<b>JEMBATAN GAMBAR</b>	



**LAMPIRAN D**  
**SURVEI WAKTU TEMPUH KENDARAAN**



Lampiran D.1 Sta awal survei kerusakan jalan dan waktu tempuh



Lampiran D.2 Pemberian tanda sta akhir



Lampiran D.3 Kerusakan retak kulit buaya di jl. Cempaka



Lampiran D.4 Kerusakan lubang di jl. Yos sudarso





Lampiran D.5 Pengukuran panjang jalan yang akan di survei



Lampiran D.6 Kerusakan retak melintang



Lampiran D.7 Jenis kerusakan retak pinggir



Lampiran D.8 Jenis kerusakan retak memanjang