



**EVALUASI TINGKAT KERUSAKAN PERKERASAN JALAN DENGAN  
METODE *PAVEMENT CONDITION INDEX*  
(Studi Kasus: Jalan Balung-Kemuningsari, Jember)**

**SKRIPSI**

Oleh

**Lia Maulidia**

**NIM 121910301126**

**JURUSAN TEKNIK SIPIL**

**FAKULTAS TEKNIK**

**UNIVERSITAS JEMBER**

**2017**



**EVALUASI TINGKAT KERUSAKAN PERKERASAN JALAN DENGAN  
METODE *PAVEMENT CONDITION INDEX*  
(Studi Kasus: Jalan Balung-Kemuningsari, 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

**Lia maulidia**

**NIM 121910301126**

**FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS JEMBER**

**2017**

## PERSEMBAHAN

Setiap langkah yang kuambil adalah perwujudan mimpi-mimpiku. Setiap kemudahan adalah perwujudan doa kedua orangtuaku. Setiap kesalahan adalah wujud kelelahanku. *Alhamdulillah* telah Engkau wujudkan mimpiku, kabulkan doa orang yang sayang padaku, dan telah memberiku kekuatan untuk terus berusaha menjadi yang terbaik, terima kasih Ya Allah.

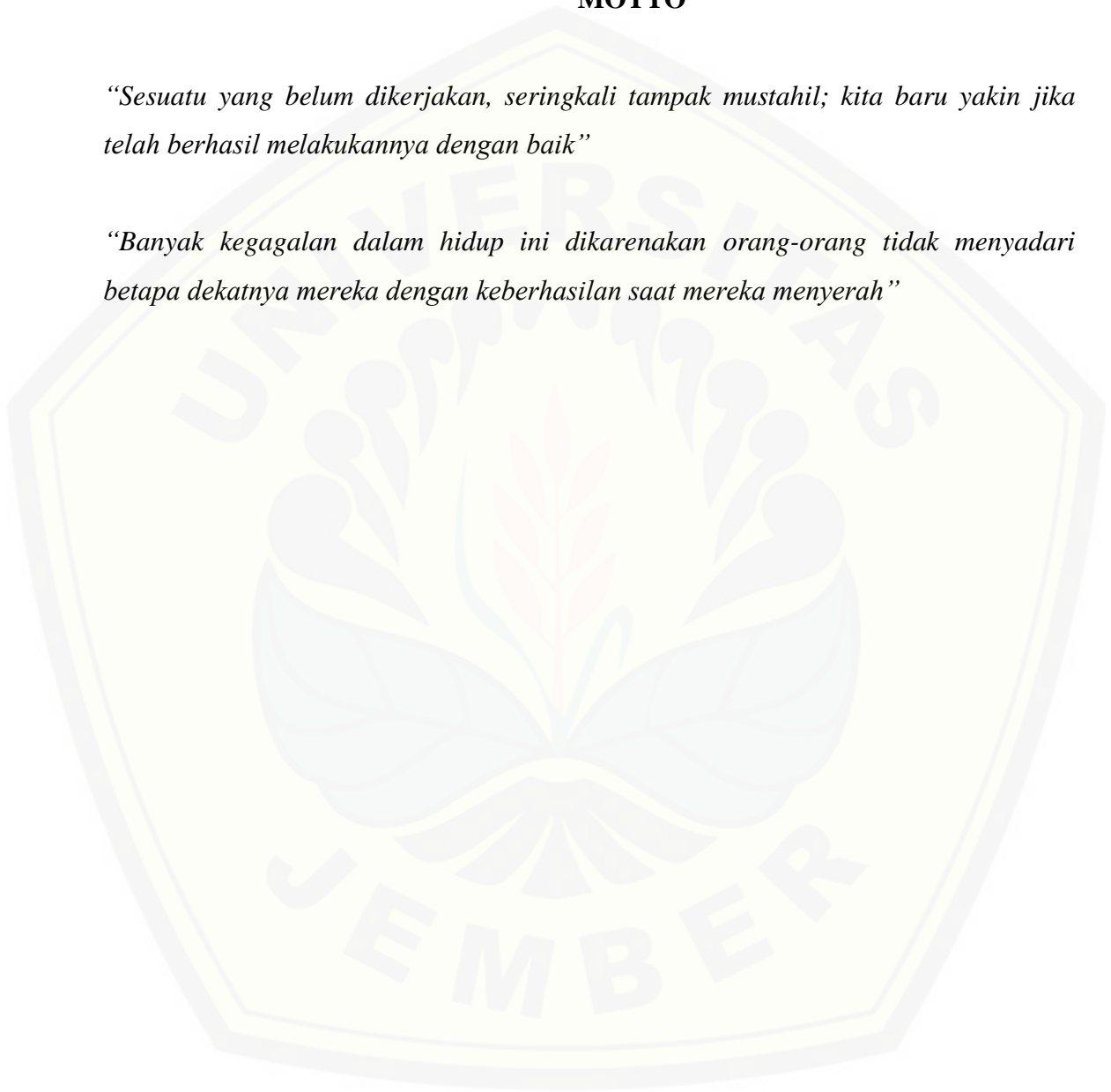
Akhirnya, kupersembahkan tugas akhir ini untuk :

1. Kedua orangtuaku, ayah tercinta Imam Taufik dan ibunda tercinta Titin yang selalu memberi semangat, dukungan dan doa.
2. Akhmad Hassanudin S.T., M.T. dan Farid Ma'ruf, ST., MT., Ph.D. yang telah mendoakan dan membimbingku dengan sabar.
3. Nindi, Novia, Ulfa, Rossa, Isti, Mbak Ayu dan Agus P. yang telah ikut membantu dalam skripsi ini dan memberikan saran yang positif.
4. Achmad Imamul Harumain Orang spesial ke 2 yang selalu menyemangati dan selalu mendoakan dengan ikhlas.
5. Guru-guru sejak taman kanak-kanak sampai perguruan tinggi yang telah memberikan ilmu dan membimbingku dengan sabar.
6. Teman-teman Teknik Sipil 2012 (KIMCIL), terima kasih atas persaudaraan yang tak akan pernah terlupakan dan dukungan serta semangat yang tanpa henti.
7. Almamater Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember

## **MOTTO**

*“Sesuatu yang belum dikerjakan, seringkali tampak mustahil; kita baru yakin jika telah berhasil melakukannya dengan baik”*

*“Banyak kegagalan dalam hidup ini dikarenakan orang-orang tidak menyadari betapa dekatnya mereka dengan keberhasilan saat mereka menyerah”*



**PERNYATAAN**

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Lia Maulidia

NIM : 121910301126

menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang berjudul ” **EVALUASI TINGKAT KERUSAKAN PERKERASAN JALAN DENGAN METODE PAVEMENT CONDITION INDEX (Studi Kasus:Jalan Balung- Kemuningsari, Jember)** adalah benar-benar hasil karya sendiri kecuali jika disebutkan sumbernya dan skripsi ini belum pernah diajukan pada institusi manapun serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak mana pun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 23 Januari 2017

Yang menyatakan,

Lia Maulidia  
NIM 121910301126

**SKRIPSI**

**EVALUASI TINGKAT KERUSAKAN PERKERASAN JALAN DENGAN  
METODE *PAVEMENT CONDITION INDEX*  
(Studi Kasus: Jalan Balung-Kemuningsari, Jember)**

Oleh

Lia Maulidia

NIM 12191030126

Pembimbing

Dosen Pembimbing Utama : Akhmad Hassanudin S.T., M.T.

Dosen Pembimbing Anggota : M. Farid Ma'ruf, ST., MT., Ph.D

**PENGESAHAN**

Skripsi berjudul "EVALUASI TINGKAT KERUSAKAN PERKERASAN JALAN DENGAN METODE *PAVEMENT CONDITION INDEX* (Studi Kasus: Jalan Balung-Kemuningsari, Jember)" telah diuji dan disahkan pada:

hari : Kamis

tanggal : 5 Januari 2017

tempat : Fakultas Teknik Universitas Jember

Tim Penguji :

Pembimbing Utama,

Pembimbing Anggota,

Akhmad Hasanuddin, ST., MT  
NIP 19710327199803 1 003

M. Farid Ma'ruf, ST., MT., Ph.D  
NIP 19721223199803 1 002

Penguji I,

Penguji II,

Rr. Dewi Junita K., ST., MT  
NIP. 19710610199903 2 001

Nunung Nuring H., ST., MT  
NIP. 19760217200112 2 002

Mengesahkan Dekan,

Dr. Ir. Entin Hidayah, M.U.M.  
NIP 19661215 199503 2 001



## RINGKASAN

### **Evaluasi Tingkat Kerusakan Perkerasan Jalan Dengan Metode *Pavement Condition Index* (Studi Kasus: Jalan Balung- Kemuningsari, Jember);**

Lia Maulidia, 121910301126; 2016: 37 halaman; Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember.

Jalan merupakan prasarana transportasi yang sangat penting bagi pengendara. Kerusakan jalan dapat terjadi oleh beberapa faktor antara beban kendaraan yang berlebihan (*overloading*), keadaan iklim dan lingkungan yang berubah-ubah, kurang baiknya sistem drainase yang menyebabkan genangan air, beban lalu lintas yang tinggi, perencanaan yang kurang tepat, pelaksanaan yang tidak sesuai dengan rencana yang ada, dan kurangnya pengawasan kondisi jalan.

Lokasi penelitian berada pada jalan Balung-Kemuningsari. Jalan Balung-Kemuningsari ini merupakan jalan alternatif yang melewati kecamatan Balung dan kecamatan Jenggawah. Jalan yang diteliti sepanjang 6 kilometer dari sta 0+000-sta 6+000 dengan membagi menjadi 60 segmen per 100 m berdasarkan peraturan Bina Marga Tahun 1990.

Untuk mendapatkan nilai PCI terlebih dahulu menghitung nilai *density* (Kadar Kerusakan), menghitung nilai *deduct value* (nilai pengurangan), menghitung nilai *total deduct value* (TDV), menghitung nilai *corrected deduct value* (CDV), menghitung nilai *pavement condition index* (PCI). Kemudian dapat diketahui klasifikasi jalannya berdasarkan dari nilai PCI tersebut.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui 4 jenis kerusakan pada jalan Balung-Kemuningsari yaitu retak kulit buaya, keriting, rusak tepi perkerasan dan lubang. Jalan Balung-Kemuningsari termasuk dalam klasifikasi jalan dengan kualitas sedang dengan nilai pci 51,8 dan berdasarkan presentase kondisi jalan yang rusak pada jalan balung-kemuningsari yaitu 54% yang terdiri dari 33% retak kulit buaya, 16% keriting, 0,5% retak pinggir, 5% lubang.



## SUMMARY

**Evaluation of Road Pavement Damage Level with Pavement Condition Index Method (Case Study: Balung Street - Kemuningsari, Jember);** Lia Maulidia, 121910301126; 2016: 37 pages; Department of Civil Engineering Faculty of Engineering, University of Jember.

Roads are the transport infrastructure is very important for riders. Road damage can occur by several factors between excessive vehicle expense (overloading), climate condition and the changing environment, the deficient of drainage system which cause puddle, high traffic load, the lack of proper planning, and the lack of road condition monitoring.

The research at the Balung-Kemuningsari. Balung Street–Kemuningsari is an alternative road that passes through Jenggawah districts and Balung districts. The road was studied along six kilometers of sta 0+000-sta 6+000 by dividing into 60 segments per 100 m under the rules of Highways 1990.

To get the value of PCI, first calculate the value of density (level of damage), calculate of deduct value (value reduction), calculate of total deduct value (TDV), calculate the value of corrected deduct value (CDV), calculate the value of the pavement condition index (PCI). Then it can be seen the classification based on the value of the PCI.

Based on the research, the result showed four types of damage on the road Balung-Kemuningsari are alligator cracking, corrugation, damaged pavement edges and potholes. Balung-Kemuningsari street included in the classification of the road with medium quality (fair) value of 51.8 pci and based on a percentage of the road conditions on the road Balung-kemuningsari is 54% consisting of 33% alligator cracking, 16% corrugation, 0, 5% edge cracking, 5% potholes.

## PRAKATA

*Alhamdulillah*, Puji syukur kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Evaluasi Tingkat Kerusakan Perkerasan Jalan Dengan Metode *Pavement Condition Index* (Studi Kasus:Jalan Balung- Kemuningsari, Jember)**” Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program studi strata satu (S1) Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember.

Selama penyusunan skripsi ini penulis mendapat bantuan dari berbagai pihak, untuk itu penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Dr. Ir. Entin Hidayah, M. U.M., selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Jember;
2. Akhmad Hassanudin, ST., MT., selaku Dosen Pembimbing Utama;
3. M. Farid Ma'ruf., S.T., MT., Ph.D., selaku Dosen Pembimbing Anggota;
4. Rr. Dewi Junita K., S.T., MT selaku Dosen Penguji Utama;
5. Nunung Nuring H., ST., MT., selaku Dosen Penguji Anggota;
6. Kedua orang tua-ku dan ketiga saudaraku yang telah memberikan dukungan moril dan materil selama penyusunan skripsi ini;
7. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Segala kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan demi kesempurnaan skripsi ini. Akhirnya, semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulismaupun pembaca sekalian.

Jember, 23 Januari 2017

Penulis

**DAFTAR ISI**

	Halaman
<b>HALAMAN SAMPUL</b> .....	<b>i</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>HALAMAN MOTTO</b> .....	<b>iv</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN</b> .....	<b>v</b>
<b>HALAMAN PEMBIMBING</b> .....	<b>vi</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	<b>vii</b>
<b>RINGKASAN</b> .....	<b>viii</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>ix</b>
<b>PRAKATA</b> .....	<b>x</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>xi</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xiv</b>
<b>BAB 1. PENDAHULUAN</b>	
<b>1.1 Latar Belakang</b> .....	<b>1</b>
<b>1.2 Rumusan Masalah</b> .....	<b>2</b>
<b>1.3 Tujuan Penelitian</b> .....	<b>3</b>
<b>1.4 Manfaat Penelitian</b> .....	<b>3</b>
<b>1.5 Batasan Masalah</b> .....	<b>3</b>
<b>BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA</b>	
<b>2.1 Kerusakan Perkerasan Jalan</b> .....	<b>4</b>
<b>2.2 Jenis dan Tingkat Kerusakan Perkerasan Jalan</b> .....	<b>4</b>
2.2.1 Retak Kulit Buaya ( <i>Alligator Cracking</i> ).....	<b>5</b>
2.2.2 Bergelombang atau Keriting ( <i>Corrugation</i> ) .....	<b>6</b>
2.2.3 Retak Pinggir ( <i>Edge Cracking</i> ) .....	<b>7</b>

2.2.4	Lubang ( <i>Potholes</i> ) .....	8
<b>2.3</b>	<b>Penilaian Kondisi Perkerasan .....</b>	<b>9</b>
2.3.1	Metode <i>Pavement Condition Index</i> (PCI).....	9
2.3.2	Kadar Kerusakan.....	10
2.3.3	Nilai Pengurangan.....	10
2.3.4	<i>Total Deduct Value</i> (TDV) .....	14
2.3.5	<i>Corrected Deduct Value</i> (CDV) .....	14
2.3.6	Klasifikasi Kualitas Perkerasan .....	15
<b>BAB 3. METODOLOGI PENELITIAN</b>		
<b>3.1</b>	<b>Lokasi Penelitian.....</b>	<b>17</b>
<b>3.2</b>	<b>Objek Penelitian .....</b>	<b>17</b>
<b>3.3</b>	<b>Jenis Data .....</b>	<b>18</b>
<b>3.4</b>	<b>Teknik Pengumpulan Data .....</b>	<b>18</b>
<b>3.5</b>	<b>Teknik Analisa Data.....</b>	<b>19</b>
<b>3.6</b>	<b>Bagan Alur Penelitian (<i>Flow Chart</i>).....</b>	<b>22</b>
<b>BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN</b>		
<b>4.1</b>	<b>Pengumpulan Data .....</b>	<b>23</b>
<b>4.2</b>	<b>Data Kerusakan Jalan.....</b>	<b>23</b>
4.2.1	Data Kondisi Jalan .....	23
4.2.2	Kerusakan Jalan .....	24
4.2.3	Penilaian Kondisi Jalan.....	26
<b>BAB 5. PENUTUP</b>		
<b>5.1</b>	<b>Kesimpulan.....</b>	<b>37</b>
<b>2.2</b>	<b>Saran .....</b>	<b>37</b>

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN-LAMPIRAN**

**DAFTAR TABEL**

	Halaman
2.1 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Retak Kulit Buaya ( <i>Alligator Cracking</i> ) .....	5
2.2 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Keriting ( <i>Corrugation</i> ) .....	6
2.3 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Retak Pinggir ( <i>Edge Cracking</i> ) .....	8
2.4 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Lubang ( <i>Potholes</i> ) .....	9
2.5 Penilaian Kondisi Jalan .....	16
4.1 Data Kerusakan Jalan .....	24
4.2 Contoh Hasil Survei Kerusakan Jalan Balung-Kemuningsari.....	26
4.3 Catatan Kondisi dan Hasil Pengukuran dengan Metode PCI .....	27
4.4 Klasifikasi Kondisi Pakerasan .....	33
4.5 Rekapitulasi Nilai PCI.....	34

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
2.1 Kerusakan Retak Kulit Buaya .....	6
2.2 Kerusakan Keriting.....	7
2.3 Kerusakan Retak Pinggir .....	7
2.4 Kerusakan Lubang.....	8
2.5 Kurva Hubungan Antara <i>density</i> Dengan <i>deduct value</i> untuk Jenis Kerusakan Retak Kulit Buaya .....	11
2.6 Kurva Hubungan Antara <i>Density</i> Dengan <i>Deduct Value</i> untuk Jenis Kerusakan Keriting.....	12
2.7 Kurva Hubungan Antara <i>Density</i> Dengan <i>Deduct Value</i> untuk Jenis Kerusakan Cacat Tepi Perkerasan .....	13
2.8 Kurva Hubungan Antara <i>Density</i> Dengan <i>Deduct Value</i> untuk Jenis Kerusakan Lubang.....	14
2.9 Kurva Hubungan Antara TDV dan DV .....	15
3.1 Peta Lokasi Penelitian .....	17
3.2 Bagan Alir Penelitian.....	22
4.1 Diagram Persentase Kerusakan Jalan .....	25
4.2 Hasil Kurva <i>Deduct Value</i> Retak Buaya .....	28
4.3 Hasil Kurva <i>Deduct Value</i> Keriting.....	29
4.4 Hasil Kurva <i>Deduct Value</i> Retak Pinggir.....	30
4.5 Hasil Kurva <i>Deduct Value</i> Lubang.....	31
4.6 Hasil Kurva hubungan CDV dan TDV.....	32
4.7 Diagram Persentase Kerusakan Jalan Baik dan Rusak.....	35



## BAB 1. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Jalan merupakan prasarana angkutan darat yang sangat penting dalam memperlancar kegiatan perekonomian. Dengan kondisi jalan yang mengalami kerusakan akan mengalami dampak yang cukup besar pada arus lalu lintas.

Kerusakan jalan dapat terjadi oleh beberapa faktor antara beban kendaraan yang berlebihan (*overloading*), keadaan iklim dan lingkungan yang berubah-ubah, kurang baiknya sistem drainase yang menyebabkan genangan air, beban lalu lintas yang tinggi, perencanaan yang kurang tepat, pelaksanaan yang tidak sesuai dengan rencana yang ada, dan kurangnya pengawasan kondisi jalan (Heddy R Agah, 2009).

Jalan Balung-Kemuningsari merupakan salah satu jalan alternatif yang melewati Kecamatan Balung dan Kecamatan Jenggawah. Jalan tersebut yang dilewati oleh beberapa jenis kendaraan diantaranya kendaraan berat dan kendaraan ringan. Di sepanjang jalan Balung-Kemuningsari ini terdapat lahan persawahan, pabrik genteng, sekolah, pasar dan serta pemukiman warga. Jika diamati secara visual, di Jalan Balung-Kemuningsari mengalami kerusakan jalan di beberapa titik, situasi ini tentu sangat mengganggu keamanan dan kenyamanan dalam berkendara.

Ada beberapa metode untuk menilai kerusakan jalan secara visual, antara lain metode Bina Marga, *Pavement Condition Rating (PCR)* dan metode *Pavement Condition Index (PCI)*. Metode Bina Marga dapat menghasilkan nilai persentase kerusakan jalan, Metode PCR dapat mengetahui jenis kerusakan jalan tetapi tidak dapat mengetahui tingkat keparahan kerusakan jalan, sedangkan metode PCI mempunyai kelebihan dapat menilai jenis dan tingkat keparahan kerusakan jalan. Dalam penelitian ini, untuk menilai kerusakan perkerasan jalan akan menggunakan metode PCI.

Metode ini salah satu solusi untuk menyelesaikan dan mencari cara perbaikan pada permasalahan kerusakan jalan. *Pavement Condition Index* ini merupakan sistem penilaian kondisi perkerasan jalan berdasarkan jenis, tingkat dan luas kerusakan yang



terjadi. Metode *Pavement Condition Index* (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 (Yani Ahmad, dkk)

*Pavement Condition Index* (PCI) merupakan salah satu cara untuk mengetahui tingkat kerusakan yang terjadi pada kondisi perkerasan jalan. Dengan cara mencari nilai *Pavement Condition Index* (PCI) dan mengidentifikasi tipe-tipe kerusakan jalan. Nilai PCI memiliki rentang 0 – 100 dengan kriteria sempurna (*excellent*), sangat baik (*very good*), baik (*good*), sedang (*fair*), jelek (*poor*), sangat jelek (*very poor*), dan gagal (*failed*). Berdasarkan tingkatan kerusakan inilah nantinya dapat digunakan sebagai acuan dalam menentukan kebijakan pemeliharaan dan perbaikan jalan (Agus Suwandi, 2008).

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis akan mencoba untuk meneliti kondisi kerusakan perkerasan Jalan Balung-Kemuningsari dengan menghitung nilai PCI nya.

## 1.2 Rumusan Masalah

Permasalahan yang dihadapi dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Apa saja jenis dan tingkat kerusakan yang terjadi di jalan Balung-Kemuningsari?
2. Bagaimana hasil evaluasi kondisi perkerasan Jalan Balung-Kemuningsari dengan menggunakan metode *Pavement Condition Index* (PCI)?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengklasifikasikan jenis dan tingkat kerusakan yang terjadi pada ruas Jalan Balung–Kemuningsari.
2. Mengevaluasi kondisi perkerasannya dengan menggunakan metode *Pavement Condition Index (PCI)*.

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang bisa di ambil dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Sebagai tambahan ilmu pengetahuan dan diharapkan nantinya mampu mengimplementasikan dalam suatu proyek perkerasan jalan.
2. Sebagai bahan referensi dan informasi bagi masyarakat umum dan para pelajar khususnya mahasiswa Jurusan Teknik.

#### **1.5 Batasan Masalah**

Agar penelitian ini lebih terarah dan sesuai dengan tujuan, maka diperlukan suatu batasan masalah, sebagai berikut:

- a. Jalan yang akan diteliti adalah Jalan Balung-Kemuningsari, Jember dengan panjang 6 kilometer dari sta 0+000-sta 6+000.
- b. Tidak membahas penyebab kerusakan jalan.
- c. Tidak menghitung Anggaran Biaya.

## BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Kerusakan Perkerasan Jalan

Kerusakan pada perkerasan dapat dilihat dari kegagalan fungsional dan struktural. Kegagalan fungsional ditandai dengan tidak berfungsinya perkerasan dengan baik, sehingga kenyamanan dan keselamatan pengendara menjadi terganggu. Sedangkan kegagalan struktural ditandai dengan terurainya satu atau lebih komponen perkerasan (Yoder dan Witczak, 1975). Lapisan perkerasan jalan sering mengalami kerusakan atau kegagalan sebelum mencapai umur rencana.

### 2.2 Jenis dan Tingkat Kerusakan Perkerasan Jalan

Menurut Hary Christady H. Pemeliharaan Jalan Raya, ada beberapa tipe jenis kerusakan perkerasan lentur adalah sebagai berikut :

1. Keriting (*Corruigation*)
2. Alur (*Rutting*)
3. Ambles (*Depression*)
4. Sungkur (*Shoving*)
5. Mengembang (*Swell*)
6. Benjol dan Turun (*Bump and Sags*)
7. Retak Kulit Buaya (*Alligator Cracks*)
8. Retak Memanjang (*Longitudinal Crack*)
9. Retak Melintang (*Transverse Cracks*)
10. Retak *Diagonal* (*Diagonal Cracks*)
11. Retak Reflektif Sambungan (*Joint Reflection Cracks*)
12. Retak Blok (*Block Crack*)
13. Retak Slip (*Slippage Cracking*)
14. Retak Pinngir (*Edge Cracking*)
15. Kegemukan (*Bleeding/Flushing*)
16. Lubang (*Potholes*)

Pada jalan Balung-Kemuningsari ini terjadi 4 macam kerusakan jalan yaitu retak kulit buaya (*alligator cracks*), keriting (*corrugation*), retak pinggir (*edge cracking*) dan lubang (*potholes*).

### 2.2.1 Retak Kulit Buaya (*Alligator Cracks*)

Retak yang berbentuk sebuah jaringan dari bidang persegi banyak (polygon) kecil-kecil menyerupai kulit buaya, dengan lebar celah lebih besar atau sama dengan 3mm. Retak disebabkan oleh kelelahan akibat beban lalu lintas berulang-ulang.

Tabel 2.1 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Retak Kulit Buaya (*Alligator Cracking*)

<b>Tingkat Kerusakan</b>	<b>Identifikasi Kerusakan</b>
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 : Hary Christady H. 2007



Gambar 2.1 Kerusakan Retak Kulit Buaya (Sumber : Dokumentasi, 2016)

### 2.2.2 Keriting (*Corrugation*)

Keriting (*corrugation*) Kerusakan akibat terjadinya deformasi plastis yang menghasilkan perkerasan tampak seperti bergelombang dimana jarak antara tiap gelombang sangat dekat. 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.

Tabel 2.2 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Bergelombang (*Corrugation*)

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

Sumber : Hary Christady H. 2007





Gambar 2.2 Kerusakan Keriting (Sumber : Dokumentasi, 2016)

### 2.2.3 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 2.3 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 2.3 Tingkat Kerusakan perkerasan untuk hitungan PCI dan identifikasi kerusakan Retak Pinggir (*Edge Cracking*)

<b>Tingkat Kerusakan</b>	<b>Identifikasi Kerusakan</b>
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

#### 2.2.4 Lubang (Potholes)

Lubang (*potholes*) 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 2.4 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 2.4 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)
½ - 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

### 2.3 Penilaian Kondisi Perkerasan

Dalam melaksanakan penilaian kondisi perkerasan jalan dilakukan dalam beberapa tahap pekerjaan. Tahap awal adalah dengan mengevaluasi jenis-jenis kerusakan yang terjadi sesuai dengan tingkatan kerusakannya, yaitu dengan cara mengukur panjang, luas, dan kedalaman dari tiap-tiap kerusakan yang terjadi. Langkah selanjutnya perlu di hitung nilai *density*, *deduct value*, *total deduct value*, dan *corrected deduct value*, sehingga kemudian akan diperoleh nilai PCI yang dapat digunakan sebagai acuan dalam menilai kondisi perkerasan jalan.

#### 2.3.1 Metode Pavement Condition Index (PCI)

*Pavement Condition Index* (PCI) adalah sistem penilaian kondisi perkerasan jalan berdasarkan jenis, tingkat, dan luas kerusakan yang terjadi. Adapun penilaian kondisi perkerasan jalan di mulai dengan melakukan identifikasi terhadap jenis-jenis kerusakan yang akan di tinjau berdasarkan tingkatan kerusakannya yaitu *low severity*

(L), *medium severity* (M), dan *high severity* (H). Untuk melakukan penilaian kondisi perkerasan jalan tersebut, terlebih dahulu perlu ditentukan jenis kerusakan, dan tingkat kerusakan yang terjadi.

### 2.3.2 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:

$$\text{Density: } \frac{Ad}{As} \times 100\% \quad (2.1)$$

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

$$\text{Density: } \frac{Ld}{As} \times 100\% \quad (2.2)$$

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

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

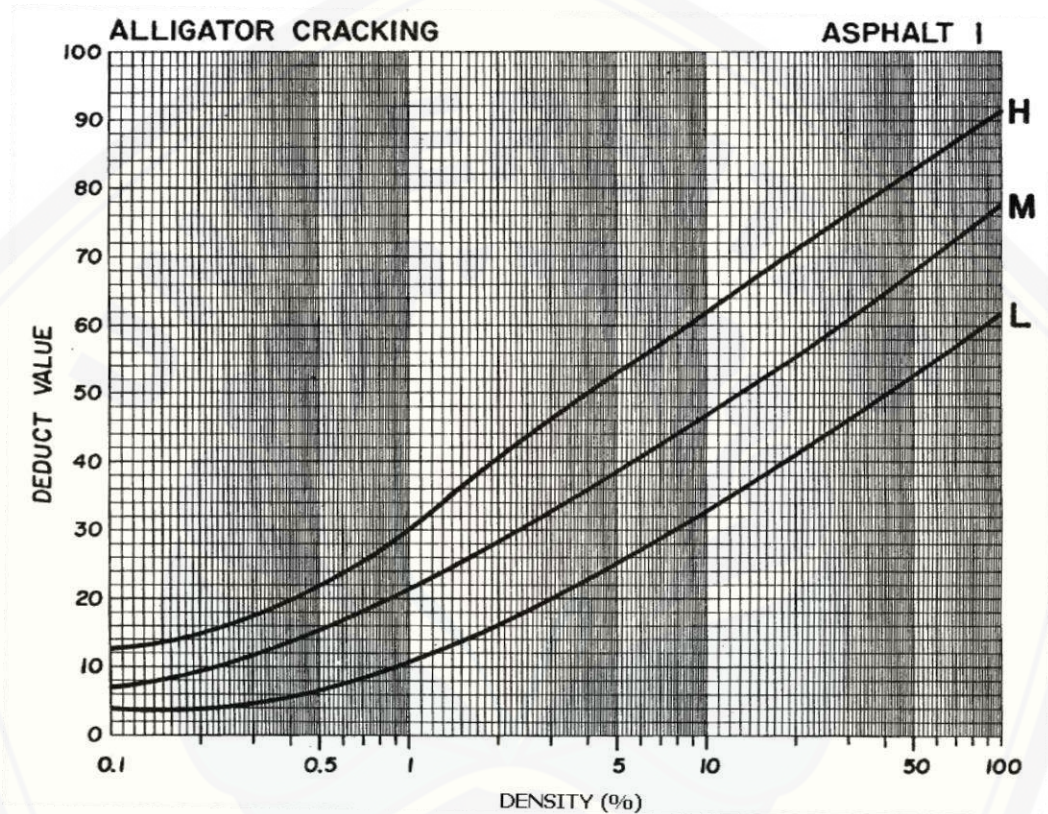
$As$  = Luas total unit segmen ( $m^2$ )

### 2.3.3 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 (*Alligator Cracking*)

Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan retak kulit buaya sesuai dengan tingkat kerusakannya L (rendah), M (sedang), dan H (tinggi) dapat dilihat pada gambar 2.5 dibawah ini.

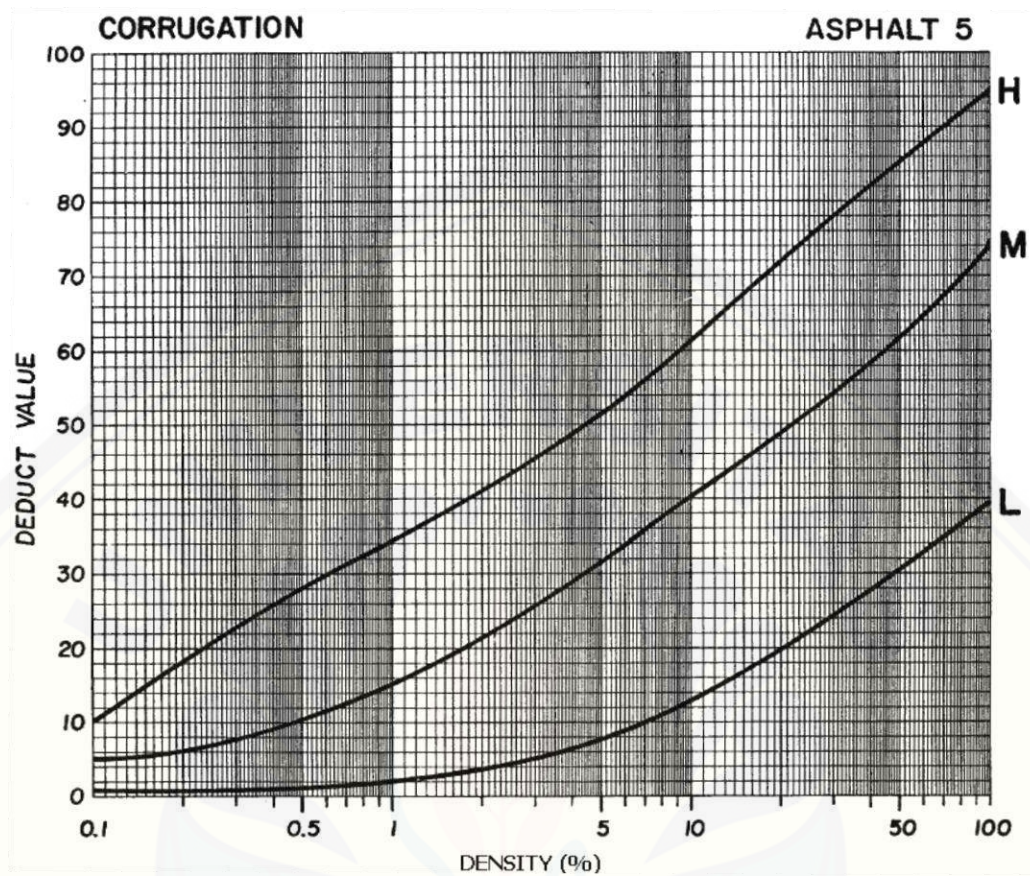


Gambar 2.5 Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan retak kulit buaya (Sumber : Shahin, 1994 Sumber : Shahin M.Y, 1996)

b. Keriting (*Corrugation*)

Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan retak keriting sesuai dengan tingkat kerusakannya L (rendah), M (sedang), dan H (tinggi) dapat dilihat pada gambar 2.6 dibawah ini.

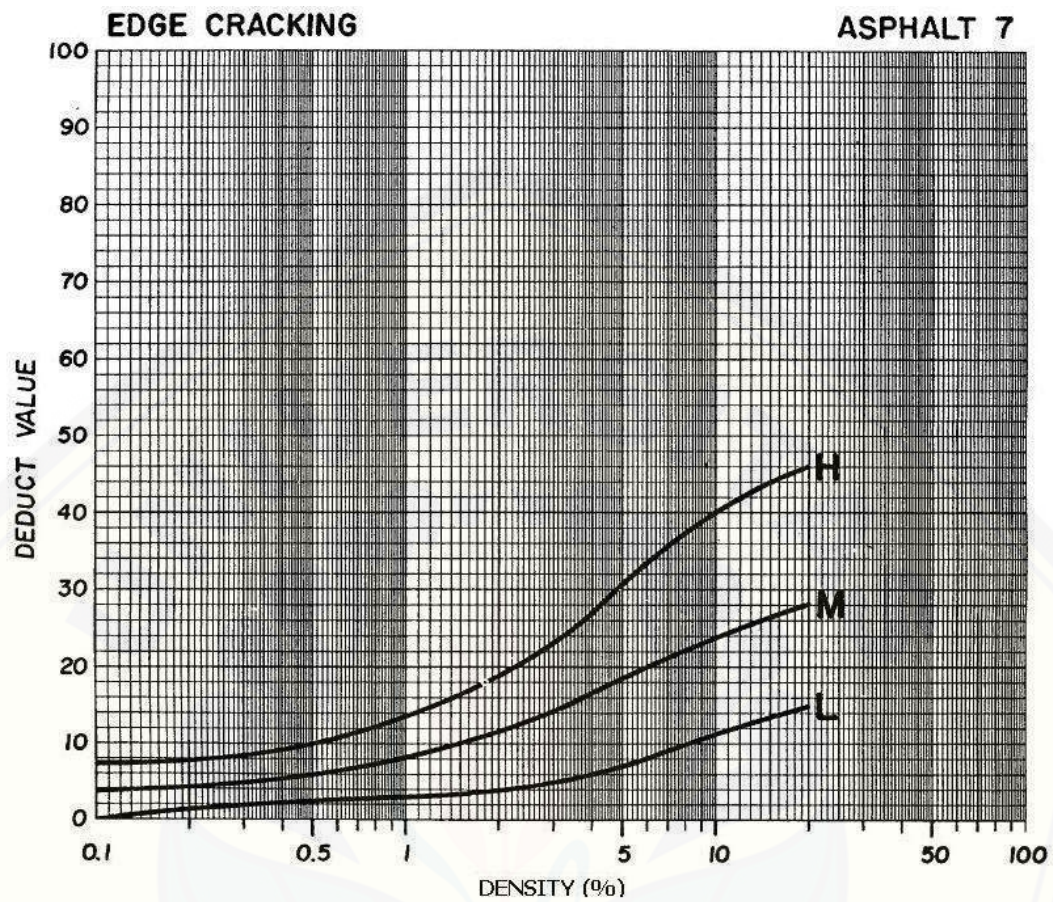




Gambar 2.6 Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan keriting (Sumber : Shahin M.Y, 1996)

c. 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 2.7 dibawah ini.

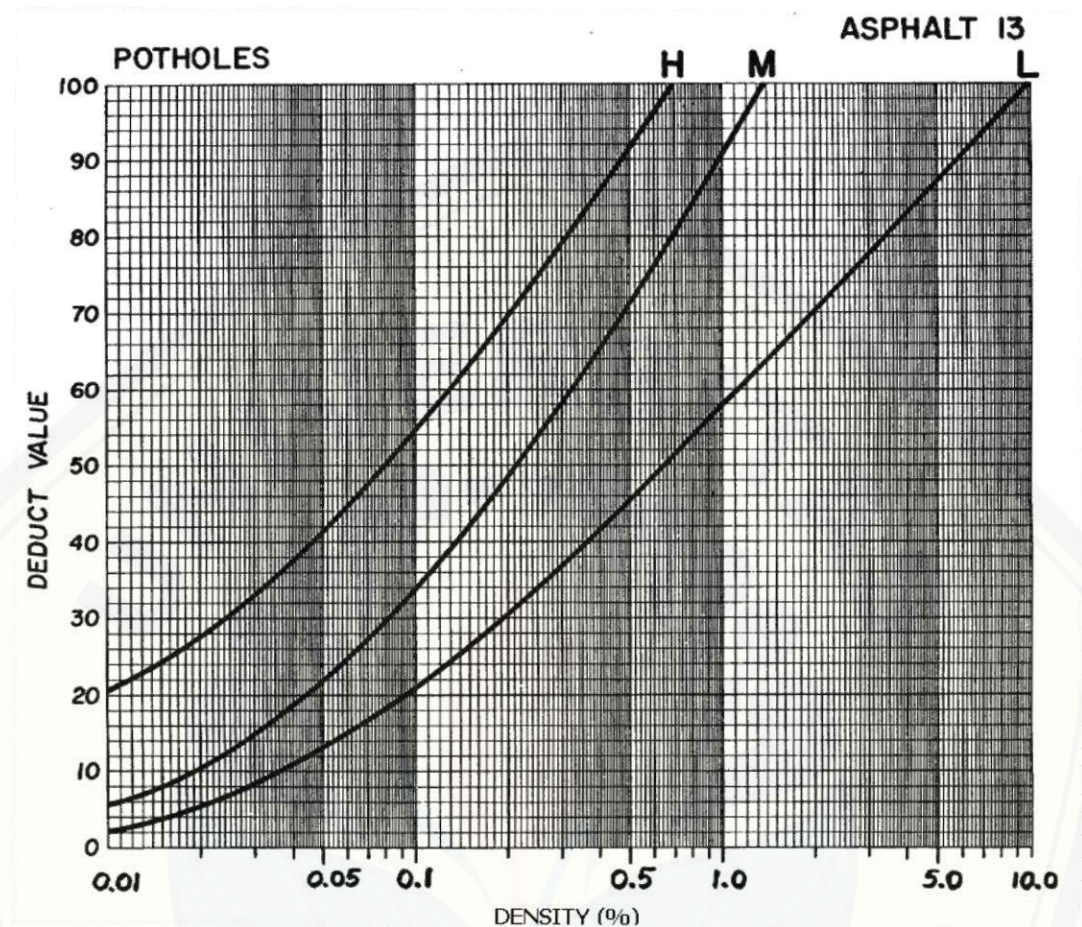


Gambar 2.7 Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan cacat tepi perkerasan (Sumber : Shahin M.Y, 1996)

d. 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 2.8 dibawah ini.





Gambar 2.8 Kurva hubungan antara *density* dengan *deduct value* untuk jenis kerusakan lubang (Sumber : Shahin M.Y, 1996)

#### 2.3.4 Total Deduct Value (TDV)

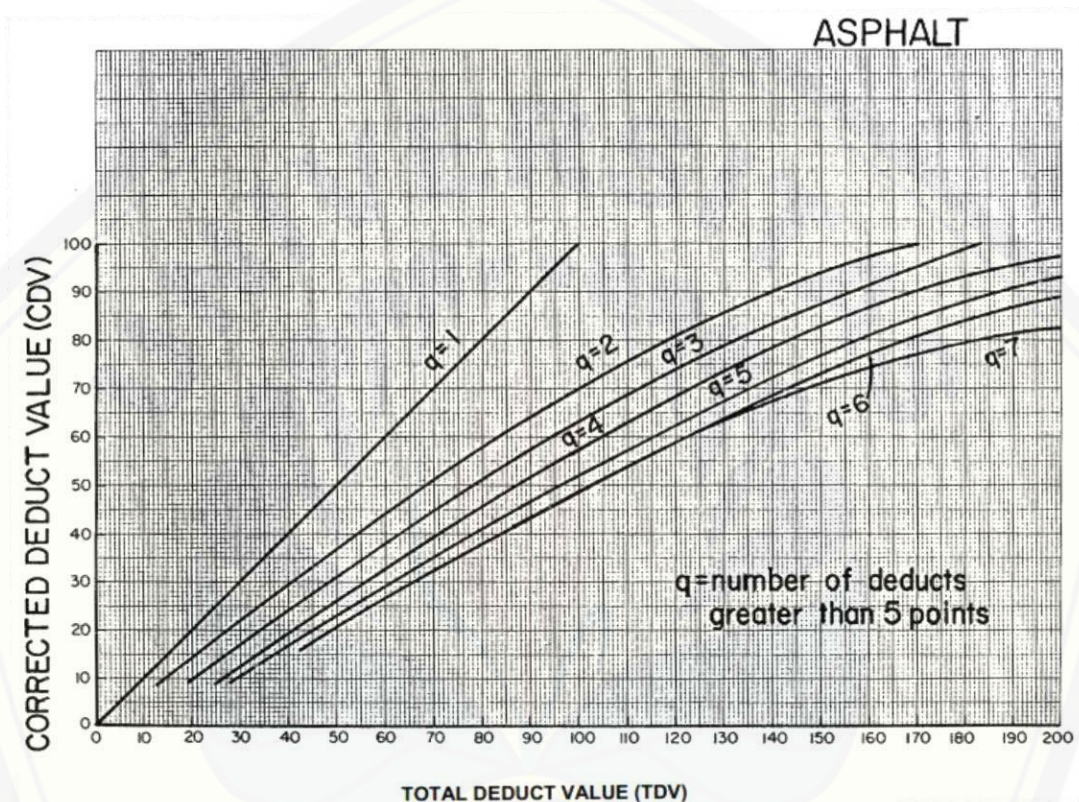
*Total Deduct Value* (TDV) adalah nilai total dari individual deduct value untuk tiap jenis kerusakan dan tingkat kerusakan yang ada pada suatu unit penelitian. *Total deduct value* didapatkan dengan menjumlahkan seluruh nilai dari *deduct value* pada tiap segmen jalan yang diteliti.

#### 2.3.5 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 2.9 Kurva Hubungan Antara TDV dan DV (Sumber : Shahin M.Y, 1996)

### 2.3.6 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 2.5 Penilaian Kondisi Jalan

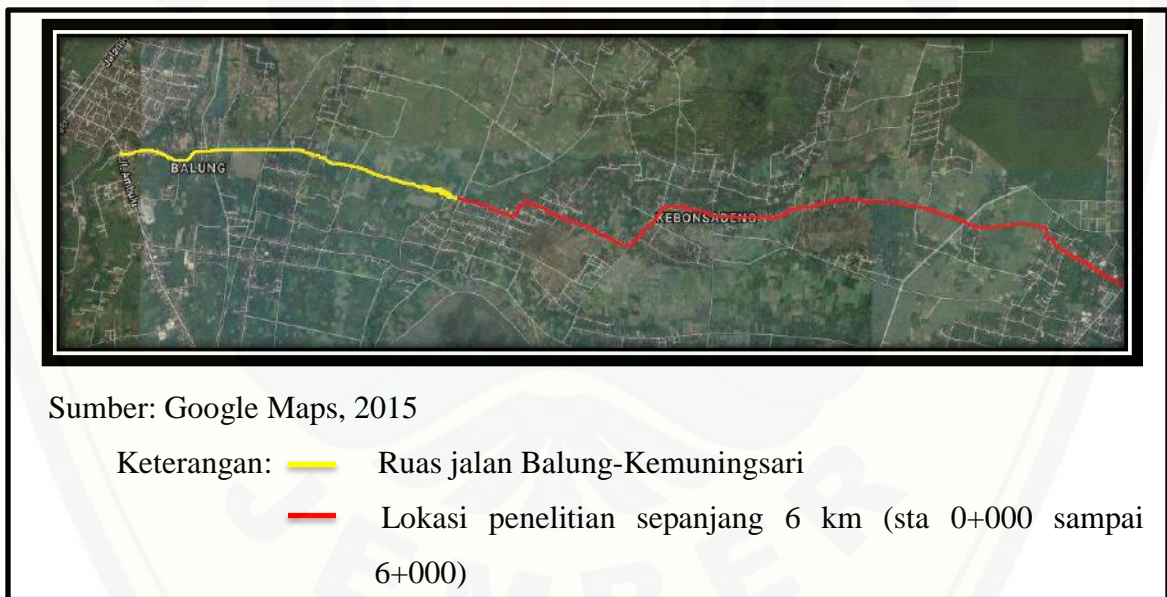
<b>Tingkat Kondisi Perkerasan</b>	<b>Rentang Nilai</b>
Sempurna ( <i>Excellent</i> )	85 - 100
Sangat Baik ( <i>Very Good</i> )	70 - 85
Baik ( <i>Good</i> )	55 - 70
Sedang ( <i>Fair</i> )	40 - 55
Jelek ( <i>Poor</i> )	25 - 40
Sangat Jelek ( <i>Very Poor</i> )	10 - 25
Gagal ( <i>Failed</i> )	0 - 10

Sumber : Shahin M.Y, 1996

### BAB 3. METODE PENELITIAN

#### 3.1 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan di ruas jalan Balung-Kemuningsari Jember yang mempunyai panjang jalan 10,11 kilometer. Dikarenakan pada (sta 6+000 s/d 10+110) kondisi jalan sudah diperbaiki maka lokasi penelitian ini dimulai dari (sta 0+000 sampai sta 6+000) yang memiliki panjang 6 kilometer dan lebar 4 meter yang terbagi atas 2 jalur dan 2 lajur. Jika diamati secara visual, kerusakan yang terjadi di Jalan Balung-Kemuningsari ini cukup tinggi kerusakannya sehingga pada penelitian ini di ambil panjang 6 kilometer dari daerah tingkat perkerasan jalan yang cukup parah di sepanjang jalan Balung-Kemuningsari ini. Adapun peta lokasi penelitian dapat dilihat pada gambar 3.1 dibawah ini.



Gambar 3.1 Peta Lokasi Penelitian

#### 3.2 Obyek Penelitian

Objek penelitian yang akan ditinjau adalah jenis-jenis kerusakan jalan pada ruas Jalan Balung-Kemuningsari.

### 3.3 Jenis Data

Jenis data di bagi atas data primer berupa hasil survei visual jenis-jenis kerusakan pada ruas Jalan Balung-Kemuningsari dengan menggunakan alat pengukuran atau alat pengambilan data langsung pada subjek sebagai sumber informasi. Pengambilan data dilakukan setiap segmen yaitu per 100 m sepanjang 6 km pada ruas Jalan Balung-Kemuningsari.

### 3.4 Teknik Pengumpulan Data

#### 1. Teknik Observasi

Teknik observasi yaitu teknik pengumpulan data dengan cara melakukan survei langsung ke lokasi di antaranya survei visual tipe-tipe kerusakan jalan yang terjadi pada ruas Jalan Balung-Kemuningsari. Adapun alat yang dibutuhkan untuk penelitian ini diantaranya yaitu:

- a. Formulir yang digunakan terdiri dari formulir survei kondisi jalan.
- b. Penggaris
- c. Roll meter
- d. Kamera digital
- e. Piloc
- f. Alat ukur jalan (*walking distance meter*)

Adapun tahapan-tahapan penelitian pada pelaksanaan survei adalah:

#### 1. Persiapan

Guna kelancaran pelaksanaan survei perlu dipersiapkan hal-hal sebagai berikut:

- a. Periksa peralatan dan perlengkapan
- b. Periksa kelengkapan formulir

#### 2. Urutan pelaksanaan survei

Urutan pelaksanaan survei meliputi:

- a. Isi fomulir survei

- b. Lakukan pengamatan terhadap lokasi kerusakan perkerasan dan isikan pada formulir.
- c. Lakukan pengambilan foto terhadap kerusakan jalan yang diamati pada segmen tersebut.

## 2. Teknik Dokumentasi

Teknik dokumentasi yaitu teknik pengumpulan data dengan cara pengambilan foto yang berkaitan dengan materi yang diteliti.

### 3.5 Teknik Analisa Data

Teknik analisa data yang akan dikerjakan pada penelitian ini adalah:

#### 1. Menghitung nilai *Density* (Kadar Kerusakan)

*Density* merupakan persentase luasan dari jenis kerusakan terhadap luasan unit segmen yang diteliti dalam meter panjang. Nilai *density* dibedakan berdasarkan tingkat kerusakannya.

Rumus mencari nilai *density*:

- Untuk jenis kerusakan berupa luasan:

$$\text{Density: } \frac{Ad}{As} \times 100\% \quad (3.1)$$

- Untuk jenis kerusakan berupa panjang:

$$\text{Density: } \frac{Ld}{As} \times 100\% \quad (3.2)$$

#### 2. Menghitung nilai *Deduct Value* (nilai pengurangan)

Merupakan nilai pengurangan untuk tiap jenis kerusakan yang diperoleh dari kurva hubungan antara *density* dan *deduct value*. *Deduct value* dibedakan berdasarkan tingkat kerusakannya.

#### 3. Menghitung nilai *Total Deduct Value* (TDV)

Menentukan nilai pengurang total atau *TDV* (*Total Deduct Value*) dengan menambahkan seluruh nilai pengurangan untuk jenis dan tingkat kerusakan pada masing-masing segmen penelitian.

#### 4. Menghitung nilai *Corrected Deduct Value* (CDV)

Penentuan nilai pengurang terkoreksi maksimum (*CDV*)

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

- 1) 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.
  - 2) Menentukan nilai pengurang total atau *TDV* (*Total Deduct Value*) dengan menambahkan seluruh nilai pengurang individual.
  - 3) 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.
5. Menghitung nilai *Pavement Condition Index* (*PCI*)

Jika nilai *CDV* telah diketahui, maka nilai *PCI* untuk tiap segmen bisa diketahui dengan rumus:

$$PCI_s = 100 - CDV \quad (3.3)$$

dengan :

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

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

Untuk nilai *PCI* secara keseluruhan dapat dicari dengan rumus:

$$PCI = \frac{\sum PCI_s}{N} \quad (3.4)$$

dengan :

$PCI$  = Nilai *PCI* total

$PCI_s$  = Nilai *PCI* tiap segmen

$N$  = Jumlah segmen

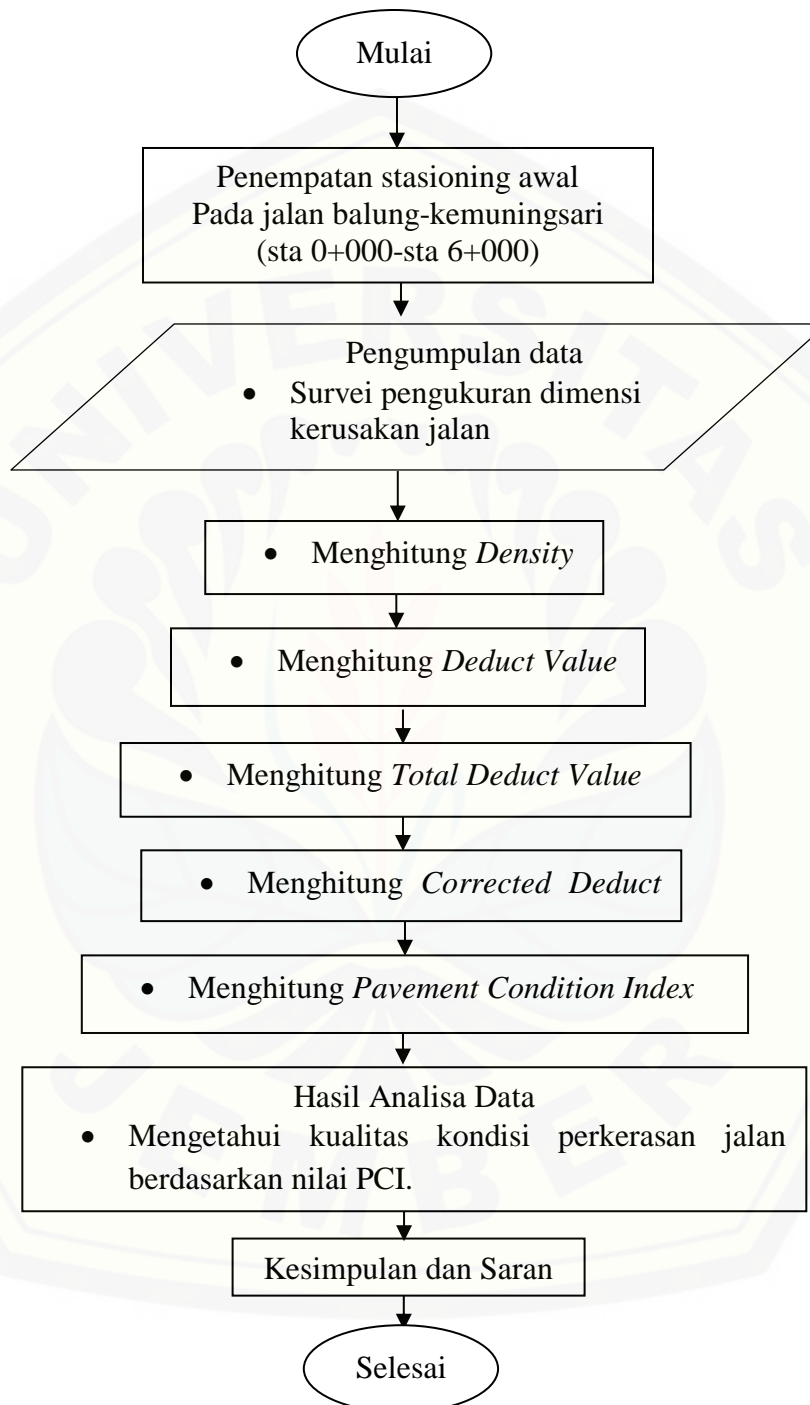
Setelah mengetahui nilai kondisi perkerasan dari nilai *PCI* diatas dapat diketahui kualitas lapisan perkerasan jalan berdasarkan kondisi tertentu



yaitu sempurna (*excellent*), sangat baik (*very good*), baik (*good*), sedang (*fair*), jelek (*poor*), sangat jelek (*very poor*), dan gagal (*failed*).



### 3.6 Diagram Alir Penelitian



Gambar 3.2 Bagan Alir Penelitian



## BAB. 5 PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

Setelah melalui beberapa tahap pengumpulan data dan analisa data, dapat disimpulkan bahwa kondisi Ruas Jalan Balung-Kemuningsari dengan panjang ruas 6 km atau 6000 m adalah sebagai berikut :

1. Jenis kerusakan yang dapat ditemukan pada ruas Jalan Balung-Kemuningsari antara lain retak kulit buaya, keriting, retak pinggir, dan lubang dengan presentase kondisi kerusakan jalab pada Jalan Balung-Kemuningsari yaitu 54% yang terdiri dari 33% Retak buaya, 16% Keriting, 0,5% Retak pinggir, 5% Lubang dan 46% kondisi jalan baik
2. Hasil evaluasi dengan menggunakan metode *Pavement Condition Index* (PCI) dapat diketahui bahwa jalan Balung-Kemuningsari termasuk dalam klasifikasi jalan dengan kualitas sedang, dengan nilai rata-rata 51,8. Sehingga perlu adanya penanganan dari pihak pemerintah untuk segera dilakukan perbaikan dan pemeliharaan sehingga tidak menimbulkan kerusakan yang parah lagi.

### 5.2 Saran

1. Dalam penelitian ini banyak kendala dan keterbatasan, sehingga masih perlu diadakan penelitian dengan menggunakan metode selain PCI. Maka penelitian-penelitian yang akan datang perlu mengadakan penelitian yang sejenis agar informasi ini lengkap dan berguna.
2. Agar kerusakan yang terjadi pada ruas jalan tidak menjadi lebih parah, maka perlu segera dilakukan tindakan perbaikan pada bagian-bagian yang rusak, sehingga tidak menimbulkan kerusakan yang lebih parah.

**DAFTAR PUSTAKA**

R. Agah, Heddy. 2009. “Kerusakan Jalan: Akibat, Kesengajaan, atau Dampak?”. Tidak Diterbitkan. Ebook. Jakarta: Fakultas Teknik Universitas Indonesia.

Suwandi, Agus, dkk. 2008. “Evaluasi Tingkat Kerusakan Jalan dan Metode Pavement Condition Index (PCI) Untuk Menunjang Pengambilan Keputusan”. Yogyakarta: Jurusan Teknik Sipil dan Lingkungan Fakultas Teknik UGM,

Djalante, Susanti. 2010. “Evaluasi Kondisi dan Kerusakan Perkerasan Lentur di Beberapa Ruas Jalan Kota Kendari”. Tidak Diterbitkan. Jurnal. Kendari : Jurusan Teknik Sipil Universitas Halu Uleo

Hardiyatmo, Hary Christady. 2007. “Pemeliharaan Jalan Raya”. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.

Shahin, M.Y. 1996. “*Pavement Management for Airports, Roads, and Parking Lots*”. Chapman and Hall”. Dept. BC., New York.

Yani, Ahmad, dkk.2012. “Evaluasi Jenis Dan Tingkat Kerusakan Jalan Dengan Menggunakan Metode Pavement Condition Index (PCI)”. Tidak diterbitkan. Jurnal. Bengkalis : Jurusan Teknik Sipil Politeknik Negeri Bengkalis.

Yoder, E.J dan Witczak, M.W. 1975. “*Principles of Pavement Design*”. A Wiley – Interscience Publication”. New York.









## Segmen Jalan 0+900 s/d 1+000

No	STA (m)	Posisi		Tingkat			Hasil Pengukuran					Jenis
		Kiri	Kanan	L	M	H	P (m)	L (m)	D (cm)	A (m)	Lr (mm)	
1	0 + 906	✓				✓	2,4	0,45	9,5	1,08		Lubang
2	0 + 912	✓				✓	1,54	4	7	6,16		Lubang
3	0 + 914		✓	✓			0,24	0,17	4,3	0,0408		Lubang
4	0 + 915	✓				✓	1,2	0,9	5	1,08		Lubang
5	0 + 917		✓			✓	1,8	1,6	5	2,88		Lubang
6	0 + 925		✓	✓			21,3	0,12		2,556	10	Retak Pinggir
7	0 + 947	✓				✓	7,4	4	7	29,60		Lubang
8	0 + 965		✓	✓			2,8	1,5		4,2		Keriting
9	0 + 968	✓		✓			20,9	1,34		28,01		Keriting
10	0 + 989	✓		✓			1,5	1,27		1,905	12	Retak Kulit Buaya
11	0 + 990	✓		✓			1,9	1,56		2,96		Keriting
12	0 + 992	✓		✓			12,5	4		50	10	Retak Kulit Buaya

## Segmen Jalan 1+000 s/d 1+100

No	STA (m)	Posisi		Tingkat			Hasil Pengukuran					Jenis
		Kiri	Kanan	L	M	H	P (m)	L (m)	D (cm)	A (m)	Lr (mm)	
1	1+000	✓	✓			✓	2,9	4	9	11,6		Lubang
2	1+009	✓	✓			✓	2,5	4	5	10		Lubang
3	1+014	✓		✓			8,1	1		8,1		Keriting
4	1+023	✓	✓	✓			10	4		40		Keriting
5	1+044		✓	✓			0,57	0,3	3	0,171		Lubang
6	1+046		✓		✓		0,2	0,13	6	0,026		Lubang
7	1+047		✓		✓		0,75	0,4	7	0,3		Lubang
8	1+048	✓				✓	1,1	0,89	5	0,979		Lubang
9	1+049		✓			✓	1,13	1	4	1,13		Lubang
10	1+050		✓		✓		0,87	0,5	4	0,435		Lubang
11	1+052	✓				✓	2,3	1,5	3	3,45		Lubang
12	1+053	✓			✓		0,5	0,4	6	0,2		Lubang
13	1+055		✓			✓	2,4	1,2	4	2,88		Lubang
14	1+057	✓				✓	1,7	1,4	3	2,38		Lubang
15	1+058	✓			✓		0,82	0,6	5	0,492		Lubang
16	1+061		✓			✓	1,2	1,2	4	1,44		Lubang
17	1+063	✓				✓	1,56	0,9	4	1,404		Lubang
18	1+066		✓			✓	2,8	1,7	3	4,76		Lubang
19	1+067		✓		✓		0,96	0,45	5	0,432		Lubang
20	1+068	✓				✓	5	0,9	7	4,5		Lubang
21	1+084	✓	✓		✓		13	4		52		Keriting

## Segmen Jalan 1+100 s/d 1+200

No	STA (m)	Posisi		Tingkat			Hasil Pengukuran					Jenis
		Kiri	Kanan	L	M	H	P (m)	L (m)	D (cm)	A (m)	Lr (mm)	
1	1+ 105		✓	✓			0,2	0,12	4	0,02		Lubang
2	1+ 106	✓			✓		0,52	0,23	5	0,1196		Lubang
3	1+ 107	✓				✓	1,3	1	5	1,3		Lubang
4	1+ 108		✓		✓		0,67	0,3	6	0,20		Lubang
5	1+ 109	✓		✓			0,3	0,14	4	0,04		Lubang
6	1+ 110	✓			✓		0,7	0,51	5	0,36		Lubang
7	1+ 111		✓		✓		0,2	0,17	6	0,03		Lubang
8	1+ 112	✓		✓			3,9	1,5		5,85		Keriting
9	1+ 119		✓	✓			22,8	0,12		2,74		Retak Pinggir
10	1+ 187	✓	✓	✓			12,6	4		50,4	10	Retak Kulit Buaya



## Segmen Jalan 1+500 s/d 1+600

No	STA (m)	Posisi		Tingkat			Hasil Pengukuran					Jenis
		Kiri	Kanan	L	M	H	P (m)	L (m)	D (cm)	A (m)	Lr (mm)	
1	1 + 516		✓	✓			2,8	1,4		3,92	12	Retak Kulit Buaya
2	1 + 527	✓			✓		0,7	0,5	5	0,35		Lubang
3	1 + 529	✓				✓	1,5	1,2	4	1,8		Lubang
4	1 + 531		✓			✓	1,1	1	5	1,1		Lubang
5	1 + 533	✓		✓			0,46	0,32	3	0,15		Lubang
6	1 + 534		✓	✓			0,23	0,12	4	0,03		Lubang
7	1 + 535	✓			✓		0,6	0,42	4	0,25		Lubang
8	1 + 536	✓		✓			33,3	1		33,3		Keriting
9												
10												

## Segmen Jalan 1+600 s/d 1+700

No	STA (m)	Posisi		Tingkat			Hasil Pengukuran					Jenis
		Kiri	Kanan	L	M	H	P (m)	L (m)	D (cm)	A (m)	Lr (mm)	
1	1 + 601	✓	✓	✓			5,8	4		23,2		Keriting
2	1 + 612		✓			✓	2,3	0,9	5	2,07		Lubang
3	1 + 615	✓		✓			4	0,13		0,52		Keriting
4	1 + 622		✓	✓			5,1	0,11		0,56		Keriting
5	1 + 629		✓			✓	4,9	1,2	7	5,88		Lubang
6	1 + 636	✓				✓	3,5	0,35	6	1,23		Lubang
7	1 + 642	✓		✓			21,8	0,11		2,40		Keriting
8	1 + 668		✓	✓			7,8	0,12		0,94		Keriting
9	1 + 679		✓			✓	2,1	0,37	7	0,78		Lubang
10	1 + 681	✓		✓			0,43	0,21	4	0,0903		Lubang
11	1 + 682	✓			✓		0,32	0,19	5	0,06		Lubang
12	1 + 684	✓				✓	1,4	0,7	4	0,98		Lubang
13	1 + 687		✓			✓	1,2	1	4	1,2		Lubang
14	1 + 688	✓			✓		0,7	0,37	6	0,26		Lubang
15	1 + 689	✓		✓			8,1	0,12		0,97		Keriting
16	1 + 695		✓			✓	4,3	0,86	5	3,70		Lubang

## Segmen Jalan 1+700 s/d 1+800

No	STA (m)	Posisi		Tingkat			Hasil Pengukuran					Jenis
		Kiri	Kanan	L	M	H	P (m)	L (m)	D (cm)	A (m)	Lr (mm)	
1	1 + 700	✓	✓	✓			8,8	4		35,2		Keriting
2	1 + 710		✓		✓		1	0,2	10	0,20		Lubang
3	1 + 712		✓	✓			0,5	0,3	3	0,15		Lubang
4	1 + 713	✓				✓	0,77	0,4	4	0,308		Lubang
5	1 + 714		✓		✓		0,81	0,33	4	0,267		Lubang
6	1 + 716		✓	✓			0,4	0,2	4	0,08		Lubang
7	1 + 717	✓				✓	0,74	0,51	5	0,377		Lubang
8	1 + 719	✓		✓			0,65	0,4	3	0,26		Lubang
9	1 + 721		✓		✓		0,43	0,31	6	0,13		Lubang
10	1 + 724	✓			✓		0,66	0,31	4	0,205		Lubang
11	1 + 727	✓		✓			0,5	0,31	3	0,155		Lubang
12	1 + 730		✓	✓			0,44	0,27	3	0,119		Lubang
13	1 + 732	✓		✓			0,3	0,2		0,06		Keriting
14	1 + 758		✓		✓		0,7	0,3	5	0,21		Lubang
15	1 + 760	✓	✓	✓			12,1	2,44		29,524	10	Retak Kulit Buaya
16	1 + 782	✓		✓			16,3	0,12		1,96		Retak Pinggir





## Segmen Jalan 2+100 s/d 2+200

No	STA (m)	Posisi		Tingkat			Hasil Pengukuran					Jenis
		Kiri	Kanan	L	M	H	P (m)	L (m)	D (cm)	A (m)	Lr (mm)	
1	2 + 101	✓		✓			1,1	0,1	6	0,11		Lubang
2	2 + 102		✓	✓			0,4	0,23	4	0,092		Lubang
3	2 + 103		✓	✓			0,8	0,3	4	0,24		Lubang
4	2 + 104		✓	✓			0,2	0,11	4	0,022		Lubang
5	2 + 105	✓			✓		0,6	0,52	5	0,312		Lubang
6	2 + 106	✓				✓	0,73	0,54	3	0,394		Lubang
7	2 + 108		✓	✓			0,4	0,2	5	0,08		Lubang
8	2 + 109	✓				✓	1,1	0,82	5	0,902		Lubang
9	2 + 111		✓	✓			0,54	0,32	5	0,173		Lubang
10	2 + 112		✓	✓			0,6	0,45	3	0,27		Lubang
11	2 + 113		✓			✓	1,2	0,42	4	0,504		Lubang
12	2 + 118	✓				✓	0,66	0,74	4	0,488		Lubang
13	2 + 121	✓		✓			0,72	0,24	3	0,173		Lubang
14	2 + 125		✓		✓		0,7	0,51	5	0,357		Lubang
15	2 + 127		✓	✓			0,55	0,32	6	0,176		Lubang
16	2 + 130	✓		✓			0,49	0,16	5	0,078		Lubang
17	2 + 132		✓	✓			0,49	0,25	6	0,123		Lubang
18	2 + 133	✓	✓	✓			11,4	4		45,6	12	Retak Kulit Buaya
19	2 + 163	✓		✓			16,8	1,5		25,2	12	Retak Kulit Buaya
20	2 + 171		✓	✓			2,6	1,5		3,9		Keriting
21	2 + 186	✓	✓	✓			2,9	4		11,6		Keriting

## Segmen Jalan 2+200 s/d 2+300

No	STA (m)	Posisi		Tingkat			Hasil Pengukuran					Jenis
		Kiri	Kanan	L	M	H	P (m)	L (m)	D (cm)	A (m)	Lr (mm)	
1	2 + 232	✓	✓			✓	0,4	0,3	6	0,12		Lubang
2	2 + 233	✓	✓			✓	0,6	0,4	9	0,24		Lubang
3	2 + 234	✓		✓			1,1	1,5		1,65		Keriting
4	2 + 237	✓		✓			1,5	0,9		1,35		Keriting
5	2 + 242	✓		✓			4,8	1,2		5,76		Keriting
6	2 + 254	✓	✓	✓			2,4	2,2		5,28		Keriting
7	2 + 257		✓	✓			5,9	1,8		10,62	12	Retak Kulit Buaya
8	2 + 267		✓	✓			1,6	0,5		0,8		Keriting
9	2 + 269	✓		✓			10,1	1,8		18,18	12	Retak Kulit Buaya
10	2 + 285	✓		✓			3,7	0,8		2,96		Keriting
11	2 + 291	✓	✓	✓			8,7	4		34,8	10	Retak Kulit Buaya

## Segmen Jalan 2+300 s/d 2+400

No	STA (m)	Posisi		Tingkat			Hasil Pengukuran					Jenis
		Kiri	Kanan	L	M	H	P (m)	L (m)	D (cm)	A (m)	Lr (mm)	
1	2 + 301	✓	✓	✓			21,2	1,7		36,04	10	Retak Kulit Buaya
2	2 + 342		✓	✓			0,7	0,67		0,469		Keriting
3	2 + 343	✓		✓			1,3	0,9		1,17		Keriting
4	2 + 346	✓		✓			0,3	0,27	5	0,081		Lubang
5	2 + 346	✓			✓		0,3	0,25	7	0,075		Lubang
6	2 + 347	✓		✓			2,9	0,4		1,16		Keriting
7	2 + 351	✓	✓	✓			3,4	3,24		11,016		Keriting
8	2 + 356		✓			✓	0,8	0,6	7	0,48		Lubang
9	2 + 358		✓	✓			2,4	1,5		3,6		Keriting
10	2 + 361	✓			✓		0,9	0,76	4	0,684		Lubang
11	2 + 362	✓		✓			4,5	1,8		8,1	12	Retak Kulit Buaya
12	2 + 378	✓	✓	✓			8	4		32	12	Retak Kulit Buaya
13	2 + 389	✓		✓			2,4	1,7		4,08		Keriting
14	2 + 392	✓	✓	✓			5,9	4		23,6	12	Retak Kulit Buaya

















## Segmen Jalan 4+600 s/4+700

No	STA (m)	Posisi		Tingkat			Hasil Pengukuran					Jenis
		Kiri	Kanan	L	M	H	P (m)	L (m)	D (cm)	A (m)	Lr (mm)	
1	4+ 641		✓			✓	0,31	0,29	3	0,09		Lubang
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												

## Segmen Jalan 4+700 s/4+800

No	STA (m)	Posisi		Tingkat			Hasil Pengukuran					Jenis
		Kiri	Kanan	L	M	H	P (m)	L (m)	D (cm)	A (m)	Lr (mm)	
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												

## Segmen Jalan 4+800 s/4+900

No	STA (m)	Posisi		Tingkat			Hasil Pengukuran					Jenis
		Kiri	Kanan	L	M	H	P (m)	L (m)	D (cm)	A (m)	Lr (mm)	
1	4+876,2		✓	✓			2,4	2,24		5,376		Keriting
2	4+801,4	✓	✓	✓			56,5	4		226	10	Retak Kulit Buaya
3	4+889	✓		✓			0,6	0,4	3	0,24		Lubang
4	4+890	✓		✓			0,3	0,13	4	0,04		Lubang
5	4+891	✓			✓		0,2	0,15	6	0,03		Lubang
6	4+892		✓	✓			0,47	0,34	6	0,16		Lubang
7	4+894		✓			✓	1,3	0,8	5	1,04		Lubang
8	4+896	✓		✓			0,29	0,19	4	0,06		Lubang
9	4+897		✓	✓			0,34	0,21	6	0,07		Lubang
10	4+898	✓			✓		0,7	0,5	6	0,35		Lubang



## Segmen Jalan 4+900 s/5+000

No	STA (m)	Posisi		Tingkat			Hasil Pengukuran					Jenis
		Kiri	Kanan	L	M	H	P (m)	L (m)	D (cm)	A (m)	Lr (mm)	
1	4 + 915		✓	✓			7,6	2		15,2		Keriting
2	4 + 936	✓	✓		✓		21,2	4		84,8		Keriting
3	4 + 937	✓				✓	0,9	0,6	7	0,54		Lubang
4	4 + 938	✓				✓	1,07	1	5	1,07		Lubang
5	4 + 939	✓				✓	0,8	0,2	5	0,16		Lubang
6	4 + 939		✓			✓	0,59	0,4	4	0,236		Lubang
7	4 + 942	✓				✓	2,8	1,7	4	4,76		Lubang
8	4 + 943		✓			✓	1,5	0,9	6	1,35		Lubang
9	4 + 958	✓	✓			✓	1,4	4	6	5,6		Lubang
10	4 + 960		✓	✓			0,6	0,4	3	0,24		Lubang
11	4 + 962		✓	✓			0,3	0,17	4	0,051		Lubang
12	4 + 963		✓	✓			0,76	0,34	3	0,2584		Lubang
13	4 + 965	✓				✓	1,31	1	3	1,31		Lubang
14	4 + 967		✓	✓			0,52	0,25	3	0,13		Lubang
15	4 + 969	✓	✓	✓			7,8	4	4	31,2		Keriting
16	4 + 978	✓				✓	0,9	0,47	3	0,423		Lubang
17	4 + 980		✓	✓			0,8	0,43		0,344		Keriting
18	4 + 982		✓			✓	0,5	0,2	7	0,1		Lubang

## Segmen Jalan 5+000 s/5+100

No	STA (m)	Posisi		Tingkat			Hasil Pengukuran					Jenis
		Kiri	Kanan	L	M	H	P (m)	L (m)	D (cm)	A (m)	Lr (mm)	
1	5+000	✓	✓	✓			0,94	0,65		0,611		Keriting
2	5+029	✓	✓	✓			19,2	2		38,4	10	Retak Kulit Buaya
3	5+032		✓	✓			0,72	0,003		0,002		Keriting
4	5+058	✓	✓				1,4	4		5,6		Keriting
5	5+078		✓		✓		0,71	0,36	6	0,26		Lubang
6	5+079		✓	✓			0,42	0,31	4	0,1302		Lubang
7	5+080	✓		✓			0,24	0,16	3	0,04		Lubang
8	5+081	✓				✓	0,93	0,76	5	0,71		Lubang
9	5+083		✓			✓	1,3	0,55	5	0,715		Lubang
10	5+085	✓				✓	1,21	0,8	5	0,97		Lubang
11	5+087		✓		✓		0,48	0,3	6	0,14		Lubang
12	5+088		✓	✓			0,39	0,25	4	0,10		Lubang
13	5+089	✓				✓	1,35	0,57	6	0,77		Lubang
14	5+091	✓		✓			0,35	0,21	3	0,07		Lubang
15	5+092	✓			✓		1,32	0,32	5	0,42		Lubang
16	5+092	✓	✓	✓			7,2	4		28,8	10	Retak Kulit Buaya



## Segmen Jalan 5+400 s/5+500

No	STA (m)	Posisi		Tingkat			Hasil Pengukuran					Jenis
		Kiri	Kanan	L	M	H	P (m)	L (m)	D (cm)	A (m)	Lr (mm)	
1	5 + 405	✓		✓			3,4	2	4	6,8		Lubang
2	5 + 432	✓	✓	✓			12,1	1,73		20,933	12	Retak kulit buaya
3	5 + 448	✓		✓			9,4	0,57		5,358		Keriting
4	5 + 459		✓	✓			7	1,5		10,5	12	Retak kulit buaya
5	5 + 477	✓		✓			1,3	0,35	3	0,455		Lubang
6	5 + 482	✓		✓			3,4	1		3,4		Keriting
7												
8												
9												
10												

## Segmen Jalan 5+500 s/5+600

No	STA (m)	Posisi		Tingkat			Hasil Pengukuran					Jenis
		Kiri	Kanan	L	M	H	P (m)	L (m)	D (cm)	A (m)	Lr (mm)	
1	5 + 500	✓		✓			0,44	0,31	4	0,136		Lubang
2	5 + 503		✓	✓			0,6	0,8	4	0,48		Lubang
3	5 + 505		✓	✓			0,28	0,15	3	0,04		Lubang
4	5 + 507	✓		✓			0,7	0,28	4	0,196		Lubang
5	5 + 510		✓	✓			1,2	0,32	4	0,38		Lubang
6	5 + 512		✓	✓			0,65	0,3	3	0,20		Lubang
7	5 + 514		✓	✓			0,34	0,19	3	0,06		Lubang
8	5 + 515	✓		✓			0,9	0,43	3	0,39		Lubang
9	5 + 517	✓		✓			0,75	0,29	5	0,218		Lubang
10	5 + 519	✓			✓		0,77	0,38	4	0,2926		Lubang
11	5 + 522		✓	✓			1	0,36	3	0,36		Lubang
12	5 + 523	✓			✓		1,2	0,49	5	0,588		Lubang
13	5 + 525		✓	✓			0,33	0,2	3	0,07		Lubang
14	5 + 526	✓			✓		0,97	0,74	3	0,72		Lubang
15	5 + 528	✓		✓			0,45	0,21	4	0,09		Lubang
16	5 + 530		✓	✓			1,5	0,33	4	0,495		Lubang
17	5 + 532		✓	✓			1,21	0,24	3	0,29		Lubang
18	5 + 535	✓			✓		0,8	0,5	3	0,4		Lubang
19	5 + 537	✓		✓			0,94	0,27	3	0,25		Lubang
20	5 + 540	✓			✓		1,07	0,47	4	0,503		Lubang
21	5 + 542	✓			✓		1,37	0,32	5	0,44		Lubang
22	5 + 545		✓	✓			0,99	0,23	3	0,23		Lubang
23	5 + 548	✓		✓			1,1	0,78		0,86		Keriting
24	5 + 549		✓	✓			7,7	1,35		10,395	12	Retak Kulit Buaya
25	5 + 560	✓		✓			5,9	2		11,8	10	Retak Kulit Buaya
26	5 + 570	✓		✓			10,3	1,14	8	11,742	12	Retak Kulit Buaya



## Segmen Jalan 5+800 s/5+900

No	STA (m)	Posisi		Tingkat			Hasil Pengukuran					Jenis
		Kiri	Kanan	L	M	H	P (m)	L (m)	D (cm)	A (m)	Lr (mm)	
1	5 + 801		✓			✓	1	0,9	3	0,9		Lubang
2	5 + 802	✓				✓	1,07	1	3	1,07		Lubang
3	5 + 804	✓		✓			0,48	0,43	4	0,21		Lubang
4	5 + 806		✓	✓			0,66	0,31	4	0,20		Lubang
5	5 + 808	✓		✓			0,3	0,2	4	0,06		Lubang
6	5 + 809	✓	✓			✓	1,06	1	5	1,06		Lubang
7	5 + 811		✓			✓	2	1,7	5	3,4		Lubang
8	5 + 813	✓	✓			✓	1,12	1,01	5	1,13		Lubang
9	5 + 815	✓			✓		0,77	0,54	5	0,42		Lubang
10	5 + 817	✓		✓			0,43	0,31	5	0,13		Lubang
11	5 + 818		✓			✓	2,4	2,17	4	5,21		Lubang
12	5 + 821	✓		✓			0,32	0,19	5	0,06		Lubang
13	5 + 823	✓				✓	1,8	0,4	3	0,72		Lubang
14	5 + 826	✓			✓		0,72	0,49	6	0,35		Lubang
15	5 + 829		✓			✓	2,31	2,1	5	4,85		Lubang
16	5 + 832	✓				✓	1,09	0,92	4	1,00		Lubang
17	5 + 834		✓			✓	1,65	1,57	5	2,59		Lubang
18	5 + 836		✓			✓	1,55	1,3	4	2,02		Lubang
19	5 + 839	✓		✓			0,5	0,43	4	0,22		Lubang
20	5 + 841	✓				✓	1,8	1,42	6	2,56		Lubang
21	5 + 845	✓				✓	0,7	0,62	6	0,43		Lubang
22	5 + 847		✓	✓			0,33	0,07	4	0,02		Lubang
23	5 + 849	✓				✓	2,1	1,74	5	3,65		Lubang
24	5 + 852	✓		✓			0,67	0,31	5	0,21		Lubang

## Segmen Jalan 5+900 s/6+000

No	STA (m)	Posisi		Tingkat			Hasil Pengukuran					Jenis
		Kiri	Kanan	L	M	H	P (m)	L (m)	D (cm)	A (m)	Lr (mm)	
1	5 + 918		✓			✓	1,8	1,5	3	2,6		Lubang
2	5 + 926		✓			✓	2,6	0,4	5	1,0		Lubang
3	5 + 930	✓				✓	1,54	0,8	4	1,2		Lubang
4	5 + 933	✓				✓	1,1	0,72	4	0,8		Lubang
5	5 + 935	✓				✓	0,7	0,5	5	0,4		Lubang
6	5 + 937		✓			✓	1,84	1,3	4	2,4		Lubang
7	5 + 940	✓		✓			0,43	0,3	5	0,1		Lubang
8	5 + 941		✓			✓	1,05	1	4	1,1		Lubang
9	5 + 943		✓			✓	1,05	0,4	6	0,4		Lubang
10	5 + 946	✓				✓	1,2	1	6	1,2		Lubang
11	5 + 957	✓				✓	2,03	0,8	6	1,6		Lubang
12	5 + 960	✓				✓	1,4	0,6	4	0,9		Lubang
13	5 + 962		✓	✓			0,6	0,3	3	0,2		Lubang
14	5 + 963		✓			✓	1,02	0,7	6	0,7		Lubang
15	5 + 966	✓		✓			0,57	0,4	5	0,2		Lubang
16	5 + 968		✓			✓	0,97	0,62	4	0,6		Lubang
17	5 + 970	✓				✓	2	0,54	4	1,1		Lubang
18	5 + 973	✓			✓		1,1	0,38	4	0,4		Lubang
19	5 + 975		✓			✓	2	1,7	6	3,4		Lubang
20	5 + 978	✓		✓			0,6	0,09	4	0,1		Lubang
21	5 + 980	✓			✓		0,71	0,48	4	0,3		Lubang
22	5 + 982	✓				✓	0,78	0,65	5	0,5		Lubang
23	5 + 984		✓			✓	2,2	0,44	5	1,0		Lubang
24	5 + 987	✓				✓	2,08	1,68	5	3,5		Lubang
25	5 + 990		✓			✓	2	1,52	4	3,0		Lubang
26	5 + 994	✓				✓	1,7	1,32	6	2,2		Lubang
27	5 + 996		✓		✓		0,65	0,41	5	0,3		Lubang
28	5 + 998		✓			✓	1,81	1,78	5	3,2		Lubang



**Keterangan :**

**Tingkat Kerusakan**

L : Low

M : Medium

H : High

**Hasil Pengukuran**

P :

L : Lebar Kerusakan

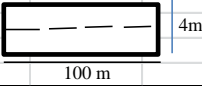
D : Dalam Kerusakan

A : Luas Kerusakan

Lr : Lebar Retakan





SURVEI KERUSAKAN JALAN							
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN							
RUAS JALAN : BALUNG-KEMUNIGSARI				PANJANG SEGMENT : 100 m			
SEGMENT : 0+100 s/d 0+200				LEBAR SEGMENT : 4 m			
TANGGAL SURVEI : 16 APRIL 2016				LUAS SEGMENT : 400 m <sup>2</sup>			
<b>JENIS KERUSAKAN</b>						<b>SKETSA</b>	
1. Retak Kulit Buaya							
2. Keriting							
3. Retak Pinggir							
4. Lubang							
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI							
		1	2	3	4		
				2,262	m <sup>2</sup> H	2,56	m <sup>2</sup> L
						1,8	m <sup>2</sup> H
TO	L			2,262	m <sup>2</sup>		
TA	M						
L	H					4,36	m <sup>2</sup>
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)							
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI			
3	L	0,57	2,2	PCI = 100 - CDV = 100 - 58 = 42			
4	L	1,09	58				
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)				102,2	<b>KONDISI</b>		
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)				58			

SURVEI KERUSAKAN JALAN								
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN								
RUAS JALAN : BALUNG-KEMUNIGSARI				PANJANG SEGMENT : 100 m				
SEGMENT : 0+200 s/d 0+300				LEBAR SEGMENT : 4 m				
TANGGAL SURVEI : 16 APRIL 2016				LUAS SEGMENT : 400 m <sup>2</sup>				
JENIS KERUSAKAN				SKETSA				
1. Retak Kulit Buaya								
2. Keriting								
3. Retak Pinggir								
4. Lubang								
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI								
	1		2		3		4	
	28	m <sup>2</sup> L	3,47	m <sup>2</sup> L			0,54	m <sup>2</sup> H
	3,4	m <sup>2</sup> L						
TO	L	31,4	m <sup>2</sup>	3,465	m <sup>2</sup>			
TA	M							
L	H						0,536	m <sup>2</sup>
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)								
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
1	L	7,85		48		PCI = 100 - = 100 - = 25		
2	L	0,87		2				
4	H	0,13		60				
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)				110		<b>KONDISI JELEK (POOR)</b>		
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)				75				



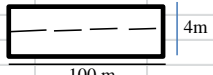


SURVEI KERUSAKAN JALAN									
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN									
RUAS JALAN : BALUNG-KEMUNIGSARI					PANJANG SEGMENT : 100 m				
SEGMENT : 0+400 s/d 0+500					LEBAR SEGMENT : 4 m				
TANGGAL SURVEI : 16 APRIL 2016					LUAS SEGMENT : 400 m <sup>2</sup>				
JENIS KERUSAKAN					SKETSA				
1. Retak Kulit Buaya									
2. Keriting									
3. Retak Pinggir									
4. Lubang									
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI									
		1		2		3		4	
		21,90	m <sup>2</sup> L	3,85	m <sup>2</sup> L	3,29	m <sup>2</sup> L		
TO	L	21,90	m <sup>2</sup>	3,85	m <sup>2</sup>	3,29	m <sup>2</sup>		
TA	M								
L	H								
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)									
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI			
1	L	5,48		26		PCI =	100 - CDV		
2	L	0,96		1					
3	L	0,82		3					
						=	100 - 26		
						=	74		
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)				30		<b>KONDISI</b> <b>SANGAT BAIK (VERY GOOD)</b>			
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)				26					







SURVEI KERUSAKAN JALAN								
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN								
RUAS JALAN : BALUNG-KEMUNIGSARI				PANJANG SEGMENT : 100 m				
SEGMENT : 0+800 s/d 0+900				LEBAR SEGMENT : 4 m				
TANGGAL SURVEI : 16 APRIL 2016				LUAS SEGMENT : 400 m <sup>2</sup>				
JENIS KERUSAKAN				SKETSA				
1. Retak Kulit Buaya 2. Keriting 3. Retak Pinggir 4. Lubang								
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI								
		1		2		3	4	
		224,8	m <sup>2</sup> L	9,40	m <sup>2</sup> L		1,52	m <sup>2</sup> H
				0,68	m <sup>2</sup> L		1,12	m <sup>2</sup> H
TO	L	224,8	m <sup>2</sup>	10,08	m <sup>2</sup>			
TA	M							
L	H						2,64	m <sup>2</sup>
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)								
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
1	L	56,2		53				
2	L	2,52		4,5		PCI = 100 - CDV		
4	H	0,66		100		= 100 - 90		
						= 10		
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)				157,5				
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)				90		<b>KONDISI</b>		
						<b>SANGAT JELEK (VERY POOR)</b>		





SURVEI KERUSAKAN JALAN							
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN							
RUAS JALAN : BALUNG-KEMUNIGSARI			PANJANG SEGMENT : 100 m				
SEGMENT : 1+000 s/d 1+100			LEBAR SEGMENT : 4 m				
TANGGAL SURVEI : 16 APRIL 2016			LUAS SEGMENT : 400 m <sup>2</sup>				
JENIS KERUSAKAN				SKETSA			
1. Retak Kulit Buaya							
2. Keriting							
3. Retak Pinggir							
4. Lubang							
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI							
		1		2	3	4	
				8,1	m <sup>2</sup> L	11,60	m <sup>2</sup> H
				40	m <sup>2</sup> L	10	m <sup>2</sup> H
				52	m <sup>2</sup> M	0,17	m <sup>2</sup> L
						0,03	m <sup>2</sup> H
						0,30	m <sup>2</sup> H
						0,98	m <sup>2</sup> H
						1,13	m <sup>2</sup> H
						0,44	m <sup>2</sup> H
						3,45	m <sup>2</sup> H
						0,20	m <sup>2</sup> H
						2,88	m <sup>2</sup> H
						2,38	m <sup>2</sup> H
						0,49	m <sup>2</sup> M
						1,44	m <sup>2</sup> H
						1,40	m <sup>2</sup> H
						4,76	m <sup>2</sup> H
						0,43	m <sup>2</sup> M
						4,50	m <sup>2</sup> H
TO	L			48,1	m <sup>2</sup>	0,17	m <sup>2</sup>
TA	M			52	m <sup>2</sup>	0,92	m <sup>2</sup>
L	H					43,10	m <sup>2</sup>
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)							
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI			
2	L	12,03	14	PCI =	100 - CDV		
2	M	13,00	18	=	100 - 86		
4	L	0,04	11	=	14		
4	M	0,23	32				
4	H	10,78	100				
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			175	<b>KONDISI</b> <b>SANGAT JELEK (VERY POOR)</b>			
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			86				





SURVEI KERUSAKAN JALAN							
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN							
RUAS JALAN : BALUNG-KEMUNIGSARI				PANJANG SEGMENT : 100 m			
SEGMENT : 1+300 s/d 1+400				LEBAR SEGMENT : 4 m			
TANGGAL SURVEI : 16 APRIL 2016				LUAS SEGMENT : 400 m <sup>2</sup>			
JENIS KERUSAKAN				SKETSA			
1. Retak Kulit Buaya							
2. Keriting							
3. Retak Pinggir							
4. Lubang							
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI							
		1		2		3	4
		117,2	m <sup>2</sup> L	4,76	m <sup>2</sup> L	3,60	m <sup>2</sup> L
TO	L	117,2	m <sup>2</sup>	4,76	m <sup>2</sup>	3,60	m <sup>2</sup>
TA	M						
L	H						
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)							
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI	
1	L	29,30		45		PCI = 100 - = 100 - = 48	
2	L	1,19		4			
3	L	0,90		3			
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)				52		<b>KONDISI SEDANG (FAIR)</b>	
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)				52			

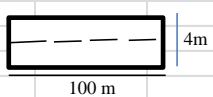




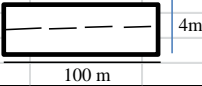


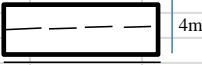
SURVEI KERUSAKAN JALAN									
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN									
RUAS JALAN : BALUNG-KEMUNIGSARI				PANJANG SEGMENT : 100 m					
SEGMENT : 1+600 s/d 1+700				LEBAR SEGMENT : 4 m					
TANGGAL SURVEI : 16 APRIL 2016				LUAS SEGMENT : 400 m <sup>2</sup>					
<b>JENIS KERUSAKAN</b>				<b>SKETSA</b>					
1. Retak Kulit Buaya									
2. Keriting									
3. Retak Pinggir									
4. Lubang									
<b>JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI</b>									
		1		2		3		4	
				23,2	m <sup>2</sup> L			2,07	m <sup>2</sup> H
				0,52	m <sup>2</sup> L			5,88	m <sup>2</sup> H
				0,56	m <sup>2</sup> L			1,23	m <sup>2</sup> H
				2,40	m <sup>2</sup> L			0,78	m <sup>2</sup> H
				0,94	m <sup>2</sup> L			0,09	m <sup>2</sup> L
				0,97	m <sup>2</sup> L			0,06	m <sup>2</sup> M
								0,98	m <sup>2</sup> H
								1,20	m <sup>2</sup> H
								0,26	m <sup>2</sup> M
								3,70	m <sup>2</sup> H
TO	L			28,587	m <sup>2</sup>			0,09	m <sup>2</sup>
TA	M							0,32	m <sup>2</sup>
L	H							15,83	m <sup>2</sup>
<b>PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)</b>									
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI					
2	L	32,9	25	PCI =	100 - CDV				
4	M	0,08	30	=	100 - 90				
4	H	3,96	100	=	10				
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			155	<b>KONDISI</b>					
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			90	<b>SANGAT JELEK (VERY POOR)</b>					

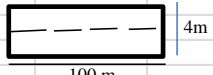
SURVEI KERUSAKAN JALAN									
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN									
RUAS JALAN : BALUNG-KEMUNIGSARI					PANJANG SEGMENT : 100 m				
SEGMENT : 1+700 s/d 1+800					LEBAR SEGMENT : 4 m				
TANGGAL SURVEI : 16 APRIL 2016					LUAS SEGMENT : 400 m <sup>2</sup>				
JENIS KERUSAKAN					SKETSA				
1. Retak Kulit Buaya									
2. Keriting									
3. Retak Pinggir									
4. Lubang									
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI									
		1		2		3		4	
		29,524	m <sup>2</sup> L	35,2	m <sup>2</sup> L	29,52	m <sup>2</sup> L	0,20	m <sup>2</sup> M
				0,06	m <sup>2</sup> L			0,15	m <sup>2</sup> L
								0,31	m <sup>2</sup> H
								0,27	m <sup>2</sup> M
								0,08	m <sup>2</sup> L
								0,38	m <sup>2</sup> H
								0,26	m <sup>2</sup> M
								0,13	m <sup>2</sup> L
								0,20	m <sup>2</sup> M
								0,16	m <sup>2</sup> L
								0,12	m <sup>2</sup> L
								0,21	m <sup>2</sup> M
TO	L	29,524	m <sup>2</sup>	35,26	m <sup>2</sup>	29,52	m <sup>2</sup>	0,64	m <sup>2</sup>
TA	M							1,14	m <sup>2</sup>
L	H							0,69	m <sup>2</sup>
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)									
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI			
1	L	7,38		28		PCI =	100 - CDV		
2	L	8,82		30		=	100 - 90		
3	L	7,38		2		=	10		
4	L	0,16		28					
4	M	0,29		36					
4	H	0,17		62					
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)				186		<b>KONDISI</b>			
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)				90		<b>SANGAT JELEK (VERY POOR)</b>			

SURVEI KERUSAKAN JALAN							
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN							
RUAS JALAN : BALUNG-KEMUNIGSARI				PANJANG SEGMENT : 100 m			
SEGMENT : 1+800 s/d 1+900				LEBAR SEGMENT : 4 m			
TANGGAL SURVEI : 16 APRIL 2016				LUAS SEGMENT : 400 m <sup>2</sup>			
JENIS KERUSAKAN				SKETSA			
1. Retak Kulit Buaya 2. Keriting 3. Retak Pinggir 4. Lubang							
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI							
		1		2		3	4
		166,8	m <sup>2</sup> L	50,4	m <sup>2</sup> M		
TO	L	166,8	m <sup>2</sup>				
TA	M			50,4	m <sup>2</sup>		
L	H						
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)							
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI	
1	L	41,7		50		PCI =	100 - CDV
2	M	12,6		2		=	100 - 52
						=	48
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)				52			
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)				52		<b>KONDISI</b>	
						<b>SEDANG (FAIR)</b>	



SURVEI KERUSAKAN JALAN						
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN						
RUAS JALAN : BALUNG-KEMUNIGSARI					PANJANG SEGMENT : 100 m	
SEGMENT : 1+900 s/d 2+000					LEBAR SEGMENT : 4 m	
TANGGAL SURVEI : 16 APRIL 2016					LUAS SEGMENT : 400 m <sup>2</sup>	
<b>JENIS KERUSAKAN</b>					<b>SKETSA</b>	
1. Retak Kulit Buaya 2. Keriting 3. Retak Pinggir 4. Lubang						
<b>JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI</b>						
		1		2		3
				91,8	m <sup>2</sup> M	
				20,85	m <sup>2</sup> L	
				56,4	m <sup>2</sup> M	
TO	L			20,85	m <sup>2</sup>	
TA	M			148,2	m <sup>2</sup>	
L	H					
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)						
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE		NILAI PCI	
2	L	5,21	8			
2	M	37,05	56		PCI = 100 - CDV	
					= 100 - 64	
					= 36	
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			64		<b>KONDISI JELEK (POOR)</b>	
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			64			

SURVEI KERUSAKAN JALAN										
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN										
RUAS JALAN : BALUNG-KEMUNIGSARI					PANJANG SEGMENT : 100 m					
SEGMENT : +2000 s/d 2+100					LEBAR SEGMENT : 4 m					
TANGGAL SURVEI : 16 APRIL 2016					LUAS SEGMENT : 400 m <sup>2</sup>					
JENIS KERUSAKAN					SKETSA					
1. Retak Kulit Buaya										
2. Keriting										
3. Retak Pinggir										
4. Lubang										
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI										
		1		2		3		4		
		226	m <sup>2</sup> L	5,376	m <sup>2</sup> L	2,316	m <sup>2</sup> L	1,92	m <sup>2</sup> L	
				3	m <sup>2</sup> L					
				4,86	m <sup>2</sup> L					
TO	L	226	m <sup>2</sup>	13,236	m <sup>2</sup>	2,316	m <sup>2</sup>	1,92	m <sup>2</sup>	
TA	M									
L	H									
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)										
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI				
1	L	56,5		54						
2	L	3,31		5		PCI = 100 - CDV				
3	L	0,58		2		= 100 - 60				
4	L	0,48		42		= 40				
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)					103					
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)					60		<b>KONDISI SEDANG (FAIR)</b>			

SURVEI KERUSAKAN JALAN							
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN							
RUAS JALAN : BALUNG-KEMUNIGSARI				PANJANG SEGMENT : 100 m			
SEGMENT : 2+100 s/d2+200				LEBAR SEGMENT : 4 m			
TANGGAL SURVEI : 16 APRIL 2016				LUAS SEGMENT : 400 m <sup>2</sup>			
JENIS KERUSAKAN				SKETSA			
1. Retak Kulit Buaya 2. Keriting 3. Retak Pinggir 4. Lubang							
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI							
		1		2		3	4
		45,6	m <sup>2</sup> L	3,9	m <sup>2</sup> L		0,11
		25,2	m <sup>2</sup> L	11,6	m <sup>2</sup> L		0,092
							0,24
							0,022
							0,312
							0,394
							0,08
							0,902
							0,173
							0,27
							0,504
							0,488
							0,173
							0,357
							0,176
							0,078
							0,123
TO	L	70,8	m <sup>2</sup>	15,5	m <sup>2</sup>		1,54
TA	M						1,06
L	H						0,49
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)							
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI	
1	L	17,70		38			
2	L	3,88		6		PCI = 100 - CDV	
4	L	0,38		40		= 100 - 96	
4	M	0,27		54		= 4	
4	H	0,12		58			
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)				196			
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)				96		<b>KONDISI GAGAL (FAILED)</b>	



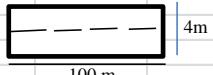


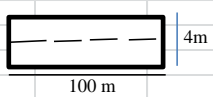








SURVEI KERUSAKAN JALAN					
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN					
RUAS JALAN	: BALUNG-KEMUNIGSARI			PANJANG SEGMENT	: 100 m
SEGMENT	: 4+900 s/d 5+000			LEBAR SEGMENT	: 4 m
TANGGAL SURVEI	: 16 APRIL 2016			LUAS SEGMENT	: 400 m <sup>2</sup>
JENIS KERUSAKAN				SKETSA	
1. Retak Kulit Buaya 2. Keriting 3. Retak Pinggir 4. Lubang					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI					
	1	2	3	4	
		15,2	m <sup>2</sup> L	0,54	m <sup>2</sup> H
		84,8	m <sup>2</sup> M	1,07	m <sup>2</sup> H
		31,2	m <sup>2</sup> L	0,16	m <sup>2</sup> H
		0,344	m <sup>2</sup> L	0,236	m <sup>2</sup> H
				4,76	m <sup>2</sup> H
				1,35	m <sup>2</sup> H
				5,6	m <sup>2</sup> H
				0,24	m <sup>2</sup> L
				0,051	m <sup>2</sup> L
				0,258	m <sup>2</sup> L
				1,31	m <sup>2</sup> H
				0,13	m <sup>2</sup> L
				0,423	m <sup>2</sup> H
				0,1	m <sup>2</sup> H
TO	L	46,744	m <sup>2</sup>	0,679	m <sup>2</sup>
TA	M	84,8	m <sup>2</sup>		
L	H			15,549	m <sup>2</sup>
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)					
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI	
2	L	11,69	14	PCI =	100 - CDV
2	M	21,20	49	=	100 - 95
4	L	0,17	26	=	5
4	H	3,89	100		
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			189	<b>KONDISI</b>	
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			95	<b>GAGAL (FAILED)</b>	

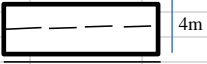
SURVEI KERUSAKAN JALAN								
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN								
RUAS JALAN		: BALUNG-KEMUNIGSARI			PANJANG SEGMENT		: 100 m	
SEGMENT		: 5+000 s/d 5+100			LEBAR SEGMENT		: 4 m	
TANGGAL SURVEI		: 16 APRIL 2016			LUAS SEGMENT		: 400 m <sup>2</sup>	
JENIS KERUSAKAN					SKETSA			
1. Retak Kulit Buaya								
2. Keriting								
3. Retak Pinggir								
4. Lubang								
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI								
		1		2		3	4	
		38,4	m <sup>2</sup> L	0,611	m <sup>2</sup> M		0,26	m <sup>2</sup> M
		28,8	m <sup>2</sup> L	0,002	m <sup>2</sup> L		0,13	m <sup>2</sup> L
				5,6	m <sup>2</sup> L		0,04	m <sup>2</sup> L
							0,71	m <sup>2</sup> H
							0,72	m <sup>2</sup> H
							0,97	m <sup>2</sup> H
							0,14	m <sup>2</sup> M
							0,10	m <sup>2</sup> L
							0,77	m <sup>2</sup> H
							0,07	m <sup>2</sup> L
							0,42	m <sup>2</sup> H
TO	L	67,2	m <sup>2</sup>	5,602	m <sup>2</sup>		0,34	m <sup>2</sup>
TA	M			0,611	m <sup>2</sup>		0,40	m <sup>2</sup>
L	H						3,58	m <sup>2</sup>
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)								
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
1	L	16,80		14		PCI = 100 - CDV = 100 - 85 = 15		
2	L	1,40		2				
2	M	0,15		7				
4	L	0,08		18				
4	M	0,10		34				
4	H	0,90		100				
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)				175		<b>KONDISI</b> <b>SANGAT JELEK (VERY POOR)</b>		
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)				85				

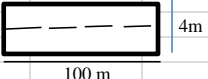
SURVEI KERUSAKAN JALAN									
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN									
RUAS JALAN : BALUNG-KEMUNIGSARI			PANJANG SEGMENT : 100 m						
SEGMENT : 5+100 s/d 5+200			LEBAR SEGMENT : 4 m						
TANGGAL SURVEI : 16 APRIL 2016			LUAS SEGMENT : 400 m <sup>2</sup>						
JENIS KERUSAKAN							SKETSA		
1. Retak Kulit Buaya									
2. Keriting									
3. Retak Pinggir									
4. Lubang									
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI									
		1		2		3		4	
		13,75	m <sup>2</sup> L	12,72	m <sup>2</sup> L	2,55	m <sup>2</sup> L	0,296	m <sup>2</sup> L
		40,8	m <sup>2</sup> L					0,344	m <sup>2</sup> M
								0,351	m <sup>2</sup> L
								0,13	m <sup>2</sup> L
								0,37	m <sup>2</sup> M
								0,504	m <sup>2</sup> M
								0,378	m <sup>2</sup> M
								0,13	m <sup>2</sup> L
								0,23	m <sup>2</sup> L
								0,07	m <sup>2</sup> L
								0,32	m <sup>2</sup> M
								0,222	m <sup>2</sup> L
								0,121	m <sup>2</sup> L
								0,31	m <sup>2</sup> M
								0,24	m <sup>2</sup> L
TO	L	54,55	m <sup>2</sup>			2,55	m <sup>2</sup>	1,79	m <sup>2</sup>
TA	M			12,72	m <sup>2</sup>			2,22	m <sup>2</sup>
L	H								
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)									
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI	
1		L		13,64		32			
2		L		3,18		6		PCI = 100 - CDV	
3		L		0,64		3		= 100 - 85	
4		L		0,45		42		= 15	
4		M		72,00		74			
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						157		<b>KONDISI SANGAT JELEK (VERY POOR)</b>	
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						85			



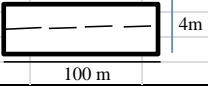
SURVEI KERUSAKAN JALAN							
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN							
RUAS JALAN : BALUNG-KEMUNIGSARI				PANJANG SEGMENT : 100 m			
SEGMENT : 5+200 s/d 5+300				LEBAR SEGMENT : 4 m			
TANGGAL SURVEI : 16 APRIL 2016				LUAS SEGMENT : 400 m <sup>2</sup>			
JENIS KERUSAKAN				SKETSA			
1. Retak Kulit Buaya							
2. Keriting							
3. Retak Pinggir							
4. Lubang							
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI							
		1		2		3	4
		52,38	m <sup>2</sup> L	5,92	m <sup>2</sup> L	0,441	m <sup>2</sup> M
						0,35	m <sup>2</sup> L
						0,06	m <sup>2</sup> L
						0,03	m <sup>2</sup> L
						0,868	m <sup>2</sup> M
						0,50	m <sup>2</sup> M
						0,04	m <sup>2</sup> L
						0,213	m <sup>2</sup> L
						0,389	m <sup>2</sup> L
						0,04	m <sup>2</sup> L
						0,13	m <sup>2</sup> L
						0,04	m <sup>2</sup> L
						0,31	m <sup>2</sup> L
						0,72	m <sup>2</sup> L
TO	L	52,38	m <sup>2</sup>	5,92	m <sup>2</sup>	2,20	m <sup>2</sup>
TA	M					1,81	m <sup>2</sup>
L	H						
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)							
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI	
1	L	13,10		36			
2	L	1,48		3		PCI = 100 - CDV	
4	L	0,55		36		= 100 - 87	
4	M	0,45		77		= 13	
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)				152		<b>KONDISI SANGAT JELEK (VERY POOR)</b>	
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)				87			



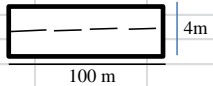
SURVEI KERUSAKAN JALAN									
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN									
RUAS JALAN : BALUNG-KEMUNIGSARI				PANJANG SEGMENT : 100 m					
SEGMENT : 5+400 s/d 5+500				LEBAR SEGMENT : 4 m					
TANGGAL SURVEI : 16 APRIL 2016				LUAS SEGMENT : 400 m <sup>2</sup>					
JENIS KERUSAKAN						SKETSA			
1. Retak Kulit Buaya									
2. Keriting									
3. Retak Pinggir									
4. Lubang									
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI									
		1		2		3		4	
		20,933	m <sup>2</sup> L	5,358	m <sup>2</sup> L	1,476	m <sup>2</sup> L	6,8	m <sup>2</sup> L
		10,5		3,4	m <sup>2</sup> L			0,455	m <sup>2</sup> M
TO	L	31,433	m <sup>2</sup>	8,758	m <sup>2</sup>	1,476	m <sup>2</sup>	7,255	m <sup>2</sup>
TA	M								
L	H								
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)									
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI	
1		L		7,86		30			
2		L		2,19		4		PCI = 100 - CDV	
3		L		0,37		2		= 100 - 71	
4		L		1,81		68		= 29	
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						104		<b>KONDISI JELEK (POOR)</b>	
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						71			

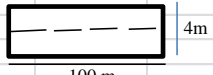
SURVEI KERUSAKAN JALAN								
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN								
RUAS JALAN		: BALUNG-KEMUNIGSARI			PANJANG SEGMENT		: 100 m	
SEGMENT		: 5+500 s/d 5+600			LEBAR SEGMENT		: 4 m	
TANGGAL SURVEI		: 16 APRIL 2016			LUAS SEGMENT		: 400 m <sup>2</sup>	
JENIS KERUSAKAN					SKETSA			
1. Retak Kulit Buaya 2. Keriting 3. Retak Pinggir 4. Lubang								
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI								
		1		2		3	4	
		10,395	m <sup>2</sup> L	0,86	m <sup>2</sup> L		0,1364	m <sup>2</sup> L
		11,8	m <sup>2</sup> L				0,48	m <sup>2</sup> L
		11,742	m <sup>2</sup> L				0,04	m <sup>2</sup> L
							0,196	m <sup>2</sup> L
							0,38	m <sup>2</sup> L
							0,20	m <sup>2</sup> L
							0,06	m <sup>2</sup> L
							0,39	m <sup>2</sup> L
							0,2175	m <sup>2</sup> L
							0,2926	m <sup>2</sup> M
							0,36	m <sup>2</sup> L
							0,59	m <sup>2</sup> M
							0,07	m <sup>2</sup> L
							0,72	m <sup>2</sup> M
							0,09	m <sup>2</sup> L
							0,50	m <sup>2</sup> L
							0,29	m <sup>2</sup> L
							0,40	m <sup>2</sup> M
							0,25	m <sup>2</sup> L
							0,50	m <sup>2</sup> M
							0,44	m <sup>2</sup> M
							0,23	m <sup>2</sup> L
TO	L	33,937	m <sup>2</sup>	0,86	m <sup>2</sup>		3,64	m <sup>2</sup>
TA	M						2,94	m <sup>2</sup>
L	H							
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)								
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI		
1	L	8,48		38		PCI = = =	100 - CDV	
2	L	0,21		1			100 - 95	
4	L	0,91		59			5	
4	M	0,73		80				
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)				178		<b>KONDISI GAGAL (FAILED)</b>		
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)				95				



SURVEI KERUSAKAN JALAN									
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN									
RUAS JALAN : BALUNG-KEMUNIGSARI						PANJANG SEGMENT : 100 m			
SEGMENT : 5+700 s/d 5+800						LEBAR SEGMENT : 4 m			
TANGGAL SURVEI : 16 APRIL 2016						LUAS SEGMENT : 400 m <sup>2</sup>			
JENIS KERUSAKAN						SKETSA			
1. Retak Kulit Buaya									
2. Keriting									
3. Retak Pinggir									
4. Lubang									
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI									
		1		2		3		4	
		1,728	m <sup>2</sup> L	1,505	m <sup>2</sup> L			1,69	m <sup>2</sup> H
		98,88	m <sup>2</sup> L	31,2				0,48	m <sup>2</sup> H
		15,168	m <sup>2</sup> L						
TO	L	115,776	m <sup>2</sup>	32,705	m <sup>2</sup>				
TA	M								
L	H							2,17	m <sup>2</sup>
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)									
JENIS KERUSAKAN		TINGKAT KERUSAKAN		DENSITAS %		DEDUCT VALUE		NILAI PCI	
1		L		28,94		46			
2		L		8,18		38		PCI = 100 - CDV	
4		H		0,54		94		= 100 - 97	
								= 3	
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)						178		<b>KONDISI GAGAL (FAILED)</b>	
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)						97			



SURVEI KERUSAKAN JALAN					
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN					
RUAS JALAN	: BALUNG-KEMUNIGSARI		PANJANG SEGMENT		: 100 m
SEGMENT	: 5+800 s/d 5+900		LEBAR SEGMENT		: 4 m
TANGGAL SURVEI	: 16 APRIL 2016		LUAS SEGMENT		: 400 m <sup>2</sup>
JENIS KERUSAKAN				SKETSA	
1. Retak Kulit Buaya 2. Keriting 3. Retak Pinggir 4. Lubang					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI					
	1	2	3	4	
				0,9	m <sup>2</sup> H
				1,07	m <sup>2</sup> H
				0,21	m <sup>2</sup> L
				0,205	m <sup>2</sup> L
				0,06	m <sup>2</sup> L
				1,06	m <sup>2</sup> H
				3,4	m <sup>2</sup> H
				1,131	m <sup>2</sup> H
				0,416	m <sup>2</sup> M
				0,133	m <sup>2</sup> L
				5,21	m <sup>2</sup> H
				0,06	m <sup>2</sup> L
				0,72	m <sup>2</sup> H
				0,35	m <sup>2</sup> M
				4,85	m <sup>2</sup> H
				1,00	m <sup>2</sup> H
				2,59	m <sup>2</sup> H
				2,02	m <sup>2</sup> H
				0,22	m <sup>2</sup> L
				2,56	m <sup>2</sup> H
				0,43	m <sup>2</sup> H
				0,02	m <sup>2</sup> L
				3,65	m <sup>2</sup> H
				0,21	m <sup>2</sup> L
TO	L			1,11	m <sup>2</sup>
TA	M			0,77	m <sup>2</sup>
L	H			30,59	m <sup>2</sup>
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)					
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI	
4	L	0,28	23	PCI =	100 - CDV
4	M	0,19	46	=	100 - 95
4	H	7,65	100	=	5
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			169	<b>KONDISI</b>	
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			95	<b>GAGAL (FAILED)</b>	

SURVEI KERUSAKAN JALAN					
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN					
RUAS JALAN	: BALUNG-KEMUNIGSARI		PANJANG SEGMENT		: 100 m
SEGMENT	: 5+900 s/d 6+000		LEBAR SEGMENT		: 4 m
TANGGAL SURVEI	: 16 APRIL 2016		LUAS SEGMENT		: 400 m <sup>2</sup>
JENIS KERUSAKAN				SKETSA	
1. Retak Kulit Buaya 2. Keriting 3. Retak Pinggir 4. Lubang					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI					
	1	2	3	4	
				2,6	m <sup>2</sup> H
				1,0	m <sup>2</sup> H
				1,2	m <sup>2</sup> H
				0,8	m <sup>2</sup> H
				0,4	m <sup>2</sup> M
				2,4	m <sup>2</sup> H
				0,1	m <sup>2</sup> L
				1,1	m <sup>2</sup> H
				0,4	m <sup>2</sup> M
				1,2	m <sup>2</sup> H
				1,6	m <sup>2</sup> H
				0,9	m <sup>2</sup> H
				0,2	m <sup>2</sup> L
				0,7	m <sup>2</sup> H
				0,2	m <sup>2</sup> L
				0,6	m <sup>2</sup> H
				1,1	m <sup>2</sup> H
				0,4	m <sup>2</sup> M
				3,4	m <sup>2</sup> H
				0,1	m <sup>2</sup> L
				0,3	m <sup>2</sup> M
				0,5	m <sup>2</sup> H
				1,0	m <sup>2</sup> H
				3,5	m <sup>2</sup> H
				3,0	m <sup>2</sup> H
				2,2	m <sup>2</sup> H
				0,3	m <sup>2</sup> M
				3,2	m <sup>2</sup> H
TO	L			0,6	m <sup>2</sup>
TA	M			1,8	m <sup>2</sup>
L	H			29,5	m <sup>2</sup>
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)					
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI	
4	L	0,15	26	PCI =	100 - CDV
4	M	0,45	54	=	100 - 97
4	H	7,36	100	=	3
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			180	<b>KONDISI</b>	
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			97	<b>GAGAL (FAILED)</b>	





















SURVEI KERUSAKAN JALAN					
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN					
RUAS JALAN : BALUNG-KEMUNIGSARI			PANJANG SEGMENT : 100 m		
SEGMENT : 3+500 s/d 3+600			LEBAR SEGMENT : 4 m		
TANGGAL SURVEI : 16 APRIL 2016			LUAS SEGMENT : 400 m <sup>2</sup>		
JENIS KERUSAKAN				SKETSA	
1. Retak Kulit Buaya					
2. Keriting					
3. Retak Pinggir					
4. Lubang					
JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI					
	1	2	3	4	
			1,62	m <sup>2</sup> L	
TO	L		1,62	m <sup>2</sup>	
TA	M				
L	H				
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)					
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE		NILAI PCI
3	L	0,405	2		
					PCI = 100 - CDV
					= 100 - 0
					= 100
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			2		
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			0		<b>KONDISI SEMPURNA (EXCELLENT)</b>



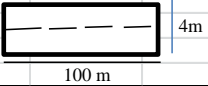










SURVEI KERUSAKAN JALAN						
CATATAN KONDISI DAN HASIL PENGUKURAN						
RUAS JALAN : BALUNG-KEMUNIGSARI			PANJANG SEGMENT : 100 m			
SEGMENT : 4+100 s/d 4+200			LEBAR SEGMENT : 4 m			
TANGGAL SURVEI : 16 APRIL 2016			LUAS SEGMENT : 400 m <sup>2</sup>			
<b>JENIS KERUSAKAN</b>					<b>SKETSA</b>	
1. Retak Kulit Buaya						
2. Keriting						
3. Retak Pinggir						
4. Lubang						
<b>JENIS DAN LUAS KERUSAKAN YANG TERJADI</b>						
		1	2	3	4	
					0,17	m <sup>2</sup> L
TO	L				0,17	m <sup>2</sup>
TA	M					
L	H					
PERHITUNGAN NILAI PAVEMENT CONDITION INDEX (PCI)						
JENIS KERUSAKAN	TINGKAT KERUSAKAN	DENSITAS %	DEDUCT VALUE	NILAI PCI		
4	L	0,042	12	PCI =	100 - CDV	
				=	100 - 12	
				=	88	
TOTAL DEDUCT VALUE (TDV)			12	<b>KONDISI</b>		
CORRECTED DEDUCT VALUE (CDV)			12	<b>SEMPURNA (EXCELLENT)</b>		

















Lampiran C. Foto Dokumentasi Survei



Jenis Kerusakan Retak Buaya Kondisi Low



Jenis Kerusakan Retak Buaya Kondisi High



Kerusakan Keriting Kondisi Low



Kerusakan Keriting Kondisi Medium





Kerusakan Retak Pinggir Kondisi Low



Kerusakan Retak Pinggir Kondisi High



Kerusakan Lubang Kondisi Low



Kerusakan Lubang Kondisi Medium



Kerusakan Lubang Kondisi Low

